

„Załącznik do obwieszczenia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

z dnia 5 listopada 2014 r. (poz. 74)”

RAPORT W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE W 2013 ROKU



Warszawa, wrzesień 2014 r.

Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2013 roku

Warszawa, wrzesień 2014 r.

Wydawca:

Urząd Transportu Kolejowego

Opracowanie merytoryczne i graficzne:

Departament Bezpieczeństwa Kolejowego

Źródła danych:

Raporty w sprawie bezpieczeństwa przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury

Opracowanie:

Urząd Transportu Kolejowego

Aleje Jerozolimskie 134

02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

utk@utk.gov.pl

Spis treści

A. Wstęp	4
1. Cel i zakres raportu.....	4
2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa.....	5
B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa	8
1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego	8
2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa.....	10
3. Przegląd sytuacji w roku 2013	11
4. Obszary priorytetowe w roku 2014	14
C. Zmiana stanu bezpieczeństwa	16
1. Szczegółowa analiza najnowszych tendencji.....	16
2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	22
3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa	31
D. Nadzór	32
1. Strategia i plany	32
2. Zasoby ludzkie	33
3. Kompetencje.....	33
4. Proces decyzyjny.....	34
5. Koordynacja i współpraca	34
6. Wnioski z podjętych środków	35
E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa	36
1. Wytoczne	36
2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.....	36
3. Kwestie proceduralne	36
4. Informacje zwrotne	37
F. Zmiany w prawodawstwie	38
1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei	38
2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach	38
G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	39
1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa	39
2. Informacje zwrotne od podmiotów	40
3. Zmiana krajowych przepisów w celu uwzględnienia CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka.....	41
H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM	42
Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa	43
Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie	50
Załącznik 3: Schemat organizacyjny UTK	54

A. Wstęp

1. Cel i zakres raportu

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

W celu zapewnienia transparentności działań z zakresu bezpieczeństwa, wiedzy na temat zmian w strukturze administracyjnej w obszarze bezpieczeństwa i w krajowych wymaganiach prawnych oraz dla zapewnienia możliwości śledzenia trendów dotyczących poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego i jego porównywania pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi, krajowe władze bezpieczeństwa zobowiązane są do corocznej publikacji Rocznych Raportów w Sprawie Bezpieczeństwa.

Roczne Raporty Bezpieczeństwa opracowywane są we wszystkich państwach Unii Europejskiej zgodnie z jednolitym, zestandaryzowanym wzorem, a ich zakres ograniczony jest do wymagań określonych w przepisach dyrektywy bezpieczeństwa. Niniejszy Raport pod względem układu i zakresu informacji różni się od raportów obejmujących swoim zakresem lata poprzednie. Jest to wynik modyfikacji wzoru raportu przez Europejską Agencję Kolejową, w oparciu o doświadczenia zebrane w latach poprzednich.

Roczne Raporty Bezpieczeństwa koncentrują się na zadaniach krajowych władz bezpieczeństwa wynikających z przepisów prawa wspólnotowego i z zasady nie uwzględniają informacji o innych zadaniach wynikających bezpośrednio z przepisów prawa krajowego obowiązujących w obszarze kolejnictwa.

Sposób prezentacji informacji w raportach, w szczególności ich kolejność i zakres, w tym zakres udostępnianych danych statystycznych dotyczących bezpieczeństwa, oparty jest na wymaganiach prawa wspólnotowego i nie obejmuje wszystkich zdarzeń jakie miały miejsce na obszarze danego państwa członkowskiego. W raporcie uwzględniane są wyłącznie zdarzenia klasyfikowane jako **znaczące wypadki** oraz **poważne wypadki**. Definicje tych terminów przedstawione zostaną w dalszej części opracowania.

Pod względem podmiotowym, niniejszy raport obejmuje swoim zakresem **ogólnodostępną krajową sieć kolejową**, zarządzaną przez ośmiu 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 warszawskiego.

Kluczowa część niniejszego raportu opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach bezpieczeństwa, przedkładanych w oparciu o wymagania przepisów ustawy o transporcie kolejowym, transponującej na poziom krajowy odpowiednie wymagania Dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywa bezpieczeństwa). Uzyskane za pośrednictwem raportów dane uzupełnione zostały danymi otrzymywanymi przez Prezesa UTK z innych źródeł, w tym w szczególności danymi gromadzonymi w prowadzonym przez Prezesa UTK Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, stanowiącym jedno z kluczowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Raport podlega udostępnieniu wszystkim zainteresowanym stronom w Dzienniku Urzędowym ministra właściwego w sprawach transportu oraz w witrynie internetowej Europejskiej Agencji Kolejowej, (www.era.europa.eu), w której

publikowane są roczne raporty opracowywane przez wszystkie państwa członkowskie posiadające własne systemy kolejowe. Dane zawarte w raporcie wykorzystane zostaną przy opracowywaniu przez Agencję „Dwuletniego raportu w sprawie bezpieczeństwa systemu kolejowego w Unii Europejskiej”.

Przedmiotowy raport zawiera przekrojowe informacje na temat bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego w roku 2013 w zestawieniu z danymi za lata poprzednie. Zakres i układ raportu odzwierciedla wymagania prawa wspólnotowego oraz wytyczne Europejskiej Agencji Kolejowej.

Zgodnie z wymaganiami art. 18 dyrektywy bezpieczeństwa, w raporcie uwzględniono w szczególności dane i informacje w zakresie:

- Bezpieczeństwa systemu kolejowego ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- Zmian w krajowych wymaganiach prawnych w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- Zmian w obszarze certyfikacji i autoryzacji bezpieczeństwa podmiotów sektora kolejowego;
- Doświadczeń wynikających z nadzoru nad podmiotami sektora kolejowego;
- Odstępstw od uregulowań w zakresie certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM).

Mając na uwadze zestandaryzowany na poziomie wspólnotowym zakres danych prezentowanych w raportach bezpieczeństwa, w ocenie Prezesa UTK największy problem dla przedsiębiorstw funkcjonujących w ramach krajowego sektora kolejowego stanowi rzetelne i jednolite zbieranie i klasyfikowanie danych z zakresu zdarzeń poprzedzających wypadki (*precursors of accident*) oraz danych służących obliczeniu kosztów ekonomicznych skutków wypadków. Są to obszary wymagające dalszego doprecyzowania na poziomie wspólnotowym, tak by zbierane i przetwarzane dane były w większym stopniu porównywalne, zarówno między przedsiębiorstwami jak i na poziomie wspólnotowym.

Określone trudnienia w obszarze statystyki z zakresu bezpieczeństwa wynikają również z równoległego funkcjonowania w warunkach polskich dwóch systemów sprawozdawczości z zakresu bezpieczeństwa. Jeden system funkcjonuje w oparciu o wymagania krajowe (podział zdarzeń na incydenty, wypadki i poważne wypadki). Analiza tych zdarzeń wykorzystywana jest w działalności nadzorczo-operacyjnej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz prezentowana jest corocznie w ramach oceny stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego, kierowanej do ministra właściwego w sprawach transportu. Drugi system oparty jest na wymaganiach europejskich (podział na znaczące wypadki i poważne wypadki), których analiza jest podstawą opracowania niniejszego raportu.

W 2013 r. Prezes UTK podjął działania ukierunkowane na zwiększenie rzetelności procesu zbierania danych statystycznych przez podmioty sektora kolejowego (nacisk na prawidłową klasyfikację zdarzeń oraz ich rzetelne przekazywanie właściwym organom). Działania te będą realizowane przez Prezesa UTK również w latach kolejnych. Jednocześnie po raz pierwszy Prezes UTK przygotował i opublikował pakiet szczegółowych wytycznych dla podmiotów sektora kolejowego odnośnie zakresu informacji, niezbędnych do uwzględnienia w raportach rocznych oraz sprawozdaniach rocznych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych.

2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa

Funkcję krajowej władzy bezpieczeństwa w ramach polskiego systemu kolejowego pełni Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes UTK powoływany jest przez Prezesa Rady Ministrów na wniosek ministra właściwego do spraw transportu (obecnie jest to Minister Infrastruktury i Rozwoju).

Równoległe z funkcją krajowej władzy bezpieczeństwa, Prezes UTK sprawuje funkcję regulatora rynku kolejowego w rozumieniu przepisów Dyrektywy 2001/14/WE oraz organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów

w transporcie kolejowym zgodnie z przepisami Rozporządzenia 1371/2007/WE. Prezes UTK jest również organem właściwym w zakresie wydawania licencji maszynistom kolejowym oraz procesu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Ponadto, w obszarze bezpieczeństwa, Prezes UTK realizuje szereg dodatkowych zadań wynikających bezpośrednio z przepisów prawa krajowego, w tym zadań dotyczących zatwierdzania przepisów i regulacji wewnętrznych i dokumentacji systemu utrzymania, opracowywanych przez podmioty sektora kolejowego, bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych czy systemu kolei linowych i kolei linowo – terenowych.

Zakres przedstawianego Raportu, ograniczony został jednak do zadań Prezesa UTK wynikających z przepisów wspólnotowych w obszarze bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego.

W strukturze Urzędu Transportu Kolejowego, na dzień 31 grudnia 2013 r. znajdują się następujące komórki organizacyjne, realizujące zadania przypisane krajowej władzy bezpieczeństwa:

- Departament Bezpieczeństwa Kolejowego,
- Departament Nadzoru,
- Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności.

Ponadto w strukturach Urzędu funkcjonują również komórki organizacyjne, realizujące wskazane powyżej zadania organu regulacyjnego lub organu nadzorującego przestrzeganie praw pasażerów oraz zapewniające wsparcie dla całokształtu działalności Urzędu. Należą do nich:

- Departament Praw Pasażerów,
- Departament Regulacji Rynku Kolejowego,
- Kancelaria Główna,
- Samodzielne Stanowisko do spraw Audytu Wewnętrznego,
- Stanowisko do spraw Ochrony Informacji Niejawnych,
- Wieloosobowe Stanowisko do spraw Obsługi Prawnej,
- Wieloosobowe Stanowisko do spraw Rozkładów Jazdy,
- Stanowisko do spraw Bezpieczeństwa i Higieny Pracy oraz Przeciwpożarowych,
- Rzecznik Prasowy.

Jednocześnie w skład UTK wchodzi również siedem oddziałów terenowych z siedzibami:

- w Warszawie,
- w Lublinie,
- w Krakowie,
- w Katowicach,
- w Gdańsku,
- we Wrocławiu,
- w Poznaniu.

Zadania krajowej władzy bezpieczeństwa realizowane są przez Departament Bezpieczeństwa Kolejowego (procesy certyfikacyjne, rejestracja pojazdów, licencjonowanie maszynistów oraz monitorowanie poziomu bezpieczeństwa), Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności (działania związane z zezwalaniem na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów, budowli i urządzeń) oraz Departament Nadzoru, współdziałający z oddziałami terenowymi w obszarze działań nadzorczych nad podmiotami sektora kolejowego.

Działania realizowane przez Prezesa UTK w ramach pełnienia funkcji krajowej władzy bezpieczeństwa można sklasyfikować w ramach czterech następujących obszarów:

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

Zgodnie ze stanem na koniec grudnia 2013 r. we wszystkich komórkach organizacyjnych UTK oraz przy uwzględnieniu wszystkich funkcji sprawowanych przez Prezesa UTK (władza bezpieczeństwa, organ regulacyjny i organ nadzorujący przestrzeganie praw pasażerów) w urzędzie zatrudnionych było łącznie 247 pracowników, co stanowi odpowiednik 243,75 etatów.

W 2013 r. modyfikacji poddana została struktura organizacyjna Urzędu, obejmująca częściowo zadania związane z funkcją krajowego organu ds. bezpieczeństwa. W jej ramach zadania związane z certyfikacją podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych przeniesione zostały do właściwości Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego (powiązanie zadań z zadaniami dotyczącymi certyfikacji przewoźników kolejowych i autoryzacji zarządców infrastruktury kolejowej). Likwidacji uległo Biuro Współpracy Międzynarodowej koordynujące dotychczas proces współpracy urzędu ze strukturami europejskimi i państwami członkowskimi, a zadania związane z jego działalnością przeniesione zostały na poziom zakresu merytorycznego działania poszczególnych komórek organizacyjnych. Ponadto w struktury pionu bezpieczeństwa urzędu włączony został Departament Praw Pasażera.

Zmodyfikowany schemat organizacyjny Urzędu przedstawia rysunek w załączniku 3.

B. Ogólny stan i strategia bezpieczeństwa

1. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego

Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST), zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE o bezpieczeństwie kolei, określają minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka. CST są wyznaczone przez Europejską Agencję Kolejową na podstawie tzw. krajowych wartości referencyjnych (NRV) dla poszczególnych państw, zgodnie z procedurą określoną w decyzji 2009/460/WE.

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

Poziom osiągnięcia w roku 2013 wspólnych celów bezpieczeństwa w ujęciu ilościowym i jakościowym dla pięciu grup ryzyka indywidualnego obejmujących pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osoby przebywające w sposób nieuprawniony na obszarze kolejowym i tzw. „inne osoby” oraz poziom ryzyka wspólnego zaprezentowany został w zestandaryzowanej tabeli poniżej. Tabela zawiera informację o konkretnym wymaganiu bezpieczeństwa, krajowej wartości referencyjnej dla danego wymagania, osiągniętej wartości wskaźnika w ujęciu liczbowym i procentowym.

Należy przy tym zaznaczyć, że funkcjonujący w warunkach wspólnotowych termin **wspólne cele bezpieczeństwa**, stosowany w ujednoliconych opisach tabel w niniejszym raporcie, na gruncie przepisów krajowych występuje jako **wspólne wymagania bezpieczeństwa**. Obydwa terminy używane w niniejszym raporcie są tożsame.

Tab. 1. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa w 2013 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski ¹	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (x 10⁻⁹)				
CST 1.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	49,387	42,5%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,408	48,1%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (x 10⁻⁹)				
CST 2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	11,059	64,3%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (x 10⁻⁹)				
CST 3.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277,0	255,287	92,2%
CST 3.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów (km torów)	bd.	124,335	-

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

	pomnożona przez liczbę przejazdów			
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” (x 10⁻⁹)				
CST 4.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,60	9,216	79,4%
1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym (x 10⁻⁹)				
CST 5.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210,0	785,675	64,9%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (x 10⁻⁹)				
CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590,0	1092,572	68,7%

Źródło: opracowanie własne.

Wszystkie wskaźniki dotyczące roku 2013 r. obliczone dla ustalonych grup ryzyka w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), **nie przekraczają akceptowanego poziomu ryzyka i wartości referencyjnych (NRV) ustalonych dla Polski**. Tym samym wymagany poziom bezpieczeństwa krajowego systemu kolejowego został osiągnięty.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego pasażerów: poniżej 50% zakładanej wartości NRV dla Polski. W dalszej kolejności znajdują się wskaźniki dla grupy ryzyk dotyczących pracowników i osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym, które osiągnęły poziom ok. 65% zakładanego NRV.

Największe wartości wskaźnika osiągnięte zostały w grupie ryzyk dotyczących użytkowników przejazdów kolejowych i „innych osób”: odpowiednio ponad 92% i ok. 80%. 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. Wskaźnik dotyczący ogółu społeczeństwa osiągnął w 2013 r. wartość niecałych 70%.

W obszarze dotyczącym zdarzeń z udziałem użytkowników przejazdów kolejowych (kategoria w której wskaźnik osiągnął najwyższy poziom), najbardziej tragiczne w skutkach zdarzenie odnotowane w 2013 r. miało miejsce w dniu 30 września na przejeździe kolejowym kat. A, zlokalizowanym na szlaku Grodzisk Mazowiecki – Żyrardów, w torze nr 1 w km. 32,955 linii kolejowej nr 001: Warszawa Centralna – Katowice, na obszarze zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W ramach tego zdarzenia, na samochód osobowy najechał pociąg przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. oraz w dalszej konsekwencji pociąg przewoźnika „PKP Intercity S.A.”.

Dróżnik tego przejazdu, po otrzymaniu zawiadomienia o odjeździe pociągu ze stacji Grodzisk Mazowiecki, rozpoczął zamykanie rogatki już po wjeździe na przejazd przez samochód osobowy. Dla umożliwienia zjazdu z przejazdu samochodowi ciężarowemu, dróżnik zamknął tylko rogatkę prawą. Mimo zaistnienia wysokiego stopnia zagrożenia bezpieczeństwa, dróżnik nie podjął działań w celu wstrzymania ruchu pociągów, zgodnie z obowiązującymi procedurami. Dróżnik nie widział samochodu osobowego zasłoniętego przez samochód ciężarowy. Powolna jazda samochodu ciężarowego przez przejazd i trudności minięcia się z pojazdem ciężarowym stojącym przed lewą rogatką, od strony toru nr 2 spowodowały, że kierująca samochodem osobowym, jadąca przez przejazd za samochodem ciężarowym, zatrzymała pojazd na torze nr 1 i częściowo na torze nr 2. Zbliżający się torem nr 1 pociąg, mimo rozpoczętego hamowania uderzył czołem w bok samochodu na wysokości tylnego koła. Na skutek uderzenia, samochód został odrzucony, a następnie uderzony w część bagażową stopniami lokomotywy kolejnego pociągu jadącego po torze nr 2.

W wyniku poważnego wypadku śmierć na miejscu poniosła kobieta kierująca samochodem osobowym, natomiast 2 osoby (dzieci, będące pasażerami samochodu) zostały ciężko ranne.

Zespół powypadkowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (krajowy organ dochodzeniowy) wskazał wśród przyczyn wypadku między innymi przyczyny o charakterze systemowym, związane z niewłaściwym funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury, w obszarze zarządzania zmianą i analizy ryzyka. Na ww. przejeździe, w okresie w którym miało miejsce zdarzenie, doszło do istotnego zwiększenia natężenia ruchu drogowego, z uwagi na zamknięcie pobliskiego wiaduktu na drodze krajowej w związku z prowadzonymi pracami remontowymi.

2. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

W warunkach krajowych nie funkcjonuje odrębny dokument strategiczny w obszarze bezpieczeństwa sektora transportu kolejowego. Dokumentem zarysującym na poziomie państwa członkowskiego strategię bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.”, opracowany przez ministerstwo właściwe w sprawach transportu w grudniu 2008 r. Dokument ten zawiera w swojej strukturze część obejmującą działania strategiczne ukierunkowane na podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

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

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

W zakresie obejmującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego, działania ujęte w planie dotyczą przede wszystkim stopniowego wdrażania nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym na krajowej sieci kolejowej, takich jak Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).

Dokument podkreśla również wagę procesów inwestycyjnych i rewitalizacyjnych, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury kolejowej oraz podkreśla konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu środków finansowych dla zapewnienia właściwego utrzymania infrastruktury kolejowej.

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

W kontekście zapewnienia bezpieczeństwa przewozów, spośród trwających projektów inwestycyjnych istotne znaczenie mają zadania obejmujące 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 2013 r. zabudowano w ten sposób 778 nowych rozjazdów oraz zmodernizowano nawierzchnię 248 przejazdów, zabudowano urządzenia samoczynnej sygnalizacji przejazdowej na 75 przejazdach oraz wybudowano 116 wiaduktów), jak i w ramach odrębnych

dedykowanych projektów inwestycyjnych (projekt POLiŚ 7.1-71 Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym, zakładający wymianę 697 rozjazdów czy projekty POLiŚ 7.1-59 i POLiŚ 7.1-80 Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I i II, obejmujące modernizację 408 przejazdów).

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

Ponadto, od 2012 r. Urząd Transportu Kolejowego wraz z pozostałymi regulatorami rynków sieciowych uczestniczy w pracach tzw. Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury. Działania te ukierunkowane są na budowanie świadomości odnośnie zagrożeń oraz wypracowywanie propozycji modyfikacji przepisów prawnych.

Pod koniec grudnia 2013 r. powołana została również fundacja „Niezlomni – ochrona infrastruktury”, której celem będzie podniesienie świadomości i zwiększenie zaangażowania społeczeństwa przeciwko kradzieżom i dewastacjom infrastruktury telekomunikacyjnej, energetycznej i kolejowej. W ramach działalności Fundacji, po jej zarejestrowaniu w 2014 r., planowane jest stworzenie platformy informacji o kradzieżach i dewastacjach infrastruktury, gromadzącej szczegółowe dane od podmiotów zainteresowanych branż.

Niezależnie od powyższego, Urząd Transportu Kolejowego podjął również we własnym zakresie działania zmierzające do przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury kolejowej poprzez uruchomienie w 2013 r. kampanii informacyjnej, ukierunkowanej na uświadomienie społeczeństwu skali i niebezpieczeństwa wynikającego z przedmiotowego procederu.

3. Przegląd sytuacji w roku 2013

W 2013 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 1 339 działań nadzorczych, z czego działania w zakresie bezpieczeństwa stanowiły 83,4% (odpowiednio: 47% to kontrole u przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych i 36,4% to pozostałe działania nadzorcze, związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, tj. wszelkie czynności sprawdzające, np. jazdy inspekcyjne, czynności związane z otrzymanymi skargami czy obserwacja drzwi bocznych w EZT). Pozostałe działania nadzorcze dotyczyły: przestrzegania praw pasażera – 14,6%, kontroli wyrobów kolejowych – 1,3% oraz kontroli licencjonowanych przewoźników kolejowych – 0,4%.

W stosunku do 2012 r., w 2013 r. istotnemu przeobrażeniu uległo podejście do realizacji procesu certyfikacji i nadzoru w obszarze systemów zarządzania w transporcie kolejowym, co związane było z pozyskaniem nowych kadr oraz zdobyciem nowych doświadczeń wynikających m.in. z ciągłego podnoszenia kompetencji pracowników Urzędu.

Pierwszym obszarem zmian była certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, zgodnie z rozporządzeniem Komisji Europejskiej nr 445/2011. Realizacja przedmiotowego procesu, w skład którego wchodzi obowiązkowy audyt oraz inspekcja w terenie, rozpoczęła się w 2013 r. Nowe wypracowane i wdrożone podejście skupia się na stosowaniu normy PN-EN ISO 19011:2012 „Wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania” oraz na wdrożeniu dwóch podręczników przygotowanych przez Europejską Agencję Kolejową, tj. „Sektorowego schematu akredytacji ECM” oraz „Schematu certyfikacji ECM”. Wdrożenie przedmiotowego procesu umożliwiło w 2013 r. wydanie

w sumie 33 certyfikatów dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz 2 certyfikatów dla warsztatów utrzymaniowych.

Kolejne wdrożone zmiany dotyczyły zwiększenia w ramach procesów prowadzonych przez Urząd nacisku na podejście systemowe i ocenę ryzyka. W ramach prowadzonych działań nadzorczych, zintensyfikowane zostały działania ukierunkowane na nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. W 2013 r. przeprowadzono 33 kompleksowe kontrole w tym zakresie, a liczba ta ma zostać podwojona w 2014 r. w ramach przygotowania do realizacji procesu przedłużania certyfikatów bezpieczeństwa większości działających w Polsce przewoźników kolejowych.

Tab. 2. Liczba działań nadzorczych przeprowadzonych w 2013 r. z podziałem na rodzaje.

Rodzaj kontroli	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ogółem
Kontrole w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego	25	33	48	55	51	66	58	52	60	67	55	64	634
Działania nadzorcze związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	24	15	19	18	40	30	41	52	33	135	25	55	487
Kontrole przestrzegania praw pasażera	33	35	21	17	16	2	10	19	11	13	3	15	195
Kontrola wyrobów kolejowych	1	0	3	0	1	0	2	0	3	2	1	4	17
Kontrola licencjonowanych przewoźników kolejowych	0	0	2	0	0	3	1	0	0	0	0	0	6
Ogółem	83	83	93	90	108	101	112	123	107	217	84	138	1339

Źródło: opracowanie własne.

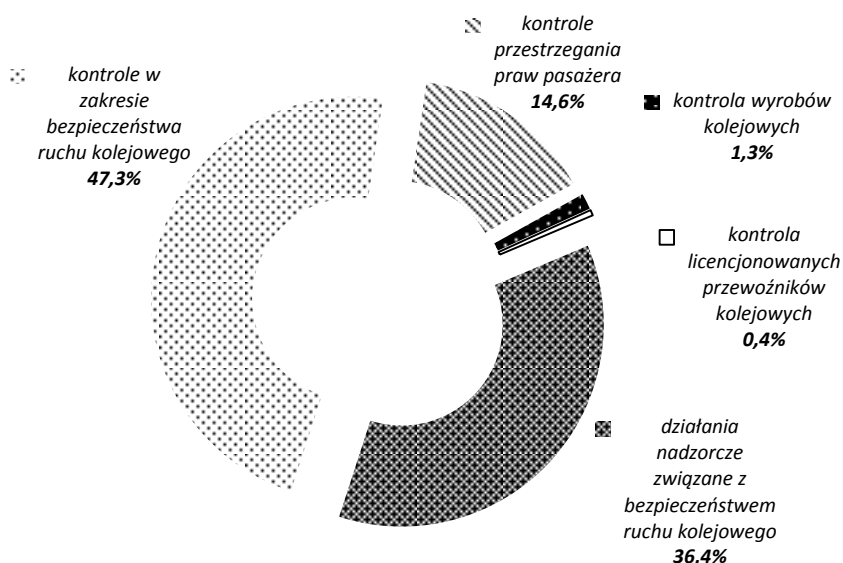
Ponadto podkreślenia wymaga fakt, że również pozostałe działania nadzorcze realizowane względem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury odwoływać się będą do systemów zarządzania bezpieczeństwem, w tym dogłębnej analizie poddane zostaną poszczególne procesy i procedury w SMS, np.: utrzymanie pojazdów kolejowych, kwalifikacje pracowników, zgłaszanie i analizowanie zdarzeń kolejowych, wydarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych ewentualnie niebezpiecznych wydarzeń.

Wyniki prowadzonych dotychczas działań nadzorczych nad systemami zarządzania bezpieczeństwem, w połączeniu z rezultatami audytów w ramach procesu certyfikacji ECM, pozwoliły na sformułowanie podstawowych wniosków odnośnie wdrożenia systemów zarządzania w polskim sektorze kolejowym, zarówno po stronie aspektów pozytywnych, jak i negatywnych.

Czynnikiem pozytywnym niewątpliwie jest widoczne zaangażowanie części wnioskodawców w budowę i następnie wdrożenie oraz rozwijanie systemów zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem. Plusem niewątpliwie są również coraz częściej stosowane rozwiązania informatyczne wspomagające realizację niektórych procesów, jak np. utrzymania taboru kolejowego.

Wśród aspektów negatywnych należy wymienić różnorodną jakość zbudowanych systemów zarządzania oraz niską świadomość pracowników odnośnie nowych obowiązków z nich wynikających. W odniesieniu do certyfikacji ECM, widoczna jest również cały czas niska świadomość zadań i roli podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Istotnym problemem jest również brak stosowania mechanizmów, zaimplementowanych w systemach, takich jak np. zarządzanie zmianą czy ciągle doskonalenie.

Rys. 1. Udział poszczególnych rodzajów działań nadzorczych w nadzorze realizowanym przez Prezesa UTK w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne.

W ujęciu bardziej szczegółowym, do najczęściej powtarzających się nieprawidłowości w zakresie systemowego zarządzania bezpieczeństwem, stanowiących obszary do doskonalenia, należą:

- niewdrożenie systemów zarządzania w organizacji (niestosowanie procedur);
- brak zrozumienia proaktywnego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem (myślenie w kategoriach reaktywnego podejścia – wnioskowanie na podstawie (oczekiwanie) skutków, nieuwzględnianie potencjału zagrożeń);
- „ochrona” pracowników operacyjnych przed elementami SMS (np. niezapewnienie łatwego dostępu do procedur, bazowanie na dotychczas istniejących w systemie krajowych regulacjach wewnętrznych poszczególnych spółek, zatwierdzanych przez Prezesa UTK);
- niespójne traktowanie dokumentów wchodzących w zakres SMS (zarządzanie i nadzór w drodze decyzji, uchwał czy regulacji wewnętrznych w odróżnieniu od procedur);
- niepełny nadzór nad SMS – brak przeglądów zarządzania, audytów;
- brak stosowania wewnętrznych standardów w zakresie nadzoru nad środkami technicznymi (brak wykonywania wszystkich poziomów utrzymania, zakres czynności niezgodny z DSU);
- stosowanie „oceny ryzyka” do „racjonalizowania” naruszenia przepisów;
- brak monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka;

- oderwanie wyceny ryzyka od rzeczywistych wartości przyjmowanych przez poszczególne parametry w organizacji (np. wskaźnik prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia w stosunku do odnotowanych przypadków wystąpienia);
- brak wykorzystania wszystkich zdarzeń i wydarzeń do doskonalenia SMS.

Obszarem intensywnych działań w 2013 r. było również promowanie mechanizmu zarządzania zmianą i związanej z nią oceną ryzyka w ramach wszystkich procesów, realizowanych przez Urząd w zakresie bezpieczeństwa, również wynikających z przepisów krajowych. Obejmowało to m.in. procesy związane z zatwierdzaniem zmian do krajowej dokumentacji systemu utrzymania, w szczególności dotyczących zmian cykli przeglądowo-naprawczych, czy wydawania zmienionych certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

Uzyskane w ten sposób informacje odnośnie praktycznej implementacji wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka pozwoliły na opracowanie rozdziału G niniejszego raportu.

4. Obszary priorytetowe w roku 2014

Priorytetem Prezesa UTK na 2014 r. będzie przygotowanie Urzędu do przeprowadzenia procesu weryfikacji około pięćdziesięciu podmiotów funkcjonujących na krajowym rynku kolejowym, w oparciu o przyznane przez Prezesa UTK certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa, w ramach działań związanych z przedłużaniem ważności tych dokumentów.

Z uwagi na okres przejściowy na uzyskanie pierwszych certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa przez podmioty sektora kolejowego, który upływał w pod koniec 2010 r., większość z przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej złożyła wnioski o uzyskanie tych dokumentów na krótko przed końcem wymienionego okresu. W efekcie większość certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa została wydana w drugiej połowie 2010 r., a tym samym terminy ich ważności upływają w drugiej połowie 2015 r. W warunkach polskich, odmiennie niż to ma miejsce na gruncie uregulowań wspólnotowych, termin ważności certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa określony został w przepisach prawa i wynosi 5 lat.

Zarysowując problematykę odnawiania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa należy zaznaczyć, że wraz z upływem terminu ważności obecnie obowiązujących dokumentów, podmioty które legitymują się nimi tracą prawo do funkcjonowania jako podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w zakresie wagonów towarowych, w oparciu o rozwiązania przejściowe przewidziane w rozporządzeniu nr 445/2011. Problem ten dotyczy obecnie ok. 20 przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, którzy w celu utrzymania statusu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów towarowych, będą musieli dodatkowo pozytywnie przejść audyt certyfikujący i uzyskać certyfikat ECM przed ubieganiem się o przedłużenie ważności certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Z przygotowanej wstępnej analizy terminów ważności certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa wynika, że Prezes UTK w latach 2014-2015 będzie musiał przeprowadzić ok. 100 postępowań administracyjnych związanych z przedłużeniem tych dokumentów i wydaniem certyfikatów ECM. Szacunkowa struktura przedmiotowych postępowań przedstawia się następująco:

- 43 postępowania o przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa w części A;
- 37 postępowań o przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa w części B;
- 5 postępowań o przedłużenie autoryzacji bezpieczeństwa;
- 20 postępowań o wydanie certyfikatów ECM.

Na 2014 r. przewidziane jest przygotowanie się do realizacji przedmiotowego procesu, w szczególności poprzez opracowanie i opublikowanie stosownej procedury, uwzględniającej wymagania prawa krajowego i unijnego oraz

zalecenia Europejskiej Agencji Kolejowej. Podejmowane będą również działania w celu równomiernego rozłożenia w czasie napływających wniosków, poprzez zachęcanie podmiotów z jednej strony do możliwie wczesnego przeprowadzenia procesu certyfikacji ECM, zaś z drugiej wcześniejszego składania wniosków o przedłużenie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

Elementem przygotowania się do procesu przedłużania certyfikatów bezpieczeństwa będzie również sygnalizowany wcześniej istotny wzrost kompleksowych działań nadzorczych w zakresie wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem, planowany na 2014 r. Działania te pozwolą na uzyskanie informacji odnośnie funkcjonowania przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, które następnie będą wykorzystywane w procesie przedłużania ważności certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie ze wspólną metodą bezpieczeństwa w zakresie nadzoru.

W 2014 r. kontynuowane będą również działania związane z promowaniem i egzekwowaniem wymagań wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka.

C. Zmiana stanu bezpieczeństwa

1. Szczegółowa analiza najnowszych tendencji

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

Zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2009/149/WE, znaczący wypadek oznacza każdy wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu szynowego w ruchu, w którego wyniku co najmniej jedna osoba zostaje zabita lub ciężko ranna lub dochodzi do znacznej szkody w taborze, torach, innych instalacjach lub środowisku, lub następują znaczne zakłócenia ruchu. Z definicji wyłączone są wypadki w warsztatach, magazynach i zajezdniach.

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

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

Jednocześnie należy zaznaczyć, że w raporcie pt. „Ocena stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”, przedłożonym ministrowi właściwemu ds. transportu na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2013 r.

1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2013 r. na sieci kolejowej w Polsce spadła o 16% w porównaniu do 2012 r., tj. z ogólnej liczby 271 osób w 2012 r., do 227 osób w 2013 r. (mniej o 44 osoby).

Zmiany ilościowe w liczbie ofiar śmiertelnych w podziale na poszczególne kategorie objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek o 60% (z 15 osób w 2012 r. do 6 w 2013 r.);
- pracownicy: spadek o 87% (z 15 osób w 2012 r. do 2 w 2013 r.);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek o 15% (z 61 osób w 2012 r. do 52 w 2013 r.);
- osoby nieuprawnione: spadek o 8% (z 180 osób w 2012 r. do 165 w 2013 r.);
- inne: w 2012 r. bez ofiar śmiertelnych, 2 w 2013 r.

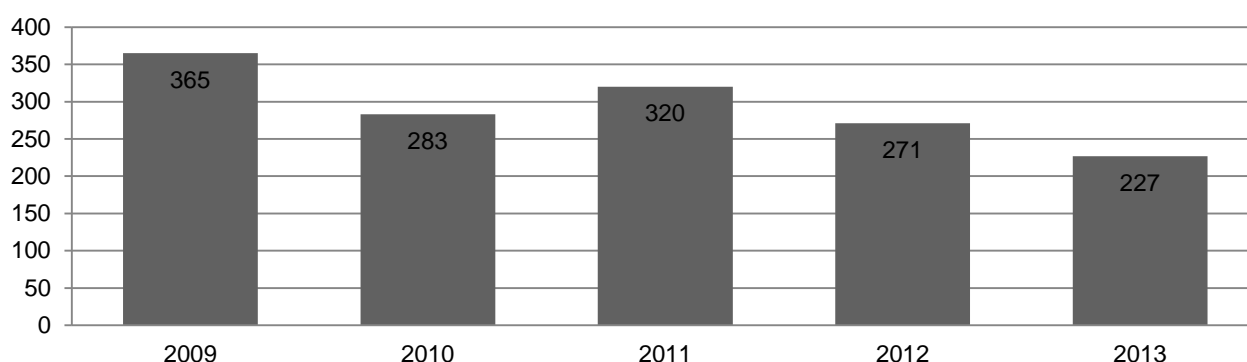
Zauważalny spadek liczby ofiar śmiertelnych wśród pasażerów i pracowników w 2013 r. w stosunku do roku poprzedniego, wynika z faktu zaistnienia w poprzednim roku jednorazowego zdarzenia, jakim był poważny wypadek na szlaku Sprowa – Starzyny, w którym to śmierć poniosło 11 pasażerów i 5 pracowników. Pozostałe zmiany wspólnych wskaźników bezpieczeństwa dotyczących ofiar śmiertelnych wypadków w roku 2013, wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby ofiar śmiertelnych i miały charakter naturalnych odchyień.

Tab. 3. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009-2013.

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

Źródło: opracowanie własne.

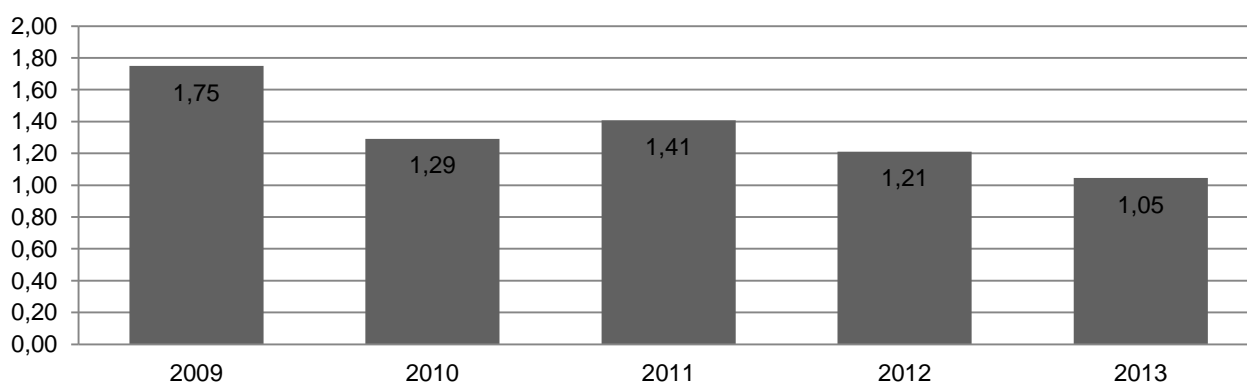
Rys. 2. Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia poniższy wykres. Liczba ta w 2013 r. spadła o 13% w stosunku do roku 2012, tj. z 1,21 w 2012 r. do 1,05 w 2013 r.

Rys. 3. Liczba ofiar śmiertelnych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w zaistniałych w 2013 r. znaczących wypadkach na sieci kolejowej w Polsce spadła o 45% w porównaniu do roku 2012, tj. z ogólnej liczby 184 w 2012 r., do 101 w 2013 r. (spadek o 83 osoby ciężko ranne).

W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objęte monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek o 90% (z 79 osób w 2012 r. do 8 w 2013 r.);
- pracownicy: spadek o 20% (z 5 osób w 2012 r. do 4 w 2013 r.);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek o 6% (z 36 osób w 2012 r. do 34 w 2013 r.);
- osoby nieuprawnione: spadek o 13% (z 63 osób w 2012 r. do 55 w 2013 r.);
- inne: (1 osoba w 2012 r., 0 w 2013 r.).

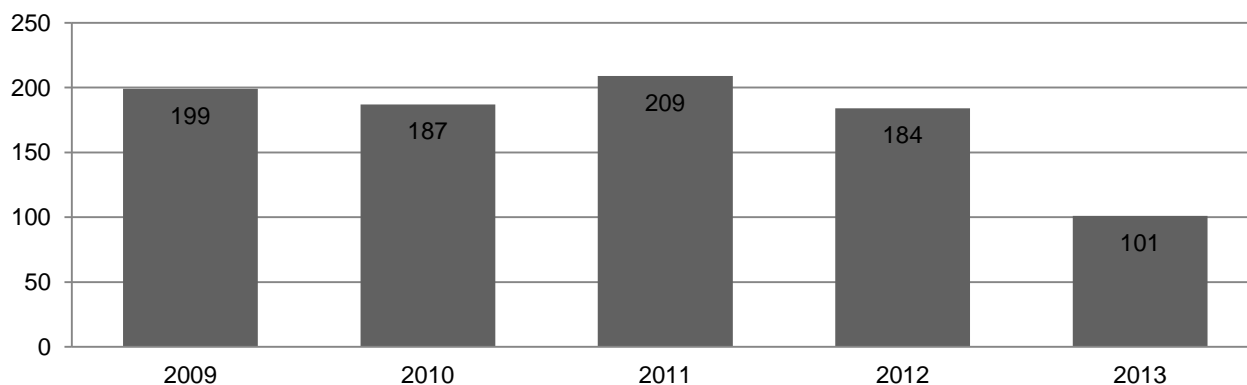
Zbiorcze dane w tym obszarze przedstawia poniższa tabela oraz kolejne wykresy uwzględniające wartości bezwzględne oraz wskaźniki odnoszące się do liczby pociągokilometrów.

Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009-2013.

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
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%

Źródło: opracowanie własne.

Rys. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2009-2013.

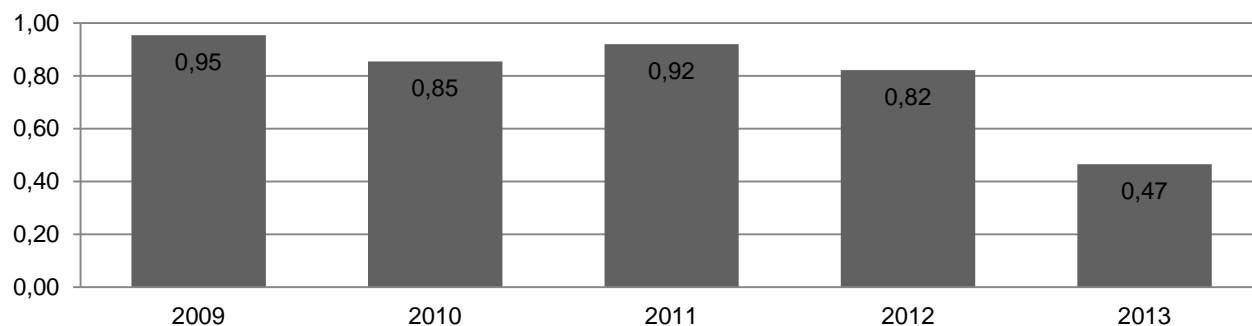


Źródło: opracowanie własne.

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

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

Rys. 5. Liczba ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

1.3. Liczba znaczących wypadków

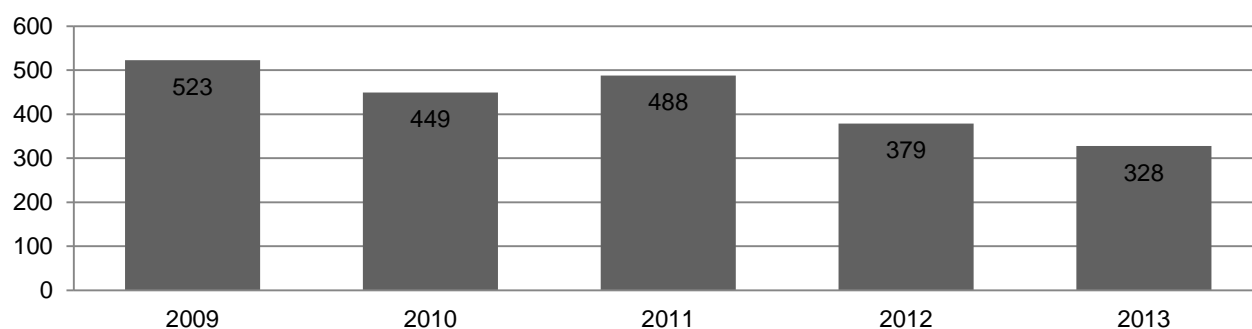
W 2013 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **spadła** o 13% w porównaniu do roku 2012, tj. z ogólnej liczby 379 szt. w 2012 r. do 328 szt. w 2013 r. (spadek o 51 szt.). Zmiany te i wpisują się w ogólną tendencję spadkową liczby znaczących wypadków.

Tab. 5. Liczba znaczących wypadków w latach 2009-2013.

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

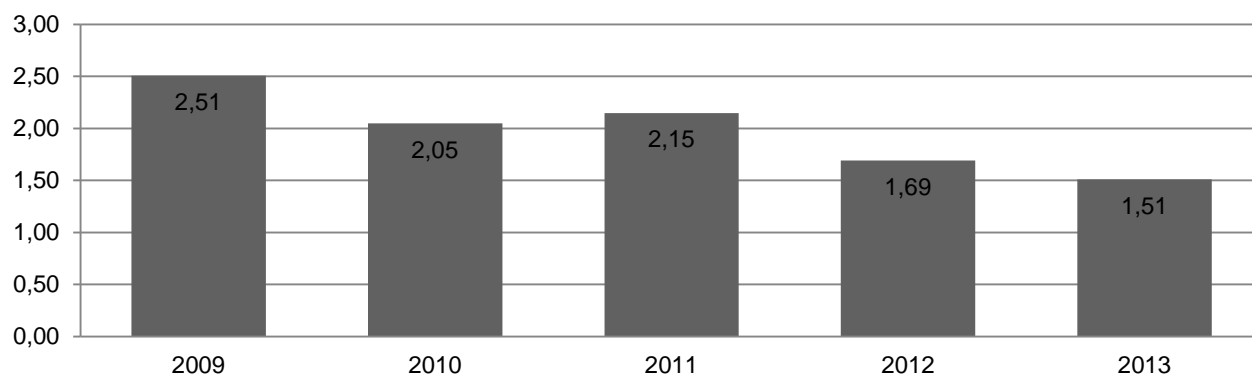
Źródło: opracowanie własne.

Rys. 6. Liczba znaczących wypadków w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

Rys. 7. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

Podobną tendencję można zauważyć w odniesieniu do liczby znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów, co przedstawia powyższy rysunek. Liczba znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów w 2013 r. spadła o 11% w stosunku do 2012 r., tj. z 1,69 w 2012 r. do 1,51 w 2013 r.

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;
- Odształcenia torów;
- Defekty sygnalizacji;
- Przypadki minięcia sygnału „stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i np. przekazywane ustnie);
- Pęknięć kół w pojazdach;
- Pęknięć 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 wykolejeniem pociągu). Gromadzenie tego rodzaju danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na ich minimalizację.

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

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

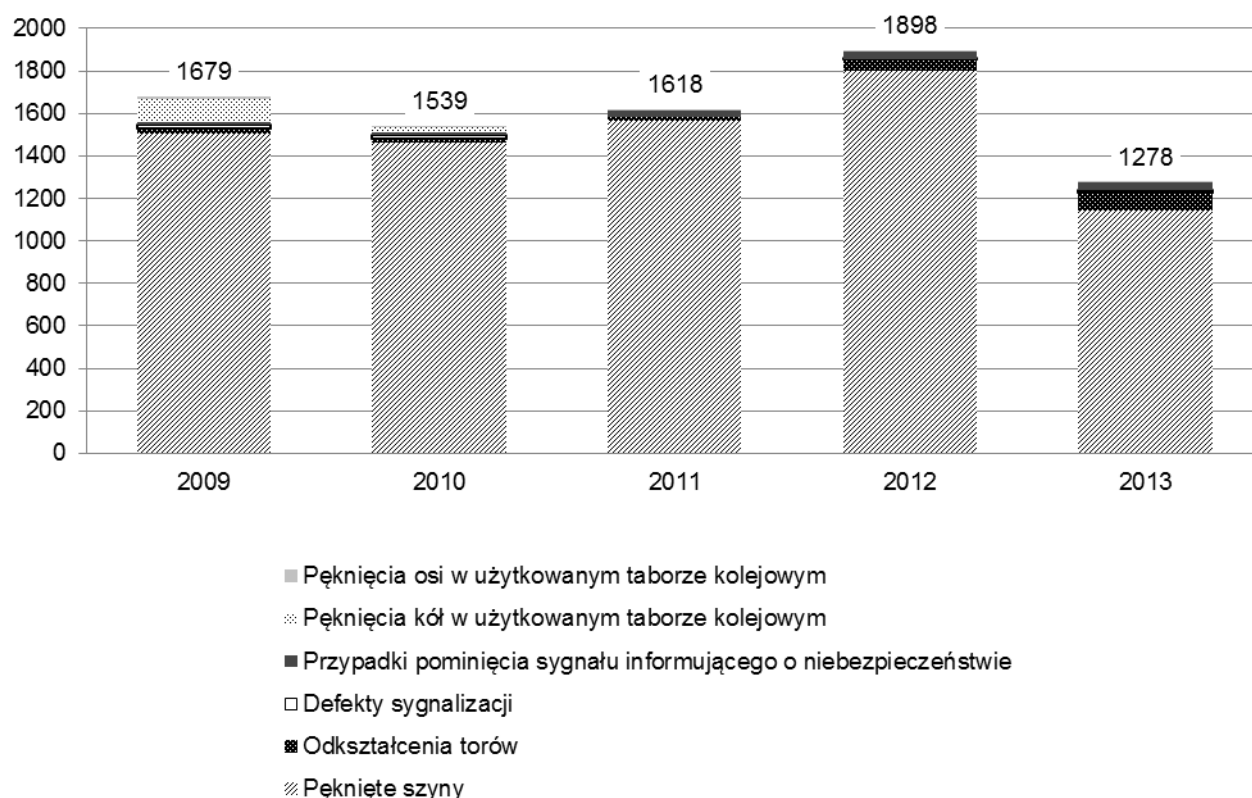
Tab. 6. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2009-2013.

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%

Źródło: opracowanie własne.

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2013 r. **spadła** o 33% w stosunku do 2012 r., tj. z ogólnej liczby 1898 w 2012 r. do 1278 w 2013 r. (spadek o 620 zdarzeń poprzedzających). Od roku 2011 wśród poszczególnych rodzajów omawianych zdarzeń, można zauważyć tendencję wzrostową wśród odształceń torów (wzrost o 57% w roku 2013 w stosunku do roku poprzedniego), co widać w powyższej tabeli. Najwięcej, bo prawie 90% wszystkich zdarzeń poprzedzających w 2013 r., stanowiły pęknięte szyny. Niemniej jednak, wśród tych zdarzeń można zauważyć wyraźny spadek względem lat ubiegłych co jest konsekwencją poprawy stanu infrastruktury w związku z już przeprowadzonymi remontami.

Rys. 8. Liczba zdarzeń poprzedzająca wypadki w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

Jednocześnie należy wskazać, iż w wyniku weryfikacji danych statystycznych za poprzednie lata, w bieżącym roku została wprowadzona korekta w zakresie liczby „pominięć sygnału stój” za rok 2012 z 16 przypadków na 33 przypadki. Zmiana wynika z błędnego zrozumienia definicji, skutkującego ujmowaniem wyłącznie przypadków „pominięcia sygnału stój”, które zakwalifikowane zostały jako incydenty, a tym samym nie skutkowały wypadkiem.

1.5. Koszty znaczących wypadków

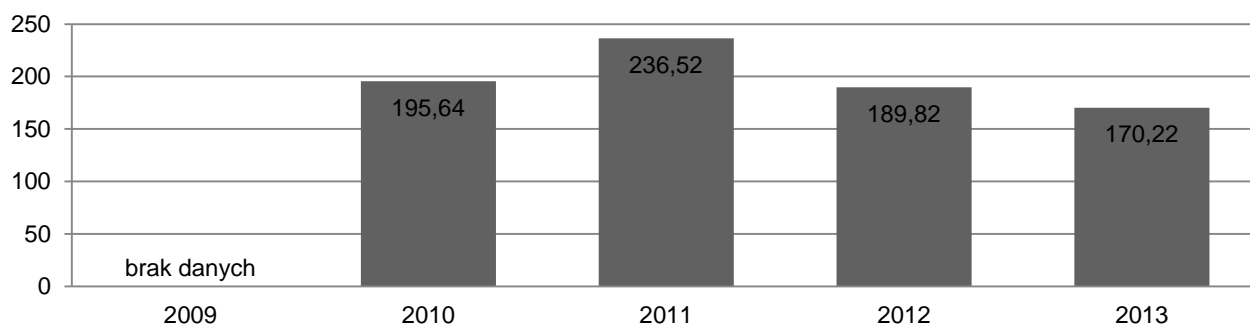
Koszty znaczących wypadków osiągnęły największą wartość w 2011 r., jednak od tego czasu można zauważyć wyraźną tendencję **spadkową**. Koszty te w 2013 r. spadły o 10% w stosunku roku 2012, tj. z 189,82 mln € w 2012 r. do 170,22 mln € w 2013 r. (spadek o 19,60 mln €). Obniżanie kosztów wypadków jest wynikiem z jednej strony zmniejszania liczby zdarzeń o charakterze znaczących wypadków a z drugiej strony bardziej rzetelnego kalkulowania kosztów przez wszystkie podmioty sektora kolejowego.

Tab. 7. Koszty znaczących wypadków w € w latach 2009-2013.

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%

Źródło: opracowanie własne.

Rys. 9. Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2009-2013.



Źródło: opracowanie własne.

2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej funkcjonujący w oparciu o certyfikowane systemy zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do zapewnienia ciągłego doskonalenia, którego celem jest zwiększanie efektywności przyjętych rozwiązań systemowych oraz utrzymywanie, a tam gdzie to niezbędne, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa prowadzonej działalności.

W procesie doskonalenia podmioty zobowiązane są do proaktywnego wykorzystywania szeregu informacji, w tym informacji płynących między innymi z audytów wewnętrznych, przeglądów systemów zarządzania czy analiz zdarzeń oraz analiz innych istotnych danych z zakresu bezpieczeństwa.

Istotną rolę w procesie doskonalenia odgrywają również informacje płynące z dochodzeń dotyczących zdarzeń z udziałem innych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej oraz wyniki zaleceń generowanych przez właściwe instytucje państwowe funkcjonujące w obszarze bezpieczeństwa, takie jak krajowe władze bezpieczeństwa i krajowe organy dochodzeniowe.

Zapewnieniu spójnej realizacji działań w tym obszarze służą w szczególności procedury systemów zarządzania bezpieczeństwem opracowane w oparciu o kryterium Q wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny zgodności. Procedury te zapewniać powinny z jednej strony zdolność podmiotów do rzetelnej rejestracji zdarzeń kolejowych oraz ich badania i analizowania, w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa, a z drugiej strony zdolność do przyjmowania przez te podmioty proporcjonalnych środków zapobiegawczych, w obszarach wynikających między innymi z zaleceń organów krajowych oraz informacji od innych podmiotów funkcjonujących w sektorze transportu kolejowego.

W warunkach polskich, kluczową rolę w obszarze zaleceń w zakresie bezpieczeństwa odgrywają działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), funkcjonującej przy ministrze właściwym w sprawach transportu. Komisja, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz aktami wykonawczymi do Ustawy, prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej (z wyłączeniem przypadków najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory). Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach mogłyby być zakwalifikowane jako poważne wypadki. Ponadto, w aktualnym modelu organizacyjnym, w ramach nadzoru nad pracami komisji kolejowych, stali i doraźni członkowie Komisji Państwowej mogą uczestniczyć w pracach komisji kolejowych. Członkowie Komisji mogą również być wyznaczeni przez Przewodniczącego PKBWK do przewodniczenia pracom każdej komisji kolejowej.

Działanie PKBWK ma na celu zapewnienie możliwie najwyższego poziomu merytorycznego prowadzonych dochodzeń (dzięki możliwości korzystania z najwyższej klasy ekspertów branżowych) oraz sprawności w określaniu przyczyn zdarzeń, w tym przyczyn o charakterze systemowym.

Komisja, dysponuje również prawem do wydawania powszechnych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa adresowanych do szeregu podmiotów funkcjonujących w sektorze transportu kolejowego. Za pośrednictwem zaleceń upowszechniane są informacje o zidentyfikowanych zagrożeniach oraz optymalnych metodach ich niwelowania. Zalecenia bezpieczeństwa ukierunkowane są bowiem przede wszystkim na minimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia podobnych wydarzeń w przyszłości.

Dotychczasowe doświadczenia z funkcjonowaniem systemu zaleceń bezpieczeństwa w warunkach polskich wskazują na pewne mankamenty obecnych rozwiązań. Zalecenia bezpieczeństwa wydawane przez przewodniczącego PKBWK nie mają charakteru prawnie wiążącego. Nie istnieją również inne skuteczne narzędzia egzekwowania realizacji tych zaleceń.

Prezes UTK identyfikuje jednocześnie w tym obszarze problem braku faktycznego wpływu innych instytucji (w tym w szczególności krajowej władzy bezpieczeństwa), na treść zaleceń. Problem ten podnoszony był również w ramach działań audytowych realizowanych przez Europejską Agencję Kolejową.

Następstwem wymienionych uwarunkowań jest niejako dobrowolne wdrażanie rekomendacji przez sektor oraz ograniczenie kompetencji Prezesa UTK w tym obszarze do zapewniania dystrybucji rekomendacji wśród podmiotów sektora kolejowego oraz gromadzenia informacji o ich wdrażaniu lub braku wdrażania. W roku 2014 r. planowane są

działania legislacyjne związane z porządkowaniem relacji pomiędzy działaniami Prezesa UTK i przewodniczącego PKBWK.

W ramach realizacji zadań w obszarze zaleceń bezpieczeństwa Przewodniczący PKBWK, w wyniku zakończenia postępowań po zdarzeniach kolejowych, w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowiącymi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, wydał w 2013 r. zalecenia bezpieczeństwa, których treść upubliczniona została w:

- Raportie PKBWK nr PKBWK/1/2013 z dnia 15 lutego 2013 r. z badania poważnego wypadku kat. A01 zaistniałego w dniu 3 marca 2012 r. o godzinie 20:55 na szlaku Sprowa – Starzyny w torze nr 1 w km 21,250 linii kolejowej nr 64 Kozłów - Koniecpol na obszarze działania zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach;
- Raportie Rocznym Komisji za 2012 r.

Adresatem wszystkich zaleceń zawartych w ww. raportach są podmioty rynku kolejowego, nad którymi Prezes UTK sprawuje ustawowy nadzór na mocy art. 281 ustawy o transporcie kolejowym. Zalecenia zostały przekazane Prezesowi UTK oraz zainteresowanym podmiotom.

W ramach zaleceń wydanych w Raportie z badania poważnego wypadku z dnia 15 lutego 2013 r., Przewodniczący PKBWK nakazał wdrożenie przez podmioty sektora kolejowego rozwiązań przejściowych, ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego do czasu wprowadzenia określonych rozwiązań prawnych w ramach zmiany przepisów rozporządzenia z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Rozwiązania te dotyczyły w szczególności wdrożenia wymagań dla oznaczenia pojazdów kolejowych i szlaku, w przypadku prowadzenia ruchu po torze przeciwnym do zasadniczego oraz zaostrzenie procedur stosowania sygnału zastępczego Sz.

Ponadto zalecenia odnosiły się do konieczności zweryfikowania i uzupełnienia wewnętrznych instrukcji oraz zeszytów Wewnętrznych Rozkładów Jazdy, w tym zwiększenia efektywności procedur informowania o zmianach w rozkładzie jazdy. Podmioty zostały zobowiązane do zwiększenia liczby i przeprowadzenia odpowiednich szkoleń oraz aktualizacji regulaminów technicznych i innych dokumentów dotyczących stanowisk pracy na posterunkach ruchu po montażu lub modernizacji urządzeń SRK.

Realizacja zaleceń o charakterze systemowym, zawartych w Raportie, w tym w szczególności wiążących się z koniecznością przeprowadzenia zmian prawnych, prowadzona była w oparciu o tzw. Zespół ds. Bezpieczeństwa, powstały przy ministrze właściwym ds. transportu. Zespół od marca 2012 r. opracował propozycje zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji uwzględniające zapisy rekomendacji Przewodniczącego PKBWK. Projekt zmian w dniu 17 kwietnia 2013 r. został przesłany do Komisji Europejskiej w celu notyfikacji.

Zalecenia zawarte w Raportie rocznym Komisji za 2012 r. zobowiązywały zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. do podjęcia działań w zakresie wymiany, przeglądów oraz zapewnienia właściwego utrzymania urządzeń SRK. Ponadto Przewodniczący PKBWK w wydanych zaleceniach odniósł się do zapewnienia właściwego czasu pracy maszynistów i wypoczynku celem zagwarantowania bezpieczeństwa prowadzenia pojazdów kolejowych. W związku z powyższym, pracodawcy zatrudniający maszynistów zobowiązani zostali do podjęcia działań ukierunkowanych na wprowadzenie rozwiązań gwarantujących zatrudnianie maszynistów wyłącznie w oparciu o umowę o pracę, a doraźnie do opracowania harmonogramów pracy maszynistów zatrudnionych u więcej niż w jednej spółce oraz wdrożenia procesu wymiany

informacji o treści planów pracy tych pracowników. Powyższe zalecenie odnosiło się również do pracodawców zatrudniających osoby na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego, tj. m.in. dyżurnych ruchu, manewrowych, rewidentów. Szczegółowe zalecenia dostępne są w Raporcie Rocznym Komisji za 2012 r.

Podmioty sektora kolejowego, złożyły Prezesowi UTK informację o stanie realizacji zaleceń powypadkowych wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2013 r., w zakresie ich dotyczącym. Wykaz najistotniejszych zaleceń w zakresie bezpieczeństwa wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2013 r. oraz stan ich wdrożenia uwzględniający opis wdrożonych środków, ujęte zostały w poniższej tabeli.

Tab. 8. Najistotniejsze zalecenia w zakresie bezpieczeństwa wydane przez Przewodniczącego PKBWK w 2013 r.

Zalecenie w zakresie bezpieczeństwa	Sposób realizacji zalecenia	Stan wdrożenia
<p>1. Uwzględnienie w tematyce szkoleń drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu zasady podawania i jazdy na sygnał zastępczy Sz w powiązaniu z wyświetleniem wskaźnika W24 i innych mających wpływ na sposób prowadzenia jazdy oraz zagadnień dotyczących przyjmowania rozkazów pisemnych z wykorzystaniem radiołączności i postępowania drużyn trakcyjnych po zmianie kanału radiołączności; dokonanie aktualizacji i doprecyzowania zasad stosowania sygnałów Sz w przepisach wewnętrznych PKP PLK S.A.</p>	<p>Zasady podawania Sz i jazdy na Sz oraz stosowania wskaźnika W24 zostały ujęte w programach szkoleń zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych: wskazane tematy są realizowane podczas szkoleń okresowych drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu w trybie ciągłym.</p> <p>Ponadto Spółka PKP PLK dokonała aktualizacji instrukcji Ir-1 w zakresie dotyczącym m.in. trybu postępowania dyżurnych ruchu podczas jazdy pociągów na sygnał Sz.</p>	<p>Zalecenie zrealizowane:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – nie stwierdzono nieprawidłowości.</p>
<p>2. W szkoleniach dyżurnych ruchu na symulatorach (w przypadku wyposażenia stanowisk pracy w urządzenia komputerowe) uwzględnienie zasad postępowania w przypadku wystąpienia usterek urządzeń srk w szkoleniach.</p>	<p>Zarządcy infrastruktury posiadający stanowiska pracy dyżurnych ruchu wyposażone w urządzenia komputerowe prowadzą działania mające na celu wdrożenie zalecenia.</p> <p>Spółka PKP PLK S.A. do końca 2015 r. Spółka zrealizuje rozpoczęty projekt zakupu symulatorów szkoleniowych dla dyżurnych ruchu wraz z odpowiednim zapleczem technicznym, dydaktycznym i socjalnym z założeniem zabudowy tych symulatorów, jako części istniejących lub budowanych i projektowanych Lokalnych Centrów Sterowania (zawierających symulację odcinka sterowanego z danego LCS), z perspektywą szkolenia pracowników danego LCS.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji.</p>
<p>3. Dokonanie przez PKP PLK S.A. kontroli w zakresie prawidłowości i aktualności przekazywanych przewoźnikom kolejowym danych dotyczących opisu infrastruktury oraz ich uwzględniania w zeszytach Wewnętrznych Rozkładów Jazdy.</p>	<p>Spółka PKP PLK S.A. realizuje czynności sprawdzające licencjonowanego przewoźnika kolejowego w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego zgodnie z rocznym planem kontroli, Regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych oraz umów zawartych z przewoźnikami.</p> <p>Spółka opracowała nową „Procedurę wprowadzania i uzgadniania zmian oznaczeń i skrótów używanych w Wewnętrznym Rozkładzie Jazdy pociągów (WRJ)” oraz opracowała harmonogramy kontroli w zakresie prawidłowości,</p>	<p>Zalecenie zrealizowane:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – nie stwierdzono nieprawidłowości.</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez</p>

	<p>kompletności oraz aktualności oznaczeń w nim stosowanych i porównanie tych danych ze stanem faktycznym na gruncie ze zwróceniem szczególnej uwagi na opis linii kolejowych zmodernizowanych.</p> <p>Dodatkowo PKP PLK S.A udostępniła przewoźnikom kolejowym następujące dokumenty istotne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Dodatek do Wewnętrznego rozkładu jazdy – warunki techniczno–ruchowe linii; 2) Wyciągi z regulaminów technicznych posterunków ruchu; 3) Miejscowe porozumienia. 	Prezesa UTK w roku 2014 r.
4. Bezwzględne przestrzeganie aktualizacji regulaminów technicznych i innych dokumentów dotyczących stanowisk pracy na posterunkach ruchu po montażu lub modernizacji nowych urządzeń srk.	<p>Spółka PKP PLK S.A., w związku ze stwierdzonymi brakami aktualizacji Regulaminów Technicznych Stacji (RTS), wydała polecenie aktualizacji RTS, w wyniku, którego na dzień 27.03.2013 r. został potwierdzony 100-procentowy stan aktualności RTS w Spółce. Dodatkowo aktualność RTS Spółka weryfikuje podczas przeprowadzanych czynności kontrolnych na posterunkach ruchu przez kontrolerów Spółki.</p> <p>Pozostali zarządcy deklarują przeprowadzenie aktualizacji RTS. W przypadku modernizacji urządzeń srk opracowywano nowe regulaminy i zaktualizowano załączniki.</p>	<p>Zalecenie zrealizowane:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – nie stwierdzono nieprawidłowości.</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
5. PKP PLK S.A. powinny dokonać kontroli sposobu przeprowadzanych autoryzacji i zapisów w dokumentacji oraz w upoważnieniach do wykonywania czynności na danym stanowisku. W przypadku rozbieżności z zapisami Instrukcji Ia-5 należy przeprowadzić ponownie szkolenia i autoryzacje.	<p>Spółka PKP PLK S.A. we wszystkich Zakładach Linii Kolejowych dokonała sprawdzenia prawidłowości przeprowadzanych szkoleń przed dokonaniem autoryzacji jak również prawidłowości dokonywania autoryzacji oraz aktualności i kompletności zapisów w tym zakresie, tj. w „Rejestrze egzaminów pracownika” oraz „Upoważnieniu do wykonywania czynności na stanowisku bezpośrednio związanym z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego”. Ponadto Spółka dokonała weryfikacji (porównania) zapisów pomiędzy rejestrami egzaminów, a upoważnieniami. Ogółem sprawdzono zapisy w 17 216 „Rejestrach egzaminów pracownika”. Do dnia 16 września 2013 r. wszystkie nieprawidłowości zostały usunięte.</p>	<p>Zalecenie zrealizowane:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych Spółki PKP PLK S.A. w jednym z Zakładów Linii Kolejowych stwierdzono nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie, które Prezes UTK nakazał usunąć natychmiast z chwilą doręczenia wystąpienia pokontrolnego.</p>
6. Wprowadzenie zasady obowiązkowego przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku dokonanej modernizacji lub wymiany urządzeń srk.	<p>Spółka PKP PLK S.A., posiada odpowiednie procedury określone w instrukcji Ia-5, które zobowiązują do bezwzględnego przeprowadzania autoryzacji w przypadkach zmian organizacyjnych i technicznych mających wpływ na sposób wykonywania czynności na stanowisku w danym miejscu pracy, tj. po robotach inwestycyjnych lub modernizacji urządzeń srk.</p> <p>Ponadto Zarząd Spółki polecił poddawać pracownika autoryzacji, gdy przerwa na stanowisku w danym miejscu pracy na posterunku technicznym (nastawni dysponującej) albo Lokalnym Centrum Sterowania Ruchem Kolejowym (LCS) lub na posterunkach obsługujących system ETCS trwała dłużej niż 3 miesiące.</p>	<p>Zalecenie zrealizowane:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – nie stwierdzono nieprawidłowości.</p>

<p>7. Dokonanie przez zarządców infrastruktury weryfikacji ilości wewnętrznych kontroli z zakresu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwanie rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radi łączności, b) prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem aktualności i czytelności, rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności, c) rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności. 	<p>Spółka PKP PLK S.A. dokonuje weryfikacji ilości wewnętrznych kontroli z zakresu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Odsłuchiwanie rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radi łączności pociągowej. Spółka podjęła działania w celu doprecyzowania zasad odsłuchiwanie rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności zapowiadawczej i radi łączności. Spółka realizuje plan wyposażenia posterunków ruchu w nowoczesne cyfrowe rejestratory rozmów łączności strażnicowej, zapowiadawczej, selektorowej i radi łączności pociągowej. Planowane jest wyposażenie czynnych posterunków ruchu w rejestratory rozmów (wykonane w technologii cyfrowej) do końca 2015 r. Działanie będzie kontynuowane, aż do całkowitego zaspokojenia zidentyfikowanych potrzeb Spółki w tym zakresie. Niezależnie od ww. działań nowe urządzenia rejestrujące rozmowy Spółka instaluje w LCS oraz na posterunkach w ramach inwestycji infrastrukturalnych, obejmujących modernizację urządzeń systemów srk. b) Prawidłowości zapisów w dokumentacjach techniczno-ruchowych, prowadzonych na posterunkach ruchu, szczególnie pod względem ich aktualności i czytelności – realizowane poprzez bieżący monitoring. c) Rodzajów i częstotliwości występowania i powtarzania się usterek w urządzeniach srk – realizowane poprzez bieżący monitoring. <p>Pozostali zarządcy dokonują weryfikacji ilości kontroli lub deklarują weryfikację w roku 2014 w zakresach obejmujących pkt. a, b i c zalecenia.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji:</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie wybiórczych działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p> <p>Podczas czynności kontrolnych, które ujęto w rocznym planie nadzoru Prezesa UTK na rok 2014, poszczególne zagadnienia zostaną poddane weryfikacji.</p>
<p>8. Dokonanie przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych analizy przepisów wewnętrznych w zakresie częstotliwości i czasu trwania szkoleń personelu zatrudnionego na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Minimalna częstotliwość szkoleń nie powinna być mniejsza niż trzy razy w roku przy łącznej liczbie godzin tych szkoleń zależnej od zajmowanego stanowiska.</p>	<p>Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi po dokonaniu analizy przepisów wewnętrznych w zakresie częstotliwości i czasu trwania szkoleń personelu zatrudnionego na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe, wprowadzili odpowiednie zapisy w instrukcjach oraz realizują szkolenia w ilości wskazanej w zaleceniu.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji:</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w działaniach nadzorczych, Prezesa UTK które zostały zaplanowane na rok 2014. W ramach wybiórczych działań w tym obszarze nie stwierdzono nieprawidłowości.</p> <p>Jednocześnie rozpoczęte zostały prace nad modyfikacją przepisów krajowych w aspekcie zapewnienia odpowiedniego czasu szkolenia dla maszynistów ubiegających się o świadectwo maszynisty. Zakończenie działań legislacyjnych zaplanowane zostało na rok 2014.</p>

		Równolegle zaplanowano podjęcie działań legislacyjnych, których celem będzie modyfikacja rozporządzenia w sprawie stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem. Działania w tym zakresie również zaplanowane zostały na rok 2014.
9. Zakończenie przez PKP PLK S.A. procesu wymiany bezpieczników wtykowych w obwodach świateł na bezpieczniki spełniające wymogi konstrukcyjne i projektowe.	Spółka PKP PLK S.A. podjęła działania zmierzające do rozwiązania problemu związanego z pozyskaniem producenta bezpieczników wtykowych do urządzeń srk (w Polsce zaprzestano produkcji drutu oporowego spełniającego specyficzne wymagania właściwe dla tych bezpieczników). Spółka przewiduje współpracę z kilkoma firmami, które podejmą się takiej produkcji w oparciu o drut oporowy sprowadzany od producenta niemieckiego. W pierwszej kolejności przewidywane rozpoczęcie produkcji bezpieczników o nominale 0,7 A stosowanych w obwodach świateł semaforów.	Zalecenie w trakcie realizacji.
10. Podjęcie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. działań w zakresie sukcesywnego poddania przeglądowi głównym napędów zwrotnic typu EEA-4 pracujących dłużej niż termin wskazany przez producenta.	Spółka PKP PLK, zgodnie z postanowieniami załącznika nr 2 do DTR 89/EEA-4/2 przeglądowni głównemu poddaje napędy zwrotnicowe, które nie przeszły pomyślnie przeglądu kwalifikacyjnego. W roku 2013 w okresie od stycznia do listopada poddano naprawom i remontom 442 napędy zwrotnicowe, ponadto ze względu na wysoki koszt regeneracji napędów EEA4, zakupiono 77 nowych napędów zwrotnicowych. Na rok 2014 planowane jest poddanie naprawom i remontom 504 napędów zwrotnicowych. Spółka planuje wdrożenie w 2014 r. programu wymiany napędów zwrotnicowych starej generacji.	Zalecenie w trakcie realizacji: Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych Spółki PKP PLK S.A. w jednym z Zakładów Linii Kolejowych stwierdzono nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie, które Prezes UTK nakazał usunąć natychmiast z chwilą doręczenia wystąpienia pokontrolnego.
11. Podjęcie przez PKP PLK S.A. działań w zakresie normowania stanowisk pracy w celu zapewnienia niezbędnej ilości pracowników do bieżącego utrzymania infrastruktury kolejowej między innymi w pionie nawierzchni torowej, urządzeń srk, oraz do nadzoru i kontroli.	Spółka PKP PLK S.A. utworzyła Zespół ds. weryfikacji jednostek technicznych w zakresie diagnostyki i utrzymania drogi kolejowej, automatyki i telekomunikacji, diagnostyki energetyki oraz jednostek pracy dla posterunków ruchu. Zespół wykonał zakres pracy obejmujący min.: zinventaryzowanie infrastruktury kolejowej objętej procesami diagnostycznymi i utrzymaniowymi, sporządzenie katalogu czynności wchodzących w skład procesów diagnostycznych i utrzymaniowych, określenie w oparciu o obowiązujące przepisy częstotliwości przeglądów diagnostycznych i prac utrzymaniowych, określenie niezbędnego czasu pracy (pracochłonności) na wykonywanie czynności diagnostycznych i utrzymaniowych oraz obsługi posterunków ruchu.	Zalecenie w trakcie realizacji: Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości. Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.

<p>12. Opracowanie i wdrożenie przez pracodawców maszynistów kolejowych procesu wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy maszynistów, którzy zatrudnieni są u więcej niż jednego przewoźnika w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku dla bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych przez tych maszynistów.</p>	<p>W związku z dodaniem art. 22ca do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym spółki zbierają oświadczenia maszynistów dotyczące zatrudnienia u więcej niż jednego przewoźnika, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej.</p> <p>Spółki zobowiązane były do przekazania oświadczeń w terminie do 6 grudnia 2013 r.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji:</p> <p>Z uwagi na harmonogram składania oświadczeń przewidziany w ustawie, wykonanie zalecenia weryfikowane będzie w trakcie czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2014 r.</p> <p>Jednocześnie działania kontrolne realizowane na przełomie lat 2013 i 2014 wykazały, że w przypadku części podmiotów istnieje problem przekraczania czasu pracy przez maszynistów. Problem jest trudny do monitorowania w szczególności w odniesieniu do maszynistów, którzy udostępniani są przewoźnikom przez tzw. agencje pracy. Na rok 2014 przewidziano szczególne działania nadzorcze w tym obszarze. Ustalono też możliwe środki egzekwujące, dotyczące zarówno przedsiębiorstw jak i samych maszynistów.</p>
<p>13. Opracowanie i wdrożenie przez pracodawców zatrudniających osoby na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpiecznym prowadzeniem ruchu kolejowego (m. in. dyżurni ruchu, manewrowi, rewidenci) procesu wymiany informacji na temat treści harmonogramów planów pracy tych osób, które zatrudnione są u więcej niż jednego pracodawcy w celu zapewnienia właściwego czasu pracy i wypoczynku.</p>	<p>Większość Spółek nie zatrudnia pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, którzy zatrudnieni są u więcej niż jednego pracodawcy.</p> <p>Spółki, których pracownicy złożyli oświadczenia wskazujące na pracę w innym przedsiębiorstwie uzgadniają harmonogramy pracy, biorąc pod uwagę pracę w innej firmie, w celu zachowania norm czasu pracy (w tym norm odpoczynku).</p> <p>Niemniej jednak część Spółek zgłasza problem w realizacji zalecenia: koncepcja wdrożenia systemu wymiany informacji między pracodawcami jest trudna do zrealizowania bez odpowiedniego wsparcia legislacyjnego.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji:</p> <p>Wykonanie zalecenia weryfikowane było w trakcie wybiórczych czynności kontrolnych Prezesa UTK w 2013 r. – w trakcie realizowanych czynności kontrolnych nie stwierdzono nieprawidłowości.</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>
<p>14. Podjęcie przez Przewoźników kolejowych działań zmierzających w kierunku zatrudnienia maszynistów wyłącznie na umowę o pracę.</p>	<p>Istotna część przewoźników przeszła na system zatrudnienia opartego na umowach o pracę. Część podmiotów nadal korzysta z wynajmu maszynistów na zasadach umów cywilnoprawnych. Takie podejście (mimo że stwarza określone zagrożenia) nie jest jednak sprzeczne w obecnym systemem przepisów obowiązujących w Polsce.</p>	<p>Zalecenie w trakcie realizacji:</p> <p>Aspekt ten został uwzględniony w trakcie działań nadzorczych realizowanych przez Prezesa UTK w roku 2014 r.</p>

Źródło: opracowanie własne.

3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

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

Tab. 9. Najistotniejsze środki bezpieczeństwa wprowadzone przez krajową władzę bezpieczeństwa.

Obszar, którego dotyczy środek	Opis przyczyn wprowadzenia środka	Wprowadzony środek bezpieczeństwa
Eksploatacja pojazdów kolejowych	Powtarzające się nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów trakcyjnych i wagonów pasażerskich oraz powtarzające się przypadki awarii obniżających poziom bezpieczeństwa	1. Decyzje administracyjne wyłączające pojazdy kolejowe z eksploatacji 2. Decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie
Prowadzenie ruchu kolejowego	Naruszenie obowiązujących przepisów z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego	Decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie
Kwalifikacje pracowników	Niedostateczne przygotowanie zawodowe pracowników oraz brak właściwego nadzoru przedsiębiorstw nad kwalifikacjami	Decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie
Utrzymanie infrastruktury kolejowej	Powtarzające się nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury	1. Decyzje nakazujące usunięcie naruszeń w terminie 2. Decyzje administracyjne ograniczające ruch na liniach kolejowych 3. Decyzje administracyjne wstrzymujące ruch na liniach kolejowych
Wyroby kolejowe	Niezgodność pomiędzy kontrolowanymi wyrobami a ich dokumentacją techniczną	Decyzje administracyjne nakazujące usunięcie naruszeń w terminie
Pojazdy kolejowe poddawane modernizacji, odnowieniu, zmianom	Konieczność ujednoczenia procedur postępowania przez producentów taboru kolejowego w przypadku modernizacji, odnowienia i zmian taboru kolejowego. Stanowisko opisuje procedurę postępowania, a przede wszystkim wskazuje na obowiązek prowadzenia analizy bezpieczeństwa w zakresie wprowadzanych zmian zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 352/2009	Stanowisko Prezesa UTK z dnia 28 października 2013 r. w sprawie zgłaszania zmian w dotychczas wydanych świadectwach dopuszczenia do eksploatacji w zakresie typu wyrobu, przeznaczonego dla kolejnictwa opublikowane na stronie internetowej urzędu: http://utk.gov.pl/aktualności/3645,Stanowisko-Prezesa-Urzedu-Kolejowego-w-sprawie-zgłaszania-zmian-w-dot.html .

Źródło: opracowanie własne.

D. Nadzór

1. Strategia i plany

Proces planowania nadzoru w 2014 r. został przeprowadzony w trzech etapach. W ramach pierwszego z nich na podstawie doświadczenia pracowników, proponowanych działań, wyników z działań kontrolnych oraz sprawdzająco-monitorujących i na podstawie zgłoszeń oraz skarg wyznaczono priorytety nadzoru.

Priorytety nadzoru na 2014 r. przedstawiają się następująco:

- nadzór nad podmiotami posiadającymi certyfikaty, autoryzacje i świadectwa bezpieczeństwa;
- nadzór nad podmiotami posiadającymi certyfikaty, autoryzacje i świadectwa bezpieczeństwa w procesie recertyfikacji;
- nadzór nad wydanymi certyfikatami dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów oraz wydanych certyfikatów w zakresie funkcji utrzymania;
- nadzór nad zasadnością stosowania sygnałów zastępczych;
- nadzór nad stanem infrastruktury oraz procesem utrzymania;
- nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego w czasie prowadzonych prac inwestycyjnych na infrastrukturze kolejowej;
- nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi;
- 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;
- nadzór nad przestrzeganiem czasu pracy i kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz pojazdów kolejowych metra;
- nadzór nad procesem diagnostyki stanów awaryjnych taboru;
- nadzór nad utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

Następnie na podstawie określonych priorytetów opracowano roczny plan nadzoru, wskazujący liczbę czynności oraz liczbę podmiotów, które możliwe są do nadzorowania w ramach posiadanych zasobów z zachowaniem należytej jakości przeprowadzanych czynności.

W trzecim etapie, w celu wyznaczenia podmiotów, które powinny zostać poddane nadzorowi w pierwszej kolejności w ramach posiadanych zasobów, wykorzystano następujące kryteria:

- czas pozostały do zakończenia terminu ważności posiadanego certyfikatu bezpieczeństwa;
- liczba przeprowadzonych wcześniej kontroli w ramach nowego systemowego podejścia;
- wielkość pracy eksploatacyjnej danych podmiotów (uwzględniono tutaj wyniki wcześniejszej analizy zależności liczby zdarzeń kolejowych od wielkości pracy eksploatacyjnej, która sugerowała prowadzenie działań w „małych” podmiotach).

Podkreślić należy, że planowanie nadzoru było realizowane w sposób tematyczny, a nie podmiotowy, ze względu na brak wystarczających i spójnych danych dotyczących poszczególnych podmiotów. W chwili obecnej w trakcie wdrożenia znajduje się tzw. Rejestr Parametrów Ryzyka Podmiotów, który pozwoli na bardziej wymierną ocenę poszczególnych

podmiotów, uwzględniając szereg parametrów, a wyniki otrzymane dzięki tej aplikacji można będzie wykorzystać do planowania nadzoru w kolejnych latach.

2. Zasoby ludzkie

W 2013 r. zakres gromadzonych na potrzeby procesu nadzoru danych nie uwzględniał zaangażowania pracowników w działania nadzorcze. Gromadzenie stosownych informacji rozpoczęto w 2014 r., co pozwoli na przekazanie dokładniejszych informacji w tym zakresie w przyszłorocznym raporcie.

Na potrzeby tegorocznego raportu przygotowano poniższe szacunkowe dane, charakteryzujące proces nadzoru w 2013 r. w kontekście zasobów ludzkich:

- całkowita liczba godzin przeprowadzonych inspekcji i audytów wyniosła 63 448 godz.;
- liczba przeprowadzonych inspekcji i audytów przypadających na jednego pracownika wyniosła 857 godz.;
- odsetek czasu spędzonego przez pracowników na przeprowadzaniu inspekcji i audytów wyniósł 44,6%.

3. Kompetencje

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

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

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

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

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

W kontekście szkoleń należy wspomnieć o zainicjowanym w 2012 r. procesie podnoszenia kompetencji personelu UTK, zaangażowanego w procesy certyfikacyjne i nadzorcze, w zakresie nabycia umiejętności i wiedzy dotyczącej prowadzenia audytów. W 2013 r. przeszkolona została w sumie liczba 68 pracowników Urzędu w ramach dwóch sesji szkoleniowych – w lipcu oraz w listopadzie. Niezależnie od powyższego, dla pracowników uczestniczących już w audytach, organizowane są cykliczne warsztaty audytorskie, ukierunkowane na doskonalenie zdobytych umiejętności oraz aktualizowanie zdobytej wiedzy m.in. o nowe wymagania prawne.

4. Proces decyzyjny

Kryteria podejmowania decyzji wyznaczane są m.in. na podstawie doświadczenia pracowników, wyników z działań kontrolnych i sprawdzająco-monitorujących, a także na podstawie zgłoszeń i skarg. Należy dodać, że czynności kontrolne są przeprowadzane w oparciu o wymogi i kryteria wynikające z aktów prawnych zarówno krajowych, jak i powstających na poziomie UE.

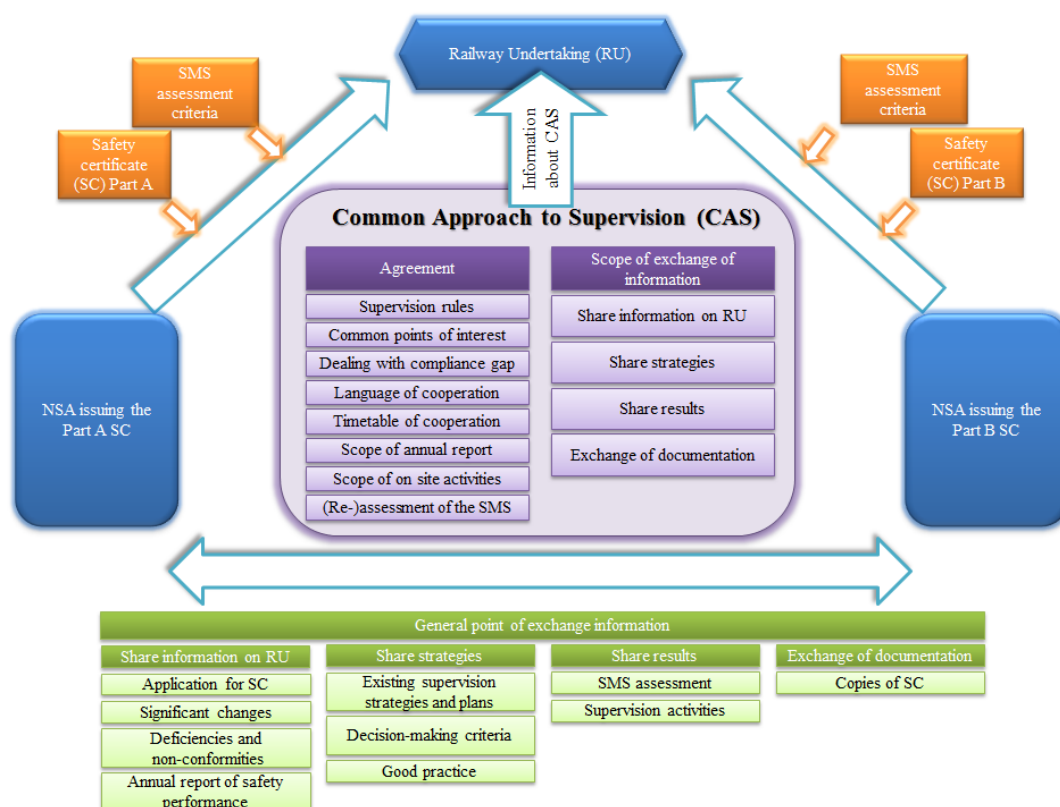
W odniesieniu do skarg na działania Urzędu w ramach procesu nadzoru, rozbieżności najczęściej koncentrują się wokół dwóch zagadnień, tj.:

- terminach usunięcia nieprawidłowości w związku z naruszeniem przepisów z zakresu kolejnictwa;
- wysokości kar pieniężnych nakładanych za naruszenia poszczególnych obowiązków kolejowych.

5. Koordynacja i współpraca

W 2013 roku, w zakresie nadzoru, nie została podjęta współpraca z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich. Pomysł nawiązania współpracy pojawił się dopiero w 2014 r., kiedy to rozpoczęto działania zmierzające do opracowania projektu ogólnych zasad wspólnego podejścia do nadzoru, tzw. „Common Approach to Supervision (CAS)”.

Rys. 2. Model Wspólnego Podejścia do Nadzoru (Common Approach to Supervision).



Źródło: opracowanie własne.

Metodyka Wspólnego Podejścia do Nadzoru prowadzonego nad przewoźnikami kolejowymi – CAS jest propozycją wspólnego podejścia do spraw związanych z nadzorem dotyczącym bezpieczeństwa podmiotów operujących w więcej niż jednym państwie członkowskim, bazującą na modelu Wspólnego Podejścia do Nadzoru – CAS. Model CAS, przedstawiający ogólne zasady współpracy z innymi organami ds. bezpieczeństwa, obrazuje powyższy rysunek.

Model Wspólnego Podejścia do Nadzoru CAS obejmuje współpracę pomiędzy organem ds. bezpieczeństwa wydającym certyfikat bezpieczeństwa cz. A oraz organem ds. bezpieczeństwa wydającym certyfikat bezpieczeństwa cz. B w zakresie działań nadzorczych nad przewoźnikiem kolejowym operującym w danych państwach członkowskich. Wspólne podejście do nadzoru CAS bazuje na następujących dwóch filarach:

- porozumienie – określa zasady współpracy, w formie pisemnego dokumentu; porozumienie reguluje: zasady nadzoru, wspólne punkty zainteresowania, sposób postępowania z brakami w obowiązujących przepisach prawa (tzw. luki prawne) współpracujących ze sobą państw członkowskich, język przygotowywanej dokumentacji, harmonogram współpracy, zakres sporządzanego raportu rocznego oraz wizyt studyjnych, a także współpracę w zakresie ponownej oceny funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem - SMS;
- zakres wymiany informacji – ta część obejmuje wzajemną wymianę informacji na temat podmiotu operującego w danych państwach członkowskich, istniejących strategii i planów nadzorczych prowadzonych przez dany organ ds. bezpieczeństwa, wyników oceny Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem – SMS oraz innych prowadzonych działań nadzorczych, a także wymianę odpowiedniej dokumentacji.

W przypadku nawiązania współpracy odpowiednie organy ds. bezpieczeństwa mają obowiązek poinformować nadzorowany podmiot o podjęciu działań w zakresie Wspólnego Podejścia do Nadzoru – CAS.

6. Wnioski z podjętych środków

Na podstawie wyników działań nadzorczych, przeprowadzonych w 2013 r., Prezes UTK wydał łącznie 1 614 zaleceń pokontrolnych, w tym zrealizowanych zostało 1 267, a pozostała część, tj. 21,5% stanowi zalecenia do realizacji w 2014 r. z uwagi na ich sformułowanie w ostatnich miesiącach 2013 r. i brak możliwości natychmiastowego wdrożenia.

Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że w przypadku pojedynczych awarii (typu niesprawny układ blokowania drzwi, uszkodzony system klimatyzacji, brak oznaczeń i napisów na wagonie), błędów formalnych w zakresie prowadzonej dokumentacji, niewyposażenia pojazdów trakcyjnych w wymaganą dokumentację, niewyznaczenia osób odpowiedzialnych za poszczególne zadania itp. środki podejmowane przez podmioty w celu usunięcia tych nieprawidłowości są zazwyczaj skuteczne.

Biorąc natomiast pod uwagę naruszenia stwierdzone w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej można wywnioskować, że ze względu na wieloletnie zaniedbania remontowe i inwestycyjne środki zapobiegawcze podejmowane przez podmioty są w dalszym ciągu niewystarczające.

E. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

1. Wytyczne

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

W związku ze zbliżającym się procesem przedłużania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa w 2014 r. priorytetem jest przygotowanie i opublikowanie na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego wytycznych dla podmiotów składających wnioski o przedłużenie certyfikatów bezpieczeństwa części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Przedmiotowa informacja zostanie również uzupełniona o planowany schemat postępowania Urzędu w tym zakresie, pozwalający podmiotom na właściwe przygotowanie się do procesu przedłużania certyfikatów bezpieczeństwa oraz poznanie oczekiwań Urzędu z tym związanych.

W celu uporządkowania innego aspektu procesu certyfikacji, w sierpniu 2013 r. opracowane i opublikowane na stronie internetowej Urzędu zostały „Zasady zgłaszania zmian w systemach zarządzania bezpieczeństwem”. W opublikowanym dokumencie zostały zawarte informacje odnośnie procedury przeprowadzania zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem i następnie zakresu zmian, które podlegają zgłoszeniu do Urzędu Transportu Kolejowego. Podjęta została również kwestia tzw. zmiany istotnej, związanej z rodzajem i wielkością prowadzonej działalności, której wdrożenie wymaga wcześniejszej zmiany certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa. Ponadto w dokumencie wskazano również katalog innych zmian o charakterze formalno-prawnym wymagających wystąpienia przez podmiot o zmianę certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa.

2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2013 r. kontakty Urzędu z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa w ramach procesu certyfikacji bezpieczeństwa były ograniczone. Do Urzędu nie wpłynęły wnioski innych organów ds. bezpieczeństwa o udzielenie informacji dotyczących certyfikatu bezpieczeństwa części A wydanego dla przedsiębiorstwa kolejowego w Polsce. W tym kontekście należy nadmienić, że w 2013 r. jedno z polskich przedsiębiorstw kolejowych uzyskało dwa certyfikaty bezpieczeństwa w części B w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

W 2013 r. tylko jedno zagraniczne przedsiębiorstwo uzyskało certyfikat w części B w Polsce. W ramach postępowania w tym zakresie nie zaistniała potrzeba uzyskania dodatkowych informacji od zagranicznego krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Warto podkreślić, iż obowiązujące uregulowania prawa krajowego w zakresie uzyskiwania certyfikatu w części B w Polsce, nie wymagają pozyskiwania informacji z zagranicy.

3. Kwestie proceduralne

W 2013 r. w ramach prowadzonych postępowań administracyjnych o wydanie, przedłużenie i zmianę certyfikatu bezpieczeństwa części A, części B lub autoryzacji bezpieczeństwa zaczęto wystawiać decyzje administracyjne, do których certyfikat lub autoryzacja stanowią załącznik. W okresie wcześniejszym, rolę decyzji administracyjnej kończącej sprawę pełniły wyłącznie certyfikaty bezpieczeństwa część A i B oraz autoryzacje bezpieczeństwa i nie było konieczności wystawiania dodatkowych dokumentów.

Ponadto w lipcu 2013 r. został przeprowadzony w Polsce audyt Europejskiej Agencji Kolejowej, ukierunkowany m.in. na analizę procedur związanych z wydawaniem certyfikatów bezpieczeństwa. W świetle rekomendacji Europejskiej Agencji Kolejowej po audycie, w ramach analizy wniosków o certyfikat bezpieczeństwa zwiększony został nacisk na weryfikację kryteriów określonych we wspólnych metodach oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatów bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

Kompleksowa przebudowa procedur związanych z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa, połączona z wdrożeniem możliwych na tym etapie zaleceń z audytu (niewymagających dodatkowych zmian w prawie krajowym), jest zaplanowana na drugą połowę 2014 r., po szkoleniu przeprowadzonym przez Europejską Agencją Kolejową w tym zakresie.

4. Informacje zwrotne

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

System skarg i odwołań od decyzji Prezesa UTK wynika z uregulowań ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. Zgodnie z jej postanowieniami na decyzję Prezesa UTK wydaną w pierwszej instancji, niezależnie od tego, czy była ona pozytywna czy negatywna, przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK w terminie 14 dni od doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. W 2013 r. nie został złożony do Urzędu Transportu Kolejowego żaden wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w odniesieniu do decyzji Prezesa UTK wydającej, zmieniającej, bądź przedłużającej certyfikat bezpieczeństwa część A, część B lub autoryzację bezpieczeństwa.

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

W 2013 r. do Urzędu Transportu Kolejowego nie wpłynęła jednakże żadna skarga ani wnioski w trybie opisanym powyżej, które dotyczyłyby postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania, zmiany lub przedłużenia certyfikatu bezpieczeństwa części A, części B, bądź autoryzacji bezpieczeństwa.

F. Zmiany w prawodawstwie

1. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei

Dyrektywa 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei została wdrożona do przepisów prawa krajowego w drodze ustawy z dnia 22 lipca 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz towarzyszących jej rozporządzeń wykonawczych. Od tego czasu ustawa o transporcie kolejowym była kilkakrotnie nowelizowana, m.in. w związku z wejściem w życie kolejnych aktów prawnych na poziomie unijnym.

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

2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach

W 2013 r. ustawa o transporcie kolejowym była dwukrotnie nowelizowana w zakresie związanym z bezpieczeństwem lub interoperacyjnością kolei. Zmiany obejmowały kwestie związane z następującymi obszarami funkcjonowania sektora kolejowego:

- Certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych;
- Czas pracy maszynistów;
- Dopuszczanie do eksploatacji pojazdów i podsystemów;
- Funkcjonowania jednostek notyfikowanych i upoważnionych;
- Rejestr infrastruktury kolejowej (RINF);
- System licencjonowania maszynistów.

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

G. Stosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

1. Doświadczenia krajowych organów ds. bezpieczeństwa

Od 2013 r. Prezes UTK w ramach prowadzonych procesów angażujących przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych, rozpoczął proces egzekwowania wymagań rozporządzenia nr 352/2009, dotyczących przeprowadzenia procesu oceny znaczenia zmiany i zarządzania ryzykiem. Informacje w zakresie działań podejmowanych w tym obszarze przez spółki były wymagane w sytuacji ubiegania się o zmiany certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, czy też zmiany w procesie utrzymania pojazdów, które w warunkach prawa krajowego wymagają zatwierdzenia przez Urząd.

Przekazywana w efekcie wystąpień Prezesa UTK dokumentacja pozwoliła na praktyczną ocenę zrozumienia i wdrożenia wymagań rozporządzenia nr 352/2009 przez podmioty funkcjonujące w sektorze kolejowym. Stosunkowo nowe wymagania w odniesieniu do procesu oceny ryzyka i zarządzania zmianą, zwłaszcza w kontekście dotychczasowych minimalnych doświadczeń w tym obszarze przed wdrożeniem wymagań prawa unijnego, sprawiają podmiotom wiele trudności w ich praktycznym stosowaniu.

W ujęciu ogólnym należy wskazać, iż wiele decyzji podjętych przez podmioty w ramach procesu oceny znaczenia zmiany wzbudzało wątpliwości krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Stosunkowo częstym błędem popełnianym przez podmioty przeprowadzające proces oceny znaczenia zmiany, było błędne zdefiniowanie zakresu wprowadzanej zmiany. W większości przypadków definiowano zmianę, która była zmianą wtórną, a całkowicie pomijano zmianę o charakterze pierwotnym.

Przykładowo, zamiast analizować zmianę polegającą na wydłużeniu cykli przeglądowo-naprawczych w procesie utrzymania danego typu pojazdu, analizie poddawano zmianę dokumentacji systemu utrzymania odzwierciedlającej zmieniony cykl. W efekcie tak przeprowadzona analiza, obarczona błędem na etapie określania zakresu zmiany stanowiącym fundament do dalszych prac, skutkowałą niewielką przydatnością i prowadziła do wniosku, że analizowana zmiana jest zmianą nieznaczącą.

Nawet w przypadku prawidłowego określenia zakresu zmiany widoczna jest jednak wśród podmiotów tendencja do zbyt wielkiego przywiązywania wagi do kwestii o charakterze prawnym zamiast skupienia się na obszarach technicznych i potencjalnych zagrożeniach stąd wynikających. Przykładowo podmioty analizują konsekwencje wynikające np. z ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (AVV), czy niezgodności z krajowym rozporządzeniem w sprawie ogólnych warunków eksploatacji pojazdów, zamiast przeanalizować zagrożenia techniczne związane np. z wydłużonym cyklem naprawczym i brakiem weryfikacji stanu pewnych elementów pojazdu przez dodatkowy czas.

Bardzo poważnym problemem, z którym boryka się Prezes UTK analizując otrzymywaną dokumentację, jest jej niska jakość. Podmioty często przekazywały dokumenty w formie jedno lub dwustronicowych notatek, w których jednym zdaniem podsumowywano poszczególne kryteria oceny znaczenia zmiany, a na końcu wskazywano, iż zmiana ma charakter nieznaczący. Tymczasem zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 352/2009, wnioskodawca jest zobowiązany do przechowywania dokumentacji, która uzasadnia jego decyzję. W większości przypadków dokumentacja przekazywana do Prezesa UTK odnotowywała jedynie podjętą decyzję, a nie zawierała żadnych informacji pozwalających ocenić prawidłowość jej podjęcia i argumenty za nią stojące.

Problemem w obszarze dokumentacji lecz o nieco innym charakterze, jest również brak wystarczających informacji o wprowadzanej zmianie. W przekazywanej dokumentacji podmioty często nie zawierają wystarczających szczegółów, pozwalających określić faktyczny rozmiar zmiany oraz system, do którego jest wprowadzana. Najczęściej dopiero w wyniku wezwań Prezesa UTK dokumentacja jest uzupełniana o bardziej szczegółowe informacje.

Analiza otrzymanej dokumentacji w wielu przypadkach wprowadza również wątpliwości odnośnie prawidłowości przeprowadzonego mechanizmu oceny znaczenia zmiany. Część podmiotów wydaje się z góry zakładać, iż ocena ma udowodnić, że zmiana jest nieznacząca, aby uniknąć uruchomienia procesu zarządzania ryzykiem. W efekcie podejmowane decyzje mają często kontrowersyjny charakter i np. w przypadku wydłużenia okresu międzynaaprawczego dla pojazdów, w analizie kryterium dotyczącego skutków awarii, wpisywana jest informacja „nie dotyczy”. Z kolei zmiany mające zastosowanie do kilku tysięcy pojazdów są uznawane za zmiany o niewielkiej złożoności.

Istotnym problemem, dotyczącym już jednak głównie zmian uznanych za znaczące i poddawanych procesowi zarządzania ryzykiem, zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia nr 352/2009, jest kontrowersyjna ocena ryzyka przy użyciu metody FMEA. Przedmiotowa metoda opiera się na trzech czynnikach, określanych jako prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia, jego potencjalne skutki oraz wykrywalność zagrożenia. Każdemu z czynników przypisuje się wartość w przedziale od 1 do 10. Następnie wymnaża się poszczególne czynniki przez siebie, określając tym samym tzw. liczbę priorytetową ryzyka (czasami określaną też w inny sposób np. jako liczba istotności ryzyka). W zależności od wyniku każde ryzyko jest klasyfikowane i w zależności od wyniku tego procesu podejmowane lub nie są działania.

Wadą metodologii opartej na metodzie FMEA jest jej duża uznaniowość, prowadząca często do kształtowania wyników, tak aby nie zostały przekroczone wartości graniczne właściwe najczęściej dla klasy gwarantującej brak podejmowania jakichkolwiek działań związanych z danym ryzykiem. W efekcie prowadzi to do przypisania np. najniższych wartości prawdopodobieństw dla zagrożeń, związanych z wypadkami na przejazdach kolejowych czy potrąceniami osób postronnych na torach, w momencie, gdy przedmiotowe kategorie wypadków są jednymi z najczęstszych, jakie występują na polskiej sieci kolejowej. W niektórych przypadkach widoczna jest również wyraźna słabość przeprowadzonej identyfikacji zagrożeń, które są określane w sposób bardzo ogólny i często przypisywane są im nie do końca adekwatne skutki, nieodzwierciedlające realnej skali zagrożenia.

Stosunkowo świeżą praktyką wymagającą w ocenie Prezesa UTK dokładniejszej analizy jest zlecenie przeprowadzenia procesu oceny znaczenia zmiany i zarządzania ryzykiem podmiotom zewnętrznym. W świetle wymagań rozporządzenia nr 352/2009, gdzie za wszystkie czynności w tym zakresie odpowiada wnioskodawca, zjawisko to wymaga dalszego zbadania.

W odniesieniu do udziału jednostek oceniających w procesie zarządzania ryzykiem, należy wskazać, że informacje posiadane przez Prezesa UTK w tym względzie są obecnie niewielkie. Zdecydowana większość dotychczasowych zmian była uznawana za zmiany nieznaczące, co eliminowało konieczność zaangażowania jednostki oceniającej.

W świetle powyższych wniosków, działania Prezesa UTK w zakresie monitorowania stosowania rozporządzenia nr 352/2009 będą kontynuowane. Pierwsze doświadczenia zgromadzone w tym zakresie w 2014 r. pokazują pozytywną tendencję wśród części podmiotów, wskazującą na stopniowy wzrost jakości realizowanych ocen ryzyka oraz wzrost liczby zmian kwalifikowanych jako znaczące.

2. Informacje zwrotne od podmiotów

Informacje o doświadczeniach podmiotów w zakresie stosowania CSM o ocenie ryzyka są przekazywane w drodze rocznych raportów w sprawie bezpieczeństwa, które podmioty przekazują Prezesowi UTK w terminie do 30 czerwca

każdego roku. Raporty za 2013 r. zostały po raz pierwszy w historii opracowane przez podmioty w oparciu o jednolite wytyczne Prezesa UTK wskazujące sugerowany układ i zawartość informacji w raporcie.

W zakresie dotyczącym stosowania rozporządzenia nr 352/2009, Urząd sugerował w swoich wytycznych przekazanie następujących informacji:

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

W tym kontekście należy wskazać, że podmioty dostosowały się do powyższych wytycznych i przekazały wymagane informacje, które stanowiły jedną z podstaw do opracowania wniosków, zawartych w punkcie 1. niniejszego rozdziału. Z przekazanych informacji wynika, że najczęściej analizowane zmiany wiązały się z modyfikacją dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem np. w wyniku zmian przepisów prawnych czy instrukcji wewnętrznych. Najczęściej zmiany te były oceniane jako niemające wpływu na bezpieczeństwo lub nieznaczące. Pozostałe analizowane zmiany dotyczyły innych zagadnień np. wprowadzenia do eksploatacji nowego typu taboru czy zmian związanych z przejazdami kolejowymi (likwidacja, utworzenie nowych, przeklasyfikowanie).

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. Dobrą praktyką w powyższym zakresie jest organizacja spotkań ukierunkowanych na analizę i ocenę ryzyk wspólnych i pozostałych.

W odniesieniu do pracy niezależnych jednostek oceniających, należy wskazać, iż w większości przypadków w 2013 r. funkcja ta była umieszczona w ramach wewnętrznych struktur przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Niemniej jednak już na obecnym etapie można wskazać, że doświadczenia 2014 r. wskazują na powolne wykształcanie się rynku podmiotów zewnętrznych, świadczących usługi jako niezależna jednostka oceniająca.

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

W 2013 r. nie wprowadzono żadnych zmian w przepisach krajowych, których celem byłoby uwzględnienie wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny i wyceny ryzyka. Pierwsze zmiany w tym zakresie są jednak z inicjatywy Prezesa UTK planowane na 2014 r. w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych.

H. Odstępstwa od systemu certyfikacji ECM

Art. 14a ust. 8 dyrektywy 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei przewiduje, iż państwa członkowskie mogą w określonych przypadkach podjąć inną decyzję o sposobie wykonania obowiązków związanych z określeniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie i jego certyfikacją, aniżeli jest to przewidziane w obowiązujących przepisach europejskich. Odstępstwa tego rodzaju powinny być wdrażane przy rejestrowaniu pojazdów kolejowych oraz w procesie wydawania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

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

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

realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa

Tab. 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
1.1a. Łączna liczba wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	Łączna liczba wszystkich wypadków	Wartość liczbowa	328
N01	Liczba kolizji pociągów, w tym kolizji z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	6
N02	Liczba wykolejeń pociągów	Wartość liczbowa	13
N03	Liczba wypadków na przejazdach kolejowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	75
N04	Liczba wypadków z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	233
N05	Liczba pożarów taboru kolejowego	Wartość liczbowa	1
N06	Liczba innych wypadków	Wartość liczbowa	0
1.2a. Liczba wypadków w przeliczeniu na mln pociągokilometrów oraz podział na następujące typy wypadków			
N07	Liczba zdarzeń: samobójstwa	Wartość liczbowa	71
1.3a. Łączna liczba wypadków związanych z transportem towarów niebezpiecznych w podziale na następujące kategorie			
N18	Łączna liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	Wartość liczbowa	1
N19	Liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których NIE doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	1
N20	Liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których DOSZŁO do uwolnienia towarów niebezpiecznych	Wartość liczbowa	0
2.1a. Łączna liczba poważnie rannych osób, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	101
TS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
TS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	36
TS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	64
TS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2.2a. Łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
PS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	8
PS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
PS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0

PS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
PS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	8
PS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2.3a. Łączna liczba poważnie rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
SS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	4
SS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
SS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	2
SS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
SS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2.4a. Łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
LS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	34
LS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	34
LS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2.5a. Łączna liczba poważnie rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
US00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	55
US01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
US02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
US03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
US04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	55
US05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
US06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
2.6a. Łączna liczba innych poważnie rannych osób, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
OS00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	0

OS01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
OS02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OS03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
OS04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
OS05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OS06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
3.1a. Łączna liczba osób zabitych, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	227
TK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
TK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
TK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	52
TK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	174
TK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
TK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
3.2a. Łączna liczba zabitych pasażerów, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
PK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	6
PK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
PK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
PK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
PK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	6
PK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
PK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
3.3a. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
SK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	2
SK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
SK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
SK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
SK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	2
SK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
SK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0

3.4a. Łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
LK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	52
LK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
LK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
LK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	52
LK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	0
LK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
LK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
3.5a. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
UK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	165
UK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	0
UK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
UK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
UK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	165
UK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
UK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
3.6a. Łączna liczba innych zabitych osób, według typu wypadku, w podziale na następujące kategorie			
OK00	Ogółem we wszystkich wypadkach	Wartość liczbowa	2
OK01	W kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	Wartość liczbowa	1
OK02	W wykolejeniach pociągów	Wartość liczbowa	0
OK03	W wypadkach na przejazdach kolejowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowych	Wartość liczbowa	0
OK04	W wypadkach z udziałem osób spowodowanych przez poruszający się tabor kolejowy, z wyjątkiem samobójstw	Wartość liczbowa	1
OK05	W pożarach taboru kolejowego	Wartość liczbowa	0
OK06	W pozostałych wypadkach	Wartość liczbowa	0
4.1a. Łączna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki i ich podział na następujące typy			
I00	Łączna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	Wartość liczbowa	1278
I01	Łączna liczba pękniętych szyn	Wartość liczbowa	1145
I02	Łączna liczba odkształceń torów	Wartość liczbowa	83
I03	Łączna liczba defektów sygnalizacji	Wartość liczbowa	13

I04	Łączna liczba przypadków minięcia sygnału informującego o niebezpieczeństwie	Wartość liczbowa	34
I05	Łączna liczba pękniętych kół w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	1
I06	Łączna liczba pękniętych osi w użytkowanym taborze kolejowym	Wartość liczbowa	2
5.1a. Wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C00	Skutki ekonomiczne WSZYSTKICH wypadków	Wartość liczbowa (€)	191988110
C10	Skutki ekonomiczne TYLKO znaczących wypadków	Wartość liczbowa (€)	170223520
C01	Skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	Wartość liczbowa (€)	142147400
C02	Skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	Wartość liczbowa (€)	8624482
Wskutek WSZYSTKICH wypadków			
C03	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	14254839,09
C07	Koszty szkód w środowisku (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (€)	316361
C04	Koszty opóźnień spowodowanych wszystkimi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	26645028
C05	Minuty opóźnień pociągów osobowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	140408
C06	Minuty opóźnień pociągów towarowych (wszystkie wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	386243
Wskutek TYLKO poważnych wypadków			
C13	Koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	5793425,900
C17	Koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (€)	27973,000
C14	Koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	Wartość liczbowa (€)	13630239
C15	Minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	99944
C16	Minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	Wartość liczbowa (minuty)	112484
6.1a. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania			
T01	Odsetek torów z funkcjonującą automatyczną ochroną pociągów (ATP)	Wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0,00%
T02	Odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	Wartość liczbowa (%)	0,00%
T03	Łączna liczba przejazdów kolejowych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	Wartość liczbowa	13609
T06	Łączna liczba przejazdów kolejowych z czynnymi systemami zabezpieczeń	Wartość liczbowa	5020
T07	z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1288
T08	z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	0
T09	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	414
T10	z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczenia torów	Wartość liczbowa	468

T11	z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	54
T12	z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika	Wartość liczbowa	1247
T13	ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika	Wartość liczbowa	1549
T14	Łączna liczba przejazdów kolejowych z biernym systemem zabezpieczeń	Wartość liczbowa	8589
7. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem			
A01	Łączna liczba przeprowadzonych audytów	Wartość liczbowa	562
A02	Odsetek przeprowadzonych/wymaganych (lub planowanych) audytów	Wartość liczbowa (%)	94,77%
8. Dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	Łączna liczba pociągokilometrów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	217,011
R02	Liczba pasażerokilometrów	Wartość liczbowa (mln pasażero-km)	16679,443
R05	Liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	137,688
R06	Liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	74,184
R04	Liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	Wartość liczbowa (mln pociągo-km)	5,139
R07	Liczba tonokilometrów dla ładunków	Wartość liczbowa (mln tono-km)	47475,483
R08	Liczba kilometrów linii (linie dwutorowe należy liczyć RAZ)	Wartość liczbowa (km)	19268,686
R03	Liczba kilometrów torów (linie dwutorowe należy liczyć PODWÓJNIE)	Wartość liczbowa (km)	37734,105
9. Dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych			
R09	Średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie	Wartość liczbowa (%)	75%
R10	Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach niepracowych 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 dojeżdżającego do pracy (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R14	Krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach niepracowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R15	Krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	-
R16	Wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	Wartość liczbowa (€)	626200,00
R17	Wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	Wartość liczbowa (€)	85390,91
R18	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu dojeżdżającego do pracy (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	23,63
R19	Domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach niepracowych (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	7,88
R20	Domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	Wartość liczbowa (€)	1,43

10. Dane raportowane opcjonalnie (zgodnie z rekomendacją Grupy Roboczej ds. wyników w zakresie bezpieczeństwa)			
N011	Liczba kolizji pociągów, w tym kolizji z obiektami wewnątrz skrajni, w przeliczeniu na pociągokilometr	Wartość liczbowa	
N012	Liczba kolizji z przeszkodami w skrajni	Wartość liczbowa	-
TK011	Liczba osób zabitych w kolizjach pociągów	Wartość liczbowa	
TK012	Liczba osób zabitych w kolizjach z przeszkodami w skrajni	Wartość liczbowa	-
TS011	Liczba osób poważnie rannych w kolizjach pociągów	Wartość liczbowa	
TS012	Liczba osób poważnie rannych w kolizjach z przeszkodami w skrajni	Wartość liczbowa	-

Tab. 2. Obliczenia skutków ekonomicznych wypadków na potrzeby CSI.

Nazwa parametru	Jednostka	Wartość
Przewozy pasażerskie		
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	€ / h	23,634
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach zawodowych	%	75%
Wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe	€ / h	7,88
Średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż zawodowe	%	25%
Wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€ / h	19,70
Współczynnik 1 (K1)		2,5
Liczba pasażerokilometrów	mln pas.-km	16 679,4429
Liczba pasażerskich pociągokilometrów	mln pockm	137,688
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	99
Opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	140 408
Przewozy towarowe		
Krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)		1,432
Liczba tonokilometrów	mln tonokm	47 475,483
Liczba towarowych pociągokilometrów	mln pockm	74,184
Wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€ / h	916,671
Współczynnik 2 (K2)		2,15
Koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	32,847
Opóźnienia pociągów towarowych	minut	386 243
Podsumowanie		
Koszt wszystkich opóźnień	€	26 645 028

Załącznik 2: Zmiany w prawodawstwie

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

Dyrektywy zmieniające	Transpozycja (T/N)	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie
Dyrektywa 2008/57/WE	T	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28 stycznia 2012 r.
Dyrektywa 2008/110/WE	T	Ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 września 2011 r. (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372)	28 stycznia 2012 r.
Dyrektywa 2009/149/WE	T	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. z 2010 r. Nr 142 poz. 952)	24 sierpnia 2010 r.

Tab. 2. Zmiany w prawodawstwie i uregulowaniach.

Prawodawstwo i uregulowania	Odniesienie prawne	Data wejścia w życie	Opis zmiany	Powody zmiany
Dotyczące krajowego organu ds. bezpieczeństwa	Ustawa z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1033)	7 października 2013 r.	<ul style="list-style-type: none"> • Dodanie Prezesowi UTK uprawnień w zakresie inicjowania projektów aktów prawnych i udziału w pracach nad zmianami przepisów (art. 13 ust. 1b, art. 20a); • Doprecyzowanie przepisów dotyczących uzyskiwania licencji i świadectw maszynisty; • Wprowadzenie obowiązku przedkładania oświadczeń o pracy u innych przewoźników przez maszynistów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie jednolitych warunków wykonywania działalności przewoźników i zarządców infrastruktury; • Dotychczasowe przepisy stwarzały trudności interpretacyjne i nie były wystarczająco jasne w pewnych aspektach. Motywacją była również chęć uporządkowania kwestii czasu pracy maszynistów, pracujących u kilku przewoźników.
	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1152)	31 marca 2014 r.	<ul style="list-style-type: none"> • Nadanie uprawnień Prezesowi UTK do certyfikacji funkcji ECM; • Doprecyzowanie mechanizmu uzyskiwania odstępstw od TSI; • Doprecyzowanie przepisów w zakresie procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdów i podsystemów. 	Brak jasnych przepisów w tych zakresach.
	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 stycznia 2013 r. w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. 2013 r. poz. 211)	1 marca 2013 r.	<ul style="list-style-type: none"> • Doprecyzowanie zakresu wyłączeń z obowiązywania rozporządzenia (bocznice, linie wąskotorowe itp.); • Wprowadzenie oznaczenia uzyskanych dopuszczeni do eksploatacji w innych krajach 	Brak jasnych przepisów w tych zakresach.
Dotyczące jednostek notyfikowanych, podmiotów wyznaczonych, jednostek oceniających, podmiotów trzecich ds. rejestracji, badania itp.	Ustawa z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1033)	7 października 2013 r.	<ul style="list-style-type: none"> • Doprecyzowanie przepisów dotyczących funkcjonowania ośrodków szkoleniowych i egzaminowania maszynistów 	Brak jasnych przepisów w tym zakresie.

	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1152)	31 marca 2014 r.	<ul style="list-style-type: none"> Doprecyzowanie przepisów w zakresie funkcjonowania jednostek notyfikowanych w ramach procesu dopuszczania do eksploatacji pojazdów i podsystemów. 	Brak jasnych przepisów w tym zakresie.
	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 listopada 2013 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2013 r. poz. 1297)	31 marca 2014 r.	<ul style="list-style-type: none"> Modyfikacja przepisów w zakresie funkcjonowania jednostek notyfikowanych (warunki przeprowadzania weryfikacji WE, zawartość deklaracji WE itp.) 	Brak jasnych przepisów w tym zakresie.
	Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 27 grudnia 2012 r. w sprawie wykazu właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2013 r. poz. 43)	25 stycznia 2013 r.	<ul style="list-style-type: none"> Określenie wymagań technicznych dla pojazdów i infrastruktury nieobjętej obowiązkiem stosowania TSI 	Brak jasnych przepisów w tym zakresie.
Dotyczące przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 r. poz. 1152)	31 marca 2014 r.	<ul style="list-style-type: none"> Zwolnienie certyfikowanych ECM z obowiązku wystawiania świadectw sprawności technicznej wg wzorów z prawa krajowego 	Świadectwo sprawności technicznej dublowało dokumenty dopuszczenia do użytkowania i przywrócenia do eksploatacji wynikające z rozporządzenia nr 445/2011.
Wdrażające inne wymogi unijne dotyczące bezpieczeństwa kolei	Oświadczenie Rządowe z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie wejścia w życie zmian do Regulaminu międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF),	25 lipca 2013 r.	<ul style="list-style-type: none"> Wdrożenie znowelizowanych przepisów RID 	Zmiana przepisów RID.

	sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r.			
--	--	--	--	--

Załącznik 3: Schemat organizacyjny UTK

