



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

Raport w sprawie bezpieczeństwa

2022



NASZA MISJA

Kreowanie bezpiecznych
i konkurencyjnych warunków
świadczenia usług transportu
kolejowego

NASZA WIZJA

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



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2023

ISBN 978-83-67938-05-1

Spis treści

Spis treści	3
1. Wprowadzenie	4
1.1. Cel i zakres raportu	4
1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego	5
2. English Summary	8
2.1. Purpose and scope of the report	8
2.2. Main conclusions from the reporting period	9
3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa	11
3.1. Kontekst organizacyjny	11
3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja	13
3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych	15
3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	18
3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności	19
3.2.4. Działania edukacyjne	22
3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa	25
4. Zmiana stanu bezpieczeństwa	30
4.1. Analiza znaczących wypadków	30
4.1.1. Liczba znaczących wypadków	30
4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni	31
4.1.3. Koszty znaczących wypadków	33
4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)	34
4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	36
4.4. Omówienie wybranych rodzajów zdarzeń	38
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5. – ryzyko dla osób nieupoważnionych)	38
4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1. – ryzyko dla użytkowników przejazdów)	40
4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2. – ryzyko dla pracowników)	43
4.4.4. Pomińnięcia sygnału „Stój”	45
4.4.5. Awarie i usterki taboru	49
5. Ramy prawne	53
5.1. Zmiany w przepisach prawa	53
5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM	62
6. Działalność Prezesa UTK	64
6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa	64
6.2. Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych	64
6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	67
6.4. Licencjonowanie maszynistów	68
6.5. Inne rodzaje działalności NSA	69
6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	69
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami	70
7. Nadzór	75
7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru	75
7.2. Wyniki procesu nadzoru	78
7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	85
8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa	87
8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem	87
8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	88
8.3. Zastosowanie CSM monitorowanie	91
8.4. Uczestnictwo i realizacja projektów unijnych	92
9. Kultura bezpieczeństwa	94
9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa	94
9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa	95
9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa	97
Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)	98
Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień	108
Załącznik nr 3. Postęp w zakresie interoperacyjności	109
Spis skrótów i pojęć	111
Spis rysunków i tabel	114
Spis tabel	115

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres raportu

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej zostało zobowiązane do ustanowienia krajowego organu do spraw bezpieczeństwa (NSA) dla sektora kolejowego. W Polsce, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, funkcja ta przypisana została Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Aby zapewnić wymianę wiedzy pomiędzy NSA, a także dostarczyć porównywalnych informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w poszczególnych krajach UE, NSA corocznie publikują raport roczny w sprawie bezpieczeństwa. Raport zawiera informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei na szczeblu państwa członkowskiego, w szczególności informacji o realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) i autoryzacjach bezpieczeństwa;
- działalności krajowego organu ds. bezpieczeństwa w ciągu roku;
- odstępstwach od obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM);
- doświadczeniach w stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);
- wnioskach wynikających z nadzoru nad zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi;
- krajowym planie bezpieczeństwa określającym działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST) – w przypadku przekroczenia tych wskaźników.

Raport został opracowany z uwzględnieniem wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej¹.

Jednym z celów publikacji przez NSA corocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa jest zapewnienie spójnego i porównywalnego zestawu danych o bezpieczeństwie kolei w Unii Europejskiej. Aby było to możliwe, dyrektywa 2016/798, określa szczegółowe wymagania dotyczące zakresu i sposobu gromadzenia tych danych. W raporcie uwzględnia się zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, do których należą wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

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

Statystyka dotycząca znaczących wypadków jest wykorzystywana do oceny poziomu bezpieczeństwa realizowanej za pomocą tzw. wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Znaczących wypadków jest średnio o około połowę mniej w roku niż wypadków, co powoduje, że dane prezentowane w Raporcie mogą odbiegać od informacji w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

Raport co do zasady obejmuje swoim zakresem informacje o wypadkach zaistniałych na ogólnodostępnej krajowej sieci kolejowej, zarządzanej przez autoryzowanych zarządców infrastruktury. W celu bardziej szczegółowego omówienia niektórych rodzajów zdarzeń, w rozdziale 4.4 podawane są również dane

¹ „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, wersja 3.0, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, 6 kwietnia 2020 r.

odnoszące się do ogólnej liczby zaistniałych wypadków, incydentów oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, które zaistniały zarówno na sieci ogólnodostępnej, jak i sieciach funkcjonalnie wydzielonych, przeznaczonych do przewozu osób, działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa. Prezentowane dane nie obejmują systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz systemu metra.

Zasadnicza część Raportu, dotycząca statystyki znaczących wypadków i CSI, opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi UTK przez certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa. Wykorzystano również dane otrzymywane z innych źródeł, w tym z prowadzonego przez Prezesa UTK Rejestru Zdarzeń Kolejowych (RZK), który stanowi jedno z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Jeżeli w Raporcie nie wskazano inaczej, wszystkie podawane dane i rysunki stanowią opracowanie własne UTK.

Na mocy postanowień art. 17ab ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Raport przekazywany jest do Agencji oraz publikowany w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK i w witrynie internetowej Agencji (www.era.europa.eu). Raport dostępny jest dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego

Rok 2022 jest pierwszym od 15 lat, w którym nie było żadnych poważnych wypadków. Liczba znaczących wypadków wyniosła 225, czyli zwiększyła się o 7,7% w stosunku do roku poprzedniego. Jednak w przeliczeniu na miliard pociągokilometrów oznacza to wzrost wskaźnika o 0,02, czyli o 2,5% (z 0,80 do 0,82). Ta niewielka różnica wartości wskaźnika wynika ze zwiększonej o ponad 5% pracy eksploatacyjnej w stosunku do 2021 r.

Największy wzrost liczby znaczących wypadków na liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej nastąpił w kategorii wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych – ze 124 do 152 (22,6%). Również w powiązanej z tymi wypadkami grupie osób nieupoważnionych przebywających na obszarze kolejowym wystąpił największy wzrost liczby osób zabitych – o 22,2%, a ich liczba osiągnęła 121. Niestety możliwość minimalizacji liczby tego rodzaju zdarzeń przez kolej jest niewielka, a doraźne środki obejmują głównie działania prewencyjne, w tym edukację prowadzoną m.in. przez Prezesa UTK poprzez „Kampanię Kolejowe ABC” oraz nakładanie kar na osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych. Niezbędne są w tym przypadku długofalowe działania, dotyczące zarówno nowych inwestycji kolejowych, jak i zagospodarowania przestrzennego terenów zamieszkałych sąsiadujących z liniami kolejowymi. Podobnie jak w 2021 r. nie było ofiar śmiertelnych wśród pracowników, a liczba osób zabitych wśród użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych spadła z 48 o 7 osób (14,6%) wraz ze spadkiem liczby wypadków na przejazdach do 181 zdarzeń, o 16,2%.

W 2022 r. w grupie osób ciężko rannych największy wzrost odnotowany został wśród pracowników – z 1 do 5 osób. Czterech spośród 5 pracowników zostało poszkodowanych w wypadkach przy pracach torowych i podczas manewrów. Piąta osoba odniosła obrażenia w wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w wyniku zderzenia pociągu z pojazdem drogowym. Wzrost liczby poszkodowanych w tej grupie osób zwraca uwagę na konieczność podejmowania skuteczniejszych działań przez wykonawców robót, polegających m.in. na odpowiednim odgradzaniu placu budowy od torów czynnych oraz na uzmysławianiu pracownikom, ryzyk występujących nawet przy niewielkich prędkościach poruszających się pojazdów kolejowych. Nie było osób ciężko rannych wśród pasażerów – oznacza to spadek w stosunku do poprzedniego roku o 1 osobę.

Polska nie przekroczyła w 2022 r. wartości żadnego ze wskaźników CST. Najwyższą wartość, podobnie jak w 2021 r., osiągnął wskaźnik CST 3.1, dotyczący ryzyka dla użytkowników przejazdów i wyniósł 54,9% maksymalnej dopuszczalnej wartości. Był on jednak niższy o 13,5 punktu procentowego od wskaźnika dla

tej kategorii, osiągniętego w roku poprzednim i najniższy w ostatnich 5 latach. Wskaźnik ryzyka dla ogółu społeczeństwa (CST 6) wzrósł o 2,2 punktu procentowego w stosunku do najniższej wartości w tym okresie, odnotowanej w 2021 r. i wyniósł 38,8%.

Wśród zdarzeń poprzedzających wypadki najliczniejszą grupę stanowią nadal pęknięcia szyn, jest ich jednak o 28% mniej niż w 2021 r. Liczba tych zdarzeń w 2022 r. była najniższa od pięciu lat i w stosunku do największej ich liczby, odnotowanej w 2018 r., spadła o 57%. Drugą co do liczebności grupą zdarzeń poprzedzających są pominięcia sygnału „stój”, których liczba spadła w stosunku do 2021 r. zaledwie o 3%. Jednym z działań, które mogą przyczynić się do zmniejszenia liczby zdarzeń SPAD jest wprowadzenie od 1 stycznia 2023 r. państwowych egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty przeprowadzanych przez Prezesa UTK w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Ujednolicenie standardu egzaminowania oraz zwiększenie jego bezstronności dzięki wprowadzeniu egzaminu państwowego powinno przełożyć się również na podniesienie poziomu szkolenia osób wstępujących do zawodu maszynisty. Istotnym elementem nowego egzaminu będzie część przeprowadzana na symulatorze pojazdu kolejowego.

English Summary



2. English Summary

2.1. Purpose and scope of the report

Each European Union member state has been obliged to establish a national safety authority (NSA) for the railway sector. In Poland, in accordance with Art. 10 section 1 of the Railway Transport Act, this function was assigned to the President of the Office of Rail Transport.

To ensure the exchange of knowledge between the NSAs, as well as to provide comparable information on the level of safety of the railway sector in individual EU countries, the NSAs publish an annual report on safety every year. This report contains information about:

- the state of railway safety at Member State level, in particular information on the implementation of common safety indicators (CSI);
- important changes in railway safety legislation and regulations;
- issued single safety certificates, entity in charge of maintenance (ECM) certificates and safety authorisations;
- the activities of the national safety authority during the reported year;
- derogations from the obligation to certify entities in charge of maintenance (ECM);
- experiences in the use of common safety methods (CSMs);
- conclusions resulting from the supervision of infrastructure managers and railway undertakings;
- the national security plan specifying projected activities in order to achieve common security goals (CST) - in the event of exceeding these indicators.

The report was prepared taking into account the guidelines of the European Union Agency for Railways (ERA)².

One of the purposes of the publication of an NSA's annual safety report is to provide a consistent and comparable set of data on rail safety in the European Union. To make this possible, Directive 2016/798 sets out detailed requirements regarding the scope and method of collecting this data. The report includes events classified as significant accidents, which include accidents involving at least one railway vehicle in motion:

- with at least one fatal or seriously injured person or
- causing significant damage to rolling stock, railway tracks, installations or the environment, i.e. damage worth at least EUR 150,000 or
- causing significant traffic disruption, i.e. suspension of railway traffic on the main railway line for at least 6 hours.

Statistics on significant accidents are used to assess the level of safety carried out using the so-called common safety indicators (CSI). On average, there are about half as many significant accidents as there are accidents, which means that the data presented in this Report may differ from the information in the annual "Report on the state of railway traffic safety".

Such report generally covers information on the publicly available national railway network managed by authorized infrastructure managers. In order to discuss certain types of incidents in more detail, section 4.4 also provides data relating to the total number of recorded accidents, which concern both the public network and functionally separated networks intended for the transport of persons, operating on the basis of a safety certificate. The presented data does not include the narrow-gauge railway system, in-plant railway transport, tram transport system, cable and terrain transport, and the metro system.

² „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, version 3.0, European Union Agency for Railways, 6 April 2020.

The main part of the Report, regarding the statistics of significant accidents and CSI, was prepared on the basis of data provided to the President of UTK by certified railway carriers and authorized railway infrastructure managers in their annual safety reports. Data obtained from other sources was also used, including the Railway Event Register (RZK) maintained by the President of UTK, which is one of the basic tools for ongoing monitoring of the safety level of the railway sector in Poland. Unless otherwise indicated in the Report, all provided data and drawings have been prepared by UTK.

Pursuant to the provisions of Art. 17ab section 4 of the Railway Transport Act, the Report is submitted to ERA and published in the Official Journal of the President of UTK and on the ERA's website (www.era.europa.eu). The Report will be available to all interested parties - public administration bodies, railway entrepreneurs, associations and chambers of commerce.

2.2. Main conclusions from the reporting period

2022 is the first year in 15 years in which there were no serious accidents. The number of significant accidents increased to 225, i.e. by 7.7% compared to the previous year, but when translated into one billion train-kilometres, this means an increase in the indicator by 0.02, i.e. by 2.5% (from 0.80 to 0.82). This inconsiderable difference in the indicator value results from the increased operational work compared to 2021 by over 5%.

The largest increase in the number of significant accidents on lines of authorized railway infrastructure managers occurred in the category of accidents involving persons and moving railway vehicles - from 124 to 152 (22.6%). Also in the group of unauthorized people remaining in the railway area, related to these accidents, there was the largest increase in the number of people killed - by 22.2%, and their number reached 121. Unfortunately, the possibility of minimizing the number of this type of events by railway market participants remains at a low level, and ad hoc measures are mainly of preventive nature, including education activities conducted, among others, by the President of UTK through the "Railway ABC Campaign" and imposing fines on people crossing the tracks in prohibited places. In this case, long-term actions are necessary, both regarding new railway investments and the spatial development of inhabited areas adjacent to railway lines. As in 2021, there were no fatalities among workers, and the number of people killed among users of rail-road crossings decreased by 8 people (16.7%) along with a decrease in the number of accidents at crossings to 181 events, by 16.2%.

In 2022, in the group of seriously injured persons, the largest increase was recorded among employees - from 1 to 5 people. Four out of five employees were injured in accidents while working on the tracks and during maneuvers. A fifth person was injured in an accident at a rail-road crossing as a result of a collision between a train and a road vehicle. The increase in the number of injured persons in this group draws attention to the need for contractors to undertake more effective actions, including: appropriate separation of the construction site from active tracks and making employees aware of the fact that even at low speeds of moving railway vehicles, increased attention should be paid. There were no seriously injured passengers - this means a decrease by 1 person compared to the previous year.

Poland did not exceed the value of any of the CST indicators in 2022. The highest value, as in 2021, was achieved by the CST 3.1 indicator, relating to the risk for rail-road crossing users, and amounted to 54.9% of the maximum permissible value. However, it was 13.5 percentage points lower than the indicator for this category achieved in the previous year and the lowest in the last 5 years. The risk indicator for the general public (CST 6) increased by 2.2 percentage points from the lowest value recorded in 2021 at 38.8%.

Among the events preceding accidents, rail cracks still constitute the largest group, but their number is 28% less than in 2021. The number of these events in 2022 was the lowest in five years and when compared to the highest number recorded in 2018 - it decreased by 57%. The second largest group of preceding events are omissions of the "Stop" signal, the number of which decreased by only 3% compared to the previous year. One of the actions that may contribute to reducing the number of SPAD (signal passed at danger) events is the takeover of examinations for the train driver's license and the first train driver certificate by the President of UTK at the Centre for Examination and Monitoring of Train Drivers in Warsaw from January 1, 2023. Unifying the examination standard and increasing its impartiality thanks to the introduction of the state examination should also enable an increase in the level of training for people entering the profession of a train driver. An important element of the new exam will be the part carried out on a railway vehicle simulator.

Programy i inicjatywy
w zakresie
bezpieczeństwa





3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

3.1. Kontekst organizacyjny

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w systemie kolejowym w Polsce, realizującym zadania wynikające z dyrektyw o bezpieczeństwie i interoperacyjności. Pełni także szereg innych funkcji w zakresie regulacji rynku kolejowego, licencjonowania przewoźników kolejowych, egzekwowania praw pasażera czy licencjonowania maszynistów. Jest także organem nadzorującym funkcjonowanie rynku kolejowego we wszystkich wspomnianych obszarach. Prezes UTK nie zajmuje się innymi gałęziami transportu niż transport kolejowy.

Prezes UTK ma ustawowe gwarancje niezależności wynikające m.in. z pięcioletniej kadencyjności. Jest powoływany bezpośrednio przez Prezesa Rady Ministrów. Oprócz Prezesa UTK ściśle kierownictwo tworzą Wiceprezes ds. bezpieczeństwa, Wiceprezes ds. regulacji rynku oraz Dyrektor Generalny.

Swoje zadania Prezes UTK wykonuje przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego. Struktura organizacyjna UTK wynika ze Statutu Urzędu zatwierdzonego 7 listopada 2017 r. przez Prezesa Rady Ministrów³ i w 2022 r. przewidywała funkcjonowanie następujących komórek organizacyjnych:

- obszar bezpieczeństwa i interoperacyjności, w tym kompetencji personelu:
 - Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zadania związane z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa, certyfikacją podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM), a także monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego i przygotowaniem raportów oraz sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa;
 - Departament Techniki i Wytrobów – zadania w obszarze nadzoru rynku i interoperacyjności, w tym wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
 - Departament Personelu i Przepisów – zadania dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego
 - Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – zadania w obszarze organizacji egzaminów kandydatów na maszynistów;
- obszar nadzoru:
 - Departament Planowania i Nadzoru – koordynacja działań związanych z realizacją czynności nadzorczych Prezesa UTK we wszystkich obszarach działalności;
 - osiem Oddziałów Terenowych – realizacja zadań związanych z bezpośrednim nadzorowaniem funkcjonowania podmiotów;
- obszar regulacji i praw pasażera:
 - Departament Przewozów Pasażerskich – zadania dotyczące praw pasażera i otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich;

³ zmienionego zarządzeniem nr 204 Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2022 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 695), które weszło w życie z dniem 19 lipca 2022 r. oraz zarządzeniem nr 14 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 2023 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 237), które weszło w życie z dniem 1 marca 2023 r.

- Departament Regulacji Rynku – zadania związane z licencjonowaniem przewoźników kolejowych i nadzorem nad niedyskryminacyjnym dostępem do infrastruktury kolejowej;
- wsparcie działalności Urzędu:
 - Departament Obsługi Prawnej – wsparcie prawne dla wszystkich zadań Urzędu;
 - Biuro Teleinformatyki – obsługa Urzędu w kwestiach informatycznych i telekomunikacyjnych;
 - Biuro Administracyjno-Gospodarcze – obsługa w kwestiach administracyjnych, organizacyjnych, kancelaryjnych i logistycznych;
 - Biuro Dyrektora Generalnego – obsługa kadrowa i finansowa;
 - Biuro Prezesa – określanie działań strategicznych, monitoring i ogólna koordynacja działań UTK.

W 2022 r. dotychczasowa liczba komórek organizacyjnych funkcjonujących w UTK uległa zwiększeniu. W listopadzie 2022 r. rozpoczął funkcjonowanie Oddział Terenowy w Szczecinie, przy czym zmiany w terytorialnym podziale zadań pomiędzy Oddziałami UTK zaczęły obowiązywać od 1 stycznia 2023 r. Rozpoczęcie działalności tego Oddziału już w listopadzie 2022 r. podyktowane było koniecznością stworzenia i przeszkolenia zespołu inspektorów.

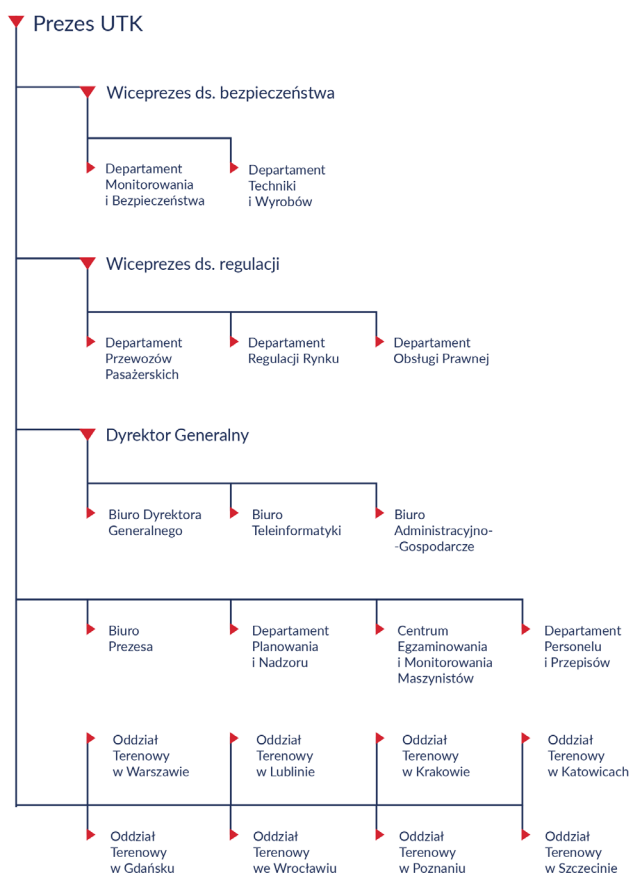
Powstanie Oddziału Terenowego UTK w Szczecinie miało na celu usprawnienie procesu nadzoru Prezesa UTK nad podmiotami rynku kolejowego. Zmiana podziału terytorialnego wszystkich oddziałów terenowych pozwoli na zwiększenie efektywności prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych.

Konieczność realizacji od 1 stycznia 2023 r. nowych zadań ustawowych Prezesa UTK tj. egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz monitorowania kwalifikacji i przebiegu cyklu zawodowego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, wymagało utworzenia w strukturach UTK nowej, odrębnej jednostki organizacyjnej – Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM).

Priorytetowym celem zmiany przepisów legislacyjnych dotyczących szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz powstania CEMM jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego, ujednolicenie standardu egzaminowania oraz zwiększenie jego bezstronności dzięki wprowadzeniu egzaminu państwowego. Działania te powinny przełożyć się również na podniesienie poziomu szkoleń osób wstępujących do zawodu maszynisty, prowadzonych przez ośrodki szkolenia kandydatów na maszynistów i maszynistów. Szerzej kwestie związane z utworzeniem CEMM opisane zostały w rozdziałach 3.2.2.

Regulamin organizacyjny UTK, który wprowadził zmienioną strukturę wszedł w życie 1 listopada 2022 r.

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK obowiązująca do 6 marca 2023 r.



Na poziomie rządowym zadania związane z rozwojem transportu kolejowego pozostają domeną Ministra Infrastruktury. Jego rolą jest kształtowanie ram prawnych funkcjonowania branży kolejowej, a także kreowanie dokumentów strategicznych określających kierunki jej rozwoju. Minister sprawuje również nadzór nad funkcjonowaniem spółek kolejowych.

Badaniem poważnych wypadków oraz innych zdarzeń kolejowych zajmuje się Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), która funkcjonuje przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja

Dokumentem określającym podstawowe kierunki działania Prezesa UTK w 2022 r. były „Cele strategiczne Urzędu Transportu Kolejowego 2018 – 2021”. Kontynuowanie w 2022 r. realizacji strategii wskazanych w ww. dokumencie wynikało z wstrzymania niektórych inicjatyw z powodu pandemii Covid-19.

Opracowanie „Cele strategiczne Urzędu Transportu Kolejowego 2018 – 2021” nie ograniczało się wyłącznie do obszaru bezpieczeństwa, lecz obejmowało również całokształt działań Prezesa UTK powiązanych z regulacją rynku oraz tworzeniem nowoczesnego urzędu.

W obszarze bezpieczeństwa sformułowane zostały dwa podstawowe cele działań Prezesa UTK. Pierwszy z nich dotyczy minimalizacji ryzyk występujących w systemie kolejowym.

W ramach tego celu realizowane były zadania dotyczące m.in.:

- poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych;
- wprowadzenie jednolitego standardu egzaminowania maszynistów i stworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów;
- wsparcia wdrażania interoperacyjności;
- nadzoru nad pracami członków komisji kolejowych oraz pełnomocników SMS i MMS poprzez prowadzenie cyklicznych szkoleń i warsztatów;
- działalności edukacyjnej skierowanej do podmiotów rynku i społeczeństwa.

Działania te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach 3.2.1. – 3.2.4.

Drugim celem postawionym przez Prezesa UTK było propagowanie kultury bezpieczeństwa. Działania w tym zakresie zostały opisane w rozdziale 9.

W 2022 rozpoczęto prace nad określeniem kierunków działania Prezesa UTK na kolejne lata. W nowym opracowaniu w zakresie bezpieczeństwa sformułowane zostało pięć głównych obszarów działań Prezesa UTK, dla których wyznaczone zostały cele wraz z zadaniami.

Pierwszy z nich powiązany jest ze skutecznym monitorowaniem bezpieczeństwa i wdrożeniem strategii nadzoru. W ramach tego celu realizowane są zadania związane z nadzorem nad zdarzeniami SPAD oraz wprowadzeniem umundurowania pracowników UTK.

Kolejny cel dotyczy certyfikacji podmiotów funkcjonujących na rynku (IV pakiet kolejowy) i obejmuje zadania z zakresu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz wsparcia wnioskodawców we wdrażaniu nowych wymagań i regulacji.

Sformułowany został również cel odnoszący się do zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, który w ramach zadań uwzględnia działania na rzecz wdrażania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz Kampanię medialną „Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych”.

Jako cel w obszarze bezpieczeństwa uwzględniono również promowanie kultury bezpieczeństwa. Powiązane zadania obejmują kontynuowanie idei „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” oraz konkursu, jak również zagadnienia związane z cyberbezpieczeństwem na kolei.

Ostatnim istotnym elementem ujętym w strategii UTK w obszarze bezpieczeństwa jest edukacja z zakresu bezpieczeństwa, w tym w szczególności realizacja „Kampanii Kolejowe ABC II” (opis w rozdziale 3.2.4).

Na przestrzeni lat oraz w wyniku wdrożenia IV pakietu kolejowego oczywiste stało się, że zdefiniowany powinien zostać jeszcze jeden obszar działań strategicznych, którym jest interoperacyjność. W obszarze interoperacyjności sformułowano dwa cele. Pierwszym z nich jest nadzór nad wdrażaniem interoperacyjności, w tym nad realizacją strategii wdrożenia ERTMS w Polsce. Drugi zaś cel dotyczy nadzoru nad procesem oceny zgodności i zarządzania ryzykiem, obejmujący opracowanie aplikacji do zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 oraz poprawę podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku.

Prezes UTK zaprosił rynek do przekazania opinii na temat celów i zadań zaplanowanych przez UTK do realizacji na najbliższe 5 lat. Pozyskane opinie pozwoliły dopracować wyznaczone obszary i na początku 2023 r. Prezes UTK opublikował dokument „Urząd Transportu Kolejowego. Cele strategiczne 2023 – 2027”. Wskazany dokument zawiera cele strategiczne i zadania zaplanowane do realizacji na lata 2023 – 2027 w podziale na cztery najważniejsze kategorie: nowoczesny urząd, bezpieczeństwo, interoperacyjność i regulacja.



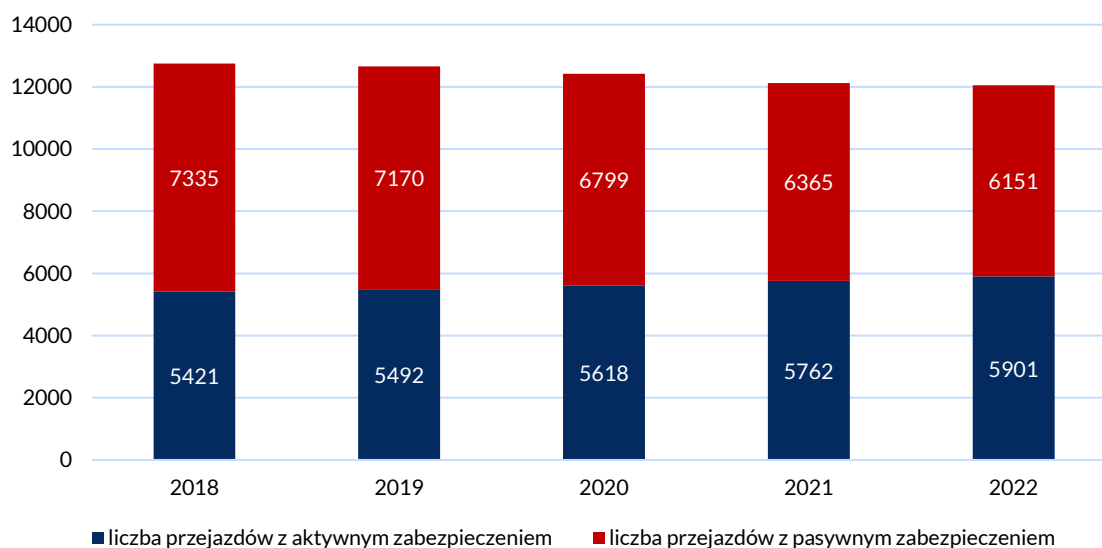
Zgodnie z przyjętymi założeniami działania w obszarze bezpieczeństwa będą się skupiać na zapewnieniu dalszego, stabilnego wzrostu jego poziomu.

3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Najskuteczniejszym środkiem zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach jest zastępowanie ich skrzyżowaniami dwupoziomowych (wiaduktami lub tunelami). Tego typu działania pozwalają skutecznie wyeliminować źródło ryzyka, czyli fakt krzyżowania się linii kolejowej i drogi w jednym poziomie. Biorąc jednak pod uwagę niezbędne nakłady finansowe na wdrożenie tego rozwiązania oraz obecną liczbę funkcjonujących przejazdów i przejść, nie jest to sposób możliwy do zastosowania w każdym przypadku.

Kolejną możliwością jest modernizacja istniejących przejazdów połączona z podnoszeniem ich kategorii i stopniowe zastępowanie przejazdów kategorii D przejazdami kategorii B i C wyposażonymi w urządzenia ostrzegawcze i zabezpieczające. W 2022 r. ogólna liczba przejazdów na czynnych liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury spadła z 12 127 do 12 052, przy równoczesnym wzroście udziału przejazdów z aktywnymi zabezpieczeniami do 48,96 %. Dla porównania w 2021 r. udział ten wyniósł 47,51%, tj. o 1,45 punktu procentowego mniej.

Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych w Polsce w latach 2018 - 2022 w podziale na aktywne i pasywne

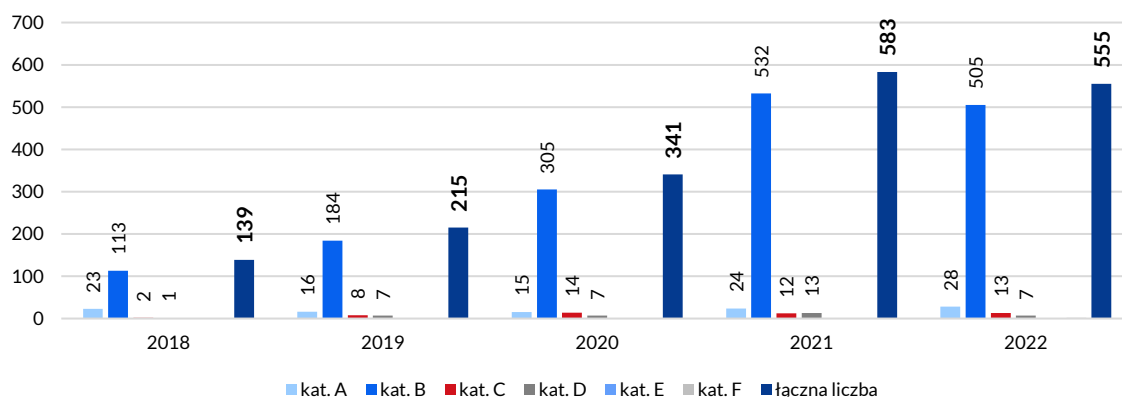


Modernizacja przejazdów, mimo że jej koszty są znacznie niższe niż budowy skrzyżowań dwupoziomowych, nadal stanowi istotne obciążenie finansowe dla sektora kolejowego. Statystyka zdarzeń za rok 2022 pokazuje, że kierowcy ignorowali sygnały świetlne i dźwiękowe na przejazdach kategorii C, co w konsekwencji doprowadziło do znaczącego wzrostu liczby ofiar wypadków na przejazdach właśnie tej kategorii. Istotnym czynnikiem w ograniczaniu liczby zdarzeń na przejazdach jest poprawa stopnia przestrzegania przepisów przez użytkowników, poszerzanie ich wiedzy w zakresie bezpiecznego zachowania w obrębie przejazdów i przejść, a także pogłębianie świadomości nieuchronności kary.

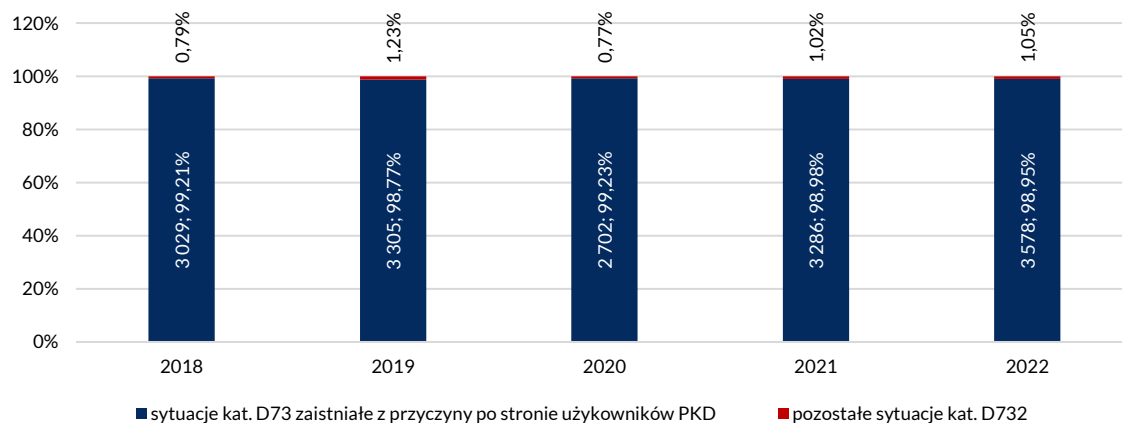
O konieczności zwracania uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń świadczy też liczba odnotowanych incydentów i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, a zaistniałych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

W latach 2018 – 2022 na 1 833 incydenty kategorii C64⁴ i C66⁵ zaistniałe z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, aż 89,4% (1 639 incydentów) miało miejsce na przejazdach kategorii B. Doszło do nich w wyniku zignorowania przez kierującego pojazdem drogowym wskazań prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. Szczegółnej uwagi wymaga analiza przyczyn znaczącego wzrostu liczby ww. incydentów w latach 2021 - 2022.

Rys. 3. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2018 - 2022 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść



Rys. 4. Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D73 w latach 2018 - 2022 na liniach kolejowych PKP PLK, z uwzględnieniem sytuacji zaistniałych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść



Również liczba odnotowywanych przez PKP PLK sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D73 – „Uszkodzenie urządzeń przejazdowych (stwierdzone w czasie, gdy do przejazdu kolejowo-drogowego nie zbliżał się pojazd kolejowy) lub zakłócenie w ruchu kolejowym spowodowane niewłaściwym zachowaniem użytkownika przejazdu lub wybrykiem chuligańskim” świadczy o skali

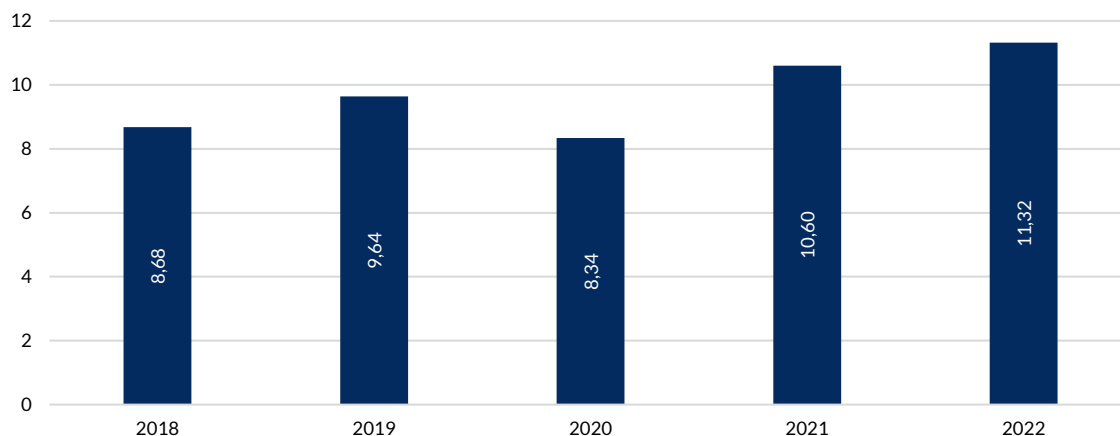
⁴ kategoria C64 „Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzenia lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu”

⁵ kategoria C66 „Niezatrzzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym”



problemu. Biorąc pod uwagę wskazane dane o zaistniałych incydentach i sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych, w Polsce na przejazdach kolejowo-drogowych dochodzi dziennie do ponad 11 sytuacji, które potencjalnie mogą zakończyć się wypadkiem kolejowym.

Rys. 5. Średniodobowa liczba sytuacji na przejazdach kolejowo-drogowych potencjalnie mogących zakończyć się wypadkiem kolejowym w latach 2018 - 2022



Na początku 2022 r. wprowadzono nowe kategorie wykroczeń oraz stawki mandatów za wykroczenia popełniane na przejazdach kolejowo-drogowych, co stanowiło realizację postulatów Prezesa UTK formułowanych kilkakrotnie w ostatnich latach. Zaostrzenie kar nie jest jednak działaniem wystarczającym, ponieważ kluczowa jest także nieuchronność kary. Każde naruszenie winno być bowiem odnotowane, zaś kierowcy powinni mieć świadomość, że zostaną wobec nich wyciągnięte konsekwencje. Uzupełnieniem działań związanych z egzekwowaniem przepisów powinny być działania edukacyjne wobec społeczeństwa. Konieczne jest zwracanie uwagi na niebezpieczeństwa związane z niezachowaniem ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń. Aspekty bezpiecznego zachowania w sąsiedztwie torów kolejowych i na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach są elementem „Kampanii Kolejowe ABC II” realizowanej przez Prezesa UTK. Więcej szczegółów o kampanii można znaleźć w rozdziale 3.2.4. Prezes UTK patronuje także kampanii „Bezpieczny przejazd” prowadzonej przez PKP PLK od 2005 r.

Od 2019 r. Prezes UTK wspiera działania na rzecz wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Jedną z funkcjonalności takich systemów, oprócz ostrzegania kierowców o zbliżaniu się do przejazdu, jest monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów, z zapewnieniem automatyzacji procesu dzięki zastosowaniu urządzeń wykrywających ich naruszenia. Jest to możliwe dzięki wyposażeniu przejazdu kolejowo-drogowego w kamerę i stosowne oprogramowanie analizujące otrzymany z niej obraz. Tego typu rozwiązanie umożliwia identyfikację przypadków nieprzestrzegania przepisów, np. niezatrzymania się przed znakiem B-20 „stop” czy przekroczenia dozwolonej prędkości. W połączeniu z możliwością automatycznego odczytu numeru rejestracyjnego pojazdu, urządzenie może generować informacje dotyczące naruszeń i przekazywać je automatycznie do odpowiednich służb, których zadaniem będzie podjęcie właściwych działań egzekwujących przepisy.

W 2022 r. Prezes UTK kontynuował działania dotyczące wspierania i monitorowania wdrożenia systemów zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, głównie kat. D. Prace wdrożeniowe kontynuowały cztery firmy, które zainstalowały swoje urządzenia w sumie na 14 przejazdach kolejowo-drogowych. Przeprowadzane testy dotyczyły m.in. możliwości autonomicznego zasilania urządzeń z odnawialnych źródeł energii, co jest szczególnie przydatne w miejscach bez dostępu do sieci energetycznej. Testowe wdrożenia systemów potwierdziły gotowość producentów

do dostarczenia odpowiednich urządzeń. Jednak dla zapewnienia ich efektywności, rozumianej jako możliwość szybkiego i skutecznego wystawiania mandatów na podstawie ich wskazań, konieczne jest wprowadzenie zmian legislacyjnych.

Oprócz działań związanych z testowaniem i rozwojem urządzeń, podejmowano również szereg inicjatyw w zakresie promowania tego rodzaju systemów. Miały one również na celu zwrócenie uwagi na gotowość tego rodzaju systemów do wdrożenia na sieci kolejowej. Kwestia innowacyjnych systemów przejazdowych była wiodącym tematem IV Forum Kultury Bezpieczeństwa, które odbyło się w czerwcu 2022 r. Temat był również poruszany m.in. na Forum Bezpieczeństwa Kolejowego czy konferencji Fundacji ProKolej „Przejazdy kolejowo-drogowe 2022” oraz w artykułach publikowanych w mediach branżowych. Jeden z producentów innowacyjnych urządzeń otrzymał także nagrodę w konkursie Kultury Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym w kategorii „Rozwiązanie techniczne”.

Rok 2022 to również okres prac nad umożliwieniem wdrożenia tzw. „Trzeciego Sygnału”. System ten wysyła sygnał ostrzegający o zagrożeniu, który jest odbierany w radioodbiornikach zlokalizowanych w pobliżu źródła sygnału. Jednym z potencjalnych pól eksploatacji tego typu rozwiązania są przejazdy kolejowo-drogowe. Rozwój tego pomysłu jest stale monitorowany m.in. poprzez uczestnictwo przedstawicieli UTK w posiedzeniach komisji sejmowych i zespołów roboczych pracujących nad tym zagadnieniem.

W 2022 r. zakończyły się również prace nad rozszerzeniem dodatkowego oznakowania przejazdów kolejowo-drogowych tzw. żółtą naklejką o 45 dodatkowych przejazdów kolejowo-drogowych, zarządzanych przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. Włączenie WKD do systemu 112 jest szczególnie istotne w kontekście intensywnego ruchu kolejowego prowadzonego przez przewoźnika i jednocześnie znacznego ruchu samochodowego, wynikającego z położenia linii w pobliżu Warszawy. Jak wynika z analiz prowadzonych przez Prezesa UTK na linii WKD znajdują się aż cztery przejazdy, na których w latach 2019-2021 doszło do więcej niż jednego wypadku w danym roku.

Działania Prezesa UTK w obszarze przejazdów kolejowo-drogowych zostały docenione przyznaniem nagrody Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2022 w kategorii „Instytucja Publiczna Roku” konkursu organizowanego przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego. Wyróżnienie to przyznawane jest instytucjom i podmiotom, które przyczyniają się do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na drogach.

3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów

Utworzenie w strukturze UTK nowej, odrębnej jednostki organizacyjnej – Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM) wymagało przeprowadzenia w 2022 r. licznych działań i prac związanych z:

- uruchomieniem odpowiedniego systemu teleinformatycznego wspomagającego realizację procesu egzaminacyjnego, w tym prowadzenie części testowej egzaminu, a także umożliwiającego realizację zadań w zakresie monitorowania kwalifikacji i przebiegu cyklu zawodowego maszynistów przy użyciu krajowego rejestru elektronicznego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe (KREMiPPK);
- odbiorami końcowymi symulatorów posiadających możliwość przeprowadzania scenariuszy egzaminacyjnych na różne kategorie świadectw maszynisty;
- odbiorami końcowymi oprogramowania symulatorowego zawierającego w szczególności odwzorowanie ponad 5 200 km zamówionych rzeczywistych tras kolejowych;
- budową i zapewnieniem odpowiedniego zaplecza dla pracowników CEMM oraz kandydatów na maszynistów biorących udział w egzaminach;



- dostawą automatu do wykonywania zdjęć cyfrowych do dokumentów (licencji maszynisty) wraz z niezbędnymi komponentami oraz oprogramowaniem, a także przeszkolenia pracowników UTK z obsługi i konfiguracji urządzenia;
- zapewnieniem wymaganego zaplecza kadrowego;
- dostawą dostępu do Internetu wraz z serwisem naprawczym.

W związku z wprowadzoną w 2021 r. nowelizacją ustawy o transporcie kolejowym oraz delegacją ustawową nowych zadań Prezesa UTK w zakresie egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz monitorowania kwalifikacji zawodowych maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, w 2022 r. prowadzono prace legislacyjne nad projektami rozporządzeń w sprawie:

- licencji maszynisty;
- świadectwa maszynisty;
- ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów;
- egzaminu na licencję maszynisty i egzaminu na świadectwo maszynisty;
- krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe;
- opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

W 2022 r. Prezes UTK mając świadomość zgłaszanych przez podmioty rynku kolejowego postulatów o skrócenie programu szkolenia na świadectwo maszynisty, które wskazywały, że jest on zbyt czasochłonny, prowadził analizy również m.in. w zakresie rozwiązań przyjętych w innych krajach UE.

W ramach prowadzonych analiz poziomu wykształcenia i przygotowania do zawodu kandydatów na maszynistów oraz maszynistów, Prezes UTK pozytywnie ocenił zmianę w programach szkolenia na świadectwo maszynisty polegającą na zmniejszeniu liczby godzin modułu, w którym kandydat jeździł tylko w charakterze obserwatora na rzecz czasu faktycznego prowadzenia pociągu pod nadzorem doświadczonego maszynisty. W ramach wprowadzonych zmian legislacyjnych, przed skierowaniem na egzamin, ośrodek szkolący kandydatów na maszynistów ubiegających się o wydanie świadectwa maszynisty został zobligowany do przeszkolenia oraz weryfikacji wiedzy i umiejętności w zakresie budowy i obsługi określonego w programie szkolenia typu pojazdu kolejowego.

Powstanie CEMM było możliwe dzięki realizacji projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” współfinansowanego z Funduszy Europejskich.

Powstanie CEMM wiązało się również z organizacją i przeprowadzeniem w 2022 r. wielu spotkań, warsztatów, konferencji, prelekcji oraz prezentacji informujących o założeniach oraz wynikach dotychczasowych prac związanych z przygotowaniem egzaminów państwowych prowadzonych przez Prezesa UTK. Udział w nich wzięli m.in. przedstawiciele Europejskiej Agencji Kolejowej, ambasadorowie, konsulowie oraz dyplomaci z wielu krajów, Kancelarii Prezydenta RP, posłowie, senatorowie, przedstawiciele Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, CUPT, stowarzyszeń, organizacji charytatywnych, producentów taboru kolejowego, jak również sami pracownicy UTK.

3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności

Wspieranie rozwoju interoperacyjności, a w szczególności wdrażanie ERTMS w Polsce jest przedmiotem licznych działań i inicjatyw Prezesa UTK. W 2022 r. Prezes UTK był szczególnie zaangażowany w inicjatywę zabudowy na polskiej sieci kolejowej ETCS w wersji Limited Supervision, w tym prace nad zaplanowaniem wdrożenia ETCS LS prowadzone przez PKP PLK przy udziale Ministerstwa Infrastruktury i Prezesa UTK.

Zarządca infrastruktury w oparciu o opracowane w 2021 r. warianty zabudowy systemu ETCS LS przeprowadził wstępne konsultacje rynkowe w celu oszacowania kosztów ww. systemu, a następnie na podstawie ich wyników zaproponował klasyfikację linii kolejowych do poszczególnych wariantów. Zgodnie z nią na liniach kolejowych poza planowaną rozszerzoną siecią TEN-T (dla których wg dotychczasowych planów nie przewidywano instalacji systemu ETCS) zakłada się:

- wyposażenie w wariant 1 („Interoperacyjny shp” dla linii do prędkości 60 km/h i przewidywanym obciążeniu linii do 10 poc./dobę) ok. 3 950 km linii kolejowych;
- wyposażenie w wariant 2 („Interoperacyjny shp wraz z kontrolą sygnału S1” dla linii do prędkości 100 km/h i przewidywanym obciążeniu linii do 25 poc./dobę) ok. 4 380 km linii kolejowych;
- wyposażenie w wariant 3 („Zabezpieczenie semaforów wjazdowych i wyjazdowych” dla linii przewidzianych dla prędkości powyżej 100 km/h, a do prędkości 130 km/h lub przewidywanym obciążeniu linii przekraczającym 25 poc./dobę) ok. 1 600 km linii kolejowych.

Dodatkowo dla linii rekomendowanych do rozszerzenia sieci bazowej i kompleksowej TEN-T (w dotychczasowym KPW TSI CCS nieprzewidzianych do wyposażenia w ETCS) PKP PLK S.A. zakłada wdrożenie tego systemu w pełnej konfiguracji (z trybem pełnego nadzoru). W oparciu o te działania, Prezes UTK zaplanował dalsze czynności na rzecz długoletniej strategii wdrażania ETCS LS na liniach kolejowych w Polsce, w tym starania o uwzględnienie ww. strategii w aktualizacji Krajowego Planu Wdrażania TSI Sterowanie oraz zapewnieniem jej finansowania w ramach Krajowego Programu Kolejowego.

W 2022 r. Prezes UTK kontynuował organizację i prowadzenie spotkań członków grupy użytkowników ERTMS. Grupa stanowi forum otwartego i zrównoważonego dialogu pomiędzy użytkownikami i dostawcami systemu ERTMS. Prezes UTK, jako organ nadzorujący bezpieczeństwo w przewozach kolejowych, występuje w niej w roli gospodarza i mediatora w sprawach związanych z eksploatacją systemu GSM-R oraz systemu ETCS. Grupa jest również narzędziem mobilizującym podmioty do podejmowania określonych działań mających na celu usprawnienie wdrażania ERTMS w Polsce. W ocenie Prezesa UTK taki model współpracy przynosi największe korzyści dla zapewnienia skuteczności rozwiązywania problemów w funkcjonowaniu systemu ERTMS.

Głównymi tematami obrad grupy w 2022 r. były:

- testy kompatybilności ESC;
- nadmiernie restrykcyjne krzywe hamowania pojazdów w systemie ETCS;
- zakłócenia i niski poziom sygnału GSM-R na linii kolejowej nr 9 i 202 na odcinku Gdynia – Rumia.

W ramach spotkań Grupy Użytkowników ERTMS kwestie te poddano dyskusji. W przypadku testów ESC dotyczyła ona głównie problemów z organizacją testów przez producentów i użytkowników pojazdów, dalszej pracy przez PKP PLK S.A. nad specyfikacjami testów, wymiany doświadczeń z pierwszych ich realizacji oraz wymagań w zakresie dokumentacji.

Dyskusja dotycząca nadmiernie restrykcyjnych krzywych hamowania w systemie ETCS skupiała się głównie na takich aspektach, jak zdecydowanie zbyt wczesne hamowanie pojazdów skutkujące zmniejszeniem prędkości jazdy nawet kilkaset metrów przed rozpoczęciem odcinka z ograniczeniem prędkości, zagraniczne doświadczenia w przedmiotowym zakresie oraz koncepcje rozwiązania tego problemu.

Temat działania sieci GSM-R na odcinku Gdynia – Rumia stanowił kontynuację dyskusji z roku 2021. W 2022 r. na spotkaniach Grupy kontynuowano omawianie zagadnienia nieprawidłowej współpracy urządzeń przytorowych i pokładowych systemu ETCS poziom 2, które pojawiły się w trakcie



eksploatacji systemu ERTMS na linii kolejowej E 65 w 2021 r. Prezes UTK nawiązał dialog z zarządcą infrastruktury oraz z przewoźnikami w celu wypracowania rozwiązań mitygujących powyższą problematykę. Zarządca infrastruktury poinformował przewoźników wykonujących przewozy pod nadzorem systemu ETCS poziom 2 o potrzebie dostosowania pokładowych urządzeń łączności do parametrów technicznych warunkujących mitygację nieprawidłowości związanych z odbiorem sygnału sieci GSM-R. Przewoźnicy rozpoczęli przygotowania do modernizacji systemów łączności GSM-R w zakresie transmisji danych na potrzeby systemu ETCS do standardów technicznych, które zapewnią niezakłócony odbiór sygnału sieci GSM-R.

Kontynuowano również monitorowanie postępów prac przy budowie systemu GSM-R. W organizowanych spotkaniach z zarządcą infrastruktury omawiano tematy związane z zagrożeniami w realizacji projektu, a także pracami nad wdrożeniem w systemie sieci GSM-R adresowania wywołań telefonicznych zależnych od lokalizacji LDA (ang. *Location Dependent Addressing*) oraz nad wdrożeniem realizacji kolejowych połączeń alarmowych REC (ang. *Railway Emergency Call*).

W celu właściwego przygotowania zainteresowanych podmiotów do procesu migracji, przewidziana została tzw. eksploatacja obserwowana łączności głosowej w sieci GSM-R na odcinku pilotażowym – linii kolejowej nr 9 Warszawa – Gdańsk. Warto podkreślić, że zarządca infrastruktury pierwotnie zaplanował jej rozpoczęcie 2 stycznia 2022 r., jednak termin ten został przesunięty najpierw na czerwiec 2022 r., a następnie na 4 lipca 2023 r. Decyzja zarządcy o zmianie terminu została podyktowana m.in. koniecznością wykonania dodatkowych zmian i dostosowań w eksploatowanym systemie radiołączności cyfrowej GSM-R w związku z budową sieci GSM-R na liniach kolejowych zaplanowanych do pokrycia zasięgiem sygnału sieci GSM-R. Ostatecznie zarządca infrastruktury nie podjął decyzji oraz nie ogłosił informacji o wyznaczeniu terminu rozpoczęcia eksploatacji obserwowanej łączności głosowej.

Warto podkreślić, że zdecydowanie najobszerniej omawianym tematem z powyżej wskazanych był temat testów ESC. Ze względu na trudność i rozwojowość zagadnienia będzie on kontynuowany w ramach dalszych prac grupy użytkowników ERTMS.

W 2022 r. Prezes UTK opracował szczegółową analizę zapotrzebowania rynku kolejowego na urządzenia pokładowe ETCS. Głównym celem analizy było zidentyfikowanie potrzeb przewoźników kolejowych oraz określenie optymalnego wsparcia finansowego dla realizacji pracy eksploatacyjnej na sieci bazowej TEN-T do 2030 roku ma być wyłącznie w oparciu o system ETCS. Przeprowadzona analiza przygotowana została na podstawie szczegółowych danych zebranych od przewoźników kolejowych oraz producentów urządzeń ETCS.

Materiał zawiera szereg rekomendacji w sprawie zasad udzielania pomocy przewoźnikom kolejowym w ramach różnych programów pomocowych oraz szczegółowe uzasadnienie wskazujące na konieczność zwiększenia wsparcia finansowego dla tego działania. Wskazuje jakie działania należy podjąć, aby zapewnić efektywne wdrażanie ETCS, a tym samym zapewnić odczuwalne korzyści dla wszystkich uczestników rynku kolejowego.

Przeprowadzona analiza wykazuje, że poziom wsparcia finansowego ma olbrzymi wpływ na plany taborowe związane z ETCS. Oszacowano, że bez dodatkowego wsparcia i zachęt luka inwestycyjna w 2030 r., przy założeniu, że cała praca przewozowa na sieci TEN-T będzie wykonywana przez pojazd wyposażone w pokładowy ETCS, może objąć nawet 3 990 pojazdów trakcyjnych. Szansą na zmniejszenie jej do 1 299 pojazdów może być obecnie planowana forma dofinansowania inwestycji przewoźników kolejowych, określenie niższych stawek dostępu do sieci dla pojazdów wyposażonych w system ETCS czy też dążenie do wyłączenia systemów klasy B.

Przygotowany dokument stanowi rzetelne źródło danych na potrzeby dalszych działań w zakresie wdrażania ETCS na pojazdach kolejowych jak określania intensywności wsparcia finansowego

inwestycji w tabor wyposażony w ETCS, czy też opracowania krajowego planu wdrażania TSI Sterowanie.

3.2.4. Działania edukacyjne

Prezes UTK realizuje dwa projekty ukierunkowane na edukację, adresowane do różnych odbiorców. „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego” stanowi przedsięwzięcie szkoleniowe o ogólnokrajowym zasięgu, którego zasadniczym celem jest kształtowanie bezpiecznego i konkurencyjnego oraz sprawnie funkcjonującego systemu kolejowego przez wyrównywanie poziomu wiedzy i kompetencji uczestników sektora transportu kolejowego, a także upowszechnianie dobrych praktyk. Rozpoczęty w 2019 r. projekt obejmuje przede wszystkim organizację i prowadzenie szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym z zakresu bezpieczeństwa kolejowego dla przedstawicieli rynku kolejowego oraz pracowników UTK. W warunkach dynamicznie zmieniającego się rynku kolejowego konieczny jest ciągły rozwój kompetencji pracowników sektora kolejowego.

Działania szkoleniowe realizowane są w ramach dwóch bloków tematycznych. Pierwszym z nich jest Akademia Wiedzy Kolejowej, której odbiorcami są szeroko rozumiani uczestnicy rynku kolejowego. Drugi blok tematyczny to Akademia Rozwoju Inspektora. Jego rolą jest podnoszenie kompetencji inspektorów pracujących w oddziałach terenowych wykonujących czynności kontrolne w imieniu Prezesa UTK.

Prowadzone działania rozwojowe realizowane w projekcie mają wpływ na wzrost bezpieczeństwa przewozów kolejowych - zatem odbiorcami pośrednimi projektu są wszyscy obywatele korzystający zarówno z towarowych, jak i osobowych przewozów kolejowych.

Projekt jest realizowany z dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ 2014-2020 w wysokości 3,6 mln zł (całkowita wartość projektu to 4,3 mln zł).

W 2022 r. zorganizowano w ramach projektu pn. Akademia Wiedzy Kolejowej 31 szkoleń, podczas których przeszkolono 3 682 osoby – prawie podwojono liczbę przeszkolonych osób z 2021 r. (1 885). Już w listopadzie zrealizowano wskaźnik realizacji projektu, który na koniec 2022 r. wyniósł 103,49%. Dotychczas w szkoleniach Akademii Wiedzy Kolejowej łącznie uczestniczyło 6 727 osób.

W październiku 2022 r. udostępniona została platforma szkoleniowa Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego dla Inspektorów UTK, a 21 listopada 2022 r. Prezes UTK zaprezentował nową platformę obecnym na szkoleniu przedstawicielom rynku kolejowego.

Platforma szkoleniowa Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego dedykowana jest dla przedstawicieli rynku kolejowego oraz Inspektorów UTK. Platforma umożliwia użytkownikom zapisanie się na szkolenia stacjonarne, udział w szkoleniach zdalnych (za pośrednictwem ZOOM) oraz odbycie szkoleń e-learningowych. W dniu uruchomienia platformy udostępnionych zostało 16 szkoleń e-learningowych – dwa dla przedstawicieli rynku kolejowego oraz 14 dla inspektorów UTK.

Oprócz szkoleń kierowanych do podmiotów zewnętrznych realizowane były szkolenia w ramach dwóch programów: Programu Startowego Inspektora oraz Programu Rozwoju Inspektora. Program Startowy Inspektora jest kierowany do nowozatrudnionych inspektorów. Jego głównym celem jest przygotowanie pracownika do samodzielnego oraz rzetelnego prowadzenia działań nadzorczych, skrócenie okresu adaptacji, a także usystematyzowanie procesu naboru oraz optymalizacja rozwoju zawodowego tej grupy pracowników. Program obejmuje swoim zakresem pierwsze 12 miesięcy pracy inspektora w UTK. W tym czasie pracownik rozwija swoje umiejętności oraz pogłębia wiedzę techniczną, administracyjną i organizacyjną.

Inspektorzy z dłuższym stażem pracy w urzędzie objęci są Programem Rozwoju Inspektora, którego celem jest pogłębienie i poszerzenie wiedzy zawodowej inspektorów, doskonalenie umiejętności i kształtowanie odpowiednich postaw pracowniczych dostosowanych do zajmowanego stanowiska.



Dla tej grupy pracowników opracowany został profil kompetencyjny oraz przeprowadzony został audyt kompetencji i wiedzy. Podczas sesji Development Center, w których uczestniczyli wszyscy inspektorzy pracujący w oddziałach terenowych, określone zostały luki kompetencyjne. Wyniki audytu kompetencji pozwoliły na przyporządkowanie konkretnego pracownika do jednej z czterech grup szkoleniowych.

W 2022 r. w ramach Programu Startowego Inspektora zorganizowano 11 szkoleń, a w ramach Programu Rozwoju Inspektora – 5 szkoleń. Wszystkie szkolenia przeprowadzono zdalnie.

Drugim projektem realizowanym przez Prezesa UTK jest „**Kampania Kolejowe ABC II**”. Celem inicjatywy jest zwrócenie uwagi dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców na zasady bezpieczeństwa obowiązujące na przejazdach kolejowych, dworcach, peronach i w pociągach oraz promowanie wzorców odpowiedzialnego zachowania się w pobliżu torów. Kampania Kolejowe ABC II to źródło wiedzy na temat sposobów właściwego reagowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia. Grupami docelowymi projektu są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym z klas I-VI szkół podstawowych oraz osoby dorosłe – rodzice i opiekunowie, nauczyciele i wychowawcy dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym.

Projekt jest współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości 51 mln zł (całkowita wartość projektu to 60 mln zł).

W 2022 r. przeprowadzone zostały 213 lekcje w szkołach i przedszkolach, w których uczestniczyło 6 485 dzieci. Założeniem Kampanii Kolejowe ABC II jest zrealizowanie 330 lekcji i przeprowadzenie zajęć dla 10 000 dzieci w ciągu całego okresu realizacji projektu. W październiku 2022 r. Zespół Kolejowego ABC przeprowadził także dwa wyjątkowe spotkania w ramach 9. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich na Dworcu Głównym w Katowicach.

W 2022 r. powstała podstrona poświęcona projektowi Kampania Kolejowe ABC II, na której znajdują się nie tylko liczne fotorelacje z zajęć edukacyjnych oraz wydarzeń, ale także materiały edukacyjne dla dzieci i dorosłych, aplikacja do prowadzenia zajęć czy scenariusze lekcji.

W ramach projektu prowadzona jest także informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośrednimi odbiorcami są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W ramach kampanii medialnej w 2022 r. stworzono 3 spoty edukacyjne (animacje) dla dzieci, 2 spoty edukacyjne skierowane do dorosłych, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Powstały także 2 spoty radiowe.

W 2022 r. spoty edukacyjne zostały obejrzone:

- w telewizji ponad 1 442 000 000 razy;
- na portalach VOD ponad 68 880 000 razy;
- w serwisie YouTube ponad 5 840 000 razy.

Na ekranach znajdujących się na terenach kolejowych zlokalizowanych na terenie całej Polski spoty zostały wyemitowane ponad 174 500 razy. Natomiast spoty radiowe dotarły do ponad 6 000 000 odbiorców.

W ramach realizacji kampanii medialnej przygotowane zostały reklamy i artykuły edukacyjne, które były publikowane w dzienniku elektronicznym Librus. Liczba odsłon tych materiałów wynosiła ponad 25 740 000. Prowadzona była również kampania z wykorzystaniem narzędzi Google, która dotarła do ponad 2 100 000 osób.

W okresie letnim w 2022 r. zorganizowane zostały cztery pikniki w kurortach wakacyjnych: w Zakopanem, Jastrzębiej Górze, Mikołajkach i Łebie. Wydarzenia te przyciągnęły ponad 8 400 osób. Na uczestników czekały liczne zabawy i konkursy z nagrodami. Całe rodziny brały udział m.in. w grze terenowej, warsztatach kreatywnych, spotkaniach ze znanymi sportowcami, uczestniczyły w pokazie fire show i skorzystały z edukacyjnego kina 9D. Poprzez zabawę poszerzały swoją wiedzę na temat zasad zachowania na przejazdach kolejowo - drogowych, dworcach i w pociągu.

W grudniu 2022 r. odbyło się wydarzenie edukacyjno-informacyjne z wideomappingiem 3D na dworcu kolejowym we Wrocławiu, w którym uczestniczyło ponad 7 500 osób. Transmisje online na YouTube oraz na profilach Kampanii w mediach społecznościowych obejrzało niemal 9 000 osób. Wydarzenie stanowiło również podsumowanie konkursu „Kierunek – Bezpieczeństwo”, w ramach którego uczniowie ze szkół podstawowych z całej Polski przygotowali ponad 4 000 prac plastycznych o tematyce bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Projekty prac w konkursie przygotowało łącznie aż 40 454 uczniów z klas I-VI z 2 364 szkół podstawowych z całej Polski.

Uczestnicy wydarzenia oglądali nagrodzone oraz wyróżnione prace udostępnione na wystawie zdjęć zorganizowanej na terenie dworca. Ogromne wrażenie na uczestnikach pikniku zrobił kolorowy wideomapping 3D wyświetlony na budynku dworca, którego punktem kulminacyjnym był pokaz zdjęć pracy zwycięskiego zespołu.



Łącznie w wydarzeniach zorganizowanych w 2022 r. w ramach realizacji Kampanii Kolejowe ABC II wzięło udział 16 000 osób.



W 2022 r. właściwe zachowania na kolei przybliżane były dorosłym – nauczycielom, wychowawcom i rodzicom – również poprzez media społecznościowe. Zwiększyła się liczba osób obserwujących profile społecznościowe projektu na Facebooku, Instagramie i TikToku. Obecnie obserwuje je ponad 81 tys. osób.

Tylko w 2022 r. informacje i treści edukacyjne Kampanii Kolejowe ABC II dotarły:

- na Facebook’u: do ponad 2 200 000 osób;
- na Instagramie: do ponad 1 000 000 osób;
- na TikTok’u: do ponad 1 000 000 osób.

W 2022 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez, jak: Dzień Dziecka w KPRM, Noc Muzeów oraz Dzień kolejarza w Stacji Muzeum w Warszawie, akcji „Bezpieczna droga do szkoły” organizowanej przez Komendę Wojewódzką Policji we Wrocławiu, czy 35-lecie Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei w Parowozowni w Skierniewicach.

3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

Łącznie w 2022 r. wpłynęło do Prezesa UTK 8 raportów sporządzonych po zdarzeniach oraz Raport roczny z działalności PKBWK, w których Przewodniczący PKBWK opublikował 37 rekomendacji skierowanych do Prezesa UTK. Raporty dotyczyły zdarzeń zakwalifikowanych jako poważne wypadki i wypadki, a jeden z nich dotyczył incydentu. Pięć raportów sporządzono po zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych, pozostałe to kolizje pociągu z innymi pojazdami szynowymi oraz zdarzenie związane z niewłaściwym przygotowaniem drogi przebiegu (nieprawidłowe nastawienie zwrotnicy).

Zadaniem Prezesa UTK jest dokonanie analizy zawartych w nich zaleceń z uwzględnieniem konieczności zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem oraz minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Tab. 1. Zestawienie raportów PKBWK z badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, opublikowanych w 2022 r.

Lp.	Numer raportu	Kategoria zdarzenia	Data i godzina zdarzenia	Lokalizacja
1.	PKBWK/01/2022	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	4 kwietnia 2021 r. godz. 09:10	szlak Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Piła Główna
2.	PKBWK/02/2022	kolizja dwóch pociągów	21 października 2020 r. godz. 12:52	stacja Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk
3.	PKBWK/03/2022	najechanie na stający na torze pojazd	30 kwietnia 2020 r. godz. 11:50	szlak Świdnica Kraszowice - Jedlina Zdrój w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny - Świdnica Przedmieście
4.	PKBWK/04/2022	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	29 lipca 2021 r. godz. 06:15	szlak Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce - Granica Państwa (Tantow)

Lp.	Numer raportu	Kategoria zdarzenia	Data i godzina zdarzenia	Lokalizacja
5.	PKBWK/05/2022	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	15 czerwca 2021 r. godz. 10:05	stacja Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica
6.	PKBWK/06/2022	zdarzenie związane z niewłaściwym przygotowaniem drogi przebiegu	5 lutego 2021 r. godz. 09:37	stacja Gogolin, tor nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice
7.	PKBWK/07/2022	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	3 lutego 2022 r. godz. 06:14	szlak Warlubie - Laskowice Pomorskie, tor nr 2, przejazd kolejowo-drogowy kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew
8.	PKBWK/08/2022	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	14 stycznia 2022 r. godz. 10:48	stacja Kolbuszowa, przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice - Rzeszów Główny

W odniesieniu do wszystkich rekomendacji wydanych przez Komisję w 2022 r. Prezes UTK zdecydował o ich skierowaniu do podmiotów rynku kolejowego:

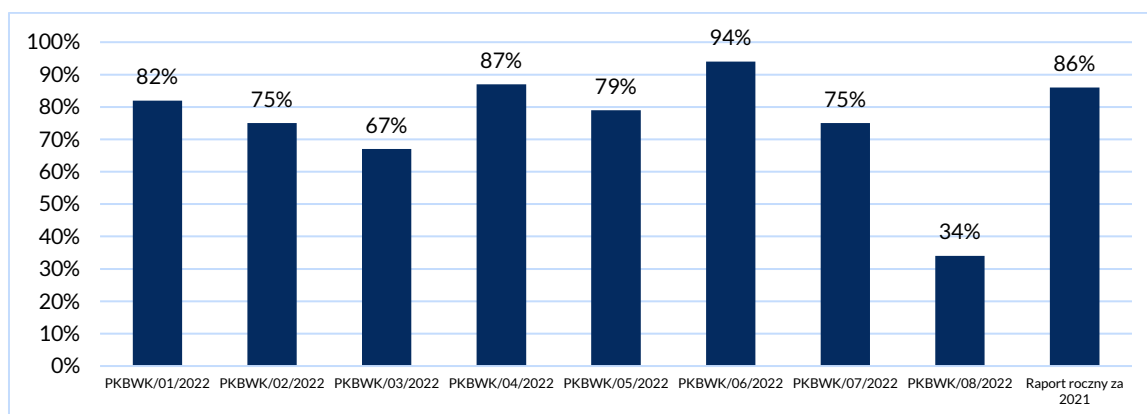
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/01/2022 skierowano do 314 podmiotów, w tym autoryzowanych zarządców infrastruktury, Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., użytkowników bocznic kolejowych i operatorów kolei wąskotorowych;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/02/2022 skierowano do 722 podmiotów, w tym certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych i operatorów kolei wąskotorowych oraz innych podmiotów działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/03/2022 skierowano do 55 podmiotów, w tym dysponentów pojazdów specjalnych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/04/2022 skierowano do 595 podmiotów, w tym autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych i operatorów kolei wąskotorowych oraz podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/05/2022 skierowano do 611 podmiotów, w tym autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych i operatorów kolei wąskotorowych oraz podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa oraz dysponentów pojazdów specjalnych;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/06/2022 skierowano do 13 podmiotów, w tym autoryzowanych zarządców infrastruktury, Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. oraz Pomorskiej Kolei Metropolitarnej S.A.;
- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/07/2022 skierowano do 554 podmiotów, w tym autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz podmiotów zwolnionych z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

- Zalecenia z Raportu Nr PKBWK/08/2022 skierowano do 30 podmiotów, w tym PKN Orlen S.A., PKP PLK oraz przewoźników kolejowych posiadających licencję na przewóz osób;
- Zalecenia z Raportu rocznego za 2021 r. skierowano do 736 podmiotów, w tym certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych i operatorów kolei wąskotorowych oraz innych podmiotów działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa.

Adresaci zaleceń zostali zobligowani do poinformowania Prezesa UTK o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK. W odpowiedzi 85,3% adresatów przekazało wymagane informacje. Odpowiedzi podmiotów poddano szczegółowej ilościowej i jakościowej analizie oraz ocenie. W procesie analizy i oceny uwzględniono, takie wskaźniki jak:

- zidentyfikowane zagrożenia, dla których wdrażane środki bezpieczeństwa powiązane są z realizacją zalecenia;
- poziom ryzyka dla poszczególnych zagrożeń;
- podjęte/ zaplanowane działania w celu realizacji zalecenia;
- etap oraz stopień realizacji zalecenia;
- informacje o dowodach z podjętych działań i wdrożonych środków bezpieczeństwa;
- zasadność braku realizacji zalecenia.

Rys. 6. Średni procent realizacji zaleceń wg poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2022 r.



Zdecydowana większość z działań wskazywanych przez podmioty została przyjęta przez Prezesa UTK jako działania spełniające cele wydanych zaleceń. Pozytywnie oceniono 77,6% wszystkich otrzymanych odpowiedzi. Zaaprobowano również większość wyjaśnień, w których wskazywano powody, dla których podmioty nie wdrożyły wydanych zaleceń. Najczęściej uzasadnienia te dotyczyły braku posiadania określonych elementów infrastruktury, do których odnosiły się zalecenia. Podkreślenia wymaga, że etap realizacji zaleceń nie wpływa na ocenę podjętych działań z uwagi na to, że niektóre z rekomendacji wymagają systemowych i rozłożonych w czasie zmian np. przebudowy infrastruktury bądź pojazdów bądź mają charakter realizacji ciągłej.

Brak reakcji na skierowane do podmiotów rekomendacje wiąże się z zastosowaniem przez Prezesa UTK narzędzi administracyjnych mających na celu wyegzekwowanie podjęcia działań. Prezes UTK wykorzystuje posiadane narzędzia w zależności od rodzaju i zakresu naruszeń.

Realizowanie zaleceń PKBWK jest również zagadnieniem rozpatrywanym w kontekście spełniania właściwych wymagań w zakresie wdrożenia i funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz systemów zarządzania utrzymaniem (MMS). Rażąco naruszenia

we wskazanej materii mogą stanowić przesłankę do cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Dotychczas Prezes UTK w trzech przypadkach wydał decyzje cofające dokument uprawniający do prowadzenia działalności - certyfikat bezpieczeństwa i certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie m.in. z uwagi na rażące naruszenia w obszarze realizacji zaleceń.

Prezes UTK realizuje także kontrole, podczas których weryfikuje wykonanie zaleceń PKBWK. W ramach sprawowanego nadzoru w odniesieniu do zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2022 r. przeprowadzono 80 kontroli, w tym 25 kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem. Podczas działań nadzorczych zweryfikowano sposób wdrożenia ponad 230 zaleceń. Sumarycznie odnotowano naruszenia w odniesieniu do realizacji 41 z nich. Nieprawidłowości zostały ujawnione w niemal co czwartej kontroli i polegały głównie na braku realizacji zaleceń i przekazania wymaganych w tym obszarze informacji Prezesowi UTK, braku realizacji działań zgodnie z informacją przekazaną do Prezesa UTK, braku przeprowadzenia pouczeń okresowych w zakresie wskazanym w zaleceniu, braku realizacji działań związanych z wykonaniem wniosków z przeglądów diagnostycznych bądź innych czynności związanych z utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych.

Podkreślenia wymaga, że działalność nadzorcza Prezesa UTK obejmuje nie tylko zalecenia wydane w danym okresie sprawozdawczym, ale również inne zalecenia, wydane w latach ubiegłych, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Właściwa reakcja podmiotów na formułowane zalecenia bezpieczeństwa przyczynia się do uniknięcia zdarzeń kolejowych w przyszłości, a przez to realnie wpływa na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Mając to na uwadze Prezes UTK realizuje szereg działań przekładających się na poprawne wdrożenie rekomendacji przez podmioty rynku kolejowego i wykazuje zdecydowaną reakcję wobec podmiotów uchylających się od tego obowiązku. Zaniedbania w tym obszarze mogą powodować cofnięcie przez Organ dokumentu uprawniającego do prowadzenia działalności.

Zmiana stanu bezpieczeństwa



4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

Monitorowanie poziomu bezpieczeństwa kolei w krajach europejskich odbywa się z wykorzystaniem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Dzięki temu dane dostarczane przez poszczególne NSA są porównywalne i mogą być wykorzystywane przez Agencję do dokonywania analiz dla całego systemu kolejowego w Europie. Zmiana stanu bezpieczeństwa na sieci kolejowej w Polsce została zatem przedstawiona w oparciu o analizę znaczących wypadków, w tym poważnych wypadków.

Z tego względu Raport prezentuje jedynie pewien wycinek wiedzy o bezpieczeństwie systemu kolejowego, jaką dysponuje Prezes UTK. Pełna analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2022 r. dokonana została w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2022 r.”, opublikowanym na mocy prawa krajowego w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego.

Sprawozdanie zostało opublikowane również na stronie internetowej UTK.



4.1. Analiza znaczących wypadków

4.1.1. Liczba znaczących wypadków

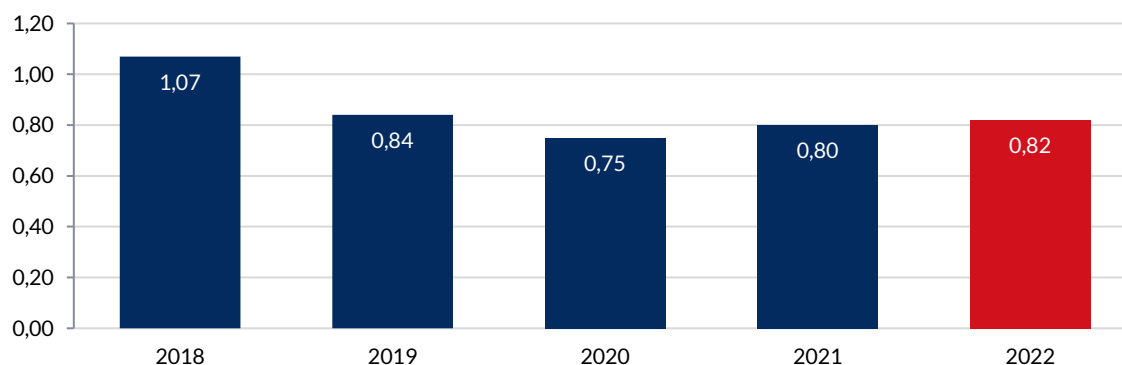
W 2022 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 225, co oznacza wzrost o 16 wypadków (7,7%) w porównaniu do 2021 r. Wzrosła również wartość wskaźnika określającego liczbę znaczących wypadków na milion pociągokilometrów, osiągając w 2022 r. wielkość 0,82. Jest to wzrost o 2,5% w porównaniu do roku poprzedniego.

Tab. 2. Liczba znaczących wypadków w latach 2018 – 2022

Rok	Liczba znaczących wypadków		Liczba znaczących wypadków na mln pociągokilometrów	
2018	275	-	1,07	-
2019	214	-22%	0,84	-22%
2020	179	-17,5%	0,75	-10,7%
2021	209	+14,5%	0,80	+6,7%
2022	225	+7,7%	0,82	+2,5%



Rys. 7. Liczba znaczących wypadków na 1 mln pociągokilometrów w latach 2018 – 2022



W 2022 r. nie doszło do ani jednego poważnego wypadku.

4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni

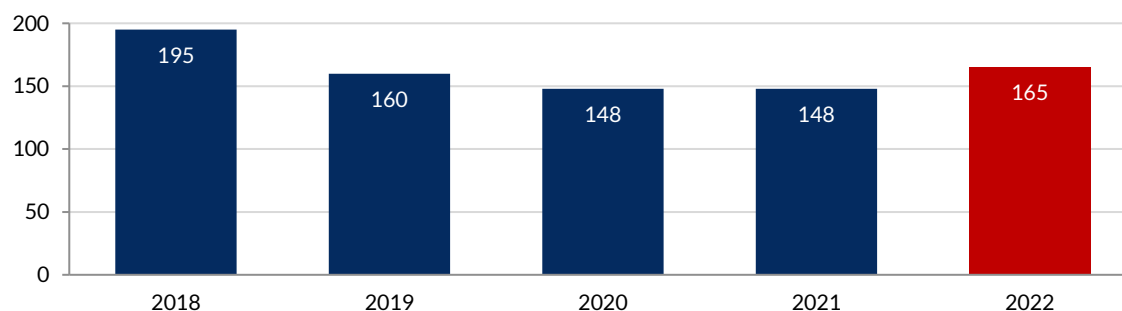
Liczba ofiar śmiertelnych w 2022 r. wzrosła w porównaniu do 2021 r. i wyniosła 165 osób. W podziale na poszczególne kategorie osób objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, zmiana liczby **ofiar śmiertelnych** przedstawia się następująco:

- pasażerowie: wzrost z 1 do 3 osób;
- pracownicy: bez zmian – bez ofiar śmiertelnych;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek z 48 do 40 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost z 99 do 121 osób;
- inne osoby: wzrost z 0 do 1 osoby.

Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2018 – 2022

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2018	195	-	0,76	-
2019	160	-17,9%	0,63	-17,1%
2020	148	-7,5%	0,62	-1,6%
2021	148	0%	0,57	-8,1%
2022	165	+11,5%	0,60	+5,3%

Rys. 8. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2018 – 2022



Liczba osób **ciężko rannych** w znaczących wypadkach zaistniałych w 2022 r. wzrosła z 45 do 50 osób (11,1%) w porównaniu do 2021 r. W podziale na poszczególne kategorie osób ciężko rannych zmiany przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek z 1 osoby do zera;
- pracownicy: wzrost z 1 do 5 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost z 17 do 19 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost z 25 do 26 osób;
- inne osoby: spadek z 1 osoby do zera.

Najwięcej ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych było w 2022 r., podobnie jak w poprzednich latach, wśród osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym. Drugą co do liczebności grupą są użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych. Dzieje się tak dlatego, że wypadki udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych i wypadki na przejazdach są od lat najczęściej występującymi rodzajami wypadków na sieci kolejowej w Polsce. W 2022 r. wypadki te stanowiły łącznie 68,5% wszystkich wypadków zaistniałych na liniach kolejowych w naszym kraju.

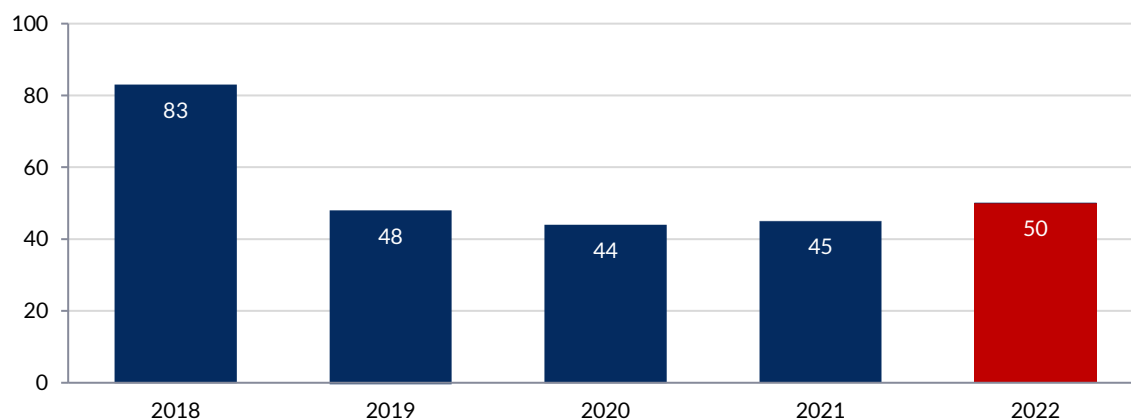
Kolejne grupy osób zabitych i ciężko rannych to pasażerowie, wśród których zginęły 3 osoby wskakujących do lub wyskakujących z pociągu będącego w ruchu oraz pracownicy – z 5 osobami ciężko rannymi, w tym w jednym zdarzeniu ciężko ranny został maszynista pociągu, który zderzył się z pojazdem drogowym na przejeździe, zaś w dwóch wypadkach podczas prac torowych i dwóch wypadkach podczas manewrów ciężko rannych zostało w sumie 4 pracowników.

W kategorii innych osób nie było ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych.

Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2018 – 2022

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2018	83	-	0,32	-
2019	48	-42,2%	0,19	-40,6%
2020	44	-8,3%	0,18	-5,3%
2021	45	+2,3%	0,17	-5,6%
2022	50	+11,1%	0,18	+5,9%

Rys. 9. Liczba osób ciężko rannych w latach 2018–2022





4.1.3. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków wyliczane są na podstawie kilku kategorii kosztowych, obejmujących:

- utratę ludzkiego życia;
- uszczerbek na zdrowiu wynikający z odniesienia ciężkich obrażeń;
- szkody materialne;
- szkody w środowisku;
- opóźnienia pociągów w wyniku wypadków.

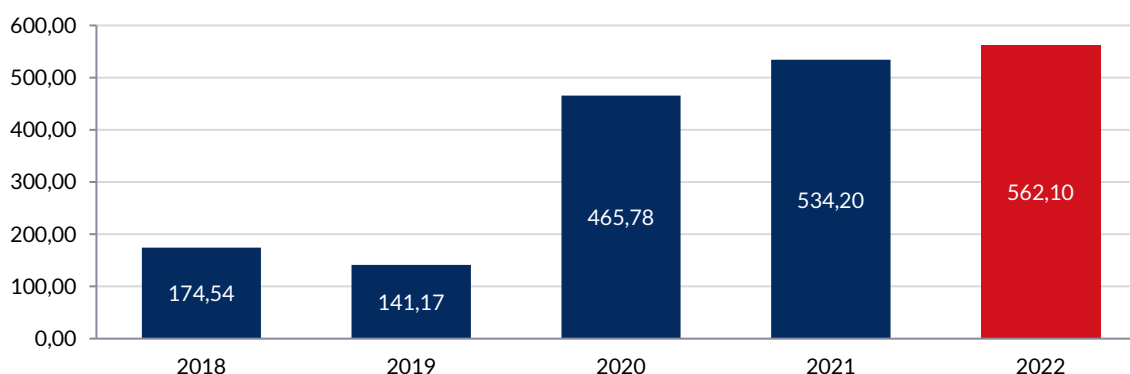
Kategorie kosztów są następnie przemnażane przez ustalone współczynniki, uwzględniające koszty społeczne wypadków. W 2022 r. współczynniki te wzrosły w stosunku do 2021 r. o 6,1%.

Koszty znaczących wypadków w 2022 r. w stosunku do poprzedniego roku wzrosły o 16,8%, co wynika z większej liczby osób zabitych i ciężko rannych w znaczących wypadkach oraz z większych o 2,8 mln euro kosztów szkód w taborze, infrastrukturze i środowisku. Ogólne koszty znaczących wypadków wyniosły w 2022 r. 562,1 mln euro.

Tab. 5. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2018 – 2022

Rok	Koszty znaczących wypadków [EUR]	Zmiana
2018	174 544 335	-
2019	141 171 808	-19,1%
2020	465 777 858	+229,9%
2021	481 301 556 ⁶	+3,3%
2022	562 063 938	+16,8%

Rys. 10. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2018 – 2022



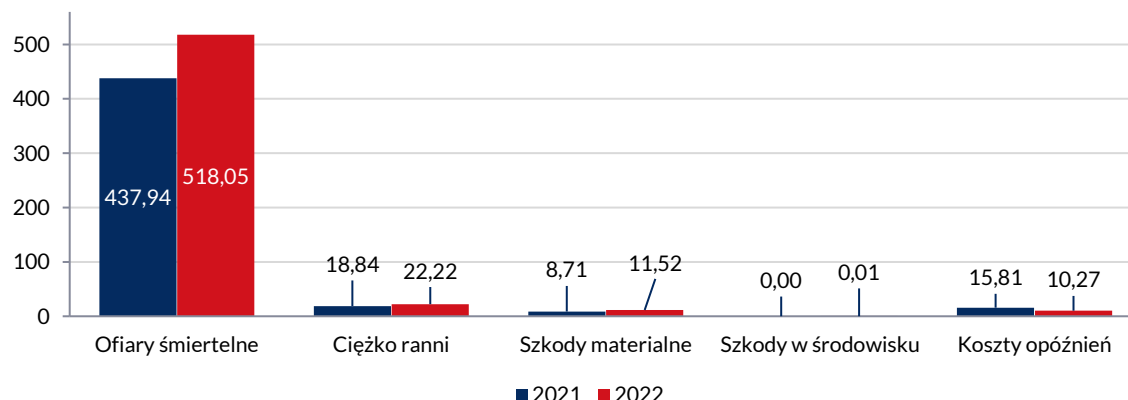
Największą grupę kosztową stanowią koszty utraty życia ludzkiego, czyli ofiar śmiertelnych wypadków, które w 2022 r. wyniosły 518,05 mln euro. Stanowi to 92,2% ogólnej sumy kosztów znaczących wypadków, o 1,2 punktu procentowego więcej niż w roku poprzednim. Koszty związane z uszczerbkiem na zdrowiu osób ciężko rannych wyniosły 22,22 mln euro, a koszty szkód materialnych to 11,52 mln euro. Szkody w środowisku w 2022 r. wyniosły 0,01 mln euro, podczas gdy rok wcześniej

⁶ Dane za 2021 r. zostały zaktualizowane z uwzględnieniem rzeczywistego PKB na mieszkańca ze względu na dużą inflację w Europie w ostatnich latach, na podstawie informacji dostarczonych przez ERA.

nie odnotowano takich kosztów. Szkody te zaistniały wskutek wykolejenia, do którego doszło 20 marca 2022 r. podczas manewrów, po minięciu sygnału zabraniającego dalszej jazdy – latarni wykolejnicowej.

Pozostałe koszty znaczących wypadków to koszty opóźnień pociągów w wysokości 10,27 mln euro, które były o 35% niższe niż w 2021 r.

Rys. 11. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2021 – 2022



Przedstawione kwoty wskazują, jak duże straty ponosi społeczeństwo w wyniku wypadków. Świadomość tych kosztów w zestawieniu z kosztami ponoszonymi na poprawę bezpieczeństwa i korzyściami z niej płynącymi może wspomóc decyzje mające na celu podejmowanie skutecznych działań, które przyczynią się do ograniczenia liczby i kosztów wypadków.

4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST) zostały określone w dyrektywie 2016/798 jako minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego oraz przez system kolejowy jako całość. CST wskazują liczbowo poziom ryzyka w odniesieniu do:

- pasażerów (CST 1.1. i 1.2);
- pracowników (CST 2);
- użytkowników przejazdów kolejowych (CST 3.1);
- innych osób⁷ (CST 4);
- osób nieupoważnionych na terenie kolejowym (CST 5);
- całości społeczeństwa (CST 6).

Poziom ryzyka wyliczany jest na podstawie liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych w poszczególnych grupach osób oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej lub przewozowej, w zależności od wyliczanego CST. Im wyższy jest wskaźnik CST, tym wyższy jest również poziom ryzyka. Ryzyko obniża się zatem, gdy wyliczane wartości CST spadają.

Porównanie wyliczonych wartości CST z tzw. krajowymi wartościami referencyjnymi (NRV) pokazuje poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w danym kraju. Wartości referencyjne dla poszczególnych krajów są określone w decyzji 2012/226/UE i zostały obliczone na podstawie

⁷ Inne osoby, to np. osoby przebywające na peronie, które zostały uderzone przez otwarte drzwi wagonu lub inny obiekt, wystający poza skrajnię.



danych statystycznych za lata 2004 - 2009. Procedury wyliczania NRV i oceny spełnienia CST określa decyzja 2009/460/WE.

Tab. 6. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2022 r.

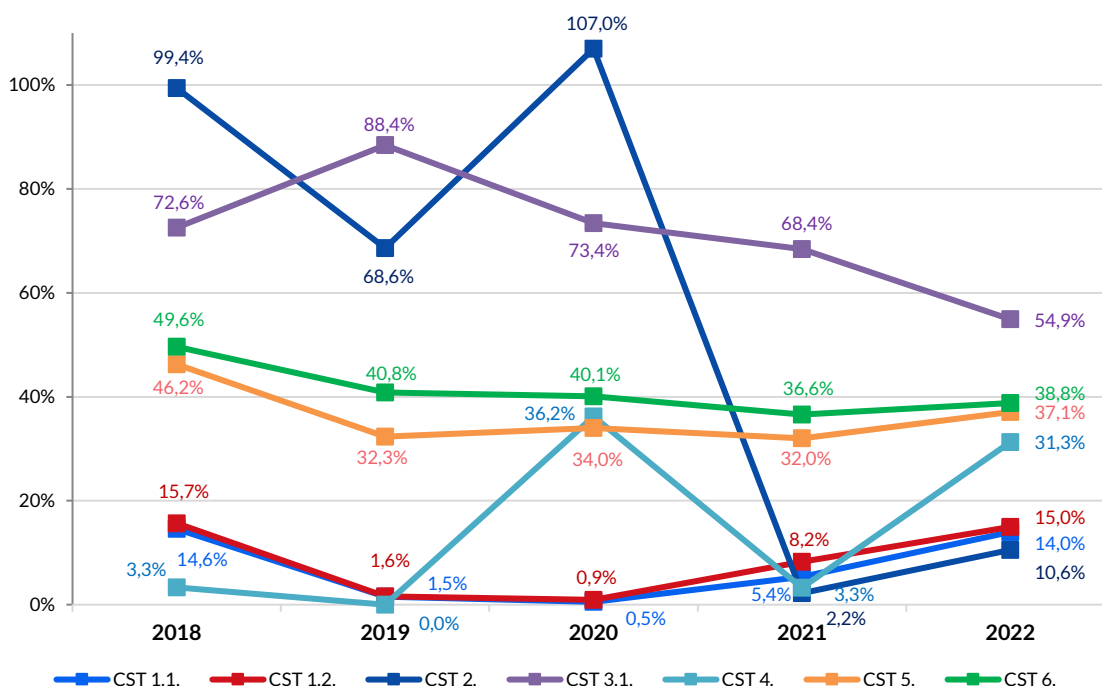
Kategorie CST		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1. Ryzyko dla pasażerów				
CST 1.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	16,363	14%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,127	15%
2. Ryzyko dla pracowników				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	1,815	10,6%
3. Ryzyko dla użytkowników przejazdów				
CST 3.1. ⁸	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	152,1	54,9%
4. Ryzyko dla innych osób				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	3,631	31,3%
5. Ryzyko dla osób nieupoważnionych na terenie kolejowym				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	448,8	37,1%
6. Ryzyko dla ogółu społeczeństwa				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	617,2	38,8%

W 2022 r. ogólna wartość wskaźnika, wskazująca ryzyko dla ogółu społeczeństwa, wyniosła 38,8%, czyli o 2,2 punktu procentowego więcej niż w 2021 r. Oznacza to, że poziom ryzyka dla ogółu społeczeństwa nieznacznie wzrósł w stosunku do roku poprzedniego.

Spadek osiągniętego poziomu wskaźnika, o 13,5 punktu procentowego, nastąpił jedynie w grupie użytkowników przyjazdów, wśród których odnotowanych zostało o 8 ofiar śmiertelnych mniej niż przed rokiem. W pozostałych kategoriach ryzyka nastąpiły wzrosty wskaźników, w tym największy w grupie innych osób – o 28 punktów procentowych. W pozostałych kategoriach wzrosty wyniosły od 5,1 (dla CST 5) do 8,3 (dla CST 2) punktów procentowych.

⁸ Dane dotyczące CST 3.2 nie są już zbierane (przypis do pkt 3 załącznika nr 1 do Decyzji wykonawczej Komisji z dnia 11 grudnia 2013 r. zmieniającej decyzję 2012/226/UE w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego).

Rys. 12. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2018 – 2022



W 2022 r. wspólne cele bezpieczeństwa dla Polski zostały osiągnięte. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że Polska nigdy nie była zobowiązana do opracowania krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia tych celów, a tym samym również do raportowania realizacji tego planu. Plan taki jest opracowywany wyłącznie w sytuacji, gdy w stosunku do danego kraju stwierdzone zostanie „prawdopodobne pogorszenie poziomu bezpieczeństwa”, o którym mowa w pkt 3.1.5 załącznika do decyzji 2009/460. Sporządzenia planu poprawy bezpieczeństwa wymaga w tej sytuacji art. 5 lit. b tej samej decyzji.

4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. *precursors of accident*), do których należą:

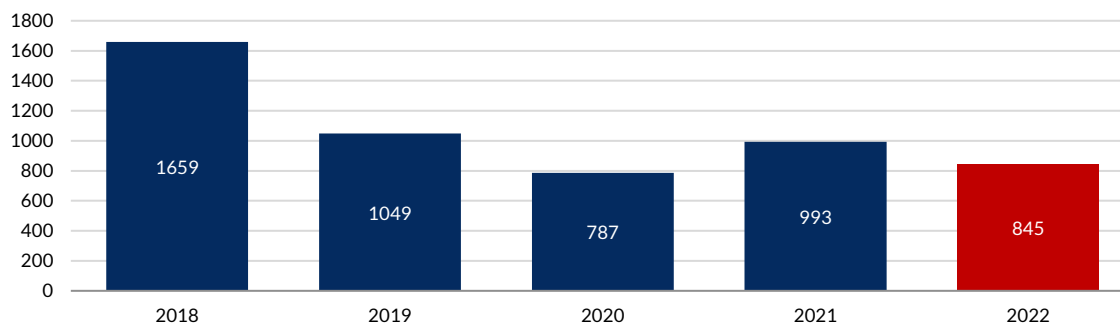
- pęknięcia szyn;
- odkształcenia torów;
- defekty sygnalizacji;
- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i przekazywane ustnie lub pisemnie), w podziale na przypadki z minięciem i bez minięcia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

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku. Znajdują się tu zarówno zdarzenia, w wyniku których, dzięki właściwemu zadziałaniu procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje, jak i te skutkujące zdarzeniem. Analiza tych danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia zdarzenia.



Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki spadła w stosunku do 2021 r. o 149 przypadków (15%). W każdej kategorii odnotowany został spadek liczby zdarzeń poprzedzających w stosunku do 2021 r.

Rys. 13. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2018 – 2022

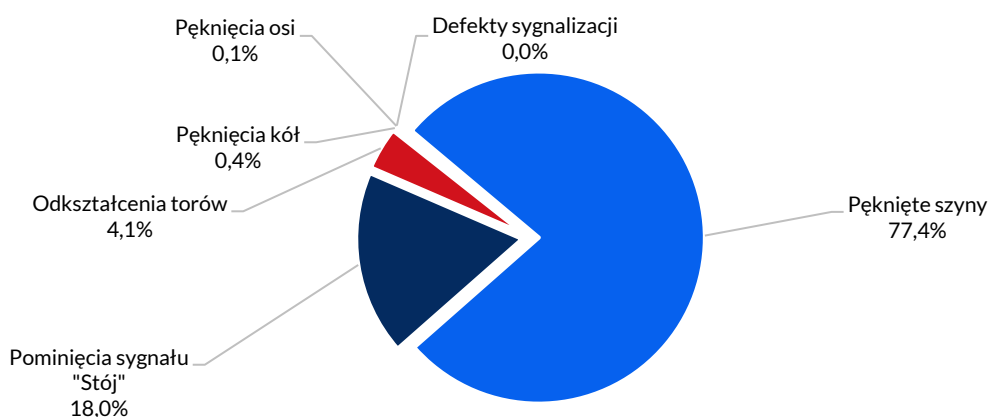


Co roku największą grupę zdarzeń poprzedzających stanowią pęknięcia szyn, które w 2022 r. miały 77,4% udziału we wszystkich zdarzeniach poprzedzających wypadki. Ich liczba zmalała w stosunku do 2021 r. o 35 przypadków (16%). Liczba odkształceń torów spadła o 21 przypadków (38%). Liczba pominięć sygnału „Stój” spadła nieznacznie, o 4 przypadki (3%). W przypadku pęknięć kół i pęknięć osi nastąpił spadek odpowiednio o 2 i 1 zdarzenie (40% i 50%). Podobnie jak w latach poprzednich nie odnotowano defektów sygnalizacji.

Tab. 7. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2018 – 2022

Rok	Pęknięte szyny		Odkształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
2018	1520	-	25	-	0	-	111	-	2	-	1	-	1659	-
2019	903	-41%	37	+14%	0	-	104	-6%	0	-100%	5	+400%	1049	-37%
2020	663	-27%	26	-30%	0	-	91	-13%	4	-	3	-40%	787	-25%
2021	775	+17%	56	+115%	0	-	156	+71%	5	+25%	2	-33%	993	+26%
2022	654	-16%	35	-38%	0	-	152	-3%	3	-40%	1	-50%	845	-15%

Rys. 14. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2022 r.



4.4. Omówienie wybranych rodzajów zdarzeń

Prezes UTK monitoruje poziom bezpieczeństwa rynku kolejowego poprzez analizę kategorii zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających wypadki – tych występujących najczęściej i tych, których liczba w ostatnich latach wyraźnie wzrosła, a także zdarzeń niosących najpoważniejsze ryzyko dla systemu kolejowego. Ten rozdział zawiera najważniejsze wnioski dotyczące poszczególnych rodzajów zdarzeń:

- z udziałem osób nieupoważnionych, które wpływają na wskaźnik CST 5. dotyczący ryzyka dla osób nieupoważnionych;
- na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, które związane są ze wskaźnikiem CST 3.1., obejmującym ryzyko dla użytkowników przejazdów;
- w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych, które w największym stopniu wpływają na wielkość wskaźnika CST 2., dotyczącego ryzyka dla pracowników (w tym wykonawców i podwykonawców robót budowlanych);
- skutek pominięcia sygnału „Stój” (tzw. zdarzenia SPAD);
- wynikających z stanu technicznego taboru kolejowego.

Monitorowanie prowadzone jest na podstawie przepisów prawa krajowego, tj. rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, które określa sposób klasyfikacji zdarzeń kolejowych do poszczególnych kategorii literowych i liczbowych, odpowiadających ich skutkom i przyczynom. Do analiz prowadzonych na tej podstawie trafiają zatem wszystkie wypadki i incydenty, nie tylko znaczące wypadki. Z tego względu przedstawione tu dane mogą nieznacznie odbiegać od danych przedstawionych w pozostałych częściach raportu. Będą się one też różniły z uwagi na fakt, że w tym rozdziale uwzględniono także statystyki dotyczące wypadków i incydentów na sieciach funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei, zarządzanych przez dwa podmioty: Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. oraz Pomorską Kolej Metropolitalną sp. z o.o.

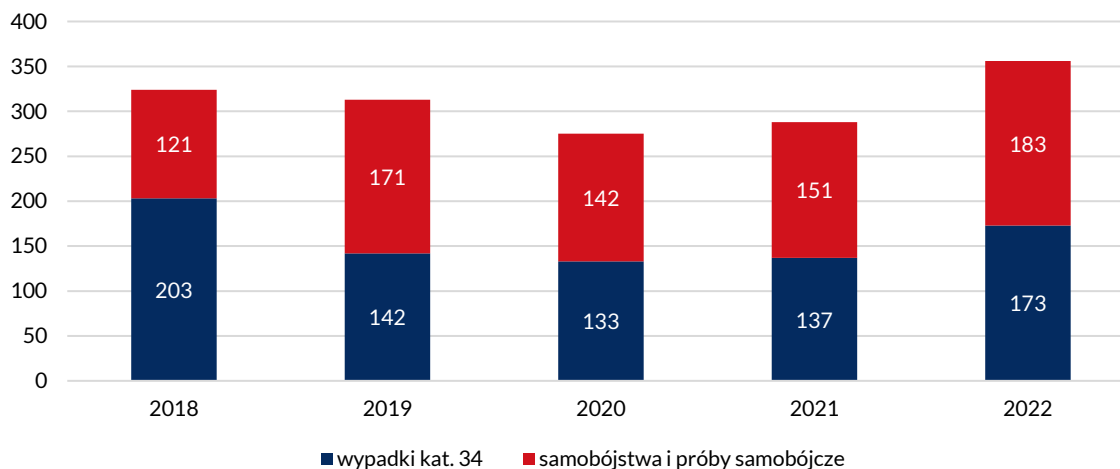
Szerszą analizę zdarzeń opisanych w niniejszym rozdziale można znaleźć w „**Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2022**”.

4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5. – ryzyko dla osób nieupoważnionych)

W 2022 r. doszło do 173 wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (kat. 34 według rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów). W porównaniu do 2021 r. liczba wypadków w tej grupie wzrosła o 36 (26,3%), a udział tych zdarzeń w ogólnej liczbie wypadków wzrósł z 27% do 33,5%. W wyniku wypadków kat. 34 zginęło 121 osób, o 21 więcej niż w 2021 r. (21%), a ciężko rannych zostało 27 osób, o 2 więcej niż w 2021 r. (8%).



Rys. 15. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2018 – 2022 na sieci kolejowej



Z uwagi na możliwość późniejszego przekwalifikowania części zdarzeń z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych na samobójstwa, przypadki te analizowane są łącznie, aby zobrazować rzeczywistą skalę problemu. W 2022 r. wzrosła zarówno liczba wypadków kat. 34 – ze 151 do 183, jak również samobójstw i prób samobójczych – ze 137 do 173. Wszystkich przypadków odnotowano 356, o 32 przypadki więcej niż w 2021 r. (23,6%).

Po spadku liczby tych zdarzeń w latach 2020 – 2021 do poziomu poniżej 300, w 2022 r. ich liczba wzrosła do ponad 350 i jest najwyższa od 2018 r. Od 2019 r. zmienia się wzajemna proporcja zdarzeń – wypadki stanowią mniej niż 50% ogólnej liczby takich przypadków, zatem więcej ich jest przekwalifikowywanych na samobójstwa lub próby samobójcze. Wcześniej, w 2018 r., wypadki stanowiły ponad 60% tego rodzaju zdarzeń.

Dane za rok 2022 r. pokazują również dalszą zmianę wzajemnych proporcji omawianych zdarzeń. Od 2018 r. udział samobójstw i prób samobójczych wzrósł z około 37% do nieco ponad 50% i w 2022 r. wynosił 51,1%. Był zatem niższy niż w 2021 r., kiedy to odnotowano udział na poziomie 52,4%. Zmiana proporcji między wypadkami kat. 34 a samobójstwami i próbami samobójczymi to przede wszystkim efekt dwóch czynników: usprawnionej współpracy zarządców.

Do wypadków związanych z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych najczęściej dochodzi w godzinach popołudniowych i wieczornych – między godz. 17 i 1 w nocy. Podobnie jak w 2021 r., szczyt wypadków kat. 34 wystąpił od 18 do 23 godziny doby. Analizując dane za lata 2018–2022 można zauważyć, że w godzinach od 16 do 24, stanowiących jedną trzecią doby, doszło do około 44,2% wszystkich wypadków z osobami nieupoważnionymi na torach. Na pozostałe 16 godzin doby przypadło 55,8% zdarzeń.

W ujęciu miesięcznym w 2022 r. najwięcej wypadków podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych odnotowano w grudniu (20 zdarzeń – 11,4%), w październiku (19 zdarzeń – 10,9%) oraz w sierpniu i listopadzie (po 18 zdarzeń – 10,3%). Najmniej zdarzeń odnotowano w maju (6 zdarzeń, 3,4%). Dane z ostatnich pięciu lat pokazują, że najwięcej wypadków z udziałem osób nieuprawnionych przechodzących przez tory ma miejsce od września do grudnia i pod tym względem rok 2022 nie odbiegał zasadniczo od dotychczasowych trendów.

Wśród możliwych sposobów ograniczenia powstawania „dzikich przejść”, a co za tym idzie zapobiegania wypadkom kat. 34, można wymienić:

- wygrodzenie linii kolejowej, co zapewnia fizyczne uniemożliwianie lub utrudnianie wchodzenia na teren kolejowy;

- odpowiednie planowanie inwestycji np. unikanie jednostronnych dojazdów do peronów, stosowanie przejść podziemnych zamiast kładek w poziomie szyn oraz unikanie tworzenia długich odcinków linii kolejowych bez zapewnienia bezpiecznego przejścia na drugą stronę torów;
- odpowiednie gospodarowanie przestrzenią przez lokalne władze, poprzez lokalizowanie zabudowy w miejscach dobrze skomunikowanych, z dostępem do istniejących przejść lub przejazdów, a w przypadku zabudowy oddalonej od przejścia lub przejazdu, zobowiązanie inwestorów do partycypowania w kosztach budowy bezpiecznego przejścia przez tory;
- podejmowanie działań związanych z edukacją społeczeństwa na temat zagrożeń związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych, których przykładem jest „Kampanii Kolejowe ABC II”, o której więcej można przeczytać w rozdziale 3.2.4;
- działania Straży Ochrony Kolei w zakresie egzekwowania przepisów, poprzez monitorowanie „dzikich przejść” i wystawianie mandatów za przechodzenie w miejscach niedozwolonych.

Według danych Komendy Głównej SOK⁹, w 2022 r. w ramach ogólnopolskiej akcji „Szlaban na ryzyko – Dzikie Przejścia” funkcjonariusze przeprowadzili 51 417 działań, w trakcie których pouczyli 1 389 osób, natomiast 2 213 ukaranych zostało mandatami.

4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1. – ryzyko dla użytkowników przejazdów)

W 2022 r. odnotowano spadek liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zlokalizowanych na infrastrukturze ogólnodostępnej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz liniach wydzielonych zarządzanych przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. (WKD), na których wykonywane są pasażerskie przewozy aglomeracyjne.

W analizowanym okresie doszło do 181 wypadków. Po wzroście liczby wypadków w 2021 r., w 2022 r. nastąpiła poprawa w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Liczba wypadków była niższa o 35, co stanowi spadek o 16,2%. Rok 2022 był pierwszym od 2015 r., w którym żadnego z zaistniałych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach nie zakwalifikowano jako poważnego.

Jednym z czynników wpływających na ryzyko zdarzeń jest liczba przejazdów i przejść oraz rodzaj ich zabezpieczenia. W 2022 r. liczba przejazdów kolejowo-drogowych funkcjonujących na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz WKD spadła o 74 (0,61%) i według stanu na 31 grudnia 2022 r. wynosiła 12 098. Od kilku lat widoczny jest trend spadkowy, który należy oceniać pozytywnie – ponieważ mniej skrzyżowań z drogami w poziomie torów oznacza mniejsze prawdopodobieństwo wypadku.

Oprócz samej liczby przejazdów kolejowo-drogowych i przejść istotnym czynnikiem wpływającym na poziom bezpieczeństwa jest sposób ich zabezpieczenia. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce wyodrębnia się następujące kategorie przejazdów i przejść:

- **kategoria A** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
 - przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje,

⁹ „Informacja o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym w 2022 roku”, Straż Ochrony Kolei, <https://www.kgsok.pl/statystyki/sprawozdanie-z-dzialalnosci-sok-2008-2022/>



- przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki zamykające całą szerokość jezdni oraz sygnalizatory świetlne;
- **kategoria B** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory świetlne i roгатki zamykające ruch drogowy w kierunku:
 - wjazdu na przejazd albo
 - wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
- **kategoria C** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory świetlne;
- **kategoria D** – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- **kategoria E** – przejścia dla pieszych wyposażone w:
 - półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
 - kołowrotki, barierki lub labirynty;
- **kategoria F** – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone w roгатki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników. Przejazdy te mogą być również wyposażane w urządzenia zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.

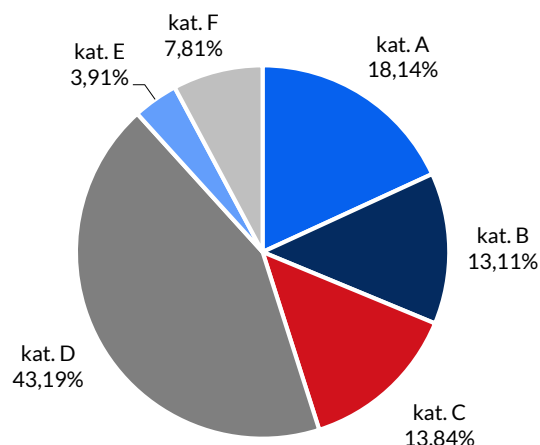
Zasady oznakowania i zabezpieczenia dotyczą użytkowników dróg i pieszych. Przypisanie przejazdów do poszczególnych kategorii następuje w zależności od sposobu kierowania ruchem na drodze oraz iloczynu ruchu i kategorii drogi.

Rozporządzenie dopuszcza stosowanie przejazdów i przejść na liniach kolejowych o maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h. Powyżej tej prędkości należy stosować wyłącznie skrzyżowania dwupoziomowe – wiadukty lub tunele.

Dodatkowo, w formie tarcz ostrzegawczych przejazdowych, stosowane są sygnalizatory dla kierujących pojazdami kolejowymi. Tarcze ostrzegawcze (tzw. TOP) przekazują informacje o stanie urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy, zaś w przypadku wykrycia nieprawidłowo działających urządzeń na przejeździe (np. wyłamanej roгатki) sygnał na tarczy nakazuje maszyniście ograniczenie prędkości jazdy pociągu.

Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom bezpieczeństwa jest również sposób zabezpieczenia przejazdów i przejść. W 2022 r., podobnie jak w latach wcześniejszych, w Polsce najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D, a więc wyposażone jedynie w krzyż św. Andrzeja lub krzyż św. Andrzeja i znak B-20 „stop”. Przejazdów tej kategorii było 5 225, co stanowiło 43,2% ogólnej liczby przejazdów i przejść. Drugą co do liczebności grupą były niezmiennie przejazdy kategorii A – 2 194 sztuk, z udziałem 18,1%, a trzecią przejazdy kategorii C – 1 675 (13,8%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 586 (13,1% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów kategorii F – 945 (7,8%). Przejścia dla pieszych kategorii E było 473 i stanowiły one 3,9% ogółu przejazdów i przejść na czynnych liniach.

Rys. 16. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2022 r.

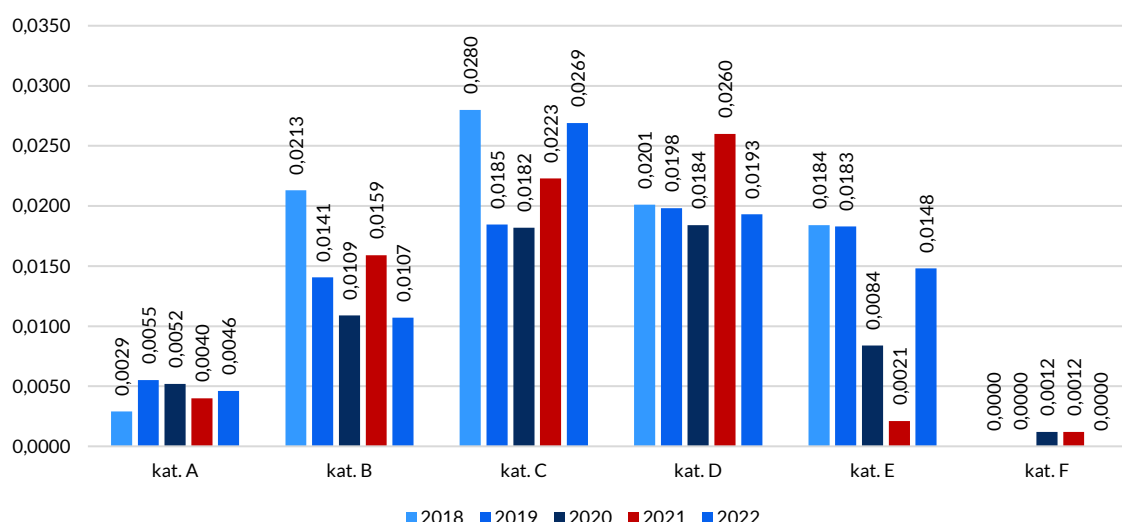


Tak jak w latach poprzednich, w roku 2022, do największej liczby wypadków (101) doszło na przejazdach kategorii D, jednak była to liczba niższa o 41 zdarzeń (spadek o 28,9%) niż w roku 2021. Spadek liczby wypadków odnotowano również na przejazdach kat. B – o 7 mniej niż w 2021 r. (z 24 do 17, spadek o 29,2%), dojeżdżaniach do peronów – spadek z 3 do 1 (spadek o 66,7%) oraz przejazdach kat. F – o 1 wypadek mniej niż w 2021 r. (z 1 do 0, spadek o 100%).

Największy wzrost liczby wypadków w stosunku do 2021 r. nastąpił na przejściach kat. E z 1 do 7 (wzrost o 600%). Wzrost nastąpił również na przejazdach kat. A z 9 do 10 wypadków (wzrost o 11,1%) oraz kat. C – z 36 do 45 wypadków, czyli o 25%.

Dla pełniejszego zobrazowania bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach poszczególnych kategorii wyliczony został miernik wypadkowości stanowiący stosunek liczby wypadków do liczby przejazdów danej kategorii. Tak obliczony wskaźnik pozwala stwierdzić, na których przejazdach statystycznie najczęściej dochodzi do wypadków.

Rys. 17. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2018–2022



W 2022 r. najbardziej niebezpieczne okazały się przejazdy kategorii C. Przejazdy tej kategorii wyposażone są w samoczynną sygnalizację przejazdową, która za pomocą sygnałów świetlnych



i dźwiękowych sygnalizuje użytkownikom drogi fakt zbliżania się pociągu i konieczność zatrzymania się przed przejazdem. Występowanie zdarzeń na przejazdach tej kategorii z zasady związane jest albo z awarią systemu ostrzegającego kierowców, albo zignorowaniem przez kierowcę ostrzeżenia. W 2022 r. wszystkie odnotowane wypadki wystąpiły z przyczyn zależnych od użytkowników drogi – w wyniku niezastosowania się kierowców do obowiązujących przepisów i zignorowania konieczności zatrzymania się przed przejazdem.

Spadkowi liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w 2022 r. towarzyszył spadek liczby ofiar śmiertelnych. W 2022 r. zginęło 41 osób, o 7 mniej niż w 2021 r. (-14,6%). W 2022 r., inaczej niż w poprzednich latach, najwięcej osób zginęło na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C – 16, o 9 więcej niż rok wcześniej (wzrost o 128%). Wzrosła także liczba ofiar na przejściach kategorii E – zginęły tam 3 osoby, podczas gdy rok wcześniej nie odnotowano ofiar w tych miejscach.

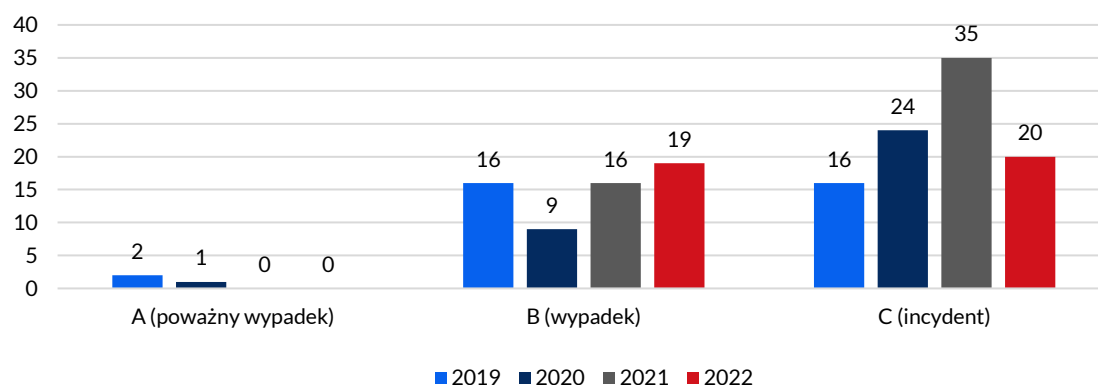
Na przejazdach pozostałych kategorii liczba ofiar spadła lub pozostała na poziomie z 2021 r. W przypadku przejazdów kategorii B i D liczba zabitych spadła odpowiednio o 55,6% i 42,3%. W 2022 r. żadna osoba nie zginęła na dojeżdżaniach do peronów, co stanowi spadek o 100% w stosunku do 2021 r. Nie odnotowano również ofiar śmiertelnych na przejazdach kategorii F. Na przejazdach kategorii A również nie odnotowano zmiany w stosunku do roku 2021 – w obydwu tych latach w wypadkach na przejazdach tej kategorii śmierć poniosły 3 osoby.

Jednym z celów strategicznych Prezesa UTK jest minimalizacja ryzyka wystąpienia zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. O działaniach w tym obszarze można przeczytać w rozdziale 3.2.1.

4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2. – ryzyko dla pracowników)

W 2022 r. na liniach kolejowych odnotowano 39 zdarzeń związanych z pracami torowymi, czyli o 12 mniej (23,5%) niż w 2021 r. Nie było wśród nich żadnego poważnego wypadku. Liczba wypadków (kategoria B) względem 2021 r. wzrosła do 3, tj. o 19%, natomiast liczba incydentów zmalała w stosunku do roku 2021 i osiągnęła wielkość 20, czyli o 42,9% mniej (różnica 15 zdarzeń).

Rys. 18. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2022 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty

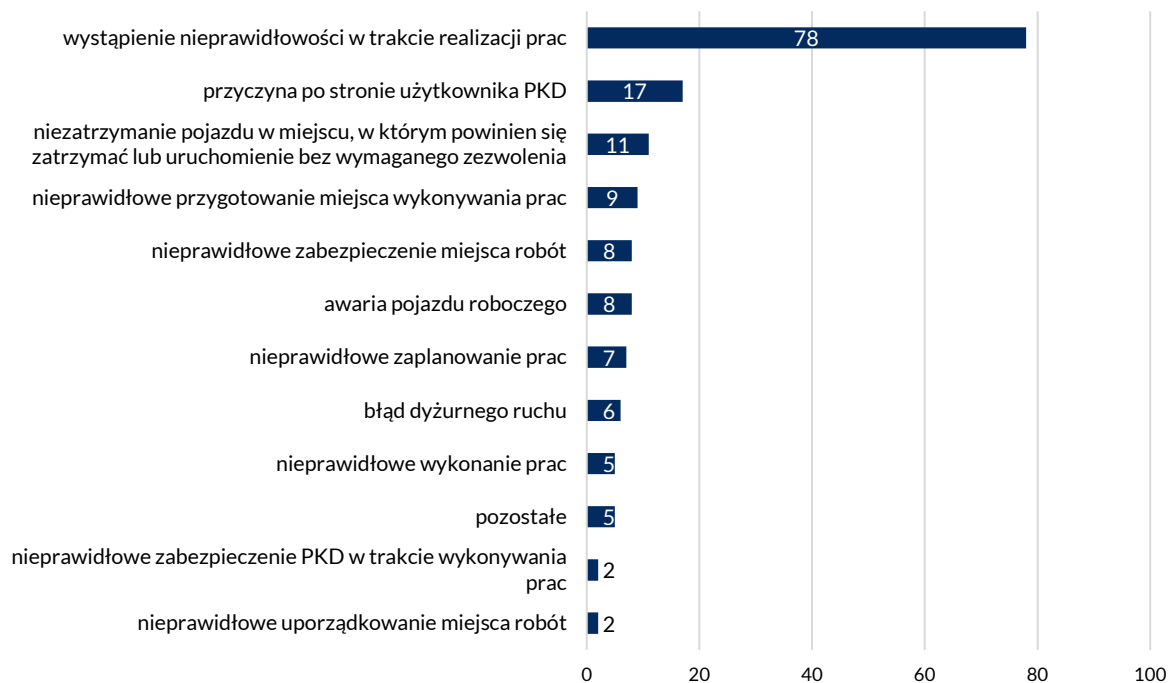


W 2022 r., podobnie jak w roku 2021 nie odnotowano ani jednego poważnego wypadku, przy czym od 2019 r. przy wykonywaniu robót torowych odnotowano łącznie 3 poważne wypadki.

Dane za 4 lata wskazują, że najwięcej zdarzeń miało miejsce w wyniku wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac (78 zdarzeń w ciągu czterech lat, co stanowi 49,4% zdarzeń przy pracach torowych z tego okresu). W drugiej kolejności pod względem liczby zdarzeń była grupa wypadków i incydentów, których przyczyna leżała po stronie użytkownika przejazdu – 17 zdarzeń (10,7%).

Kolejną grupą, w której odnotowano 11 zdarzeń (udział 7 %), były zdarzenia wynikające z niezatrzymania pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać lub uruchomienie bez wymaganego zezwolenia.

Rys. 19. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych na podstawie danych za lata 2019-2022



Szczegółowa analiza zdarzeń, dla których przyczynę określono jako „wystąpienie nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” wykazała, że najczęstszym powodem zaistnienia zdarzenia była praca pojazdu roboczego w skrajni taboru toru czynnego – 17 przypadków w ostatnich 4 latach (21,8% ogólnej liczby zdarzeń w tej grupie). Drugim znaczącym powodem było znajdowanie się materiałów, narzędzi lub sprzętu w skrajni toru czynnego – 15 przypadków (udział 19,2% w ogólnej liczbie zdarzeń w tej grupie).

Rys. 20. Uszczegółowienie przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” na podstawie danych za lata 2019-2022

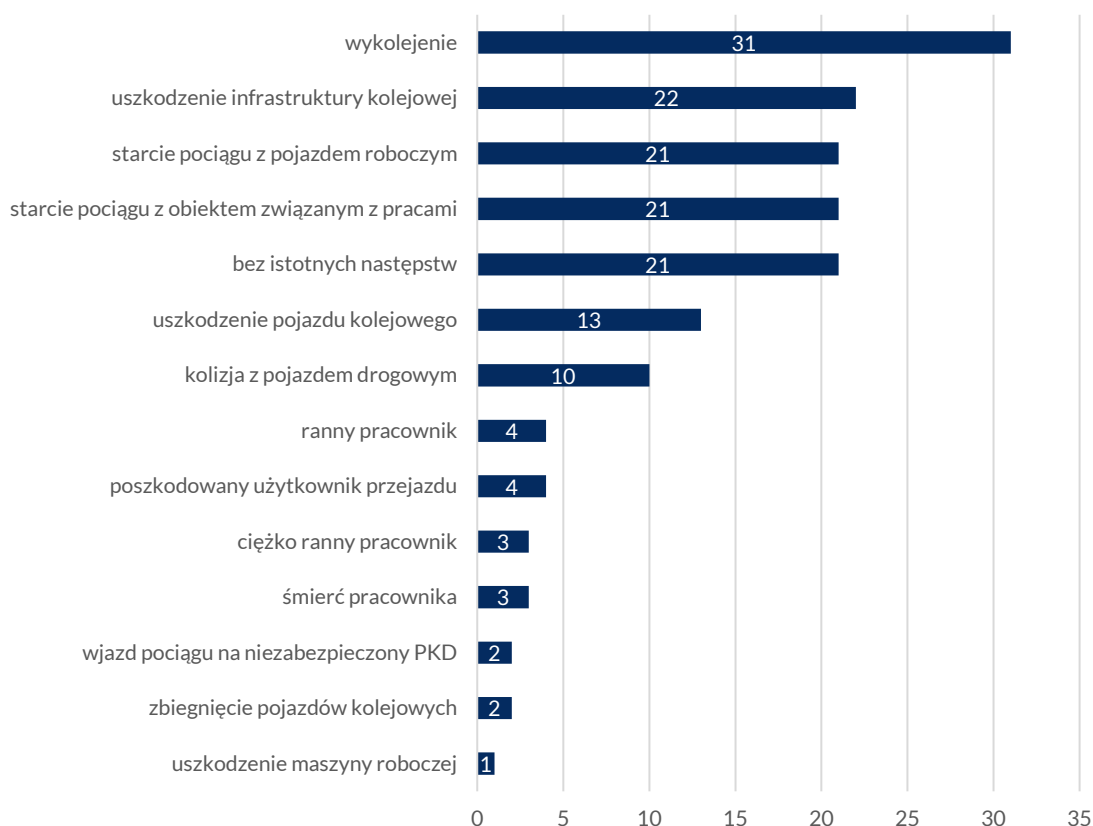




Rok 2022 r. był kolejnym po 2021 r., w którym nie odnotowano wypadku śmiertelnego podczas wykonywania prac torowych. Odnotowano natomiast wypadki z osobami poszkodowanymi. W zdarzeniu, podczas którego doszło do przewrócenia się koparki dwudrogowej, ciężko ranny został jej operator.

Najczęstszym skutkiem wypadków zaistniałych przy pracach torowych jest wykolejenie pojazdu kolejowego. W ciągu ostatnich 4 lat odnotowano 31 takich zdarzeń (19,6 % ogółu zdarzeń zaistniałych w analizowanym okresie). Kolejne grupy skutków o podobnej liczebności na poziomie ok. 13% (w skali ostatnich 4 lat) stanowią: uszkodzenie infrastruktury kolejowej, starcie pociągu z obiektem związanym z pracami oraz starcie pociągu z pojazdem roboczym.

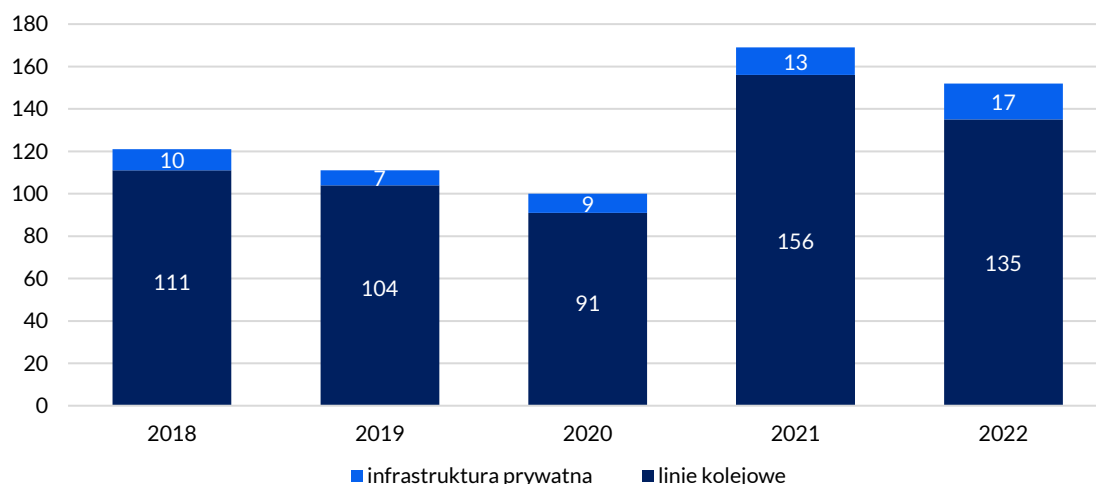
Rys. 21. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi na podstawie danych za lata 2019-2022 z uwagi na skutki



4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”

W 2022 r. w sumie na liniach kolejowych miało miejsce 135 wypadków i incydentów kat. B04 i C44, o 21 (13,46%) mniej niż w roku 2021. Aby lepiej poznać charakter i okoliczności zdarzeń typu SPAD, dla zwiększenia badanej próbki wzięto pod uwagę zdarzenia zaistniałe na liniach zarządzanych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury z lat 2018 - 2022, a także uwzględniono dodatkowo zdarzenia zaistniałe również poza siecią kolejową objętą dyrektywami UE (np. na infrastrukturze prywatnej czy tzw. sieciach wydzielonych). W sumie na infrastrukturze ogólnodostępnej, prywatnej oraz w sieciach wydzielonych odnotowano 152 wypadków i incydentów kat. B04 i C44, o 17 mniej względem 2021 r. Wśród analizowanych zdarzeń 17 miało miejsce na infrastrukturze prywatnej (10 wypadków i 7 incydentów), o 4 więcej niż w 2021 r.

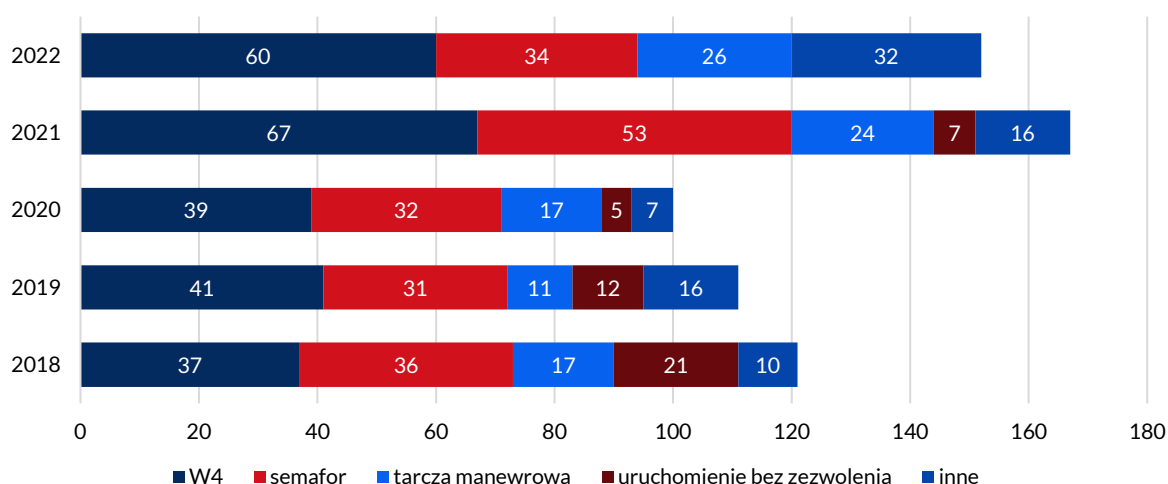
Rys. 22. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2018 - 2022



Od 2021 r. obserwowane jest odwrócenie trendu pod względem liczby zdarzeń SPAD. W ostatnich latach średnio odnotowywano rocznie od 100 do 121 zdarzeń tego rodzaju, przy czym liczba incydentów była względnie stała, a najbardziej wahała się liczba wypadków. W przeliczeniu na jednostkę pracy eksploatacyjnej miernik zdarzeń SPAD utrzymywał się jednak w granicach 0,42-0,47 zdarzenia SPAD na 1 mln pockm. W 2022 r. miernik ten wynosił 0,56, i choć był niższy o 0,0939 od wartości w 2021 r., nadal znacznie przekraczał wartości z lat 2018-2020.

Do zdarzeń SPAD kwalifikowane są zdarzenia zaistniałe z różnych przyczyn związanych m.in. z charakterem sygnału, przed którym nie zatrzymał się pociąg. W 2022 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej dochodziło do niezatrzymania pojazdu przed wskaźnikiem W4. Odnotowano w tej grupie 60 zdarzeń i była to liczba o 7 niższa niż w roku 2021 r. (spadek o 10,45%). Drugą grupę pod względem liczebności stanowiły przejechania obok semafora wskazującego sygnał Stój. Również w tej grupie liczba zdarzeń w stosunku do 2021 r. zmalała z 53 do 34 przypadków w 2022 r. (spadek o 35,85%).

Rys. 23. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2018 - 2022





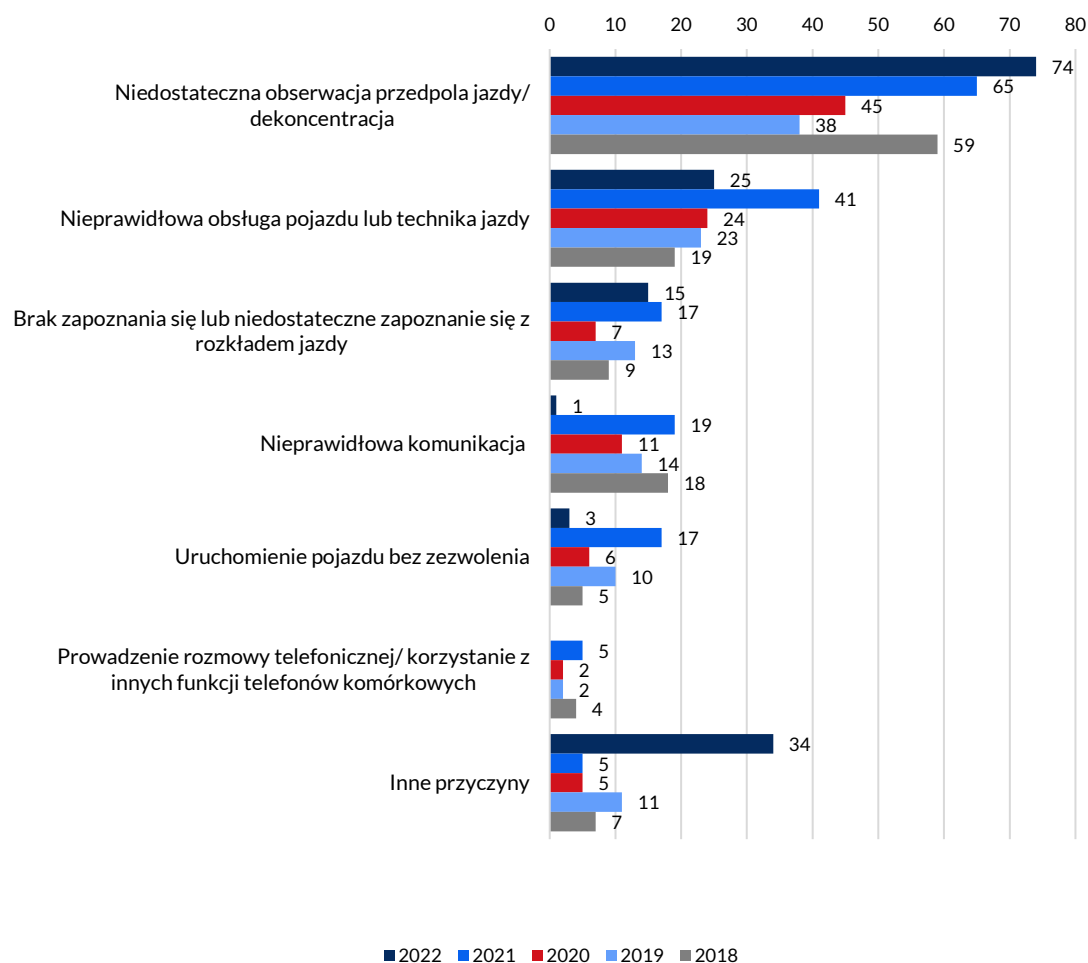
W zakresie zdarzeń polegających na pominięciu tarczy manewrowej zabraniającej dalszej jazdy w roku 2022 odnotowano największą w pięcioletnim okresie liczbę zdarzeń tego typu (32 zdarzenia - wzrost o 8,3% względem roku 2021, kiedy to odnotowano w tej grupie 16 zdarzeń).

Żadne zdarzenie w 2022 r. nie zostało zakwalifikowane do kategorii uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Wprawdzie okoliczność taka była przyczyną kilku zdarzeń, jednak każdorazowo w wyniku samowolnego uruchomienia dochodziło do pominięcia tarczy manewrowej, semafora, bądź innego miejsca zatrzymania, podczas gdy w zdarzeniach z lat poprzednich, w wyniku samowolnego uruchomienia, dochodziło najczęściej do wykolejenia bądź rozprucia rozjazdu.

Potencjalnie najbardziej zagrażające bezpieczeństwu zdarzenia SPAD polegające na pominięciu semafora bądź tarczy manewrowej stanowiły w 2022 r. 39,47% wszystkich zdarzeń SPAD. Jest to o 6,64 punktu procentowego mniejszy odsetek niż w 2021 r. (46,11%), jednak należy pamiętać, że w 2021 r. znacznie wzrosła liczba tych najgroźniejszych zdarzeń. W 2022 r. zdarzeń SPAD polegających na pominięciu semafora bądź tarczy manewrowej było łącznie 60. W latach 2018 – 2020 ich liczba nie wynosiła od 42 do 53 przypadków.

Najczęściej występującą przyczyną zdarzeń SPAD jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy. Z tego powodu w 2022 r. odnotowano 74 (40,88%) zdarzenia SPAD. W latach 2018 - 2022 przyczynę tę wskazano w 43,03% wszystkich zdarzeń SPAD. Komisje kolejowe przeważnie nie wskazują, co spowodowało niedostateczną obserwację przedpola jazdy. Niekiedy jednak udaje się wskazać czynnik, który doprowadził do dekoncentracji maszynisty. Najczęściej jest to zmęczenie, złe samopoczucie psychofizyczne, bądź brak koncentracji.

Rys. 24. Analiza szczegółowa przyczyn wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2018 - 2022

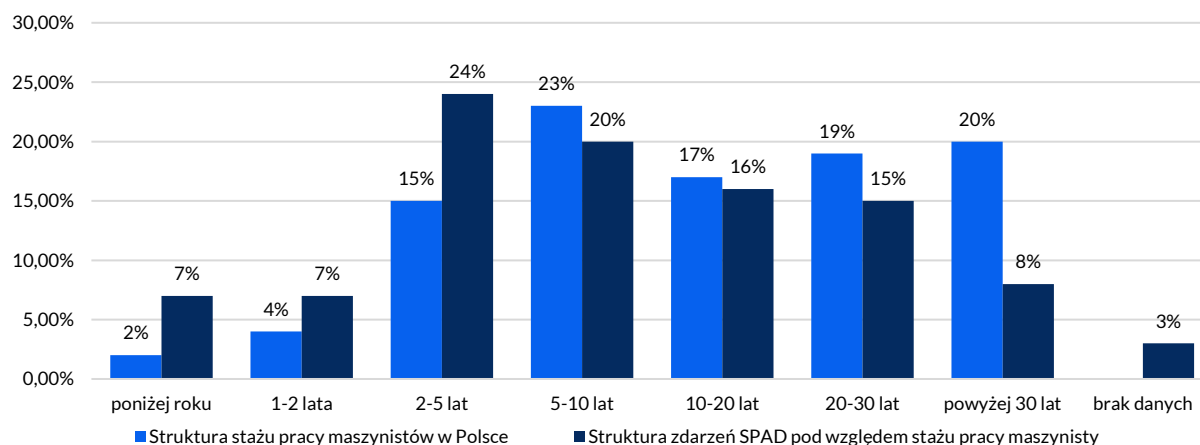


Drugą najczęściej wskazywaną przez komisje kolejowe przyczyną zdarzeń SPAD jest nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy. W 2022 r. doszło do 25 zdarzeń z tego powodu, co stanowiło 16,45% zdarzeń SPAD z tego roku. Łącznie w okresie 2018 - 2022 przyczynę tę wskazano jako powód wystąpienia 20,21% zdarzeń SPAD. Najczęściej jest ona związana ze zbyt późnym wdrożeniem hamowania przez maszynistę przed miejscem zatrzymania. Pewną rolę w zaistnieniu tego rodzaju zdarzenia mogą odgrywać również niekorzystne warunki atmosferyczne (jak np. deszcz, liście na torach czy oblodzenie), które przyczyniają się do wydłużenia drogi hamowania pociągu. Przypuszczenia te potwierdza analiza z uwzględnieniem miesiąca wystąpienia wskazująca, że najwięcej tego typu zdarzeń ma miejsce w miesiącach (luty oraz październik), w których najczęściej występują takie trudne warunki.

Na trzecim miejscu statystyki przyczyn zdarzeń SPAD w 2022 r. wystąpiło „niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy”. W 2022 r. w przypadku 15 zdarzeń wskazano tę przyczynę, podczas gdy w 2021 r. wskazano ją 17 razy (zmniejszenie w 2022 roku liczby o 11,76% względem 2021 r.). Przyczyna ta występuje średnio w 9,22% przypadków rocznie (od 7,44% w roku 2018 do 11,71% w roku 2019). Najczęściej jest związana ze zdarzeniami polegającymi na niezatrzymaniu się przed wskaźnikiem W4. Maszynista przekonany, że nie ma zatrzymania na danej stacji lub przystanku, przejeżdża obok bez zatrzymania lub orientuje się zbyt późno i zatrzymuje pojazd poza peronem.

Czynnikiem, który niewątpliwie ma wpływ na występowanie zdarzeń SPAD jest niewielki staż pracy na stanowisku maszynisty. Związek między stażem pracy maszynisty na tym stanowisku i uczestnictwem w zdarzeniach SPAD jest obserwowany od początku prowadzenia analiz w tym zakresie, czyli od 2018 r. W największej liczbie zdarzeń SPAD biorą udział maszyniści ze stażem pracy do 5 lat. W sumie uczestniczyli oni w 257 zdarzeniach tego rodzaju na przestrzeni ostatnich pięciu lat, co stanowi udział na poziomie 39,36%. Największy odsetek stanowią maszyniści z doświadczeniem od 2 do 5 lat (łącznie 129 osób w analizowanym pięcioletnim okresie, czyli 19,75%).

Rys. 25. Struktura zdarzeń SPAD w 2022 r. pod względem stażu pracy maszynisty na tle ogólnej struktury stażu pracy maszynistów w Polsce



Przeciwdziałanie występowaniu zdarzeń SPAD jest wyzwaniem z uwagi na złożoność ich przyczyn. Zazwyczaj do wystąpienia tego typu zdarzeń przyczynia się „czynnik ludzki”, czyli błąd pracownika systemu kolejowego. Istotne jest zatem, aby nawet pozornie wyglądające na niegroźne sytuacje (przykładowo związane z pominięciem wskaźnika W4) traktować z należytą powagą, gdyż mogą to być pierwsze symptomy świadczące o występowaniu głębszego problemu związanego np. z wyszkoleniem maszynisty czy jego zdolnością do koncentracji.

Dla zapewnienia monitorowania zdarzeń SPAD oraz trybu postępowania po wystąpieniu tego typu sytuacji, od początku 2022 r. przewoźnicy, których odnotowali ten typ zdarzeń przekazują do Prezesa



UTK kwartalne sprawozdania uwzględniające szereg czynników i okoliczności związanych z każdym zaistniałym zdarzeniem. Jest to jedno z działań, które ma na celu, w wyniku analizy zgromadzonego materiału, identyfikację czynników mających wpływ na występowanie zdarzeń kolejowych oraz poznanie mechanizmów oddziałujących na zachowania maszynistów.

W 2022 r. odbyły się spotkania dotyczące kwestii zdarzeń SPAD. Pierwsze z tych spotkań zorganizowane zostało po zaobserwowaniu wzrostu liczby zdarzeń u jednego z przewoźników, drugie przeprowadzone zostało z udziałem psychologa i dotyczyło psychologicznych mechanizmów sprzyjających występowaniu zdarzeń SPAD. Należy podkreślić, że informacje przekazywane przez poszczególne podmioty i dyskusja w trakcie spotkań pozwala na wspólne określanie dobrych praktyk oraz propagowanie już wdrożonych rozwiązań pozwalających ograniczać liczbę zdarzeń SPAD.

Istotne dla przeciwdziałania występowaniu zdarzeń SPAD jest kontynuowanie działań podejmowanych dla:

- zapewnienia właściwego wyszkolenia i sprawdzania kompetencji maszynistów;
- promowania metod zwiększających koncentrację maszynisty (np.: metody „wskazuj i mów”);
- zwiększenia wykorzystywania monitoringu w celu weryfikacji przestrzegania przez maszynistów zakazów obowiązujących w kabinie;
- kreowania w organizacjach warunków sprzyjających budowie kultury bezpieczeństwa i uwzględniania czynnika ludzkiego w realizowanych działaniach;
- podnoszenia kompetencji członków komisji kolejowej pozwalających na jak najbardziej dokładne analizowanie okoliczności zdarzeń;
- wdrożenia w Polsce Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami (ETCS) poziomu 1 i 2 na głównych liniach kolejowych oraz ETCS w uproszczonej wersji „Limited Supervision” na pozostałej części sieci kolejowej (więcej w rozdziale 3.2.3).

Ważnym działaniem systemowym, które może w przyszłości ograniczyć liczbę zdarzeń SPAD jest zmiana systemu egzaminowania kandydatów na maszynistów. Prezes UTK wyszedł z inicjatywą, zapewnienia wysokiego poziomu wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu maszynisty. Od 2023 r. egzaminy na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty są państwowe, prowadzone przez Prezesa UTK w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. W procesie egzaminowania wykorzystane będą m.in. symulatory pojazdów trakcyjnych, co pozwoli sprawdzić zachowania kandydata na maszynistę w sytuacjach nietypowych (więcej w rozdziale 3.2.2).

4.4.5. Awarie i usterki taboru

W 2022 r. łącznie na liniach kolejowych oraz bocznicach kolejowych doszło do 532 zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego, co oznacza spadek liczby zdarzeń o 7,5% względem roku poprzedniego, kiedy odnotowano ich 575. Ponownie, jak w latach wcześniejszych, nie odnotowano żadnego zdarzenia polegające na rozerwaniu pociągu lub składu manewrowego, powodującego zbiegnięcia wagonów.

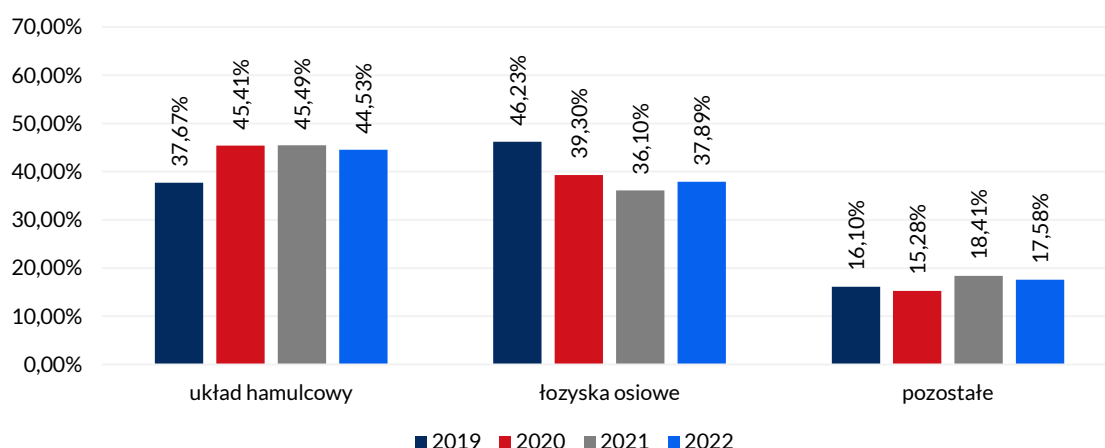
Najwięcej zdarzeń klasyfikowanych jest do kategorii C68, związanej z rozerwaniem składu pociągu, bez zbiegnięcia wagonów. W 2022 r. wystąpiło 246 zdarzeń tej kategorii, przy 281 roku wcześniej, co oznacza spadek o 12,5%. Najczęściej wskazywaną przyczyną incydentów kategorii C68 w 2022 r. było wcześniejsze, niewykryte uszkodzenie urządzeń pociągowo-zderznych (74 przypadki, o 43 mniej niż w roku wcześniejszym). Kolejnych 65 incydentów było skutkiem uszkodzeń zmęzeniowych (o 4 więcej niż w 2021 r.). Wskazane przyczyny w ostatnich czterech latach (2019-2022) wystąpiły w 63,5% ogólnej liczby zaistniałych incydentów kategorii C68.

Wyraźnie spadła również liczba incydentów kategorii C54 (usterki wagonów stwierdzone przez DSAT i potwierdzone w warunkach warsztatowych lub stwierdzone przez personel) – ze 226 zdarzeń w 2021 r. do 199 w 2022 r. (spadek o 11,9%).

W 2022 r. te dwie kategorie incydentów (C54 i C68) łącznie odpowiadały za 83,6% zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego zaistniałych na liniach kolejowych oraz bocznicach kolejowych.

Analiza zdarzeń wynikających z awarii i uszkodzeń pojazdów (kategorie B10, B11, C53 i C54) wskazuje, że nadal niezależnie od rodzaju pojazdu, do zdarzeń dochodzi najczęściej z przyczyn leżących po stronie układu hamulcowego (w 2022 r. udział 44,35%). W drugiej kolejności do zdarzeń dochodzi w wyniku uszkodzeń łóżysk zestawów kołowych – niezależnie od tego, czy dotyczy to pojazdów trakcyjnych i specjalnych (kategorie B10 i C53), czy wagonów (kategorie B11 i C54) – w 2022 r. udział 37,89%. Łącznie przyczyny związane z układem hamulcowym oraz łóżyskami zestawów kołowych odpowiadały za 82,4% zdarzeń w 2022 r., co jest zbieżne z obserwacjami z lat poprzednich.

Rys. 26. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łóżysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2019 – 2022



Podstawowym środkiem zapobiegania zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru jest właściwe utrzymanie pojazdów kolejowych. Właściwy stan taboru kolejowego pozwala na zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzeń. Do zarządzania procesem utrzymania zobowiązane są tzw. ECM-y, czyli podmioty odpowiedzialne za utrzymanie. Warto wspomnieć, że zakończenie w 2022 r. okresu przejściowego wynikającego z rozporządzenia 2019/779 sprawiło, że zdecydowana większość pojazdów w systemie kolejowym została włączona do nadzoru w ramach systemów zarządzania utrzymaniem. Powinno to zatem pozwolić na coraz szersze stosowanie podejścia systemowego w zakresie nadzoru nad stanem technicznym pojazdów kolejowych oraz jakością wykonywanych czynności utrzymaniowych i naprawczych.

Zapobieganie zdarzeniom wymaga również ciągłego monitorowania ich występowania oraz określania przyczyn zaistnienia. Regularne i rzetelne gromadzenie, monitorowanie i analizowanie informacji dotyczących nieprawidłowości, usterek i napraw wynikających z codziennej eksploatacji i utrzymania powinno pozwolić poznać źródła zagrożeń związanych z eksploatacją taboru. Wiedza o tych zagrożeniach zapewnia dobór odpowiednich środków kontroli ryzyka i tym samym ogranicza ryzyko występowania zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego.

Kolejnym elementem odgrywającym istotną rolę w zapobieganiu zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru są urządzenia detekcji stanów awaryjnych montowane na infrastrukturze kolejowej. Wskazane jest systematyczne doposażanie linii kolejowych w urządzenia DSAT, tym bardziej, że w wyniku postępującej automatyzacji i informatyzacji sieci kolejowej obserwowane jest



zmniejszanie liczby pracowników odpowiedzialnych za zabezpieczanie ruchu kolejowego. Likwidacja posterunków ruchu powoduje ograniczenie liczby pracowników dokonujących obserwacji poruszającego się taboru kolejowego, co z kolei zmniejszy możliwość wykrywania niewłaściwego stanu technicznego (np. płaskie miejsca, zablokowanie układu hamulcowego, uszkodzenia elementów usprężynowania) w miejscach, gdzie brak jest obecnie urządzeń DSAT.

W 2022 r. urządzenia DSAT odpowiadały za wykrycie 51,5% (37,8% w 2021 r.) incydentów kategorii C53 oraz 85,4% (83% w 2021 r.) incydentów kategorii C54. Większa wykrywalność w przypadku wagonów wynika z ich prostszej budowy w stosunku do pojazdów z napędem, w których istnieje duża liczba elementów, których uszkodzeń nie wykryją urządzenia DSAT (np. odbierak prądu).

Ramy prawne



5. Ramy prawne

5.1. Zmiany w przepisach prawa

Zestawienie najważniejszych zmian prawnych w 2022 r., zarówno w prawie krajowym, jak i unijnym, zebrano w poniższych tabelach. Pierwsza z nich dotyczy zmian wynikających z przepisów prawa UE lub z nimi powiązanych, natomiast druga opisuje zmiany związane wyłącznie z prawodawstwem krajowym.

Tab. 8. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE

Ip.	Nazwa aktu	Szczegóły zmiany	Wejście w życie
Pozostałe zmiany w przepisach UE			
1.	Decyzja nr 2/2021 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 17 grudnia 2021 r. zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób oraz decyzję nr 2/2019 w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską [2022/308]	Przedmiotem decyzji jest przedłużenie obowiązywania przepisów art. 2, 3, 4 i 5 decyzji nr 2/2019 do dnia 31 grudnia 2022 r. w celu utrzymania płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską. Decyzją nr 1/2021 z dnia 30 czerwca 2021 r. termin poddania przeglądowi niektórych szwajcarskich przepisów krajowych wymienionych w załączniku 1 do Umowy, które mogłyby być niezgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, w celu ich zniesienia, zmiany lub utrzymania, został przedłużony do dnia 31 grudnia 2021 r. Biorąc pod uwagę ówczesne zaawansowanie tych prac termin ten ustalono na dzień 31 grudnia 2022 r.	25 lutego 2022 r.
2.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/312 z dnia 24 lutego 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/1429 w odniesieniu do czasu trwania okresu odniesienia do celów stosowania środków tymczasowych dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej	Celem rozporządzenia było ponowne umożliwienie państwom członkowskim zezwolenia zarządom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Negatywny wpływ pandemii COVID-19 na ruch kolejowy utrzymywał się i istniała możliwość, że przedsiębiorstwa kolejowe będą nadal odczuwały jej skutki. Aby odpowiedzieć na pilne potrzeby przedmiotowego sektora, przedłużono, do dnia 30 czerwca 2022 r., okres odniesienia określony w rozporządzeniu (UE) 2020/1429. - Zgodnie z art. 1 rozporządzenia, niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe zasady dotyczące pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej określone w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE. Miało ono zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, objętego zakresem tej dyrektywy, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 30 czerwca 2022 r. («okres odniesienia»); - W przypadku, gdy na podstawie danych, o których mowa w art. 5 ust. 1 (<i>dot. przedłużenia okresu odniesienia</i>), Komisja stwierdzi, że ograniczenie wielkości ruchu kolejowego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w poprzednich latach utrzymuje się i prawdopodobnie się utrzyma, a także stwierdzi na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że sytuacja ta jest spowodowana skutkami pandemii COVID-19, Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 6 w celu odpowiedniej zmiany okresu odniesienia określonego w art. 1. Każda taka zmiana może przedłużyć okres odniesienia maksymalnie o sześć miesięcy, a <u>okres odniesienia nie może zostać przedłużony poza dzień 31 grudnia 2023 r.</u>	Data wejścia w życie 28 lutego 2022 r. Data stosowania od 1 stycznia 2022 r.

Ip.	Nazwa aktu	Szczegóły zmiany	Wejście w życie
3.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/312 z dnia 24 lutego 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/1429 w odniesieniu do czasu trwania okresu odniesienia do celów stosowania środków tymczasowych dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Tekst mający znaczenie dla EOG)	Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom gospodarczym pandemii COVID-19 oraz aby udzielić wsparcia przedsiębiorstwom kolejowym, rozporządzeniem (UE) 2020/1429 umożliwia się państwom członkowskim zezwolenie zarządcom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Możliwość tę przyznano na ograniczony okres odniesienia, który został przedłużony.	28 lutego 2022 r.
4.	Decyzja Rady (UE) 2022/675 z dnia 11 kwietnia 2022 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 57. sesji Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Międzynarodowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami w odniesieniu do niektórych zmian w załączniku C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami	Stanowisko, zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 57. sesji Komisji Ekspertów ds. Przewozu Towarów Niebezpiecznych w ramach Międzynarodowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami w ramach Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r., zgodne z załącznikiem do decyzji.	11 kwietnia 2022 r.
5.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/868 z dnia 30 maja 2022 r. w sprawie europejskiego zarządzania danymi i zmieniające rozporządzenie (UE) 2018/1724 (akt w sprawie zarządzania danymi)	Rozporządzenie określa: 1) warunki ponownego wykorzystywania w Unii niektórych kategorii danych będących w posiadaniu podmiotów sektora publicznego; 2) ramy dotyczące zgłaszania i nadzoru w odniesieniu do świadczenia usług pośrednictwa danych; 3) ramy dotyczące dobrowolnej rejestracji podmiotów, które gromadzą i przetwarzają dane udostępniane z pobudek altruistycznych; 4) ramy dotyczące ustanowienia Europejskiej Rady ds. Innowacji w zakresie Danych.	23 czerwca 2022 r. Rozporządzenie stosuje się od dnia 24 września 2023 r.
6.	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/1036 z dnia 29 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 w odniesieniu przedłużenia okresu odniesienia (Tekst mający znaczenie dla EOG)	Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom gospodarczym pandemii COVID-19 oraz aby udzielić wsparcia przedsiębiorstwom kolejowym, rozporządzeniem (UE) 2020/1429 umożliwia się państwom członkowskim zezwolenie zarządcom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Możliwość tę przyznano na ograniczony okres odniesienia, który został przedłużony.	1 lipca 2022 r.
7.	Sprostowanie do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się	Zmiany redakcyjne dotyczą: 1) zmiany użytych wyrazów: a. z „podnośnik” na „dźwig”; b. z „słabe właściwości odbłaskowe” na „niski połysek” c. z „kontrastującą taśmą” na „kontrastującym pasem”; d. z „automaty do kontroli biletów” na „urządzenia do kontroli biletów”; 2) w pkt 4.2.1.11 ppkt 1 w załączniku oraz w pkt 4.2.2.7.4 ppkt 5 w załączniku usunięcia wyrazów „we wszystkich strefach”; zmiany treści pkt 4.2.1.15 ppkt 3 tiret trzecie w załączniku.	4 sierpnia 2022 r.
8.	Decyzja Komisji Mieszanej UE-CTC nr 1/2022 z dnia 25 sierpnia 2022 r. w sprawie zmiany wymogów dotyczących danych w odniesieniu do zgłoszeń	Załącznik B do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 został zmieniony rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/234. W załączniku tym określono wspólne wymogi dotyczące danych w odniesieniu do zgłoszenia tranzytowego w celu lepszej	25 sierpnia 2022 r.

Ip.	Nazwa aktu	Szczegóły zmiany	Wejście w życie
	transzytowych oraz zasad dotyczących pomocy administracyjnej, zawartych w załącznikach I i IIIa oraz w dodatku IV do Konwencji o wspólnej procedurze tranzytowej	harmonizacji wspólnych elementów danych na potrzeby przechowywania informacji i ich wymiany między organami celnymi, a także między organami celnymi a przedsiębiorcami. Dodatek B6a do załącznika IIIa do Konwencji odzwierciedla załącznik B do rozporządzenia delegowanego (UE) 2015/2446 i w związku z tym powinien zostać odpowiednio zmieniony. Załącznik B do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 został zmieniony rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/235. W załączniku tym określono formaty i kody wspólnych danych w odniesieniu do zgłoszenia tranzytowego w celu lepszej harmonizacji formatów i kodów wspólnych danych na potrzeby przechowywania informacji i ich wymiany między organami celnymi, a także między organami celnymi a przedsiębiorcami. Formaty i kody wspólnych danych należy zharmonizować, aby zapewnić interoperacyjność elektronicznych systemów celnych wykorzystywanych do różnych rodzajów zgłoszeń i powiadomień po zharmonizowaniu wspólnych wymogów dotyczących danych. Dodatek A1a do załącznika IIIa do Konwencji odzwierciedla załącznik B do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/2447 i w związku z tym powinien zostać odpowiednio zmieniony. W załączniku I do Konwencji należy poprawić odesłania do załącznika III, zastępując je odesłaniami do załącznika IIIa w przypadku postanowień mających zastosowanie od momentu wdrożenia modernizacji nowego skomputeryzowanego systemu tranzytowego, o której mowa w załączniku do decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/578. Zasady dotyczące wzajemnej pomocy w windykacji roszczenia określone w dodatku IV do Konwencji obowiązują od stosunkowo długiego czasu i nie były zmieniane. Zasady te są istotne, ponieważ chronią interesy finansowe państw wspólnego tranzytu, Unii i państw członkowskich. Zasady te powinny zostać zmienione w celu dostosowania ich do odpowiednich zasad unijnych.	
9.	Sprostowanie do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 138 z dnia 26 maja 2016 r.)	Strona 123, art. 14 ust. 2 lit. b): zamiast: „b) wdraża niezbędne środki wyceny i oceny ryzyka, ustanowione w CSM, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;”, powinno być: „b) wdraża niezbędne metody wyceny i oceny ryzyka, ustanowione w CSM, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. a), w odpowiednich przypadkach we współpracy z innymi podmiotami;”.	1 września 2022 r.
10.	Decyzja Rady (UE) 2022/1663 z dnia 26 września 2022 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej w odniesieniu do zmian załączników do Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR) oraz przepisów załączonych do Umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych (ADN)	Decyzja określa stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii w odniesieniu do zmian przyjętych przez grupę roboczą ds. transportu towarów niebezpiecznych (WP.15) do załączników do umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych, zwanej dalej „ADR”, i w odniesieniu do zmian do przepisów załączonych do umowy europejskiej dotyczącej międzynarodowego przewozu śródlądowymi drogami wodnymi towarów niebezpiecznych, zwanej dalej „ADN”. Stanowisko zostaje wyrażone przez państwa członkowskie do ADR i ADN w odniesieniu do zmian do załączników do ADR i zmian do przepisów załączonych do ADN. Stanowisko będzie wiążące na podstawie prawa międzynarodowego i może mieć decydujący wpływ na	26 września 2022 r.

Ip.	Nazwa aktu	Szczegóły zmiany	Wejście w życie
		treść dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).	
11.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/2303 z dnia 24 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/1780 ustanawiające standardowe formularze do publikacji ogłoszeń w dziedzinie zamówień publicznych	Zmiana tabeli 2 w załączniku do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/1780, zatytułowanej „Pola w standardowych formularzach i ogłoszeniach”.	15 grudnia 2022 r.
12.	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/2387 z dnia 30 sierpnia 2022 r. zmieniające rozporządzenie delegowane (UE) 2017/655 w zakresie dostosowania przepisów dotyczących monitorowania emisji zanieczyszczeń gazowych z silników spalinowych wewnętrznego spalania w trakcie eksploatacji zamontowanych w maszynach mobilnych nieporuszających się po drogach w celu uwzględnienia silników o mocy mniejszej niż 56 kW i większej niż 560 kW	Zmiana załącznika do rozporządzenia delegowanego (UE) 2017/655, w którym to załączniku określone są procedury dotyczące monitorowania emisji zanieczyszczeń.	28 grudnia 2022 r.
13.	rozporządzenie Rady w sprawie stosowania art. 93, 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii pomocy państwa w sektorze transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu multimodalnego	Na mocy rozporządzenia Rady (UE) 2015/1588 Komisja jest uprawniona do uznania w drodze rozporządzeń, że niektóre określone kategorie pomocy na rzecz przedsiębiorstw działających w różnych sektorach, takiej jak pomoc na ochronę środowiska, są zgodne z rynkiem wewnętrznym i nie są objęte wymogiem zgłoszenia przewidzianego w art. 108 ust. 3 Traktatu (zwanego dalej „wymogiem zgłoszenia”). Jednak rozporządzenie (UE) 2015/1588 nie obejmuje, między innymi, pomocy na rzecz wspierania transportu kolejowego i żeglugi śródlądowej, lub transportu multimodalnego zdefiniowanego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013.	19 stycznia 2023 r.

Tab. 9. Inne zmiany w przepisach prawa krajowego

Ip.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
Zmiany w ustawach			
1.	Ustawa z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy (Dz. U. poz. 684)	Ustawa określa szczególne regulacje dotyczące przewozów drogowych i kolejowych wykonywanych oraz dokumentów stosowanych w transporcie i ruchu drogowym w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.	Ustawa weszła w życie z dniem 26 marca 2022 r. z mocą obowiązywania od 24 lutego 2023 r.
2.	Ustawa z dnia 24 lutego 2022 r. o zmianie ustawy o dozorze technicznym oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 727)	W ustawie dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) wyłączono stosowanie przepisów tej ustawy w zakresie dotyczącym „transportu wykonywanego z wykorzystaniem urządzeń do przewozu osób lub rzeczy poruszających się po jednej szynie lub na poduszkach powietrznych lub magnetycznych oraz związanych z tym przewozem urządzeń technicznych, innych niż używane w transporcie kolejowym i transporcie linowo-terenowym”, który przekazano do	Ustawa weszła w życie z dniem 19 kwietnia 2022 r.

lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
		właściwości działalności Transportowego Dozoru Technicznego.	
3.	Ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych (Dz. U. poz. 1002)	W ustawie z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz. U. poz. 848) zmiany dotyczą wydłużenia okresu zachowania ważności dotychczasowych przepisów wykonawczych, wydanych na podstawie ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne dotyczących: 1) minimalnych wymagań dla systemów teleinformatycznych, 2) minimalnych wymagań dla rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej, uwzględniających konieczność zachowania spójności prowadzenia rejestrów publicznych i wymiany informacji w postaci elektronicznej z podmiotami publicznymi, 3) Krajowych Ram Interoperacyjności, obejmujących zagadnienia interoperacyjności semantycznej, organizacyjnej oraz technologicznej, z uwzględnieniem zasady równego traktowania różnych rozwiązań informatycznych, Polskich Norm oraz innych dokumentów normalizacyjnych zatwierdzonych przez krajową jednostkę normalizacyjną, na okres nie dłuższy niż 60 miesięcy (poprzednie brzmienie przepisu wskazywało 36 miesięcy) od dnia wejścia w życie ustawy. W ustawie z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 569) zmieniono terminy realizacji obowiązku posiadania adresu do doręczeń elektronicznych wpisanego do bazy adresów elektronicznych, powiązanego z publiczną usługą rejestrowanego doręczenia elektronicznego albo kwalifikowaną usługą rejestrowanego doręczenia elektronicznego.	Ustawa weszła w życie 27 maja 2022 r. z wyjątkiem: – art. 1 pkt 1 i 2, które weszły w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 12 ust. 1; – art. 1 pkt 3, art. 7 i art. 11, które weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; – art. 3, który wszedł w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 13 ust. 1.
4.	Ustawa z dnia 9 czerwca 2022 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. poz. 1534)	Wprowadzono rozwiązania umożliwiające PKP przekazanie PLK linii kolejowych, znajdujących się na gruntach o uregulowanym stanie prawnym, ale wymagających przeprowadzenia podziałów nieruchomości. Uregulowano kwestie rozliczeń podatkowych, które będą dotyczyć PKP w związku z wnoszeniem aportów i rozliczeniem wynagrodzenia za korzystanie przez PLK ze składników linii kolejowych będących przedmiotem umowy zawartej na podstawie przepisów art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r. Uregulowano również kwestię podwyższenia kapitału zakładowego PLK oraz przekazywania przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, na rzecz PLK skarbowych papierów wartościowych.	Ustawa weszła w życie z dniem 5 sierpnia 2022 r.
5.	Ustawa z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustawy (Dz. U. poz. 1768)	W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693) wprowadzono zmiany dotyczące zadań zarządu kolei oraz przypadków szczególnych dotyczących budowy lub przebudowy skrzyżowań dróg z innymi drogami komunikacji lądowej. W ustawie z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2022 r. poz. 505, 655 i 1561) dodano definicję terminalu intermodalnego, dojazdu do terminala intermodalnego, specjalnej strefy ekonomicznej oraz dojazdu do strefy, rozszerzono zakres finansowania zadań o budowę, przebudowę i remont dróg dla pieszych i rowerów, dróg wojewódzkich oraz dróg do terminali	Ustawa weszła w życie z dniem 24 sierpnia 2022 r. z wyjątkiem: – art. 2, art. 3 pkt 1, 2, 4, 6-9, 11-25, art. 4-7 i art. 26-30, które weszły w życie z dniem 21 września 2022 r.; – art. 1 pkt 2, 5, 7-14, art. 11, art. 12 oraz art. 14, które weszły w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
		intermodalnych i stref ekonomicznych, wydłużono obowiązywanie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg do dnia 1 stycznia 2031 r.	
6.	Ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 1846)	W ustawie z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88, 1557, 1768 i 1783) usunięto wątpliwości co do charakteru bocznic kolejowej jako obiektu liniowego i objęto również te drogi kolejowe właściwością wojewody jako organu administracji architektoniczno-budowlanej pierwszej instancji. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146 oraz z 2022 r. poz. 655 i 1534) wprowadzono zmiany dotyczące możliwości dokonywania transakcji mieniem kolejowym między spółkami Skarbu Państwa realizującymi inwestycje w tym sektorze, rozszerzono zakres czynności prawnych dokonywanych przez PKP S.A. albo PKP PLK S.A. bez zgody ministra właściwego do spraw transportu, umożliwiono, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, dokonywanie transferu mienia zajętego przez linie kolejowe znaczenia państwowego będącego przedmiotem praw Skarbu Państwa, PKP S.A. lub PKP PLK S.A. na rzecz Spółki Celowej lub spółki, o której mowa w art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354, z późn. zm.), zwanej dalej „uCPK”. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727) nadano Spółce Celowej oraz spółce, o której mowa w art. 15 ust. 1 uCPK, uprawnienia do realizacji inwestycji w zakresie budowy nowych linii kolejowych na zasadach analogicznych do tych, jakie przysługują spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz jednostkom samorządu terytorialnego, a ponadto nadano inwestorom prawo do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane stanowiącymi teren objęty inwestycją z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 146) przewidziano, że środki Funduszu mogą być przeznaczone na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych przez Spółkę Celową lub spółkę, o której mowa w art. 15 ust. 1 uCPK. W ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354 oraz z 2022 r. poz. 807, 1079 i 1390) wprowadzono zmiany związane z przygotowaniem i prowadzeniem inwestycji infrastrukturalnych dotyczących budowy linii kolejowych jako element składowy Centralnego Portu Komunikacyjnego.	Ustawa weszła w życie z dniem 2 października 2022 r., z wyjątkiem art. 18 pkt 1-3 i 6, art. 20 i art. 35 które weszły w życie z dniem 2 września 2022 r.
7.	Ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy o podatku akcyzowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2707)	W ustawie z dnia 17 listopada 2021 r. o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. poz. 2192) wprowadzono zmianę co do terminu rozpoczęcia stosowania zwolnienia od podatku od nieruchomości gruntów, budynków i budowli wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 załącznika nr 2 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w zakresie zwolnienia dotyczącego kolejowych terminali towarowych – z 1 stycznia 2023 r. na 1 stycznia 2024 r.	Ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. z wyjątkiem: – art. 17, który wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą od dnia 7 lipca 2022 r.; – art. 10, który wszedł w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; – art. 1 pkt 30, art. 3, art. 4 pkt 2–4, art. 6,

lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
			art. 8, art. 9, art. 11, art. 12, art. 13 pkt 1, art. 14, art. 15 i art. 19, które weszły w życie z dniem 31 grudnia 2022 r.; – art. 1 pkt 5 lit. b w zakresie art. 21 ust. 3 pkt 5, pkt 15 i pkt 24, art. 2 oraz art. 16 pkt 1–3, które weszły w życie z dniem 13 lutego 2023 r.
Zmiany aktów prawnych wynikających ze zmiany ustawy o transporcie kolejowym			
8.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 grudnia 2022 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. poz. 2680)	Zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556) nastąpiło rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania licencji i świadectwa maszynisty i wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. Dotychczas zarówno szkolenie jak i egzaminowanie na licencję maszynisty i świadectwo maszynisty realizowane było przez ten sam podmiot – ośrodek szkolenia i egzaminowania. W związku z tym konieczne było dostosowanie aktów wykonawczych do wprowadzanych zmian.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
9.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 listopada 2022 r. w sprawie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz. U. poz. 2355)	Rozporządzenie zostało wydane w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556). Konieczność wydania rozporządzenia była podyktowana realizacją upoważnienia ustawowego, które nakłada na ministra właściwego do spraw transportu obowiązek określenia w drodze rozporządzenia: 1) sposobu ustalania numeru identyfikacyjnego ośrodka szkolenia wpisywanego do rejestru, zakres danych ujętych w rejestrze oraz sposób uiszczania opłat za wpis do tego rejestru; 2) szczegółowych wymagań w stosunku do przedsiębiorców ubiegających się o wpis do rejestru ośrodków szkolenia; 3) wymagań kwalifikacyjnych dla instruktorów wykonujących czynności w ośrodku szkolenia, a także rodzaje dokumentów potwierdzających ich kwalifikacje i wykształcenie; 4) wzoru deklaracji wykonywania czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
10.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz. U. poz. 2429)	Rozporządzenie zostało wydane w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556). Wydanie rozporządzenia podyktowane było koniecznością dodania nowych opłat do wykazu szczegółowych czynności wykonywanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które są pobierane opłaty, oraz wysokość tych opłat: 5) za przeprowadzenie egzaminu na licencję maszynisty ustalono opłatę w wysokości 150 zł; 6) za przeprowadzenie egzaminu na świadectwo maszynisty ustalono opłatę w wysokości 600 zł. Rozporządzenie obejmuje też porządkujące zmiany legislacyjno-redakcyjne.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
11.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie egzaminów na licencję i świadectwo maszynisty (Dz. U. poz. 2557)	Zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556) nastąpiło rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania licencji i świadectwa maszynisty. Szkoleniem w dalszym ciągu będą zajmować się ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą przeprowadzane przez Prezesa UTK. Wprowadzenie egzaminów państwowych na stanowisko maszynisty wymagało uregulowania sposobu, formy i trybu ich przygotowania i przeprowadzania.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
12.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2022 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. poz. 2574)	Zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1556) nastąpiło rozdzielenie szkolenia od egzaminowania kandydatów na maszynistów w celu uzyskania licencji i świadectwa maszynisty. Celem rozwiązań planowanych w ww. ustawie było wprowadzenie państwowych egzaminów na stanowisko maszynisty. W związku z tym konieczne było dostosowanie aktów wykonawczych do wprowadzanych zmian.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
Pozostałe zmiany			
13.	Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 20 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wyłączenia niektórych obowiązków w zakresie zgłoszeń przewozu towarów (Dz. U. poz. 159)	Zmiany obejmują dodanie wyłączenia z obowiązku przesłania zgłoszenia do rejestru w przypadku paliw (CN 2710) przeznaczonych do statków powietrznych i statków morskich, pod warunkiem ich przemieszczania, poza procedurą zawieszenia poboru akcyzy, z zastosowaniem e-DD albo dokumentu zastępującego e-DD oraz uchylene § 3 przedmiotowego rozporządzenia	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 lutego 2022 r.
14.	Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 25 stycznia 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. poz. 178)	Zmiany dotyczą objęcia systemem monitorowania towarów objętych pozycją CN 3814 zawierających 70% masy lub więcej olejów ropy naftowej, innych niż towary objęte tą pozycją zawierające alkohol etylowy oraz objęcia systemem SENT przewozów odpadów podlegających przywozowi do kraju oraz przewozowi przez terytorium kraju.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 22 lutego 2022 r.
15.	Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 25 kwietnia 2022 r. w sprawie towarów, których przewóz jest objęty systemem monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. poz. 898)	Konieczność wydania nowego rozporządzenia wynika ze zmiany art. 3 ust. 11 ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2021 r. poz. 1857) w art. 20 ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego (Dz. U. poz. 835).	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 27 kwietnia 2022 r.
16.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych oraz sposobu jego wypełniania (Dz. U. poz. 1227)	Nadano nowe brzmienie załącznikowi do rozporządzenia (dot. wzoru formularza rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych).	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 24 czerwca 2022 r.
17.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących	Rozporządzenie określiło warunki techniczne: 7) dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne;	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 23 września 2022 r.

lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
	towary niebezpieczne (Dz. U. poz. 1892)	8) stanowiska postojowego do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne.	
18.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2022 r. w sprawie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe (Dz. U. poz. 2166)	Rozporządzenie określiło: 1) sposób prowadzenia krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz jego aktualizacji, w tym wprowadzania, zmiany, udostępniania i usuwania danych; 2) wymagania techniczne i jakościowe w zakresie danych wprowadzanych do krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
19.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. poz. 2572)	Ujednolicono wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności ze złagodzonymi wymaganiami zdrowotnymi, fizycznymi i psychicznymi dla osób ubiegających się o licencję maszynisty albo o zachowanie jej ważności. Ponadto, umożliwiono pracodawcy zwolnienie osoby posiadającej ważną licencję maszynisty z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego i części teoretycznej egzaminu kwalifikacyjnego, a osoby posiadające zaświadczenie o ukończeniu szkolenia na licencję maszynisty – z obowiązku przechodzenia szkolenia teoretycznego. Zmianie uległy również terminy badań okresowych dla stanowisk: automatyka, toromistrza i prowadzącego pojazdy kolejowe – wydłużono terminy (z 50 do 55 roku życia), w których badania okresowe przeprowadza się co 2 lata.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.
20.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 listopada 2022 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań zdrowotnych, badań lekarskich i psychologicznych oraz oceny zdolności fizycznej i psychicznej osób ubiegających się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności (Dz. U. poz. 2638)	W rozporządzeniu zmienia się wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o świadectwo maszynisty albo o zachowanie jego ważności oraz wzory orzeczeń lekarskich.	Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 stycznia 2023 r.

5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM

Zgodnie z art. 15 dyrektywy 2016/798, państwo członkowskie może w przypadkach określonych w ust. 1 lit a-d tego artykułu, zastosować środki alternatywne w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 tej dyrektywy. System przywołany w art. 14 dyrektywy 2016/798 wymaga wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) danego pojazdu w Europejskim Rejestrze Pojazdów, a następnie certyfikacji kompetencji tego podmiotu do realizacji zadań ECM. Środki alternatywne od opisanych zasad powinny być wdrażane poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję.

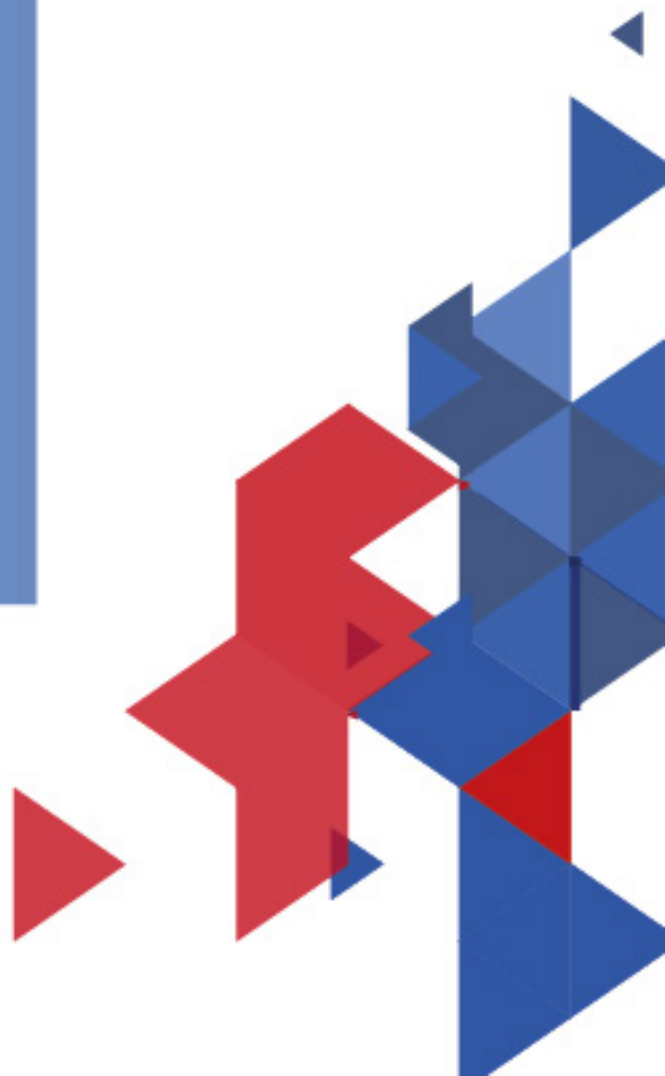
Przepis dotyczące odstępstwa od obowiązków wskazanych w art. 14 dyrektywy 2016/798 do polskiego prawa został zaimplementowany w art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym i stanowi, że zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku:

- pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie;
- pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm, i w przypadku gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm;

może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu ECM.

Art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym definiuje zatem alternatywne środki, o których mowa w art. 15 dyrektywy 2016/798. Przepis ten wskazuje wykonawcę zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dla wymienionych pojazdów (przewoźnik przewożący te pojazdy), a także określa sposób weryfikacji jego kompetencji do realizacji tego zadania (poprzez wymóg posiadania certyfikatu ECM). Z uprawnienia przewidzianego w powyższym artykule może korzystać każdy przewoźnik kolejowy, spełniający przywołane warunki. Prezes UTK nie udziela zatem żadnych dodatkowych, indywidualnych odstępstw.

Działalność Prezesa UTK



6. Działalność Prezesa UTK

6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa

W 2022 r. wydano 22 jednolite certyfikaty bezpieczeństwa. Zgodnie z wytycznymi Agencji wszystkie certyfikaty wydano jako nowe. Dodatkowo Prezes UTK uczestniczył w 6 postępowaniach prowadzonych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej dotyczących wniosków przewoźników działających w Polsce i innych krajach. W postępowaniach tych Prezes UTK analizuje spełnienie przepisów prawa krajowego, a także dostarcza Agencji kompleksowej informacji o podmiocie – wynikach realizowanego nadzoru, realizacji obowiązków raportowych i danych dotyczących zdarzeń kolejowych.

Wszystkie wydane certyfikaty są na bieżąco notyfikowane w bazie ERADIS, gdzie można znaleźć informację o podmiotach, które je otrzymały.

Tab. 10. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa w latach 2018–2022

Lp.	Rodzaj dokumentu	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Certyfikat bezpieczeństwa część A	26	18	58	-	-
2.	Certyfikat bezpieczeństwa część B	29	23	71	-	-
3.	Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa	-	-	-	16	22
	Suma	55	41	129	16	22

W zakresie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu w 2022 r. zakończone zostały 3 postępowania. Spośród nich dwa postępowania zostały zakończone umorzeniem postępowania w całości z uwagi na usunięcie nieprawidłowości (dotyczyły podmiotów CTL Logistics sp. z o.o. oraz Rail STM sp. z o.o.). W jednym przypadku została wydana decyzja o cofnięciu certyfikatu bezpieczeństwa w całości – podmiotem poddanym sankcji był Rail Plus sp. z o.o., zaś powodem cofnięcia dokumentu uprawniającego było stwierdzenie nieprawidłowego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem poprzez brak realizacji zaleceń PKBWK w szerokim zakresie.

W 2022 r. nie prowadzono postępowań w zakresie wydania autoryzacji bezpieczeństwa.

Tab. 11. Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa w latach 2018–2022

Lp.	Rodzaj dokumentu	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa	1	3	4	6	0

W 2022 r. nie prowadzono postępowania dotyczącego cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

6.2. Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych

W 2022 r. Prezes UTK wydał 178 zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów. Szczegółowe informacje o wydanych zezwoleniach zebrano w tabeli. Również w 2022 r. Prezes UTK wydał 13 decyzji odrzucających wniosek o wydanie zezwolenia.



Tab. 12. Zestawienie zezwoleń dla pojazdów wydanych w 2022 r.

Lp.	Rodzaj dokumentu	Informacja o pojazdach i wnioskodawcy
1.	Pierwsze zezwolenia na wprowadzenie do obrotu	Brak
2.	Pierwsze zezwolenie + zezwolenie dla pojazdu zgodnego z typem	– 2 szt. elektryczne zespoły trakcyjne typu FLIRT3 ED160 PKP IC2 (wnioskodawca: Stadler Polska sp. z o.o.); – 15 szt. elektryczne zespoły trakcyjne typu 45WEa (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – 2 szt. elektryczne zespoły trakcyjne typu 48WEc (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.);
3.	Nowe zezwolenie	– lokomotywa typu 6D (wnioskodawca: F.H.U ORION KOLEJ); – lokomotywa typu M62 (wnioskodawca: F.H.U ORION KOLEJ); – lokomotywa typu 6Do (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o.o.); – piętrowy wagon sterowniczy typu 316B (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – spalinowy Zespół Trakcyjny 214 Mb – GSM-R (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – spalinowy Zespół Trakcyjny VT627 (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – lokomotywa typu 111Eb GSM-R (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – wagon sterowniczy typu ABpbdzf (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – lokomotywa typu BR231 (wnioskodawca: PHU KRIS-MAX Krzysztof Janakowski); – lokomotywa typu BR232+GSM-R (wnioskodawca: PHU KRIS-MAX Krzysztof Janakowski); – elektryczny zespół trakcyjny typu 36WEha (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – wagon pasażerski typu 141A-20ROP (wnioskodawca: PKP Intercity S.A.); – lokomotywa typu 21D (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o.o.); – spalinowy Zespół Trakcyjny 218Md KD (wnioskodawca: Koleje Dolnośląskie S.A.);
4.	Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem	– 2 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów: elektryczne zespoły trakcyjne typu FLIRT3 ED160 PKP IC2 (wnioskodawca: Stadler Polska sp. z o.o.); – 4 zezwolenia dla 7 szt. pojazdów: elektryczne zespoły trakcyjne typu 48WEc (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.); – 4 zezwolenia dla 19 szt. pojazdów: lokomotywa typu 6D (wnioskodawca: F.H.U ORION KOLEJ); – 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów: lokomotywa typu M62 (wnioskodawca: F.H.U ORION KOLEJ); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: piętrowy wagon sterowniczy typu 316B (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 6 szt. pojazdów: spalinowy zespół trakcyjny typu 214 Mb – GSM-R (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie 3 szt. pojazdów: spalinowy zespół trakcyjny typu VT627 (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa typu 111Eb GSM-R (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie 10 szt. pojazdów: wagon sterowniczy typu ABpbdzf (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa typu BR231 (wnioskodawca: PHU KRIS-MAX Krzysztof Janakowski); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa typu BR232+GSM-R (wnioskodawca: PHU KRIS-MAX Krzysztof Janakowski); – 2 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów: elektryczne zespoły trakcyjne typu 36WEha (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – 2 zezwolenia dla 7 szt. pojazdów: wagon pasażerski typu 141A-20ROP (wnioskodawca: PKP Intercity S.A.); – 1 zezwolenie dla 1 pojazdu specjalnego typu ZDS COPMA V4 (wnioskodawca: Copma Polska);

		– 5 zezwoleń dla 7 szt. pojazdów elektryczne zespoły trakcyjne typu Flirt3 LKA Lodz LM-4268-04 (wnioskodawca: STADLER Polska sp. z o.o.); – 13 zezwoleń dla 19 szt. pojazdów elektryczne zespoły trakcyjne typu FLIRT3 serii ER160 (wnioskodawca: STADLER Polska sp. z o.o.); – 46 zezwoleń dla 89 szt. pojazdów: wagony pasażerskie typu 111A-20 w wersji 111AMM-20 (wnioskodawca: Pesa Mińsk Mazowiecki i Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.); – 1 zezwolenie dla 1 pojazdu: autobus szynowy typu SN84 (VT614/VM914) (wnioskodawca: SKPL Cargo Sp. z o.o.); – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów: lokomotywa spalinowa typu T448.P (wnioskodawca: DB Cargo Polska S. A.); – 5 zezwoleń dla 5 szt. pojazdów: lokomotywa TEM-2 (SM48) (wnioskodawca: F.H.U ORION KOLEJ); – 1 zezwolenie dla 10 szt. pojazdów: wagony pasażerskie wersja 175A-20 wariantu 175A-10 typu 175A o oznaczeniu fabrycznym 175A2 (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.); – 10 zezwoleń dla 10 szt. pojazdów: elektryczne zespoły trakcyjne typu 16WEk-10 (wnioskodawca: ZNTK „Mińsk Mazowiecki”); – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów: lokomotywa typu 15D/A (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdów: pojazd specjalny typu Colmar T10000FSCG (wnioskodawca: Colmar); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa typu 207E (wnioskodawca: Rail Polska Sp. z o.o.); – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów: lokomotywa typu TEM2 (wnioskodawca: DB Cargo Polska); – 3 zezwolenia dla 27 szt. pojazdów kolejowych: wagon przedziałowy (2. klasy) o oznaczeniu fabrycznym 176A1 - wersja 176A-10 wariantu 175A-10 typu 175A (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.); – 3 zezwolenia dla 5 szt. pojazdów: lokomotywa typu TRAXX3_DC_CC20B_PL_GVL06_VR01 (wnioskodawca: Bombardier Transportation GmbH); – 6 zezwoleń dla 10 szt. pojazdów: bimodalny zespół trakcyjny typu 36WEh i 36WEhd (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – 5 zezwoleń dla 6 szt. pojazdów: lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Ed-20 v1.1 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.); – 2 zezwolenia dla 5 szt. pojazdów specjalnych: wagonów typu KZN01A (wnioskodawca: Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” sp. z o.o.); – 2 zezwolenia dla 8 szt. pojazdów: lokomotywy typu 6D-FPS (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.); – 4 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów: pociąg sieciowy PS-00.M/B (wnioskodawca: ZPS Sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 15 szt. pojazdów: elektryczne zespoły trakcyjne typu 22WEe - GSM-R (wnioskodawca: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdów: koparki dwudrogowe Atlas typu 1604ZW (wnioskodawca: Atlas sp. z o.o.); – 2 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów: lokomotywy typu 6Dg/B1 (wnioskodawca: NEWAG S.A.); – 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów: lokomotywa typu 6Dh-1 (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o.o.); – 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów: lokomotywa elektryczna typu 207E (wnioskodawca: Rail Polska Sp. z o.o.); – 5 zezwoleń dla 6 szt. pojazdów: lokomotywa 111Ed-20 w wersji 111Eo (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.); – 1 zezwolenie dla 10 szt. pojazdów: wagony pasażerskie wersja 177A-10 wariant 175A-10 typu 175A (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: wagon wersja 178A-10 wariantu 175A-10 typu 175A o oznaczeniu fabrycznym (wg producenta) 178A1 (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa (BR233) (wnioskodawca: WAGON-RENT Mirosław Maszoński);
--	--	---



		– 1 zezwolenie dla 1 pojazdu: spalinowy zespół trakcyjny typu 218Md-Mińsk 2 (wnioskodawca: Serwis Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. sp. k.); – 2 zezwolenia dla 6 szt. pojazdów: wagon wersja 178A-10 wariantu 175A-10 typu 175A (wnioskodawca: H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.); – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu: lokomotywa Dragon 2 typu E6ACTadb (wnioskodawca: NEWAG S.A.).
--	--	---

Prezes UTK nie zidentyfikował żadnych problemów związanych z procedowaniem wniosków.

W związku jednak z opisanym szczegółowo w rozdziale 8.2 Planem działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku, przyjętym przez Prezesa UTK z końcem 2021 r., w 2022 r. w ramach prowadzonych wniosków o wydanie nowego zezwolenia, widoczne było wydłużenie czasu ich rozpatrywania. Wnioskodawcy często zawieszali ocenę złożonego wniosku z uwagi na konieczność przeprowadzenia ponownie oceny ryzyka oraz ponownej niezależnej oceny jednostki inspekcyjnej.

6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

Wejście w życie 16 czerwca 2020 r. rozporządzenia 2019/779 wprowadziło obowiązek potwierdzenia spełnienia wymagań tego rozporządzenia w procesie certyfikacji przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, niezależnie od rodzaju utrzymywanego taboru kolejowego. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie dla pojazdów innych niż wagony towarowe zobowiązane były uzyskać w okresie przejściowym, kończącym się 16 czerwca 2022 r., odrębny certyfikat ECM albo wykazać spełnienie wymagań rozporządzenia 2019/779 w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Konsekwencją braku uzyskania potwierdzenia spełnienia wymagań rozporządzenia 2019/779 w wymaganym terminie było zawieszenie rejestracji pojazdów w Europejskim Rejestrze Pojazdów Kolejowych, za których utrzymanie odpowiadał dany podmiot.

W wyniku zmiany tych przepisów oraz końca okresu przejściowego w 2022 r. Prezes UTK wydał największą w historii liczbę certyfikatów zgodności dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) – 89 szt. To o 26 dokumentów więcej niż wszystkich certyfikatów zgodności dla ECM wydanych w latach 2018 – 2021.

Zmiany prawne w obszarze certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz w zakresie funkcji utrzymania przełożyły się również na wzrost zainteresowania uzyskaniem certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania, których w 2022 r. wydano 14 (o 13 certyfikatów więcej niż w roku 2021).

Tab. 13. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2018–2022

Lp.	Rodzaj dokumentu	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Certyfikat ECM	22	14	11	16	89
2.	Certyfikat w zakresie funkcji utrzymania	0	1	6	1	14
	Suma	22	15	17	17	103

W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli dużej liczby nieprawidłowości w działalności podmiotu lub nieprawidłowości generujących istotne ryzyko dla bezpieczeństwa systemu kolejowego, Prezes UTK korzysta z dodatkowych narzędzi przewidzianych przepisami prawa w celu zapewnienia spełnienia wymagań przez podmioty. Takimi narzędziami są postępowania administracyjne

prowadzone w celu nakazania usunięcia naruszeń przepisów oraz postępowania dotyczące cofnięcia lub zawieszenia posiadanego certyfikatu.

W 2022 r. zostało zakończone postępowanie prowadzone w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy zakończonej decyzją z grudnia 2020 r., cofającą certyfikat certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydany dla Sylwestra Komisarka prowadzącego działalność gospodarczą pod firmą Sylwester Komisarek P.W. „Inter-KomTrans”. Postępowanie zostało zakończone decyzją utrzymującą w mocy decyzję pierwszej instancji. Powodem cofnięcia certyfikatu ECM były rażące naruszenia w funkcjonowaniu systemu zarządzania utrzymaniem – stwierdzono nieprawidłowości w obszarze wszystkich czterech funkcji MMS.

Wyżej wymieniona decyzja została zaskarżona do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. W listopadzie 2022 r. ww. sąd wydał wyrok oddalający skargę. Wyrok jest prawomocny.

6.4. Licencjonowanie maszynistów

W 2022 r. wydanych zostało:

- 871 nowych licencji maszynisty;
- 30 decyzji przywracających licencje maszynisty;
- 25 wtórników licencji maszynisty;
- 14 decyzji umarzających postępowanie.

Przedłużono ważność 329 licencji maszynisty oraz dokonano 330 aktualizacji licencji maszynisty, a 3 wnioski pozostawiono bez rozpoznania.

Na mocy przepisów krajowych Prezes UTK otrzymuje również informacje o orzeczeniach lekarskich maszynistów, co umożliwia bieżące monitorowanie zachowania ich ważności. W 2022 r. do Prezesa UTK wpłynęło 9 394 orzeczeń lekarskich od podmiotów medycznych wpisanych na prowadzoną przez Prezesa UTK listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty. Ponadto 237 orzeczeń, które wpłynęły w 2021 r., było procedowanych w 2022 r. Łącznie w 2022 r. procedowano 9 631 orzeczeń lekarskich.

W przypadku otrzymania przez maszynistę negatywnego orzeczenia lekarskiego wszczynane jest postępowanie o zawieszenie licencji maszynisty. W 2022 r. wydano 233 decyzje zawieszające licencje maszynisty oraz 6 decyzji o cofnięciu licencji maszynisty. Cofnięcie licencji następuje w przypadku zaprzestania spełniania warunku niekaralności za przestępstwa umyślne przez maszynistę. Ponadto wydano 121 decyzji o umorzeniu postępowania i 1 decyzję o utrzymaniu w mocy.

Do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisano w 2022 r. 4 nowe podmioty:

- LTG Cargo Polska sp. z o.o.;
- BetaRail Bartłomiej Ulko;
- G&K Rail Academy sp. z o.o.;
- Good Compass Investment Grzegorz Pietruch.

Zakres działalności 2 z nowych ośrodków wpisanych do końca 2022 r. obejmuje szkolenia i egzaminy w celu uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, szkolenia i egzaminowania maszynistów z innych krajów Unii Europejskiej oraz prowadzenie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności dla maszynistów. Pozostałe 2 z nowych ośrodków zadeklarowały chęć prowadzenia jedynie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.



W 2022 r. 2 ośrodki złożyły wnioski o wykreślenie ich z rejestru:

- Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu;
- Zespół Szkół Technicznych i Ogólnokształcących im. Henryka Pobożnego w Legnicy.

6.5. Inne rodzaje działalności NSA

W 2022 r. Prezes UTK wydał 25 decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji podsystemu strukturalnego, które łącznie obejmowały blisko 1 000 km linii kolejowych (z czego w ramach podsystemu „Infrastruktura” – ok. 140 km, podsystemu „Energia” ponad 430 km, podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” ponad 400 km). Jest to o 9 decyzji wydanych więcej w porównaniu do roku 2021.

Ustawa o transporcie kolejowym daje również Prezesowi UTK kompetencje w zakresie wydawania świadectw dopuszczania do eksploatacji typu budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych. W 2022 r. Prezes UTK wydał łącznie 36 świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dla budowli lub urządzeń kolejowych (w tym 8 z nich dla budowli oraz 28 dla urządzeń kolejowych).

Prezes UTK wydał w 2022 r. również 12 świadectw dla pojazdów kolejowych, z czego 10 na czas nieokreślony. W przypadku pojazdów kolejowych, świadectwa wydawane są dla pojazdów historycznych lub eksploatowanych na infrastrukturze nieobjętej dyrektywą 2016/797, np. infrastrukturze prywatnej czy też w metrze.

6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Prawodawstwo europejskie zobowiązuje NSA do skoordynowania zasad swojego podejścia do kwestii nadzoru w celu zapewnienia, że system zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego działa w sposób efektywny i określenia, jakie informacje podlegają wymianie pomiędzy zaangażowanymi w nadzór NSA. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich, w których działa przedsiębiorstwo kolejowe, współpracują w zakresie koordynowania swoich działań nadzorczych wobec niniejszych podmiotów w celu zapewnienia wymiany wszystkich kluczowych informacji w zakresie nadzoru.

Współpraca ta prowadzona jest na zasadzie wymiany informacji i doświadczeń m.in. z zakresu strategii i planów nadzoru, rodzaju i liczby stwierdzonych niezgodności, poziomu bezpieczeństwa poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych czy wyników działań nadzorczych wobec podmiotów, które pozostają pod nadzorem NSA różnych państw członkowskich.

W ramach porozumienia NSA wymieniają informacje związane z niezgodnościami, mogącymi mieć wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącymi zmianami wprowadzonymi w systemach zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych.

Mając na uwadze postanowienia porozumień Prezes UTK w 2022 r. przygotował i przekazał raporty roczne w zakresie wspólnego nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi, którzy realizują przewozy w Polsce i w ww. krajach na podstawie części B certyfikatu bezpieczeństwa (żaden z podmiotów, których dotyczyły raporty nie posiadał w analizowanym okresie sprawozdawczym jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa).

W raportach skierowanych do NSA przedstawiono m.in. strategię i plan nadzoru NSA PL, w tym priorytety nadzoru i cele strategiczne na 2022 r., powiązania między certyfikacją a nadzorem oraz nowe podejście do kontroli opartych na ryzyku. Opisano kluczowe inicjatywy realizowane przez Prezesa UTK oraz wyniki nadzoru nad certyfikowanymi przewoźnikami kolejowymi, posiadającymi certyfikaty bezpieczeństwa cz. B wydane przez NSA Czech, Litwy i Węgier.

W dniach 22-23 listopada 2022 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Lietuvos Transporto Saugos Administracija (NSA Litwy) oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Głównym tematem wizyty była wymiana doświadczeń związanych z nadzorem nad rynkiem kolejowym w Polsce i na Litwie.

W czasie spotkania przedstawiciele NSA Litwy uczestniczyli w roli obserwatorów w kontroli realizowanej przez pracowników UTK w Łódzkiej Kontroli Aglomeracyjnej sp. z o.o. w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych. W ramach czynności kontrolnych odbyła się wizyta w siedzibie spółki oraz Punkcie Utrzymania Taboru. Przedstawiciele NSA Litwy zostali także zaproszeni do Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, gdzie mogli zapoznać się z innowacyjnym projektem w zakresie procesu egzaminowania kandydatów na maszynistów. W ramach współpracy przybliżono także kwestie planowania i monitorowania działań nadzorczych nad rynkiem kolejowym.

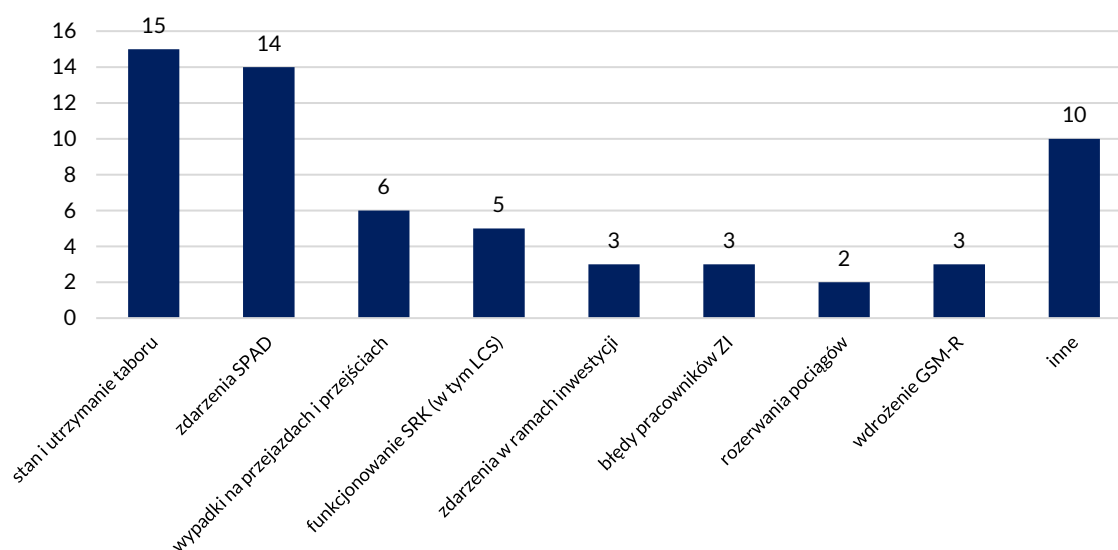
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami

Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce funkcjonuje przy Prezesie UTK od 2014 r. Zadaniem Zespołu jest monitorowanie poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów, a także wskazywanie działań zapobiegawczych oraz dystrybucja informacji w tym zakresie wśród podmiotów sektora kolejowego. Wnioski z dyskusji i wymiany doświadczeń w ramach Zespołu wykorzystywane są w bieżącej działalności Prezesa UTK oraz niejednokrotnie stanowią inspirację dla podmiotów do podejmowania działań poprawiających bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Formuła pracy Zespołu zakłada wiodącą rolę i odpowiedzialność podmiotów działających na rynku w procesie przygotowania propozycji właściwych działań, a następnie ich wdrażania. Zespół służy również jako narzędzie dyscyplinujące i wpływające na rynek w przypadku zauważenia niepokojących trendów.

Od powołania Zespołu w 2014 r. odbyły się łącznie 61 posiedzeń. Najczęściej poruszaną tematyką (15 spotkań, 24,6% ogólnej liczby) był stan techniczny pojazdów kolejowych, w tym nieprawidłowości w procesie ich utrzymania. Zdarzenia SPAD były kolejnym, najczęściej omawianym zagadnieniem – 14 posiedzeń, natomiast kwestia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach stanowiła temat 6 spotkań.

Rys. 27. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014 – 2022





W roku 2022 odbyło się sześć spotkań Zespołu. Pierwsze trzy posiedzenia dotyczyły kwestii związanych ze stwierdzonymi nieprawidłowościami w sposobie wykonywania czynności naprawczych i utrzymaniowych pojazdów kolejowych oraz zidentyfikowanymi problemami eksploatacyjnymi.

Kolejne spotkanie zorganizowane zostało w związku z zaobserwowanym w pierwszym półroczu 2022 r. wzrostem liczby zdarzeń związanych z przedwczesnym rozwiązaniem, bądź niewłaściwym ułożeniem drogi przebiegu, do których doszło w wyniku błędów pracowników PKP PLK. Podczas spotkania przedstawiciele spółki omówili wprowadzone działania mające doprowadzić do zmniejszenia liczby tego typu zdarzeń. Wśród tych działań wymienić można m.in. dodatkowe warsztaty dla pracowników oraz zastosowanie elementów mających na celu podniesienie świadomości potrzeby eliminacji czynników rozpraszających, takich jak np. telefony komórkowe. Na spotkaniu rozważano także ewentualne zmiany w instrukcji w zakresie komunikacji między maszynistą i dyżurnym ruchu.

Na spotkaniu w październiku 2022 r. poruszaną tematyką była ocena ryzyka na linii kolejowej nr 9 w związku z planowanym wdrożeniem eksploatacji obserwowanej GSM-R w zakresie łączności głosowej. Omówiono przyjętą metodykę oceny ryzyka oraz obszary problematyczne związane z realizacją łączności radio-pociągowej (zakłócenia lub brak łączności GSM-R, nadanie i odebranie sygnału alarmowego A1r „Alarm” oraz nadanie i odebranie kolejowego połączenia alarmowego REC), dla których zaprezentowano zagrożenia zidentyfikowane przez przewoźników.

Również w październiku miało miejsce spotkanie z przedstawicielami kolei wąskotorowych. W trakcie posiedzenia poruszono m.in. problem z pozyskiwaniem środków na utrzymanie kolei wąskotorowych oraz stanu technicznego eksploatowanego obecnie taboru. Omówiono także kwestię bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych zlokalizowanych na liniach wąskotorowych oraz najczęstsze nieprawidłowości identyfikowane w trakcie kontroli tego rodzaju kolei.

Odbyły się także 2 spotkania dotyczące kwestii zdarzeń polegających na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, bądź uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, niebędące posiedzeniami Zespołu. Pierwsze z tych spotkań zorganizowane zostało 31 stycznia 2022 r. po zaobserwowaniu wzrostu liczby zdarzeń u jednego z przewoźników, drugie zaś przeprowadzone zostało z udziałem psychologa i dotyczyło psychologicznych mechanizmów sprzyjających występowaniu zdarzeń SPAD.

Sprawdzonym kanałem kontaktu Prezesa UTK z przedsiębiorstwami są spotkania organizowane pod hasłem „Piątki z UTK”. Formuła „Piątek z UTK” istnieje od grudnia 2015 roku i zakłada spotkania indywidualne. Termin spotkania interesariusz rezerwuje internetowo wraz z określeniem jego tematu.

UTK zorganizował szereg spotkań w ramach kampanii „Piątki z UTK”. W 2022 r. wpłynęło 79 zgłoszeń, z czego odbyło się 70 spotkań (część została odwołana przez interesariuszy, bądź dotyczyła tematyki niezgodnej z działalnością UTK). Spotkania organizowane były w formie zdalnej. Dotyczyły m.in. zagadnień związanych z interpretacją przepisów, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Do dyspozycji interesariuszy byli przedstawiciele z następujących komórek:

- Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zagadnienia związane m.in. z certyfikacją przewoźników, zarządców infrastruktury i ECM, świadectwami bezpieczeństwa dla bocznicy, sprawozdawczością dotyczącą wypadkowości;
- Departament Obsługi Prawnej – zagadnienia związane z uzgodnieniami z zakresu zagospodarowania przestrzennego;
- Departament Personelu i Przepisów – zagadnienia związane m.in. z licencjami maszynistów, ośrodkami szkolenia, ośrodkami medycyny pracy;
- Departament Planowania i Nadzoru – zagadnienia związane z nadzorem Prezesa UTK;

- Departament Przewozów Pasażerskich – zagadnienia takie jak decyzje o otwartym dostępie dla przewoźników pasażerskich, ochrona praw pasażera, obsługa pasażerów;
- Departament Regulacji Rynku – zagadnienia związane m.in. z dostępem do infrastruktury kolejowej, udostępnianiem infrastruktury usługowej, stawkami za dostęp do infrastruktury, licencjonowaniem transportu kolejowego;
- Departament Techniki i Wyrobów – zagadnienia związane m.in. z wymaganiami i procedurami uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia i budowli mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz potwierdzaniem za zgodność z typem.

Po spotkaniach na bieżąco rozsyłana była ankieta z badaniem jakości obsługi. Pozwoliła ona stwierdzić, że większość klientów urzędu wysoko ocenia pracowników UTK, ich chęć pomocy i wiedzę. Dodatkowym kanałem kontaktu Prezesa UTK z przedsiębiorstwami są szkolenia organizowane w ramach projektu Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego. W ich trakcie podmioty mogą zadawać pytania związane z tematyką szkolenia. Więcej informacji o działaniach edukacyjnych Prezesa UTK można znaleźć w rozdziale 3.2.4.

UTK regularnie przygotowuje publikacje dotyczące bezpieczeństwa systemu kolejowego. W 2022 r. na stronie internetowej UTK opublikowane zostały:

- Badanie ubezpieczenia OC przewoźników kolejowych–2021;
- V Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna „Transport kolejowy 2022”;
- Cele strategiczne UTK 2022–2027;
- Przewodnik do stosowania rozporządzenia (UE) 2016/424 w sprawie urządzeń kolei linowych;
- Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2021;
- Przewodnik opracowania regulaminu pracy boczniczy kolejowej;
- Poradnik Prezesa UTK–Koleje wąskotorowe;
- Priorytety nadzoru–cele strategii nadzoru 2022;
- Biuletyn Kultury Bezpieczeństwa 2021.

Publikacje dostępne są na stronie internetowej UTK.



W maju 2022 r. UTK zorganizował V Ogólnopolską Konferencję Naukowo–Techniczną Transport Kolejowy 2022 Przeszłość–Teraźniejszość–Przyszłość. W konferencji uczestniczyło prawie 100 osób,



zarówno stacjonarnie, jak i zdalnie. Sprawy bezpieczeństwa omówiono w wystąpieniach poruszających tematykę ETCS, ETCS Limited Supervision oraz proponowanych zmian na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez modernizację sygnalizatora drogowego.

W czerwcu 2022 r. odbyło się IV Forum Kultury Bezpieczeństwa. Głównym tematem spotkania były sposoby zapobiegania wypadkom na przejazdach kolejowo-drogowych. Przedstawiona została analiza problemu wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz innowacyjne rozwiązania techniczne, które pozwolą zwiększyć bezpieczeństwo w takich miejscach. Poruszone zostało także zagadnie edukacji, odgrywającej istotną rolę w kształtowaniu właściwych postaw użytkowników dróg.

W grudniu 2022 r. odbyło się spotkanie poświęcone działaniom edukacyjnym podejmowanym przez przedsiębiorstwa działające na rynku kolejowym. Podczas spotkania przedstawiciele branży przedstawili swoje programy skierowane do dzieci, młodzieży i dorosłych, które realizują na rzecz poprawy bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Omówione zostały również inicjatywy, jakie będą podejmowane w przyszłości. Szczegółowo zostały przedstawione działania realizowane w ramach akcji: Kampania Kolejowe ABC I i II prowadzonych przez UTK, Bezpieczny przejazd – PKP PLK. Swoje działania przedstawili także przedstawiciele SKM Warszawa, Kolei Śląskich oraz Kolei Wielkopolskich. Z aprobatą przedstawicieli rynku kolejowego spotkała się inicjatywa zaproponowana przez UTK dotycząca stworzenia platformy do wymiany informacji na temat podejmowanych aktywności, dzielenia się wiedzą, doświadczeniami, metodami i narzędziami działań czy sposobami dotarcia do odbiorców.

Nadzór



7. Nadzór

7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru

Zgodnie z rozporządzeniem 2018/761 Prezes UTK zobowiązany jest opracować i wdrożyć strategię oraz plany nadzoru, określające ukierunkowanie działań oraz wyznaczenie priorytetów w zakresie nadzoru. Proces planowania rozpoczyna się poprzez określenie celu do których organizacja będzie dążyć, poprzez realizację opracowanych założeń. Głównym celem Planu Nadzoru Prezesa UTK jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego oraz ograniczanie nieprawidłowości w poszczególnych jego obszarach. Właściwie prowadzony proces planowania, a następnie wdrożenia do realizacji zaplanowanych działań powinien opierać się o cechy i właściwości jakie każdy z podmiotów uczestniczących w tym procesie posiada. Na podstawie przyjętych zmiennych możliwe jest wyliczenie szczegółowego potencjału i przeliczenie go na realizację założonych celów.

Jednym z ważniejszych elementów planowania jest identyfikacja priorytetów. Opracowanie Strategii i Planu Nadzoru wymaga pozyskania informacji z różnych źródeł. Przy formułowaniu wytycznych ukierunkowanych na stan bezpieczeństwa rynku kolejowego szczególne ważne jest opieranie się na zróżnicowanych danych, tak, aby w jak najlepszy sposób zidentyfikować główne obszary ryzyka. Szczególnie ważnymi danymi są wypadki lub incydenty kolejowe, wyniki opracowanych modeli ryzyka, wyniki dotychczas prowadzonych działań nadzorczych, a także dane z zakresu prowadzonych postępowań administracyjnych oraz informacje wpływające w związku ze skargami na działalność podmiotów kolejowych. Analiza zebranych w tych zakresach informacji pozwala na przeprowadzenie oceny funkcjonowania zarówno poszczególnych podmiotów kolejowych jak i całego rynku kolejowego i tym samym skierowania właściwych działań nadzorczych na obszary generujące największe ryzyko dla bezpieczeństwa sektora kolejowego.

Kryteria decyzyjne, jakie zostały zastosowane przy formułowaniu priorytetów nadzoru Prezesa UTK w 2022 r. to:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w 2021 r. w porównaniu do 2020 r.;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w 2021r. w porównaniu do 2019 r.;
- liczba zdarzeń kolejowych w 2021 r.;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w 2021 r. w porównaniu do 2020 r.;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w 2021 r. w porównaniu do 2019 r.;
- obszary zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa;
- dane w zakresie postępowań administracyjnych za lata 2019 – 2021r.

Analiza wyżej wymienionych kryteriów dała podstawę do wskazania następujących priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2022 r.:

- systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- pojazdy kolejowe;
- infrastruktura kolejowa;
- bocznice kolejowe;
- przejazdy kolejowo – drogowe;
- wyroby stosowane w kolejnictwie;

- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów.

Istotnym w procesie planowania jest także przeprowadzanie analizy podmiotowej, która pozwala na przegląd podmiotów rynku pod względem osiąganych wyników z działań nadzorczych, oceny wypadkowości oraz innych procesów, które mają związek z ich działalnością. Taka ocena pozwala określić poziom ryzyka przypisany do danego podmiotu. Plan nadzoru Prezesa UTK zawiera indywidualne oceny podmiotów sektora kolejowego, tj. przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, dzięki czemu możliwe jest wskazanie podmiotów, wobec których należy prowadzić szczególny nadzór oraz wdrażać właściwe środki naprawcze i zapobiegawcze.

Realizacja zaplanowanych działań nadzorczych odbywa się w głównej mierze przy udziale Oddziałów Terenowych UTK. Proces planowania działań zawsze uwzględnia charakterystykę i właściwość miejscową Oddziałów, dzięki czemu możliwe jest proporcjonalne rozłożenie obowiązków, tak by odpowiednio wykorzystywać posiadane zasoby oraz potencjał pracowniczy. Ważnym jest, aby uwzględnić pewną rezerwę czasową na podejmowanie działań o charakterze dodatkowym. Liczba tych działań nie jest jednakowa dla wszystkich Oddziałów Terenowych. Zmiennymi wpływającymi na wielkość tej wartości jest liczba zdarzeń kolejowych oraz działań doraźnych, które są podejmowane przez Oddziały Terenowe. Działania doraźne mogą przyjąć formę kontroli, czynności na gruncie lub czynności pisemnych.

Po zakończeniu etapu planowania, od nowego roku następuje realizacja planu. Kluczową rolę przy realizowaniu przyjętej strategii oraz planu nadzoru jest bieżące monitorowanie przyjętych założeń. Pomocnym w tym procesie jest korzystanie z dostępnych rozwiązań informatycznych, takich jak aplikacja, która umożliwia zbieranie danych statystycznych ze stopnia realizacji planu. Korzystanie z tej aplikacji pozwala na śledzenie postępów w realizacji planu nadzoru oraz podejmowanie działań zaradczych w przypadku ewentualnych odchyłeń czy opóźnień, zarówno co do liczby działań w poszczególnych zakresach jak i liczby działań w Oddziałach Terenowych.

Głównymi technikami nadzoru stosowanymi przez Prezesa UTK w 2022 r. były: kontrole, czynności na gruncie i czynności pisemne. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym przebieg kontroli regulowany jest przez rozporządzenie w sprawie kontroli. Do kontroli działalności gospodarczej stosuje się także przepisy ustawy Prawo przedsiębiorców. Co do zasady postępowanie kontrolne wszczynane jest z inicjatywy Prezesa UTK. W toku kontroli weryfikowana jest zgodność prowadzenia działalności gospodarczej kontrolowanego w zakresie kolejnictwa z obowiązującymi przepisami prawa. Kontrola kończy się sporządzeniem protokołu kontroli, który zawiera opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Strona może złożyć pisemnie umotywowane zastrzeżenia, co do ustaleń zawartych w protokole. Odbiór protokołu kontroli nie jest równoznaczny z jego podpisaniem. Zastrzeżenia należy złożyć w terminie czternastu dni od odbioru protokołu w postaci papierowej albo elektronicznej. W następstwie złożonych zastrzeżeń, organ może uwzględnić je częściowo lub w całości albo nie uwzględnić ich w ogóle. W odpowiedzi na przedłożone zastrzeżenia, w przypadku stwierdzenia braku ich zasadności, organ przedstawia swoje stanowisko, natomiast w przypadku uwzględnienia zastrzeżeń sporządzany jest aneks do protokołu kontroli. W terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli (gdy nie zostaną wniesione zastrzeżenia) Prezes UTK przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie przez niego upoważnionej wystąpienie pokontrolne w postaci papierowej albo elektronicznej. Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone, oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie. Jednostka kontrolowana jest zobowiązana do przedłożenia informacji o podjętych działaniach



związanych z realizacją uwag i wniosków wystąpienia pokontrolnego, w terminie wskazanym w wystąpieniu.

Czynności sprawdzające na gruncie to działania, których przebieg nie został sformalizowany ani określony w przepisach. Działania o tym charakterze podejmowane są najczęściej w celu weryfikacji działań wykonywanych przez komisje kolejowe w związku z zaistnieniem zdarzeń, monitorowania poprawności wdrożenia rozkładów jazdy oraz zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa ruchu kolejowego pochodzących z różnych źródeł. Następstwem czynności sprawdzających, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości o istotnym charakterze, jest kontrola.

Przyjęcie formy nadzoru w postaci czynności pisemnych następuje najczęściej na skutek wpływających zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa, analiz wskazujących negatywne trendy związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, monitorowania poziomu bezpieczeństwa oraz potrzeby weryfikacji działań wykonywanych przez komisje kolejowe. Celem czynności w formie pisemnej może być ustalenie stanu faktycznego w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym, poprzez uzyskanie informacji, dokumentów i wyjaśnień. W konsekwencji stwierdzenia niezgodności, do podmiotu odpowiedzialnego za uchybienia występuje się z pismem interwencyjnym.

Działalność nadzorcza Prezesa UTK jest ukierunkowana przede wszystkim na te działania, które stwarzają najpoważniejsze ryzyko oraz tam, gdzie zagrożenia są najmniej kontrolowane. Aby osiągnąć ten cel, Prezes UTK stosuje określone metody i narzędzia umożliwiające ocenę wydajności systemów zarządzania przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz innych podmiotów działających w oparciu o własne regulacje wewnętrzne. Kluczowe dla Prezesa UTK jest koncentrowanie się na najpoważniejszych rodzajach ryzyka. Wśród narzędzi wykorzystywanych przez Prezesa UTK do wyżej wspomnianej oceny znajduje się Model Oceny Poziomu Systemów (MOPS). Stosowanie MOPS ma na celu ułatwienie dokonywania oceny jakości danego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Należy jednak nadmienić, że przeprowadzanie oceny MOPS nie stanowi zastępstwa dla ocen dokonywanych przez osoby odpowiedzialne za nadzór, a jest raczej narzędziem wspomagającym uzyskanie bardziej precyzyjnych informacji na temat systemu i zobrazowanie związku między oceną, dowodami, na których została ona oparta, i elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem. Kategorie, które podlegają ocenie w 5-stopniowej skali to:

- Przywództwo;
- Planowanie;
- Działalność operacyjna;
- Wsparcie;
- Ocena wyników;
- Doskonalenie.

Każda z wymienionych kategorii dzieli się dodatkowo na podpoziomy. Przeprowadzanie oceny MOPS polega na przypisaniu punktacji do każdego z poszczególnych elementów, bazując na uzyskanych dowodach. Dowody, które mają szczególne znaczenie muszą potwierdzać, że analizowany obszar jest bezpieczny oraz, że zarządzanie przebiega w sposób odpowiadający funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem przewidzianemu w pierwotnym wniosku o wydanie certyfikatu bezpieczeństwa.

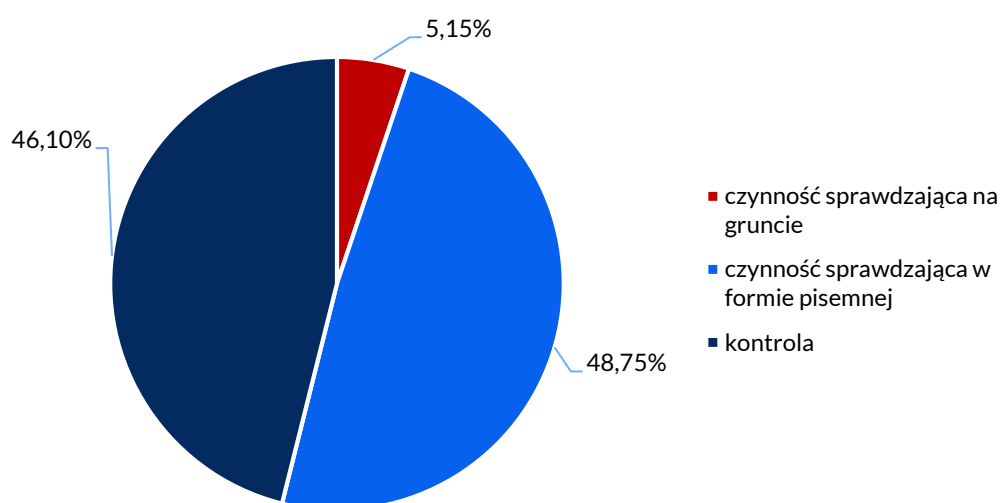
Model Dojrzałości Zarządzania skierowany jest także bezpośrednio do podmiotów rynku kolejowego, jako narzędzie do samooceny działania ich systemów zarządzania bezpieczeństwem. Mając to na uwadze Prezes UTK opracował ankietę w ramach Modelu dojrzałości zarządzania, skierowaną do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców. Ankieta ma za zadanie ułatwić proces dokonywania samooceny przez wskazane podmioty kolejowe. Wyniki

ankiet zawierających samoocenę podmiotów są zestawiane z oceną przeprowadzaną przez organ ds. bezpieczeństwa. Dzięki temu możliwa jest identyfikacja różnic w postrzeganiu funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem przez podmioty kolejowe i krajowy organ nadzorujący, i tym samym formułowanie odpowiednich wniosków dotyczących świadomości podmiotów o wpływie ich działalności na generowanie zagrożeń dla bezpieczeństwa systemu kolejowego.

7.2. Wyniki procesu nadzoru

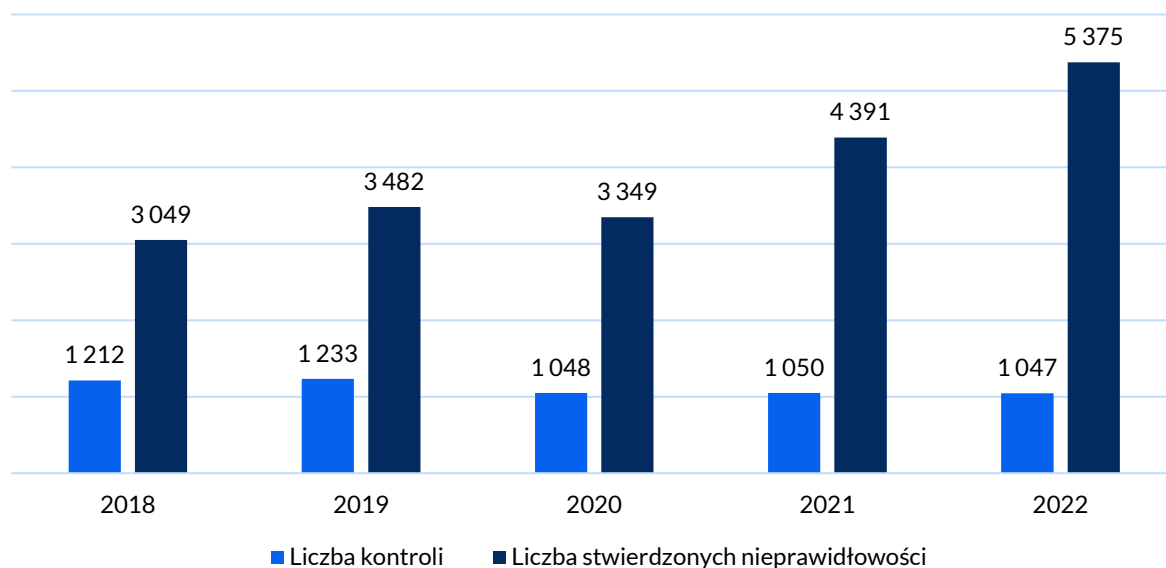
W 2022 r. przeprowadzonych zostało łącznie 2 271 działań nadzorczych z czego niemal połowę stanowiły czynności sprawdzające w formie pisemnej (48,75%). 46,10% działań przeprowadzono w formie kontroli. Czynności na gruncie stanowiły 5,15% wszystkich działań.

Rys. 28. Działania nadzorcze prowadzone w 2022 r.



Kontrole stanowią kluczową formę oddziaływania na podmioty rynku kolejowego. W toku tej kategorii działań wskazywanych jest ponad 90% odnotowanych nieprawidłowości. W związku z powyższym dalsza analiza wyników działań nadzoru Prezesa UTK opiera się o dane z tej kategorii.

Rys. 29. Liczba działań nadzorczych i stwierdzonych nieprawidłowości w latach 2018 - 2022



W 2022 r. przeprowadzono 1 047 kontroli. Liczba działań kontrolnych na przestrzeni trzech lat utrzymuje się na zbliżonym poziomie – w 2021 r. przeprowadzono 1 050 kontroli, natomiast w 2020 r. 1 048 kontroli. W latach poprzedzających rok 2020 liczba działań nadzorczych prowadzonych w formie kontroli była wyraźnie większa. Malejąca liczba działań nadzorczych, wiąże się przede wszystkim z wdrożeniem innej koncepcji nadzoru, tj. nadzoru opartego na ryzyku. Zgodnie z tą koncepcją organ dostosowuje zadania do posiadanych zasobów oraz do obszarów i podmiotów, które generują najwyższe ryzyko w zakresie sektora kolejowego. Dzięki przyjęciu takiej metody czynności nadzorcze mogą być kierowane na obszary, w których występuje największe zagrożenie dla funkcjonowania transportu kolejowego, przy jednoczesnym optymalnym wykorzystywaniu dostępnych zasobów.

Tworząc ocenę bezpieczeństwa rynku kolejowego nie można opierać się na wskazanych danych jako wartościach niezależnych, gdyż liczba przeprowadzonych działań w sposób bezpośredni wpływa na liczbę stwierdzanych nieprawidłowości. W związku z tym konieczne jest przyjęcie wartości, która pozwoli na uśrednienie i wyważenie takiej oceny, a także umożliwi porównanie tych danych na przestrzeni kolejnych lat. W tym celu opracowany został model wskaźnika nieprawidłowości, który wyliczany jest według następującego wzoru:

$$W_n = \frac{\sum L_n}{L_D}$$

gdzie:

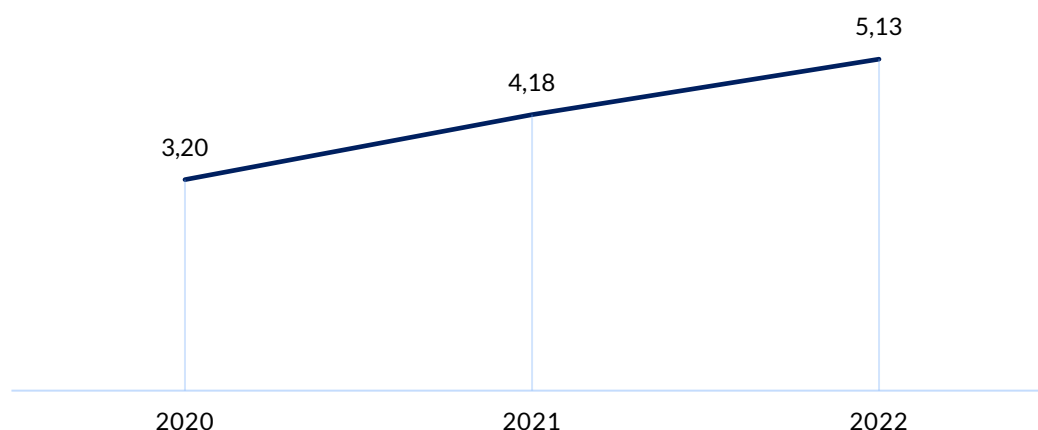
W_n – wskaźnik nieprawidłowości;

L_n – liczba nieprawidłowości stwierdzona podczas działań nadzorczych w badanym okresie;

L_D – liczba działań nadzorczych w badanym okresie.

Przyjęcie takiego wskaźnika, na który składają się podstawowe informacje w zakresie prowadzonych działań nadzorczych, umożliwi uzyskanie informacji wskazującej na średnią liczbę nieprawidłowości stwierdzaną w trakcie jednej kontroli. Przy zastosowaniu tej metody, obserwowany jest stopniowy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w ostatnich trzech latach.

Rys. 30. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli przeprowadzonych w latach 2020–2022



Wskaźnik nieprawidłowości na przestrzeni 3 ostatnich lat wykazuje tendencję wzrostową. W roku 2022 wskaźnik został wyliczony na poziomie 5,13, co daje wzrost o 22,72% w stosunku do roku poprzedniego. W 2020 r. miernik nieprawidłowości dla przeprowadzanych przez Prezesa UTK kontroli wyniósł 3,20. W 2021 r. wartość ta wzrosła do 4,18 (wzrost o 30,63%).

Wskaźniki nieprawidłowości nie tylko pomagają w ocenie ogólnego stanu bezpieczeństwa transportu kolejowego, ale także pozwalają odnotować tendencje w poszczególnych obszarach tematycznych związanych z sektorem kolejowym.

W 2022 r. najwyższe wskaźniki nieprawidłowości wykazano w następujących zakresach tematycznych:

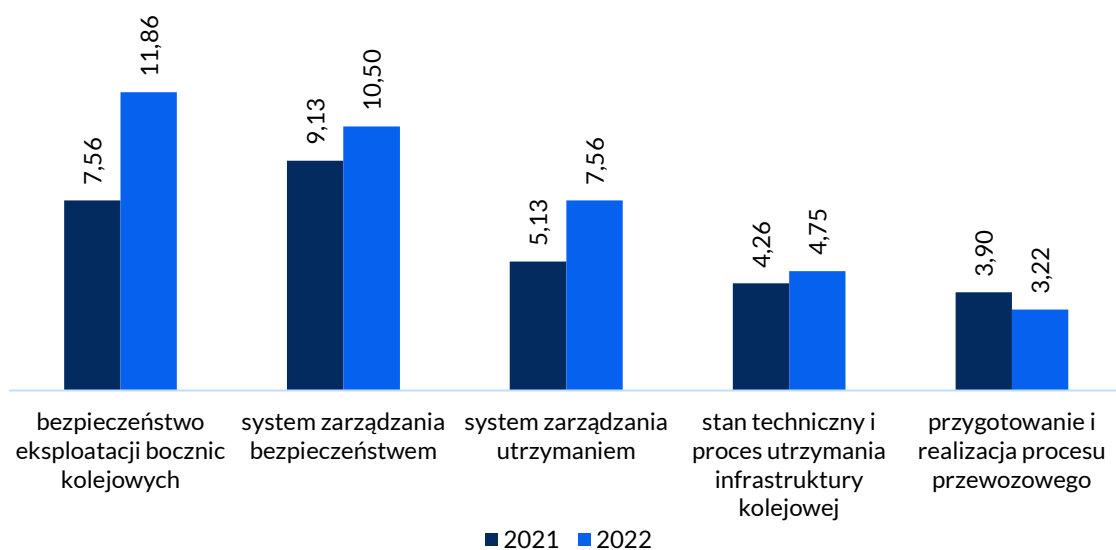
- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (11,86);
- system zarządzania bezpieczeństwem (10,50);
- system zarządzania utrzymaniem (7,65).

Tab. 14. Wybrane obszary, w których podczas kontroli stwierdzono nieprawidłowości w 2022 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2021-2022

lp.	Ogólny zakres działania	Liczba kontroli 2022 r.	Liczba stwierdzonych nieprawidłowości i 2022 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2022 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2021 r.	Zmiana wskaźnika 2021/2020
1.	bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	159	1885	11,86	7,56	+4,30
2.	system zarządzania bezpieczeństwem	54	567	10,50	9,13	+1,37
3.	system zarządzania utrzymaniem	71	543	7,65	5,13	+2,52
4.	stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	231	1097	4,75	4,26	+0,49

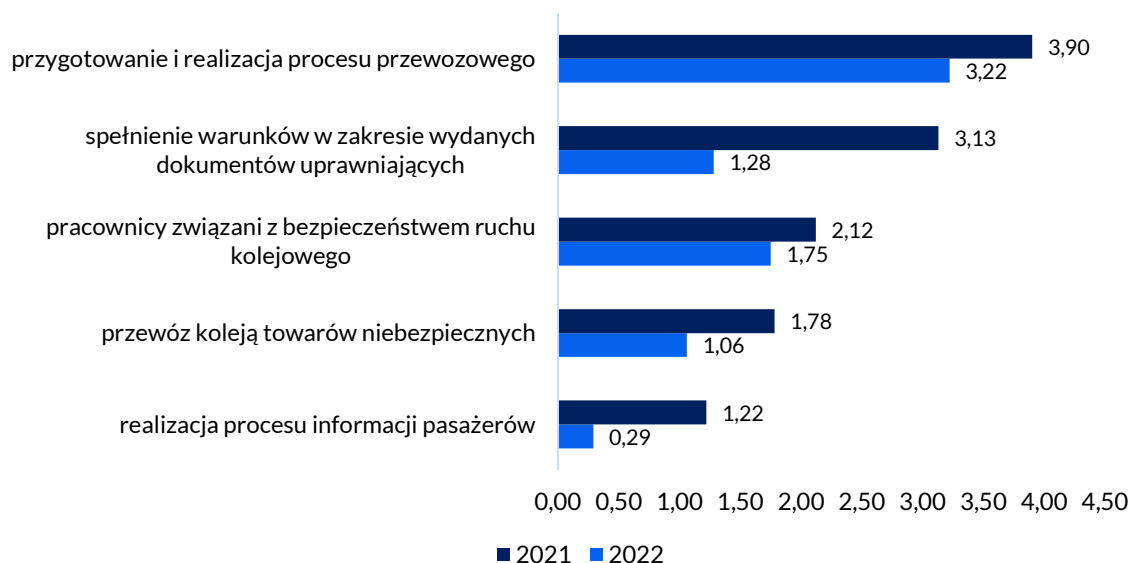
Ip.	Ogólny zakres działania	Liczba kontroli 2022 r.	Liczba stwierdzonych nieprawidłowości i 2022 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2022 r.	Wskaźnik nieprawidłowości 2021 r.	Zmiana wskaźnika 2021/2020
5.	przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	231	743	3,22	3,90	-0,68
6.	przewożenie ruchu kolejowego	40	108	2,70	1,73	+0,97
7.	szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	43	82	1,91	1,43	+0,48
8.	rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	65	125	1,92	0,99	+0,93
9.	pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	64	112	1,75	2,12	-0,37
10.	spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	25	32	1,28	3,13	-1,85
11.	przewóz kolejną towarów niebezpiecznych	35	37	1,06	1,78	-0,72
12.	realizacja procesu informacji pasażerów	7	2	0,29	1,22	-0,93

Rys. 31. Zakresy tematyczne z największym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2022 r. w porównaniu do 2021 r.



Podobnie jak rok wcześniej, w 2022 r. najwyższe wskaźniki nieprawidłowości odnotowano w zakresach: bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (11,86), system zarządzania bezpieczeństwem (10,5), system zarządzania utrzymaniem (7,65), stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (4,75) oraz przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (3,22). Oznacza to, że wypunktowane zakresy tematyczne mają znaczny wpływ na ogólną wartość wskaźnika. Zmniejszenie liczby nieprawidłowości w tych newralgicznych obszarach pozwoli na ograniczenie ogólnego wskaźnika, co przełoży się w sposób bezpośredni na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Rys. 32. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r.



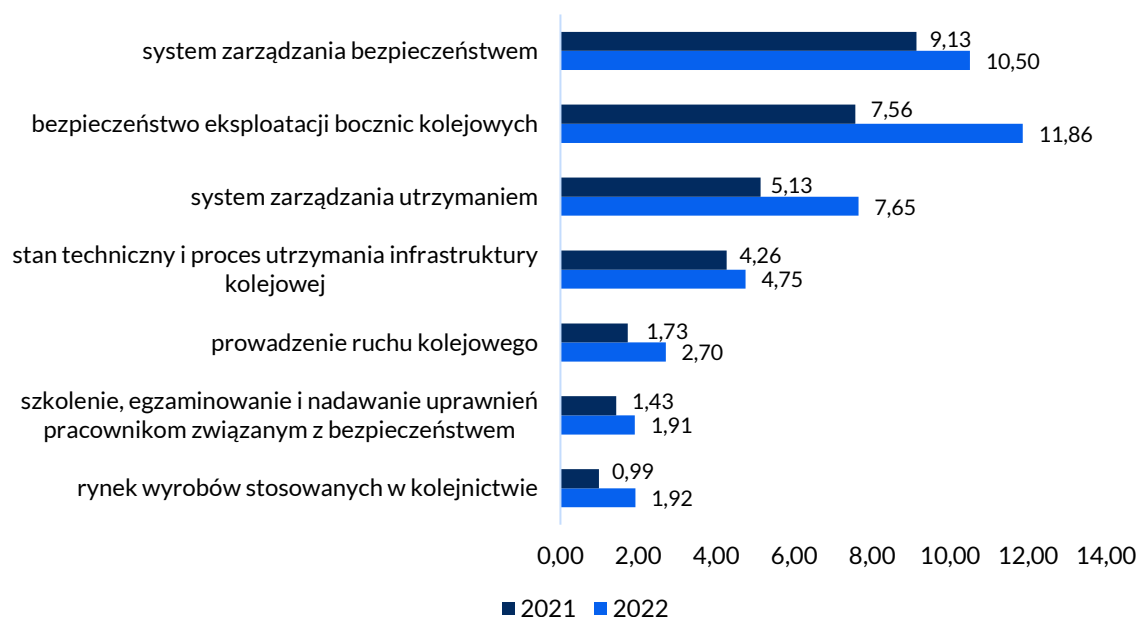
Spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r. w stosunku do roku ubiegłego został zarejestrowany w pięciu obszarach tematycznych tj.:

- spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (-1,85);
- realizacja procesu informacji pasażerów (-0,93);
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (-0,68);
- przewóz koleją towarów niebezpiecznych (-0,72);
- pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (-0,37).

Natomiast wzrosty wskaźnika w 2022 r. zostały zarejestrowane w obrębie siedmiu obszarów tematycznych tj.:

- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (+4,30);
- system zarządzania utrzymaniem (+2,52);
- system zarządzania bezpieczeństwem (+1,37);
- prowadzenie ruchu kolejowego (+0,97);
- rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie (+0,93);
- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (+0,49);
- szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (+0,48).

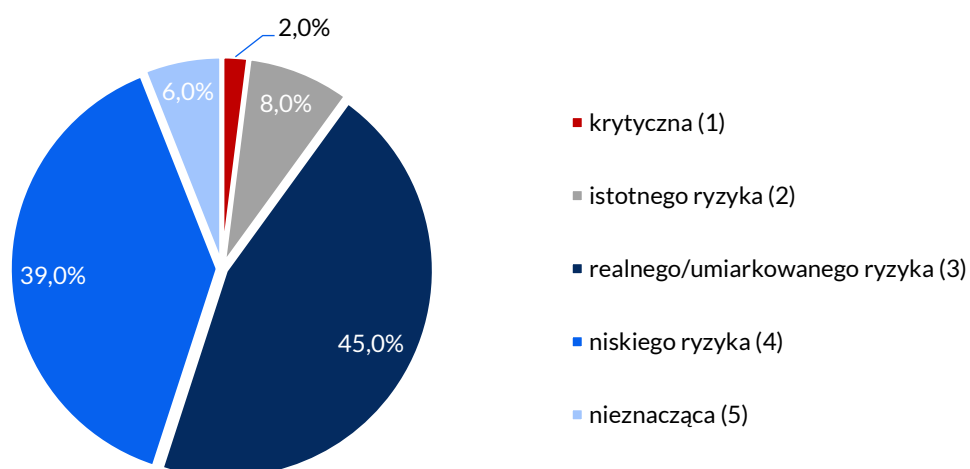
Rys. 33. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r.



Nieprawidłowości stwierdzane w trakcie kontroli są również kategoryzowane pod względem wpływu na funkcjonowanie systemu kolejowego. Klasyfikacja nieprawidłowości opiera się o kryteria odnoszące się do ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy oraz bezpośredni lub pośredni wpływ nieprawidłowości na to bezpieczeństwo. Nieprawidłowości są oceniane w 5-stopniowej skali:

- nieprawidłowość krytyczną (1);
- istotnego ryzyka (2);
- realnego/umiarkowanego ryzyka (3);
- niskiego ryzyka (4);
- oraz nieprawidłowość nieznaczącą (5).

Rys. 34. Wagi nieprawidłowości w 2022 r. - udział procentowy



W 2022 r. najczęściej stwierdzano nieprawidłowości o realnym/umiarkowanym ryzyku (45%). Drugą najczęściej wskazywaną wagą niezgodności była ocena 4, tj. nieprawidłowości niskiego ryzyka (39%). Na trzecim miejscu najczęściej przyznawanych ocen była ocena 2 (8%), czyli nieprawidłowości istotnego ryzyka. Nieprawidłowości o wadze 5 (nieznaczące) stanowiły zaledwie 6%, natomiast najrzadziej przypisywaną wagą nieprawidłowości była ocena 1 (2%). Należy jednak wspomnieć, że stwierdzenie nieprawidłowości krytycznych niesie ze sobą konieczność podjęcia zdecydowanych kroków o charakterze sankcyjnym wobec podmiotu, ponieważ stwierdzone naruszenia oznaczają istotne ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Ustalenia poczynione w trakcie działań kontrolnych mogą również stanowić przesłanki do wszczęcia postępowania administracyjnego. Jest ono co do zasady wszczynane, gdy ustalony stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych. Procedowane są również postępowania administracyjne wszczynane na wniosek zainteresowanych stron, m.in. odwołania od decyzji wydanych na podstawie wyników kontroli, wnioski o zmianę terminu usunięcia nieprawidłowości nakazanego w decyzji administracyjnej, wnioski o przedłużenie terminu postępowania komisji kolejowej.

W 2022 r. na skutek lub w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi, Prezes UTK wydał łącznie 726 decyzji administracyjnych. W tej grupie do decyzji o charakterze nadzorczym należy przede wszystkim wyróżnić decyzje w przedmiocie:

- wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu;
- ograniczenia lub wstrzymania ruchu kolejowego;
- stwierdzenia naruszeń i nakazu ich usunięcia w określonym terminie;
- nałożenia kary pieniężnej;
- cofnięcia dokumentu uprawniającego do prowadzenia działalności.

Najliczniejszą grupą tematyczną decyzji administracyjnych wydawanych w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi są wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego. W tym zakresie wydano łącznie 182 decyzje administracyjne (112 dotyczących ograniczenia eksploatacji pojazdu oraz 70 dotyczących wyłączenia pojazdu z eksploatacji).

W konsekwencji postępowań administracyjnych prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, Prezes UTK wydał 95 decyzji. Zdecydowaną większość (85) stanowiły decyzje dotyczące niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Oprócz nich zostały wydane:

- 3 decyzje dotyczące pojazdów kolejowych;
- 2 decyzje w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 2 decyzje w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania utrzymaniem;
- 1 decyzja w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu obu ww. systemów.

Wydano jedną decyzję w przedmiocie naruszeń związanych z wymaganiami, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych oraz jedną decyzję odwołującą komisję egzaminacyjną.

W 2022 r. wydano także 52 decyzje w sprawach związanych z wprowadzeniem ograniczeń ruchu kolejowego. Połowa z nich dotyczyła użytkowników bocznic, 25 dotyczyło sieci PKP PLK S.A., jedna dotyczyła zarządcy infrastruktury (innego niż użytkownik bocznic) działającego na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Prezes UTK w 2022 r. zakończył również 5 postępowań administracyjnych w sprawie wstrzymania ruchu kolejowego w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami.

W 2022 r. 49 postępowań administracyjnych zakończono wydaniem decyzji w zakresie kar pieniężnych. W 41 przypadkach Prezes UTK nałożył karę pieniężną, 7 postępowań zostało zakończonych wydaniem decyzji umarzających postępowanie, a w jednym postępowaniu (toczącym się w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy) zostało utrzymane w mocy rozstrzygnięcie z I instancji. Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 378 674,06 zł. Najwięcej kar (19) nałożono za nieprzestrzeganie obowiązku przekazania Prezesowi UTK w określonym terminie oświadczenia dotyczącego świadczenia przez maszynistę pracy na rzecz innego podmiotu, 12 kar zostało nałożonych w związku z wykryciem nieprawidłowości w przewozie towarów niebezpiecznych, 6 decyzji dotyczyło niezgłoszenia – wbrew obowiązkowi ustawowemu – zdarzenia kolejowego, 4 dotyczyło użytkowania bocznic kolejowej bez wymaganego dokumentu (świadectwa bezpieczeństwa).

7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Informacja o współpracy z innymi NSA w obszarze nadzoru została ujęta w rozdziale 6.6.

Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa





8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa

8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem

Oceny wniosków przewoźników kolejowych o certyfikat bezpieczeństwa oraz wniosków zarządców infrastruktury o autoryzację bezpieczeństwa Prezes UTK dokonuje w oparciu o postanowienia rozporządzenia 2018/762 dotyczącego kryteriów budowy systemów zarządzania bezpieczeństwem. Podstawą do oceny jest analiza przekazanej przez podmiot dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o przedłożoną listę kontrolną, która odnosi każdy wymóg rozporządzenia 2018/762 do odpowiednich elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK potwierdzi, że system zarządzania bezpieczeństwem spełnia odpowiednie wymagania, uznaje za zasadne wydanie certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa. Dla podmiotów występujących o przedłużenie certyfikatu bądź autoryzacji prowadzona ocena uwzględnia również wyniki dotychczasowego nadzoru i postępowanie podmiotu po stwierdzeniu ewentualnych nieprawidłowości. W przypadku wnioskowania o zmianę certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa ocena jest ukierunkowana na dokonaną zmianę np. przygotowanie podmiotu do realizacji przewozów po sieci kolejowej nowego zarządcy infrastruktury.

W trakcie oceny wniosku najczęściej identyfikowane są nieprawidłowości w obszarze:

- kompetencji personelu kolejowego (brak uwzględnienia wymagań obowiązujących aktów prawnych);
- aktualności dokumentacji, w tym w szczególności w zakresie przywoływania nieaktualnych aktów prawnych;
- rozbieżność, ewentualnie nieprecyzyjnego przypisywania odpowiedzialności pomiędzy częścią opisową procedur a schematami postępowania;
- doskonalenia systemu, w tym realizacji działań korygujących i zapobiegawczych;
- realizacji procesu monitorowania zgodnie z rozporządzeniem nr 1078/2012;
- prawidłowości stosowania rozporządzenia nr 402/2013.

Podobnie jak w 2021 r. zidentyfikowano również występowanie specyficznego problemu dotyczącego wyraźnego rozgraniczenia przez przewoźników kolejowych w posiadanym systemie zarządzania bezpieczeństwem ról i odpowiedzialności przewoźnika i podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie.

Przewoźnicy kolejowi, którzy do 16 czerwca 2022 r. pełnili funkcję podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dla pojazdów innych niż wagony towarowe w oparciu o posiadany system zarządzania bezpieczeństwem, chcąc dalej pełnić ww. funkcję zobowiązani byli uzyskać odrębny certyfikat ECM albo wykazać spełnienie wymagań rozporządzenia 2019/779 w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa.

W trakcie analizy dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w ramach prowadzonych postępowań związanych z wydaniem jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, szczególnie w przypadku przewoźników, którzy zrezygnowali z pełnienia funkcji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, identyfikowane było przypisywanie sobie odpowiedzialności za zadania należące do ECM, jak np. realizowane w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem, a dotyczące sporządzania harmonogramów utrzymania pojazdów.

8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

W corocznie przygotowywanych wytycznych do Raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców, Prezes UTK wskazuje konieczność przekazania określonych informacji, które stanowią sprawozdanie z doświadczeń dotyczących stosowania rozporządzenia nr 402/2013. Jako główny obszar sprawozdawczy wskazano wyniki procesu zarządzania zmianami oraz zidentyfikowane zagrożenia i zastosowane środki kontroli przed wdrożeniem zmiany.

Dla zmian mających wpływ na bezpieczeństwo Prezes UTK oczekuje w szczególności:

- informacji czego dotyczyły zmiany;
- charakteru wprowadzonych zmian (organizacyjna/techniczna/eksploatacyjna);
- wyników przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmian (znacząca/nieznacząca).

Z danych uzyskanych od przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców wynika, że w 2022 r. podmioty te oceniły 1 270 zmian w systemie kolejowym, czyli o 13,8% mniej niż w roku poprzednim. Podobnie jak w latach ubiegłych więcej zmian ocenili zarządcy infrastruktury, jednak w 2022 r. wyraźnie zmieniły się proporcje. Przewoźnicy kolejowi ocenili bowiem jedynie o 62 zmiany mniej niż zarządcy infrastruktury, a udział ocenionych zmian przez przewoźników wyniósł 47,5%. W 2021 r. udział ten wynosił 39%, czyli nastąpił wzrost o 8,5 punktu procentowego.

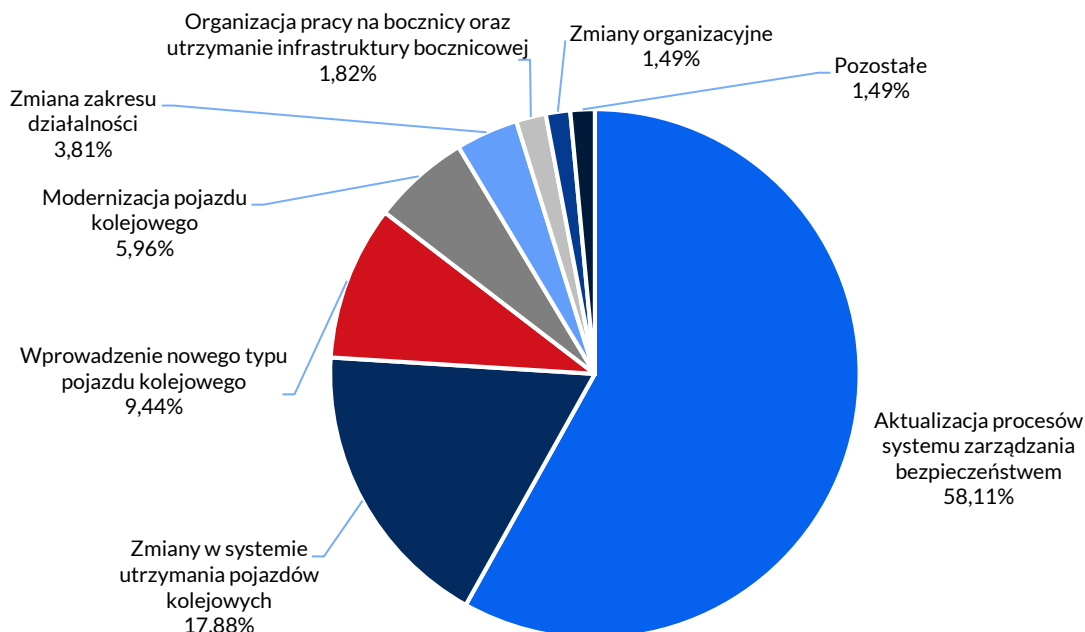
W roku ubiegłym wzrósł również udział zmian znaczących. Wyniósł on w 2022 r. 2,2%, natomiast w latach poprzednich kształtował się on następująco - w roku 2021 wyniósł jedynie 1%, w 2020 r. 3%, a w 2019 r. 2%. Łącznie jako znaczące w 2022 r. ocenione zostało 28 zmian, przy czym 27 zmian wdrożyli przewoźnicy kolejowi, zaś jedną autoryzowany zarządca infrastruktury. Dodatkowo narodowy zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK w swoim raporcie zawarł informację o trzech zmianach znaczących, dla których wskazał jednak, że w 2022 r. nie zakończono procesu oceny ryzyka.

Przedstawione dane potwierdzają aktualną od kilku lat tezę, że podmioty działające na rynku kolejowym niezmiennie unikają uznawania zmian za znaczące. Szczególnie rażący jest tutaj przykład zarządców infrastruktury, ponieważ prowadzone jest wiele inwestycji kolejowych, nierzadko obejmujących modernizację całych linii kolejowych. Powyższe wzbudza zatem uzasadnione wątpliwości, czy podmioty właściwie klasyfikują i oceniają wdrażane zmiany.

Jako zmiany znaczące podmioty oceniały głównie wprowadzenie nowych rozwiązań w pojazdach kolejowych, a wynikających z wdrażania systemów ETCS i GSM-R (35,7% wszystkich zmian znaczących w 2022 r.), w drugiej kolejności zaś wprowadzenie do eksploatacji nowego typu pojazdu kolejowego (udział 32,1%).

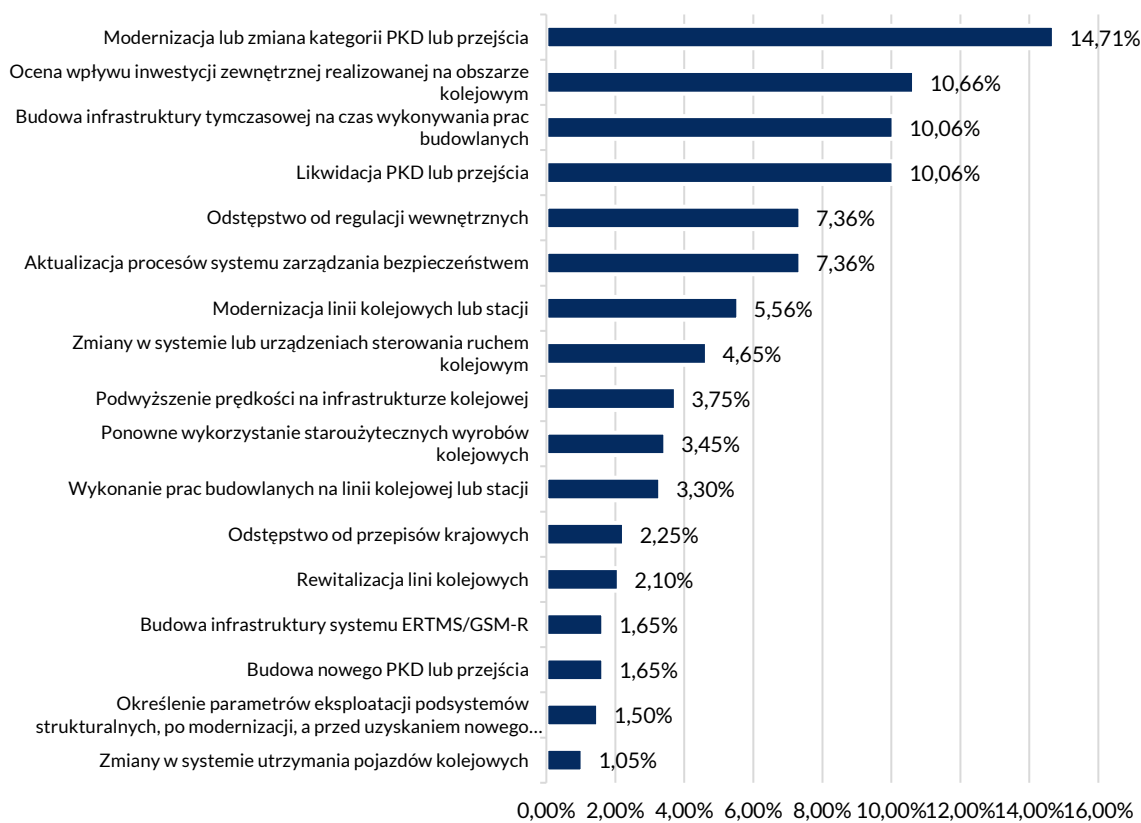
Udział poszczególnych obszarów zmian wskazanych przez przewoźników w 2022 r. był zbliżony do 2021 r. Przewoźnicy kolejowych najczęściej analizowali zmiany stanowiące aktualizację procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem 58,1% (w 2021 r. udział 63,4%). Drugą pod względem liczebności grupą były zmiany wprowadzane w systemie utrzymania pojazdów kolejowych, a związane ze zmianami cykli przeglądowo-naprawczych, zakresu prac itp. (udział w 2022 r. 17,88%, zaś w 2021 r. 16,6%). Dwie kolejne grupy dotyczyły zmian związanych z wprowadzeniem nowego typu pojazdu kolejowego do eksploatacji (2022 r. – udział 9,44%, 2021 r. – 8,93%) oraz modernizacjami pojazdów kolejowych (udział 5,96% w 2022 r. i 5,33% w 2021 r.).

Rys. 35. Udział poszczególnych obszarów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2022 r.



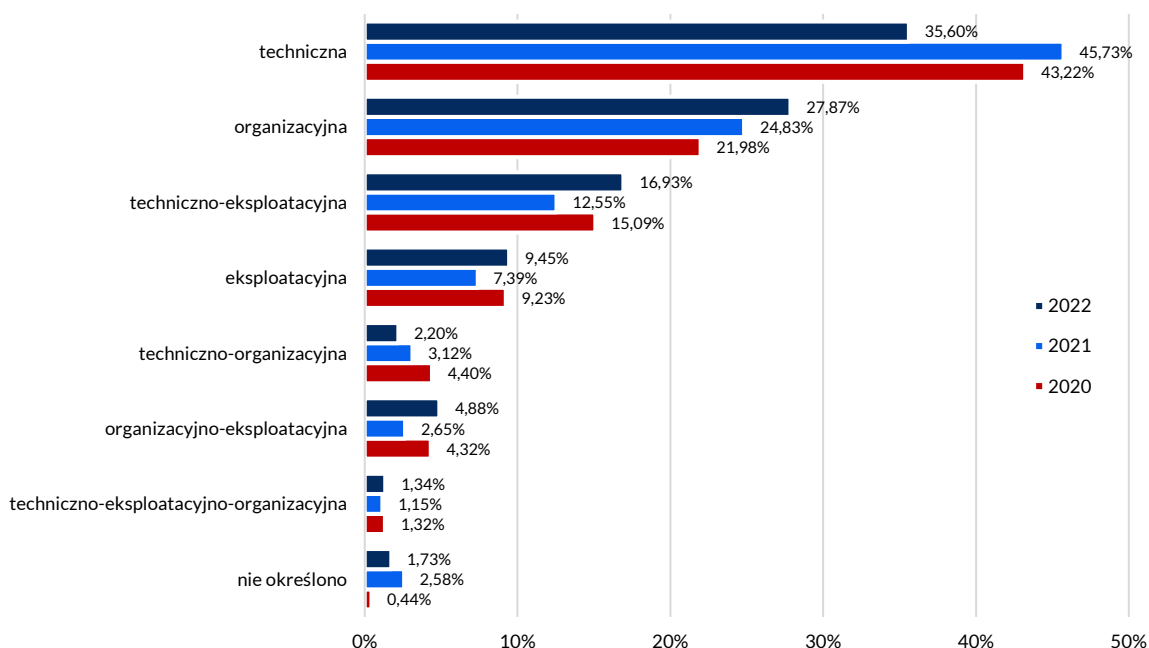
Wśród zarządców infrastruktury najczęściej analizowanymi zmianami były kwestie związane z przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami, w pierwszej kolejności związane z ich modernizacją lub zmianą kategorii, w drugiej zaś z ich likwidacją. Ogólnie zagadnienia związane z przejazdami kolejowo-drogowymi stanowiły przedmiot 26,4% zmian ocenionych przez zarządców infrastruktury. W dalszej kolejności w 2022 r. oceniano zmiany związane z wpływem na bezpieczeństwo systemu kolejowego inwestycji zewnętrznych, których realizacja obejmuje swych zasięgiem obszar zarządzany przez zarządcę infrastruktury. Kolejna grupa analizowanych zmian dotyczyła budowy infrastruktury tymczasowej na czas wykonywania prac budowlanych w ramach realizowanych inwestycji. Przedmiotem analizy było również wprowadzenie odstępstw od przepisów krajowych, co jest także związane z realizacją inwestycji kolejowych. Tylko niespełna 7,36% analizowanych zmian wśród zarządców infrastruktury dotyczyło aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem (dla porównania wśród przewoźników ten rodzaj zmian zdecydowanie dominował).

Rys. 36. Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2022 r. (udział powyżej 1 %)



Pod względem charakteru zmian, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury, podobnie jak w 2021 r., najczęściej oceniali zmiany w 2022 r. jako techniczne, a w drugiej kolejności organizacyjne.

Rys. 37. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020 - 2021 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru





Dostrzegając problem właściwej klasyfikacji i oceny wdrażanych zmian przez podmioty Prezes UTK w 2022 r. powołał Zespół zadaniowy do spraw realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku.

Do zadań Zespołu należy w szczególności koordynowanie prac określonych w planie działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku. Zespół prowadzi także ocenę stanu realizacji planu działania oraz inicjuje jego aktualizację. Kolejne zadania to ustalenie jednolitego podejścia przez uczestników rynku kolejowego i wypracowywanie najlepszych praktyk stosowania CSM-RA oraz wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania rozporządzenia CSM-M.

Zespół w publikowanych rekomendacjach, wskazuje jednolite podejście i wypracowuje najlepsze praktyki odnośnie nadzoru nad stosowaniem CSM-RA oraz CSM-M. Zespół propaguje informacje o stosowaniu CSM-RA i CSM-M i korzyściach z tego płynących, zarówno w UTK, jak również wśród uczestników rynku kolejowego. Działania te odbywają się poprzez organizowanie warsztatów, udział w konferencjach i przekazywanie komunikatów w środkach komunikacji elektronicznej. Dążeniem Zespołu jest zwiększenie udziału zmian uznanych za znaczące w ogólnej liczbie zmian ocenianych zgodnie z CSM-RA.

W ramach swojej działalności, w 2022 r. Zespół przyjął sześć rekomendacji, opracował jednolitą listę kontrolną dotyczącą stosowania rozporządzenia nr 402/2013 oraz zorganizował i przeprowadził cztery szkolenia i warsztaty o zarządzaniu ryzykiem.

Opublikowane przez Zespół w 2022 r. rekomendacje dotyczyły:

- odpowiedzialności jednostek oceniających w procesie zarządzania ryzykiem;
- współpracy zarządców i producentów podsystemów odnośnie zarządzania ryzykiem w inwestycjach liniowych;
- formułowania zagrożeń i ich źródeł w rejestrze zagrożeń;
- sposobu monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka/środków bezpieczeństwa;
- uprawnień Prezesa UTK do weryfikacji decyzji wnioskodawcy o znaczeniu zmiany;
- zarządzania zagrożeniami przenoszonymi.

8.3. Zastosowanie CSM monitorowanie

Implementacja rozporządzenia nr 1078/2012 w przypadku podmiotów działających na rynku polskim stanowi integralną część ich systemów zarządzania, stosowaną do weryfikacji skuteczności procesów i procedur. Na potrzeby implementacji rozporządzenia część podmiotów oprócz procedur systemowych dotyczących przeglądów zarządzania, audytów i kontroli wdrożyła procedury dedykowane procesowi monitorowania zgodnego z rozporządzeniem 1078/2012.

Podobnie jak w przypadku przekazania informacji z doświadczeń dotyczących zastosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka Prezes UTK, w swoich wytycznych do Raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców oraz Rocznych sprawozdań z utrzymania przekazywanych przez certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zaproponował zakres informacji służących do opisu doświadczenia przedsiębiorstwa związanego ze stosowaniem procesu monitorowania. Zwrócono się o przekazanie m.in.:

- opisu prowadzonego procesu monitorowania;
- opisu sposobu monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim;

- informacji o ewentualnych wątpliwościach lub trudnościach związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania.

Podmioty nadal wskazują jako główne narzędzia służące do monitorowania: audyty bezpieczeństwa, kontrole wewnętrzne, przeglądy zarządzania, oceny ryzyka technicznego i operacyjnego oraz analizę dostępnych informacji związanych z bezpieczeństwem, zwłaszcza zawartych w rejestrach zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Podobnie jak w 2021 r., również w 2022 r. z analizy uzyskanych informacji wynika niewielki wzrost udziału podmiotów deklarujących stosowanie wskaźników w procesie monitorowania. Wskaźniki są powiązane zasadniczo z wystąpieniami sytuacji niepożądanych, takich jak np.: zdarzenia, incydenty, sytuacja potencjalnie wypadkowe, niezgodności, uszkodzenia infrastruktury lub pojazdów oraz monitorowaniem celów bezpieczeństwa. Monitorowanie skuteczności procesów systemowych oraz skuteczności środków kontroli ryzyka realizowane jest przez podmioty w drugiej kolejności.

W dalszym ciągu w mniejszych przedsiębiorstwach monitorowanie ogranicza się do realizacji okresowej oceny ryzyka, przeprowadzania kontroli i audytów, przeglądów zarządzania. Podobna sytuacja występuje w nowych podmiotach o mniej rozwiniętych systemach zarządzania.

Głównymi sposobami monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim, jakie wskazywali raportujący były audyty oraz zapisy w umowach dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem, w szczególności w zakresie postępowania z ryzykiem, którymi podmiot nie jest w stanie zarządzać samodzielnie.

Z zebranych informacji oraz doświadczeń członków wspomnianego już Zespołu ds. realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku wynika, że podmioty zobowiązane do stosowania rozporządzenia nr 1078/2012 przyjmują środki służące monitorowaniu, o którym mowa w tym rozporządzeniu, o zbyt ogólnym charakterze, aby zapewnić skuteczne monitorowanie środków kontroli ryzyka (środków bezpieczeństwa).

Prawidłowe wykonanie wymagań rozporządzenia 1078/2012 odnośnie monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka było przedmiotem jednej z wydanych w 2022 r. rekomendacji Zespołu.

W przedmiotowej rekomendacji wskazano, że prawidłowe monitorowanie skuteczności środków kontroli ryzyka polega na określeniu wskaźników, które umożliwiają ocenę konkretnych, indywidualnych środków kontroli ryzyka. Podkreślono również, że kontrole lub audyty nie są narzędziem monitorowania środków kontroli ryzyka, o którym mowa w rozporządzeniu nr 1078/2012. Nie można zatem przyjmować, że zarządca, przewoźnik, lub ECM, przeprowadzając wewnętrzne kontrole lub audyty wypełnia w ten sposób wymagania rozporządzenia nr 1078/2012 odnośnie środków kontroli ryzyka. Zaznaczono jednak, że dane pochodzące z audytów i kontroli wewnętrznych mogą natomiast służyć jako źródło danych do monitorowania za pomocą wskaźników lub do określania strategii i planów monitorowania.

8.4. Uczestnictwo i realizacja projektów unijnych

Prezes UTK realizuje trzy kluczowe projekty z dofinansowaniem UE. Dotyczą one utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, działań szkoleniowych pod szyldem Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego oraz działań edukacyjnych w ramach projektu Kampanii Kolejowe ABC II. Projekty te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach 3.2.2 i 3.2.4.

Dodatkowo wynagrodzenie i szkolenie części pracowników UTK jest objęte dofinansowaniem w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

Kultura bezpieczeństwa



9. Kultura bezpieczeństwa

9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa

Prezes UTK w 2022 r. przeprowadzał kontrole w zakresie funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem, które dotyczyły również podmiotów posiadających systemy utworzone w oparciu o zapisy rozporządzenia nr 2018/762. Nowe kryteria systemu zarządzania bezpieczeństwem po raz pierwszy wprowadziły prawny obowiązek doskonalenia kultury bezpieczeństwa w organizacji.

Pozytywna kultura bezpieczeństwa odznacza się jak najmniejszą luką między wymaganiami systemu zarządzania bezpieczeństwem i faktyczną ich implementacją. Innymi słowy w organizacjach z pozytywną kulturą bezpieczeństwa działania poszczególnych pracowników przebiegają w sposób maksymalnie zbliżony do przewidzianego w procedurach. Takie zachowanie nie może oczywiście mieć miejsca, gdy procedury nie uwzględniają wymagań dotyczących czynników ludzkich i organizacyjnych. Nie będzie również pozytywnej kultury bezpieczeństwa bez mocnego zaangażowania najwyższego kierownictwa, które powinno promować zachowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa.

Kulturę bezpieczeństwa należy zatem postrzegać jako element szerszej całości – jej poziom jest pochodną tego, w jaki sposób organizacja funkcjonuje jako całość i jak wdrażane są wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dotyczy to w szczególności wymagań wprowadzonych przez nowe kryteria systemu zarządzania bezpieczeństwem w obszarze przywództwa czy czynników ludzkich i organizacyjnych. Kultura bezpieczeństwa jest budowana także w codziennych interakcjach między pracownikami i kierownictwem, stąd proces jej rozwijania jest długotrwały i wymaga dużego zaangażowania.

Rozporządzenie 2018/762 kładzie duży nacisk na rozwój kultury bezpieczeństwa. W pkt 7.2.3 zawarto wymóg utworzenia przez organizację strategii ciągłego doskonalenia kultury bezpieczeństwa. Powinna ona opierać się na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod w celu zidentyfikowania kwestii behawioralnych mających wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wprowadzenia środków w celu uwzględnienia tych kwestii. Z aspektem kultury bezpieczeństwa wiąże się także wymaganie pkt 7.2.2 dotyczące motywowania pracowników do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

Wymagania nowych kryteriów systemu zarządzania bezpieczeństwem nie oznaczają zatem konieczności osiągnięcia określonego poziomu kultury bezpieczeństwa, lecz podkreślają znaczenie posiadania przez organizację przemyślanej i spójnej wizji na rzecz rozwijania tej kultury. W takim rozumieniu przeprowadzane są też działania nadzorcze weryfikujące wdrożenie, monitorowanie i doskonalenie kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie.

W toku przeprowadzonych kontroli zaobserwowano zarówno pozytywne trendy świadczące o tym, że pracownicy są zapoznawani z funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem, a ich wiedza w tym zakresie jest doskonała w trakcie prowadzonych szkoleń, jak i obszary wymagające poprawy wskazujące, że dane przedsiębiorstwo nie promuje wśród pracowników zasad kultury bezpieczeństwa, a wprowadzone procedury powiązane z tym obszarem nie są stosowane w praktyce.

W celu monitorowania poziomu kultury bezpieczeństwa i dojrzałości systemów zarządzania bezpieczeństwem podmiotów funkcjonujących na rynku Prezes UTK stosuje również tzw. Model Oceny Poziomu Systemów (MOPS), opracowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Określa on pięć poziomów dojrzałości organizacji w poszczególnych obszarach dotyczących przywództwa, planowania, działalności operacyjnej, wsparcia, oceny wyników i doskonalenia. Dla każdego poziomu wskazywane są jego cechy charakterystyczne, które umożliwiają określenie przez inspektora uczestniczącego w działaniach nadzorczych poziomu dojrzałości organizacji. Ocena ta jednocześnie odnosi się do poziomu kultury bezpieczeństwa w danej organizacji, gdyż cechy funkcjonowania organizacji opisane na poszczególnych poziomach są jednocześnie dobrym jej wyznacznikiem.



Model ten wykorzystywany jest przez inspektorów Oddziałów Terenowych każdorazowo po przeprowadzeniu kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Informacje dotyczące dojrzałości organizacji danego podmiotu są wprowadzane w trakcie kolejnych działań kontrolnych. Zgromadzona w ten sposób informacja o historii danego podmiotu jest wykorzystywana w trakcie procesu certyfikacji bezpieczeństwa.

W 2022 r. po raz pierwszy przeprowadzono wśród certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców ankietę Modelu dojrzałości zarządzania. Ankieta ta została stworzona z jednej strony w celu umożliwienia samooceny podmiotom rynku kolejowego oraz określenia swoich słabych i mocnych strony, z drugiej strony w celu zidentyfikowania różnic w postrzeganiu systemów zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy oceną samego podmiotu a oceną krajowego ds. organu bezpieczeństwa. Szczególnie niebezpieczne w tym kontekście mogą być sytuacje, w których przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury kolejowej oceniają swój system na wysokim poziomie, a ocena organu, przeprowadzona w trakcie czynności nadzorczych, jest znacząco odmienna, tzn. wskazuje dla poszczególnych obszarów poziomy niższe. Może to prowadzić do sytuacji, w których podmiot nie jest świadomy swoich słabych punktów, bądź nie rozumie stawianych przed nim wymogów i obowiązków. To z kolei oznacza, że przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury nie identyfikuje zagrożeń związanych z funkcjonowaniem jego organizacji i w konsekwencji niewłaściwie zarządza ryzykiem. W takim przypadku może dojść do materializacji tego ryzyka, na które podmiot nie będzie przygotowany i z którym nie będzie umiał sobie poradzić. Sytuacja taka może więc stanowić zagrożenie dla systemu kolejowego i świadczy o niskim poziomie kultury bezpieczeństwa podmiotu.

Wyniki ankiety w przypadku części przedsiębiorstw ujawniły znaczące różnice w analizowanych danych tj. pomiędzy oceną dokonaną przez inspektorów Urzędu Transportu Kolejowego, a samooceną podmiotów. Taki stan może wynikać z kilku kwestii, w tym wiązać się z niewłaściwym podejściem spółki do SMS oraz brakiem zrozumienia wymogów przepisów prawa. Może być to również związane z formą udzielania przez podmioty odpowiedzi, które obawiając się o ewentualne konsekwencje mogły zawyżać poziomy dokonywanych ocen.

Zebrane dane i wyciągnięte na ich podstawie wnioski posłużyły do opracowania strategii oraz planu nadzoru Prezesa UTK na 2023 r.

9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa

Projekt *Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym* zainicjowany został w 2016 r. Jego założeniem jest promowanie i nagradzanie aktywności zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Zgłaszane i realizowane działania w ramach tego projektu mają prowadzić do zrównoważonego rozwoju branży kolejowej. Sygnatariusze składając podpis pod Deklaracją wyrażają chęć współpracy, polegającej na wymianie doświadczeń oraz wdrażaniu nowych, niestandardowych rozwiązań. Stałe poszerzanie grona Sygnatariuszy Deklaracji pozwala na przekazywanie tej idei kolejnym podmiotom rynku kolejowego oraz rozwój zasad kultury bezpieczeństwa w branży kolejowej. W 2022 r. odbyły się dwa uroczyste podpisanie Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. XIV podpisanie, podczas którego grono Sygnatariuszy powiększyło się o 18 podmiotów z branży kolejowej, miało miejsce 29 czerwca podczas IV Forum Kultury Bezpieczeństwa. XV podpisanie Deklaracji odbyło się natomiast 6 października. Podczas tego wydarzenia grono Sygnatariuszy zostało powiększone o kolejnych 5 podmiotów. Dotychczas Deklarację podpisało 267 podmiotów rynku kolejowego.

W ramach projektu realizowanych jest wiele inicjatyw mających na celu promocję kultury bezpieczeństwa oraz poszerzanie wiedzy podmiotów w tym zakresie.

Forum Kultury Bezpieczeństwa

29 czerwca 2022 r. odbyło się IV Forum Kultury Bezpieczeństwa dotyczące tematyki bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Podczas Forum przedstawiona została analiza problemu wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz innowacyjne rozwiązania techniczne, które pozwolą zwiększyć bezpieczeństwo w takich miejscach. Poruszone zostały także zagadnienia edukacji, odgrywającej istotną rolę w kształtowaniu właściwych postaw użytkowników dróg. W trakcie debaty zastanawiano się nad tym, co zrobić, aby ograniczyć liczbę zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i jak skutecznie zwiększać świadomość zagrożeń wśród uczestników ruchu drogowego.

Magazyn Kultury Bezpieczeństwa

Magazyn Kultury Bezpieczeństwa to wydawnictwo tworzone przez UTK we współpracy z Sygnatariuszami Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W 2022 r. opracowano i wydano IV Magazyn Kultury Bezpieczeństwa. W tym wydaniu znalazł się szereg artykułów dotyczących transportu kolejowego, w tym m.in. na temat:

- innowacji i techniki;
- bezpieczeństwa w ujęciu systemowym;
- działań edukacyjnych;
- kultury bezpieczeństwa w praktyce;
- programów kształcenia i działalności uczelni wyższych związanych z transportem kolejowym.

Jest to inicjatywa, której celem jest dzielenie się dobrymi praktykami i osiągnięciami w dziedzinie bezpieczeństwa z całym środowiskiem kolejowym. Wydawnictwo to corocznie współtworzone jest przez Sygnatariuszy Deklaracji i jest źródłem inspiracji dla wielu podmiotów rynku kolejowego. W ubiegłorocznej publikacji znalazło się 28 artykułów, w tym artykuły pracowników Urzędu oraz wywiad z Prezesem UTK.

Konkurs Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym

W ramach projektu corocznie organizowany jest Konkurs „Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”, który jest szansą dla Sygnatariuszy Deklaracji na promowanie dobrych praktyk i uzyskanie nagrody lub wyróżnienia w zakresie wprowadzanych innowacyjnych rozwiązań lub promowania właściwych postaw, które przyczyniają się do podnoszenia kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Organizacja Konkursu oprócz idei nagradzania ciekawych rozwiązań stanowi również czynnik motywujący w działaniach zmierzających do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz jest elementem integrującym uczestników rynku kolejowego. Dotychczas w sześciu edycjach zgłoszono blisko 200 prac konkursowych, z czego 30 uhonorowano nagrodami Prezesa UTK.

W 2022 r. została ogłoszona VI edycja Konkursu, do której zgłoszono 30 projektów. Kapituła Konkursu oceniała prace w 5 kategoriach:

- Rozwiązanie systemowe;
- Rozwiązanie techniczne;
- Praca dyplomowa;
- Pasażer z niepełnosprawnością;
- Czynniki ludzkie – edukacja.



Kapituła wybrała również te prace, które wzięły udział w głosowaniu o Nagrodę Publiczności. O jej przyznaniu zdecydowali w głosowaniu sygnatariusze *Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym*. Ponadto przyznano wyróżnienia dla „bohaterów kolei”, którzy swoją wzorową postawą przyczynili się do ocalenia zdrowia i życia innych.

Nagrody w Konkursie zostały wręczone podczas VI Konferencji Kultury Bezpieczeństwa, która odbyła się 7 grudnia 2022 r.

9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa

Działania dotyczące komunikowania i promowania kultury bezpieczeństwa zostały już szczegółowo opisane w rozdziale 9.2.

Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
1.1. łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbową	225
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbową	0
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	1
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbową	6
N03	całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	58
N031	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych z biernym systemem zabezpieczeń	wartość liczbową	28
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie	wartość liczbową	5
N033	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbową	18
N034	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbową	7
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbową	0
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbową	152
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbową	2
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbową	6
1.2.1a. łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	50
TS01	w kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
TS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0



Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
TS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	1
TS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	20
TS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	29
TS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
TS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1b. łączna liczba ciężko rannych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
PS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
PS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
PS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
PS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
PS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
PS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
PS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1c. łączna liczba ciężko rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
SS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
SS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
SS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	1
SS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	1
SS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	3
SS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
SS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1d. łączna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	19
LS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
LS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
LS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
LS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	19
LS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
LS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
LS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1e. łączna liczba ciężko rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	26
US011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
US012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
US02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
US03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
US04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	26
US05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
US06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1g. inne osoby na peronie ciężko ranne			
OSP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OSP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OSP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OSP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0



Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
OSP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OSP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OSP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OSP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1h. inne osoby ciężko ranne poza peronem			
OSE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OSE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OSE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OSE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OSE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OSE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OSE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OSE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2a. łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	165
TK01	w kolizjach pociągu, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
TK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
TK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	41
TK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	124
TK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
TK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2b. łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	3
PK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
PK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
PK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
PK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	1
PK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	2
PK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
PK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2c. łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
SK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
SK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
SK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
SK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2d. łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	40
LK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
LK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
LK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
LK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	40
LK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
LK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
LK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
UK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	121
UK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
UK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
UK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
UK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
UK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	121
UK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
UK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2g. inne osoby zabite na peronie			
OKP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OKP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OKP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OKP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OKP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OKP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OKP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

1.2.2h. inne osoby zabite poza peronem			
OKE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	1
OKE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OKE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OKE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OKE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OKE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1
OKE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
2. wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych			
N18	całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	wartość liczbową	1
N19	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie zostały uwolnione towary niebezpieczne	wartość liczbową	1
N20	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	wartość liczbową	0
3. wskaźniki odnoszące się do samobójstw			
N07	samobójstwa	wartość liczbową	183
N08	próby samobójcze	wartość liczbową	13
4. wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbową	845
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbową	654
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbową	35
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbową	0
I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	92

I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	60
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	3
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	1
5. wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbową (€)	562 063 938
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbową (€)	518 047 291
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbową (€)	22 216 073
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbową (€)	11 524 191
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbową (€)	7 843
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbową (€)	10 268 540
C15	minuty opóźnień pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	wartość liczbową (minuty)	66 864
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbową (minuty)	42 393
6. wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania			
6.1. systemy ochrony pociągów			
TP01	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	0%
TP02	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	70,9%
TP03	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	0%
T01	odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	4,2%
TT01	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	0%
TT02	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	0%
TT03	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbową (%) (67% = 0.67)	0%

T02	odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
6.2. przejazdy kolejowe			
T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	12 052
T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbowa	5 901
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	1 183
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbowa	725
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	1 651
T15	sterowanie ręczne	wartość liczbowa	2 342
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z biernymi systemami zabezpieczeń	wartość liczbowa	6 151
RT. dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	275,4
R05	liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	184,5
R06	liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	87,0
R04	liczba pociągokilometrów innych pociągów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	3,9
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbowa (mln pasażero-km)	23 666
R07	liczba tonokilometrów dla ładunków	wartość liczbowa (mln tono-km)	62 499
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbowa (km)	19 300
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbowa (km)	37 338
9. dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych			
R09	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	wartość liczbowa (%)	75%



R10	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	wartość liczbową (%)	25%
R11	krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbową (€)	-
R12	krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbową (€)	-
R13	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R14	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R15	krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbową (€)	-
R16	wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbową (€)	3 139 681
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbową (€)	444 321
R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbową (€)	28,2
R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbową (€)	9,4
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbową (€)	1,7

Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień

Opis parametru	Format danych	Wartość
przewozy pasażerskie		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	EUR / h	28,2135135
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	EUR / h	9,4045045
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	EUR / h	23,51126
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	23 666
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln poc-km	184,470
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	EUR	126
opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	66 864
przewozy towarowe		
krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	EUR / h	1,7099099
liczba tonokilometrów	mln tono-km	62 499,367
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln poc-km	87,049
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	EUR / h	1 227,679672
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	EUR	43,9918549
opóźnienia pociągów towarowych	minut	42 393



Załącznik nr 3. Postęp w zakresie interoperacyjności

Informacje wg stanu na koniec roku sprawozdawczego (2022)

1.	Linie wyłączone z zakresu dyrektywy interoperacyjności i dyrektywy bezpieczeństwa	2022
1a	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy interoperacyjności [km]	58,302
1b	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy bezpieczeństwa [km]	58,302

2.	Długość nowych linii dopuszczonych do eksploatacji przez NSA w roku sprawozdawczym	
2a	Całkowita długość linii [km]	0

3.	Stacje dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (na koniec roku)	
3a	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM	bd.
3b	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM – częściowa zgodność z TSI	bd.
3c	Dostępne stacje kolejowe	bd.
3d	Pozostałe stacje	bd.

4.	Licencje maszynistów (na koniec roku)	
4a	Całkowita liczba licencji europejskich wydanych zgodnie z dyrektywą o maszynistach	22 384
4b	Liczba nowych licencji (pierwsze wydanie)	21 035

5.	Całkowita liczba pojazdów wprowadzonych do obrotu na podstawie dyrektywy o interoperacyjności (EU) 2016/797 (w roku sprawozdawczym)	
5a	Pierwsze zezwolenie na wprowadzenie do obrotu – ogółem	19
5aa	Wagony	0
5ab	Lokomotywy	0
5ac	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5ad	Zespoły trakcyjne	19
5ae	Pojazdy specjalne	0
5b	Ocena krajowa wprowadzenia do obrotu typu pojazdu w rozszerzonym obszarze użytkowania	5
5ba	Wagony	0
5bb	Lokomotywy	1
5bc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	4
5bd	Zespoły trakcyjne	0
5be	Pojazdy specjalne	0
5c	Wprowadzenie do obrotu w trybie zgodności z typem – ogółem	357
5ca	Wagony	0
5cb	Lokomotywy	90
5cc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	164
5cd	Zespoły trakcyjne	90
5ce	Pojazdy specjalne	13
5d	Zezwolenie po odnowieniu lub modernizacji – ogółem	286
5da	Wagony	0
5db	Lokomotywy	71

5dc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	164
5dd	Zespoły trakcyjne	45
5de	Pojazdy specjalne	6

6.	Pojazdy wyposażone w ERTMS (na koniec roku)	
6a	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ERTMS poziomu 1	5
6b	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ERTMS poziomu 2	584
6c	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, niewyposażone w ERTMS	4 387

7.	Liczba pracowników NSA (w ekwiwalencie pełnego czasu pracy - FTE) na koniec roku	
7a	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy certyfikacji bezpieczeństwa	7,9
7b	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy dopuszczeni dla pojazdów	9,3
7c	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy nadzorze	91,5
7d	Liczba pracowników (FTE) realizujących zadania związane z koleją	121,28



Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorstwa, instytucje i organizacje		
1.	ERA lub Agencja	- Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	NSA	- Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
3.	PKBWK	- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
4.	PKP PLK	- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5.	UE	- Unia Europejska
6.	UTK lub Urząd	- Urząd Transportu Kolejowego
Regulacje prawne		
1.	decyzja 2009/460/WE	- Decyzja Komisji z dnia 5 czerwca 2009 r. dotycząca przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 150 z 13 czerwca 2009, s. 11)
2.	decyzja 2012/226/UE	- Decyzja Komisji z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego (Dz. Urz. UE L 115 z 27 kwietnia 2012, s. 27)
3.	dyrektywa 2016/797/UE	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 44, z późn. zm.)
4.	dyrektywa 2016/798/UE	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 102, z późn. zm.)
5.	Prawo przedsiębiorców	- Ustawa Prawo przedsiębiorców z 6 marca 2018 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.)
6.	rozporządzenie nr 1078/2012	- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17 listopada 2012, s. 8)
7.	rozporządzenie nr 402/2013	- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8)
8.	rozporządzenie nr 2018/761	- Rozporządzenie delegowane Komisji UE 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE. L Nr 129, str.16)
9.	rozporządzenie nr 2018/762	- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 26, z późn. zm.)

10	rozporządzenie nr 779/2019	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.)
11.	rozporządzenie w sprawie dopuszczania do eksploatacji	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720, z późn. zm.)
12.	rozporządzenie w sprawie kontroli	-	Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 grudnia 2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 2488)
13.	rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 369)
14.	rozporządzenie w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744, z późn. zm.)
15.	TSI	-	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
16.	TSI PRM	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 110, z późn. zm.)
17.	TSI TAF	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 438, z późn. zm.)
18.	TSI TAP	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12 maja 2011 r., s. 11, z późn. zm.)
19.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity; Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.)
Pozostałe pojęcia			
1.	CST	-	Wspólne cele bezpieczeństwa (ang. <i>Common Safety Targets</i>)
2.	DSAT	-	Urządzenia wykrywania stanów awaryjnych taboru
3.	DSU	-	Dokumentacja systemu utrzymania
4.	ECM	-	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ang. <i>Entity in Charge of Maintenance</i>)
5.	ERTMS	-	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. <i>European Rail Traffic Management System</i>)
6.	ETCS	-	Europejski System Sterowania Pociągami (ang. <i>European Train Control System</i>)
7.	ETCS LS	-	Europejski System Sterowania Pociągami (ang. <i>European Train Control System</i>) w wersji Limited Supervision
8.	GSM-R	-	Kolejowa Sieć GSM (ang. <i>GSM for Railways</i>)
9.	incydent	-	Każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo



10.	komisja kolejowa	-	Osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktury ma z nimi związek
11.	Lista Prezesa UTK	-	Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei
12.	MMS	-	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. <i>Maintenance Management System</i>)
13.	NRV	-	Krajowe wartości referencyjne (ang. <i>National Reference Value</i>)
14.	poc-km	-	Pociągokilometr
15.	POIIŚ	-	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
16.	poważny wypadek	-	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym podobnym zdarzeniem, mającym oczywisty wpływ na regulację bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro
17.	sieć funkcjonalnie oddzielona	-	Sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich (Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.)
18.	SMS	-	- System zarządzania bezpieczeństwem (ang. <i>Safety Management System</i>)
19.	SOK	-	Straż Ochrony Kolei
20.	SPAD	-	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (ang. <i>signals passed at danger</i>)
21.	sytuacja potencjalnie niebezpieczna	-	Sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego
22.	system kolei lub system kolejowy	-	Wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
23.	wypadek	-	Niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje b) wykolejenia c) zdarzenia na przejazdach d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu e) pożar pojazdu kolejowego
24.	znaczący wypadek	-	Znaczący wypadek to wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu: a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.
25.	Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa	-	Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego

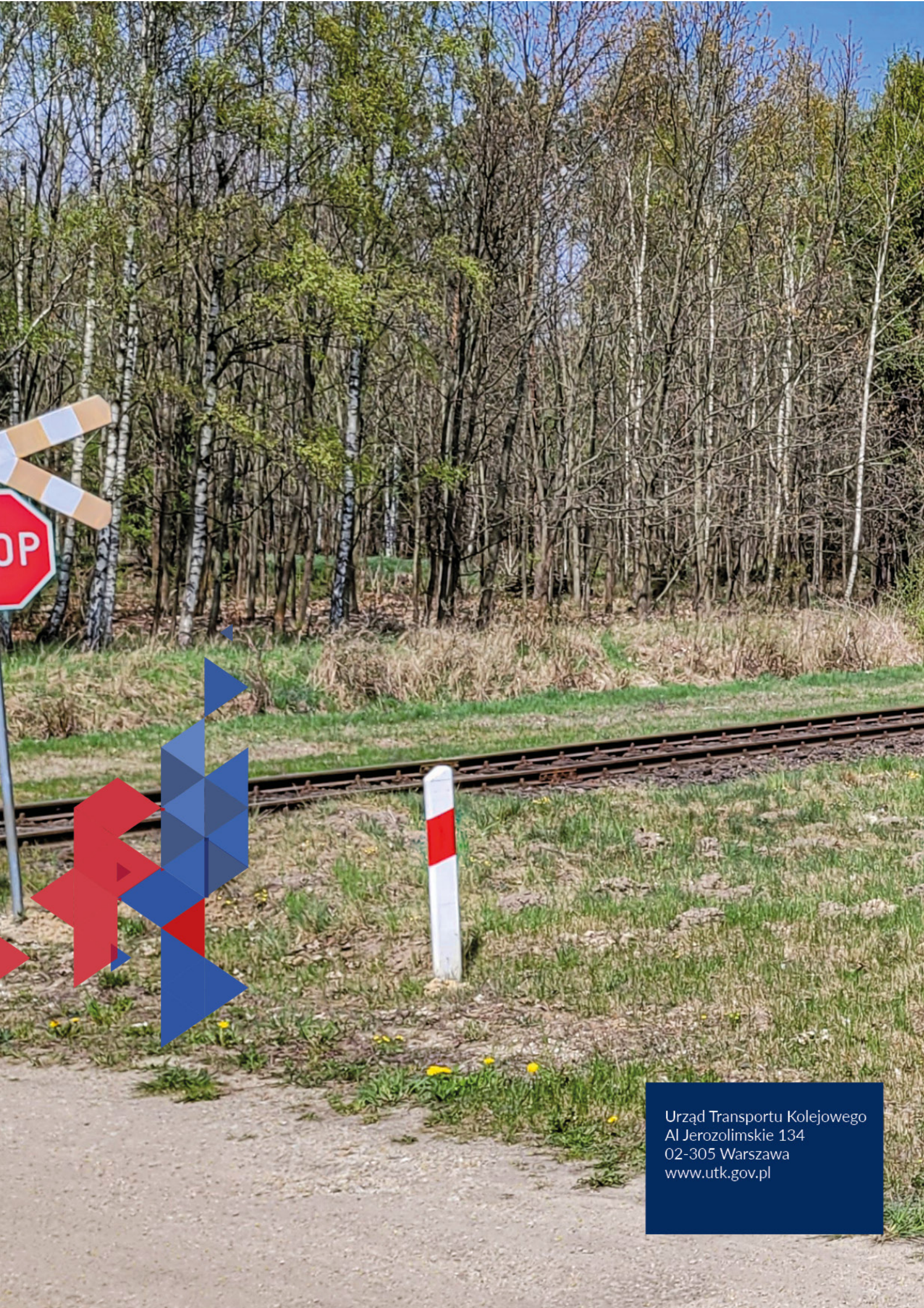
Spis rysunków i tabel

Rys. 1.	Struktura organizacyjna UTK obowiązująca do 6 marca 2023 r.	13
Rys. 2.	Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych w Polsce w latach 2018 - 2022 w podziale na aktywne i pasywne	15
Rys. 3.	Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2018 - 2022 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	16
Rys. 4.	Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D73 w latach 2018 - 2022 na liniach kolejowych PKP PLK, z uwzględnieniem sytuacji zaistniałych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	16
Rys. 5.	Średniodobowa liczba sytuacji na przejazdach kolejowo-drogowych potencjalnie mogących zakończyć się wypadkiem kolejowym w latach 2018 - 2022	17
Rys. 6.	Średni procent realizacji zaleceń wg poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2022 r.	27
Rys. 7.	Liczba znaczących wypadków na 1 mln pociągokilometrów w latach 2018 - 2022	31
Rys. 8.	Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2018 - 2022	31
Rys. 9.	Liczba osób ciężko rannych w latach 2018-2022	32
Rys. 10.	Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2018 - 2022	33
Rys. 11.	Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2021 - 2022	34
Rys. 12.	Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2018 - 2022	36
Rys. 13.	Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2018 - 2022	37
Rys. 14.	Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2022 r.	37
Rys. 15.	Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2018 - 2022 na sieci kolejowej	39
Rys. 16.	Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2022 r.	42
Rys. 17.	Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2018-2022	42
Rys. 18.	Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2022 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty	43
Rys. 19.	Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych na podstawie danych za lata 2019-2022	44
Rys. 20.	Uszczegółowienie przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” na podstawie danych za lata 2019-2022	44
Rys. 21.	Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi na podstawie danych za lata 2019-2022 z uwagi na skutki	45
Rys. 22.	Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2018 - 2022	46
Rys. 23.	Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2018 - 2022	46
Rys. 24.	Analiza szczegółowa przyczyn wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2018 - 2022	47
Rys. 25.	Struktura zdarzeń SPAD w 2022 r. pod względem stażu pracy maszynisty na tle ogólnej struktury stażu pracy maszynistów w Polsce	48
Rys. 26.	Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2019 - 2022	50
Rys. 27.	Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014 - 2022	70
Rys. 28.	Działania nadzorcze prowadzone w 2022 r.	78
Rys. 29.	Liczba działań nadzorczych i stwierdzonych nieprawidłowości w latach 2018 - 2022	79
Rys. 30.	Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli przeprowadzonych w latach 2020-2022	80
Rys. 31.	Zakresy tematyczne z największym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2022 r. w porównaniu do 2021 r.	81
Rys. 32.	Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r.	82
Rys. 33.	Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r.	83
Rys. 34.	Wagi nieprawidłowości w 2022 r. - udział procentowy	83
Rys. 35.	Udział poszczególnych obszarów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2022 r.	89
Rys. 36.	Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2022 r. (udział powyżej 1 %)	90
Rys. 37.	Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020 - 2021 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru	90



Spis tabel

Tab. 1.	Zestawienie raportów PKBWK z badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów, opublikowanych w 2022 r.	25
Tab. 2.	Liczba znaczących wypadków w latach 2018 – 2022.....	30
Tab. 3.	Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2018 – 2022	31
Tab. 4.	Liczba osób ciężko rannych w latach 2018 – 2022.....	32
Tab. 5.	Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2018 – 2022	33
Tab. 6.	Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2022 r.	35
Tab. 7.	Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2018 – 2022	37
Tab. 8.	Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE.....	53
Tab. 9.	Inne zmiany w przepisach prawa krajowego	56
Tab. 10.	Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa w latach 2018–2022.....	64
Tab. 11.	Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa w latach 2018–2022	64
Tab. 12.	Zestawienie zezwoleń dla pojazdów wydanych w 2022 r.	65
Tab. 13.	Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2018–2022	67
Tab. 14.	Wybrane obszary, w których podczas kontroli stwierdzono nieprawidłowości w 2022 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2021-2022.....	80



Urząd Transportu Kolejowego
Al Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl