

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2006 r.

**w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) podstawowe wymagania i elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 2) dokumenty wymagane do uzyskania sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa.

§ 2. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK” sprawuje nadzór nad wdrożeniem i realizacją systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym poprzez akceptację, a następnie kontrolę:

- 1) systemu zarządzania bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego i stanu technicznego infrastruktury kolejowej opracowanego przez zarządców infrastruktury kolejowej;
- 2) systemu zarządzania bezpieczeństwem eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz przewozu osób i rzeczy, opracowanego przez przewoźników kolejowych.

§ 3. Wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego. Dokumentacja ta powinna wskazywać jak kierownictwo panuje nad działalnością firmy na każdym poziomie zarządzania, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewnione ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

§ 4.1. Tworzone przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych systemy zarządzania bezpieczeństwem powinny spełniać wymagania określone w art. 17a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”.

2. Systemy zarządzania bezpieczeństwem powinny być tworzone w oparciu o zaakceptowane przez Prezesa UTK regulacje wewnętrzne:

- 1) zarządcy infrastruktury dotyczące w szczególności:
  - a) prowadzenia ruchu pociągów i techniki pracy manewrowej oraz sygnalizacji ,
  - b) radiołączności pociągowej,
  - c) obsługi ruchowych posterunków technicznych,
  - d) regulaminów technicznych,
  - e) obsługi przejazdów kolejowych,
  - f) obsługi, eksploatacji i utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym i detekcji stanów awaryjnych taboru,
  - g) warunków technicznych budowy i utrzymania nawierzchni kolejowej, rozjazdów i obiektów inżynierskich,
  - h) organizacji i trybu postępowania przy przewozie przesyłek nadzwyczajnych,
  - i) postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych;
- 2) przewoźników kolejowych dotyczące w szczególności:
  - a) warunków technicznych eksploatacji i utrzymania pojazdów kolejowych,
  - b) prowadzenia pojazdów trakcyjnych,
  - c) właściwego zestawiania pociągów, rozmieszczania taboru i ładunku z zachowaniem dopuszczalnego obciążenia wagonu, nacisku na oś i skrajni ładunkowej,
  - d) organizacji pracy manewrowej,
  - e) przewozu przesyłek nadzwyczajnych oraz towarów niebezpiecznych,
  - f) postępowania w sprawach wypadków, poważnych wypadków i incydentów kolejowych.

§ 5. Podstawowymi elementami systemu zarządzania bezpieczeństwem są:

- 1) programy poprawy bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego określające ich cele w tym zakresie, ilościowe i jakościowe parametry osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposób przekazania informacji zawartych w programie pracownikom przedsiębiorstwa;

- 2) opisy procedur jakie wdrożono lub należy wdrożyć w przedsiębiorstwie dla osiągnięcia celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa zapewniających zgodność uzyskanych efektów z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, przepisami krajowymi dotyczącymi bezpieczeństwa i decyzjami Prezesa UTK dotyczącymi bezpieczeństwa;
- 3) opisy procedur jakie wdrożono lub należy wdrożyć dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym ze standardami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;
- 4) szczegółowe opisy procedur i metod dokonywania w przedsiębiorstwie oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzeniem działalności eksploatacyjnej infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego i pojazdów kolejowych;
- 5) sposób sprawowania nadzoru nad oceną ryzyka przy prowadzeniu działalności na dotychczasowych warunkach, jak również w przypadku wprowadzenia zmian w dotychczasowej działalności lub gdy zastosowano nowy rodzaj urządzeń lub materiału powodującego powstanie nowego ryzyka, które dotychczas nie występowało;
- 6) systemy i programy szkolenia pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, z przewozem towarów niebezpiecznych, przesyłek nadzwyczajnych, obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu ruchu i pojazdów oraz zapewniające kwalifikacje pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności;
- 7) rozwiązania stosowane w przedsiębiorstwie zapewniające prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego na określonej infrastrukturze, a także sposób dokumentowania informacji oraz tryb sprawowania nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;

- 8) procedury zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych i unikniętych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych;
- 9) obowiązujące w przedsiębiorstwie postanowienia o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem;
- 10) inne postanowienia wynikające z planów działania przedsiębiorstwa, systemu alarmowania i informowania o niebezpieczeństwach, w tym wszelkie uzgodnienia z odpowiednimi władzami publicznymi.

§ 6.1. Systemy zarządzania bezpieczeństwem przedkładane są do akceptacji Prezesa UTK przy ubieganiu się o autoryzacje bezpieczeństwa i certyfikaty bezpieczeństwa.

2. Wprowadzenie istotnych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem podlega akceptacji Prezesa UTK.

§ 7. Programy poprawy bezpieczeństwa, o których mowa w § 5 pkt 1 powinny być przedkładane Prezesowi UTK przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych corocznie wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17a ust. 4 ustawy.

§ 8. Wniosek przewoźnika kolejowego, o którym mowa w art. 18b ust. 1 ustawy o wydanie sieciowej części certyfikatu bezpieczeństwa powinien zawierać:

- 1) nazwę przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres;
- 2) odpis z rejestru przedsiębiorców, albo zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) kopię zaświadczenia o statystycznym numerze identyfikacyjnym REGON;
- 4) kopię decyzji o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej NIP;
- 5) kopię licencji, o której mowa w art. 43 ustawy;
- 6) certyfikat bezpieczeństwa w części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 18b ust. 1 pkt 1 ustawy,
- 7) kopię umowy z zarządcą infrastruktury na dostęp do sieci kolejowej z określeniem tras pociągów na których będzie prowadzona działalność gospodarcza, a w przypadku przewozu rzeczy – ze wskazaniem ich rodzaju i relacji przewozowych;

- 8) świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wydane na podstawie przepisów art. 23 ust. 4 ustawy - na przewidziane do eksploatacji pojazdy kolejowe, w tym lokomotywy i wagony;
- 9) oświadczenie o posiadaniu świadectw sprawności technicznej - na pojazdy kolejowe, o których mowa w pkt 8;
- 10) oświadczenie potwierdzające, że osoby bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzący pojazdy kolejowe spełniają warunki określone w przepisach Unii Europejskiej i przepisach krajowych.
- 11) wykaz wewnętrznych regulacji określających warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z eksploatacją i utrzymaniem pojazdów kolejowych;
- 12) polisę ubezpieczeniową lub certyfikat ubezpieczeniowy stwierdzający ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z eksploatacją pojazdów kolejowych, przewozem osób i rzeczy oraz w stosunku do osób trzecich.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004 r.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227);

- <sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966, z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959, Nr 97, poz. 962 i Nr 173, poz. 1808, z 2005 r. Nr 157, poz. 1314, Nr 163, poz. 1362 i Nr 169, poz. 1420 oraz z 2006 r. Nr 12, poz. 63 i Nr 144, poz. 1046.

## **Uzasadnienie**

Projekt rozporządzenia w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem przez przewoźników kolejowych, stanowi wykonanie upoważnienia wynikającego z art. 18e ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

W projekcie przewidziano, że Prezes UTK będący władzą bezpieczeństwa na kolei zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei, sprawuje nadzór nad wdrożeniem i realizacją systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym poprzez akceptację, a następnie kontrolę opracowanego przez zarządców infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego i stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz opracowanego przez przewoźników kolejowych systemu zarządzania bezpieczeństwem eksploatowanych pojazdów kolejowych oraz przewozu osób i rzeczy.

Projekt, zgodnie z załącznikiem 3 do dyrektywy 2004/49/WE przewiduje, że wszystkie elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny być udokumentowane, z określeniem odpowiedzialności w strukturach organizacyjnych zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnika kolejowego. Dokumentacja ta powinna wskazywać jak kierownictwo panuje nad działalnością firmy na różnych poziomach, jaki jest w tym udział pracowników i poszczególnych przedstawicieli kierownictwa na wszystkich poziomach oraz jak jest zapewnione ciągle doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Systemy zarządzania bezpieczeństwem powinny być tworzone przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych w oparciu o zaakceptowane przez Prezesa UTK regulacje wewnętrzne.

W § 4 projektu określono podstawowe elementy systemu zarządzania bezpieczeństwem, które są również zgodne z załącznikiem 3 do dyrektywy 2004/49/WE.

W projekcie przewidziano, że wprowadzenie istotnych zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem podlega akceptacji Prezesa UTK, a programy poprawy bezpieczeństwa powinny być przedkładane Prezesowi UTK corocznie wraz z raportami w sprawie bezpieczeństwa.

W projekcie w § 8 określono listę dokumentów, które powinien zawierać wniosek przewoźnika kolejowego, który po raz pierwszy rozpoczął i zarejestrował swoją działalność na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 18b ust. 1 ustawy i art. 10 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie.**

Projektowane rozporządzenie oddziałuje na zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych.

### **2. Konsultacje społeczne.**

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom ze spółkami PKP, z Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego zrzeszającą Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji, Sekcją Przewoźników Kolejowych i Sekcją Budownictwa Kolejowego.

Uwaga Izby Gospodarczej Transportu Lądowego dotyczyła potrzeby zdefiniowania występującego w § 4 ust. 2 określenia „regulacje wewnętrzne”. Uwagi tej nie uwzględniono ponieważ określenie to występuje w ustawie o transporcie kolejowym w § 18a ust. 2 pkt 2 i w § 18b ust. 1 pkt 2. Uwzględniono natomiast uwagi PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dotyczące rozszerzenia:

- przepisu § 4 ust. 2 pkt 1 lit. f o instrukcje dotyczące detekcji stanów awaryjnych toru,
- § 5 pkt. 6 o systemy o programy związane z przewozem towarów niebezpiecznych i przesyłek nadzwyczajnych.

Uwzględniono również szereg uwag porządkowych zgłaszanych przez spółki PKP i IGTL.

### **3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.**

Brak wpływu.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy.**

Brak wpływu.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Brak wpływu.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.**

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**7. Wpływ regulacji na budżet państwa.**

Brak wpływu.

**8. Skutki prawne regulacji.**

Wejście w życie regulacji zapewni transpozycję dyrektywy 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei.

**7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej.**

Zagadnienia regulowane rozporządzeniem są zgodne z dyrektywą 2004/49/WE.