



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.0530.13.2024
Warszawa, 21 lutego 2025

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działający na podstawie art.13 ust.1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa Petycja z dnia 20 listopada 2024 r. w sprawie podjęcia działań, które zagwarantują realne bezpieczeństwo na polskich torach i zapobiegną kolejnym tragediom zostanie częściowo uwzględniona.

UZASADNIENIE

Należy podkreślić, że Minister Infrastruktury podziela zdanie ,
 , iż zwiększanie konkurencyjności usług przewozowych nie może odbywać się kosztem zaniżania bezpieczeństwa dla uczestników ruchu kolejowego. Odnosząc się do postulatu zawartego w **pkt 1**, zakładając, że intencją zapisu jest wprowadzenie ewentualnych nowych regulacji w celu wyeliminowania z rynku podmiotów o niskim kapitale, należy wskazać, że :

- w aktualnie obowiązujących przepisach jest określony wymóg wiarygodności finansowej, której głównym atrybutem jest posiadany kapitał; odniesienie co do wymogów kapitałowych (jedynie wobec nowych podmiotów) zawarte jest w treści art. 7 ust. 3 rozporządzenia wykonawcze komisji UE w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym 2015/171 z 4 lutego 2015 r.,
- wysokość kapitału jest brana pod uwagę w procesie udzielania licencji jako jeden z kluczowych elementów (choć nie jedyny) oceny wiarygodności finansowej, w rozumieniu art. 46 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 697, 731) (dalej: u.t.k.), ww. przepisy nie określają sposobu oceny wiarygodności finansowej, określają jednak jakie dokumenty winien przedstawić podmiot,
- w obecnej praktyce Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „UTK”) w przypadku nowych podmiotów stosowany jest wymóg wykazania posiadania kapitału

o równowartości minimum 100.000 EUR, zgodnie z rozporządzeniem 2025/171 EU,

- Prezes UTK w ramach swoich ustawowych obowiązków kontroluje spełnianie wymogów wiarygodności finansowej. Jeśli w trybie kontroli okazuje się, że jakiś podmiot jej nie wykazuje, Prezes UTK podejmuje działania w kierunku zawieszenia licencji.

Kapitał jest jednym z najważniejszych kryteriów. Warto tu zacytować wybrane fragmenty art. 46 u.t.k., w szczególności treść ust. 6 tego artykułu: „Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za spełnione, gdy przedsiębiorca jest w stanie wykazać, że jest zdolny do wypełnienia rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. W tym celu:

- 1) Przedsiębiorca ubiegający się o licencję przedstawia:
 - a) sprawozdanie finansowe za ostatni rok obrotowy, wraz ze sprawozdaniem z badania, albo bilans, gdy przedsiębiorca nie może okazać sprawozdania finansowego,
 - b) zestawienie przepływów pieniężnych dla roku, w którym ubiega się o licencję, i planowane zestawienie przepływów dla roku kolejnego,
 - c) potwierdzenie stanu rachunku bankowego oraz pozostałe zabezpieczenia majątkowe zobowiązań,
 - d) dane dotyczące wydatków związanych z wykonywaniem działalności o której mowa w art. 43 ust.1, w tym informacje o zakupie pojazdów, gruntów, budynków, instalacji i taboru kolejowego,
 - e) informację o zabezpieczonym limicie przekroczenia stanu konta rachunku bankowego,
 - f) informację o obciążeniach na aktywach przedsiębiorstwa.
- 2) Prezes UTK uzyskuje od właściwych organów informacje o stanie zaległości przedsiębiorcy:
 - a) w podatkach,
 - b) w opłacaniu składek na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne, Fundusz Pracy i Fundusz Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1230, 1429, 1672 i 1941).

Istotne są również kolejne zapisy art. 46 u.t.k., które wskazują, że:

„Wymagania dotyczące wiarygodności finansowej uznaje się za niespełnione w przypadku przedsiębiorcy, w którego działalności występuje znaczne lub powtarzające się zaległości publicznoprawne”, jak informuje ust.7.

Natomiast, jak został wskazane w ust. 8, „Prezes UTK w razie wątpliwości co do sytuacji przedsiębiorcy, może żądać innych niż określone w ust.6 informacji i dokumentów bankowych lub księgowych przedstawiających rzetelnie aktualną sytuację finansową przedsiębiorcy”.

Ministerstwo Infrastruktury rozważa wprowadzenie zmian do ustawy o transporcie kolejowym, które bezpośrednio lub pośrednio przyczynią się do zwiększenia

bezpieczeństwa transportu kolejowego, poprzez ograniczenie nieuczciwych praktyk rynkowych.

I tak w ślad za wystąpieniem Prezesa UTK, rozważa się wprowadzenie zmian do art. 46 ust. 6 u.t.k. W nowej treści przepisu określony zostanie zakres informacji i dokumentów składanych przez przedsiębiorcę w celu potwierdzenia wiarygodności finansowej. Oprócz dokumentów finansowych, których zakres zostanie dostosowany do wymagań wynikających z ustawy o rachunkowości, określony zostanie także szczegółowy zakres informacji niezbędny do zrozumienia zamierzeń przedsiębiorcy (plan gospodarczy) w zakresie planowanej działalności i jej przewidywanych efektów ekonomicznych i finansowych oraz umożliwienia racjonalnej ich oceny przez organ regulacyjny pod kątem spełniania wymagań wiarygodności finansowej wynikającej z art. 20 dyrektywy 2012/34/UE rozumianej jako zdolność do wypełniania rzeczywistych i potencjalnych zobowiązań finansowych przez okres 12 miesięcy od dnia udzielenia licencji. Celem określenia tak szczegółowego katalogu informacji jest zapewnienie aby przedsiębiorcy ubiegający się o licencję zmuszeni byli do powzięcia realistycznych założeń co do planowanej działalności i jej spodziewanych efektów.

Dodatkowo przewiduje się nowelizację art. 22d oraz art. 66 u.t.k., która będzie wprowadzała przepis mający na celu dookreślenie kręgu podmiotów zatrudniających pracowników na stanowiskach kolejowych w myśl definicji pracodawcy zawartej w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, w związku z otrzymywanymi informacjami przez Prezesa UTK o praktykach zatrudniania pracowników na stanowiskach kolejowych przez podmioty inne niż wymienione w § 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, tj. zarządcę infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, przedsiębiorcę wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej, dysponenta, podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) oraz przedsiębiorcę prowadzącego działalność polegającą na budowie, modernizacji, odnowieniu lub remoncie infrastruktury kolejowej. Ww. zmiany będą obejmowały także wprowadzenie przepisu dotyczącego nałożenia przez Prezesa UTK kary pieniężnej na podmiot, który naruszy wynikający z tego przepisu obowiązek. Propozycja definitywnie rozstrzygnie wątpliwości co do kręgu podmiotów mogących zatrudniać pracowników na stanowiskach kolejowych.

Ponadto, w celu umożliwienia Prezesowi UTK właściwej reakcji na zmianę sytuacji gospodarczej przewoźnika kolejowego, rozważa się poddanie nowelizacji m.in. art. 30d u.t.k. poprzez wprowadzenie możliwości zmiany lub uchylecia decyzji Prezesa UTK zastępującej umowę o wykorzystanie zdolności przepustowej, na wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego złożony w okresie obowiązywania rozkładu jazdy, którego dotyczy ta decyzja tak, by decyzja uwzględniała zmieniające się okoliczności związane np. z niewypłacalnością przewoźnika.

Odnosząc się do postulatu zawartego w **pkt 2**, dotyczącego przyspieszenia wdrożenia systemów bezpieczeństwa ETCS i GSM-R, należy przypomnieć, że opóźnienia we wdrażaniu nowoczesnych systemów cyfrowych na większości linii kolejowych w Polsce wynikają z kilku kluczowych czynników takich jak złożoność i skala przedsięwzięcia, niedostateczne działania w poprzednich latach czy konieczność dostosowania

do standardów europejskich. Modernizacja infrastruktury kolejowej, w tym implementacja systemów takich jak Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (dalej: „ERTMS”), to procesy wymagające zaawansowanych technologii, precyzyjnego planowania oraz znacznych nakładów finansowych.

Wdrożenie ERTMS obejmuje zarówno instalację urządzeń przytorowych, jak i wyposażenie taboru w odpowiednie systemy pokładowe, co stanowi olbrzymie wyzwanie logistyczne, techniczne i finansowe. Projekt dotyczy kilkunastu tysięcy kilometrów linii kolejowych oraz ogromnej liczby pojazdów. W przeszłości występowały trudności związane z organizacją przetargów oraz koordynacją działań pomiędzy różnymi podmiotami zaangażowanymi w proces modernizacji. Przykładowo, opóźnienia w realizacji inwestycji kolejowych były spowodowane m.in. niewłaściwą organizacją prac budowlanych, czy zmianami w terminach realizacji inwestycji, co przekładało się na problemy w zakresie mijania pociągów, czy ograniczenia prędkości.

Realizacja tak dużych projektów infrastrukturalnych wymaga znaczących nakładów finansowych. Chociaż obecnie zwiększono środki przeznaczone na inwestycje kolejowe, w przeszłości ograniczenia budżetowe mogły wpływać na tempo wdrażania nowoczesnych systemów. Obecnie, dzięki wsparciu funduszy unijnych oraz krajowych, intensyfikowane są działania mające na celu przyspieszenie cyfryzacji kolei. Wdrożenie systemów takich jak ERTMS wiąże się z koniecznością dostosowania polskiej infrastruktury do jednolitych standardów europejskich, co jest procesem czasochłonnym i skomplikowanym. Dążenie do interoperacyjności wymaga synchronizacji działań na poziomie krajowym i międzynarodowym, co również wpływa na tempo realizacji tych projektów. Ministerstwo Infrastruktury podejmuje intensywne działania mające na celu przyspieszenie wdrażania nowoczesnych systemów cyfrowych na polskiej kolei.

W odniesieniu do postulatu ujętego w **pkt 3**, dotyczącego wdrożenia współodpowiedzialności kolei i dróg za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, a także egzekwowlanej odpowiedzialności kierowców za łamanie przepisów przy przejeździe przez przejazdy kolejowe należy stwierdzić, że Ministerstwo Infrastruktury podziela pogląd, zgodnie z którym ciężar zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych nie może obciążać jedynie kolei. Dlatego też w najbliższym czasie przewiduje się procedowanie zmian do u.t.k. oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251). Rozważa się wprowadzenie zmian do ww. aktów prawnych, które miałyby na celu poprawę bezpieczeństwa w rejonach o szczególnym znaczeniu dla ruchu zarówno drogowego jak i kolejowego, tj. na przejazdach kolejowo-drogowych, poprzez:

- a) nadanie funkcjonariuszom Służby Ochrony Kolei (dalej: „SOK”) odpowiednich uprawnień w odniesieniu do kontroli przepisów ruchu drogowego obejmujących przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych,
- b) określenie wykroczeń stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego, za które funkcjonariusze SOK będą upoważnieni do nakładania grzywnien w drodze mandatu karnego, prowadzenia czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem oraz wnoszenia środków odwoławczych w sprawach o wykroczenia, stanowiące naruszenie przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.

Dodatkowo analizowane są możliwości w zakresie wykorzystania środków pochodzących z Funduszu Drogowego w celu przeznaczenia ich na:

- 1) zasilanie Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2024 poz. 1133), w zakresie finansowania instalowania, usuwania i eksploataowania (bieżącej obsługi) urządzeń rejestrujących, o których mowa w art. 2 pkt 59 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) zlokalizowanych na przejazdach kolejowo-drogowych, o których mowa w rozporządzeniu 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. poz. 1744),
- 2) wypłatę wynagrodzenia lub odszkodowania dla zarządcy drogi z tytułu zajęcia pasa drogowego pod instalację urządzeń rejestrujących, o których mowa w pkt 1,
- 3) finansowanie innych przedsięwzięć związanych z poprawą bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Wdrożenie ww. rozwiązań prawnych miałoby pozytywny wpływ na podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, a także dało większe możliwości egzekwowania odpowiedzialności kierowców za łamanie przepisów przy przejeździe przez przejazdy kolejowe.

W odniesieniu do zagadnienia ujętego w **pkt 4**, postulującego wprowadzenie zmian do procedowanego obecnie Rozporządzenia o ogólnych warunkach prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w zakresie zwiększenia procedur bezpieczeństwa minimalizujących możliwości błędu ludzkiego, jako przyczynę wypadku lub katastrofy kolejowej, należy zauważyć, że w dniu 12 września 2024 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wprowadziła zmiany w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” idące w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Zgodnie z tymi zmianami maszynista, podczas zbliżania się pociągu do tarczy ostrzegawczej lub do ostatniego semafora wieloodstępowej (samoczynnej) blokady liniowej informujących, że semafor wjazdowy wskazuje sygnał „Stój”, a także w przypadku, gdy pociąg w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd przez posterunek ruchu bez zatrzymania, a semafor wjazdowy, lub tarcza ostrzegawcza przelotowa informują, że następny semafor wskazuje sygnał „Stój”, obowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu, celem wyjaśnienia przyczyny niepodania sygnału zezwalającego. Ponadto pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe. W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu.

Zmiany w instrukcji Ir-1, nie wymagały wprowadzenia zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, gdyż rolą instrukcji Ir-1, będącej przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury kolejowej, jest uszczegółowienie przepisów ww. rozporządzenia, które stanowi, że szczegółowe warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ustanawia zarządca infrastruktury w przepisach wewnętrznych.

Ponadto należy zauważyć, że zmiany z dnia 12 września 2024 r. w instrukcji Ir-1, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu kolejowego spotkały się z ostrymi protestami strony społecznej, w szczególności Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP. Zasmucający jest fakt oprotestowania przez stronę społeczną zmian idących w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tym bardziej że obowiązek nawiązania przez maszynistę łączności radiowej w określonych przypadkach jest błędnie przedstawiany jako zwiększenie obowiązków dyżurnych ruchu i rzekome przerzucanie na nich wyłącznej odpowiedzialności za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

W odpowiedzi na postulat zawarty w **pkt 5**, dotyczący uchwalenia ustawy o czasie pracy maszynistów informuje, że projekt ustawy o czasie pracy maszynistów był dwukrotnie przedmiotem uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych (w październiku 2020 r. i w grudniu 2022 r.). Należy podnieść, iż do procedowanego wcześniej projektu ustawy o czasie pracy maszynistów (UD 48) w toku jego uzgodnień, zgłoszono szereg fundamentalnych uwag, w tym uwagi kwestionującej konstytucyjność projektu zgłoszoną przez Rządowe Centrum Legislacji. Ponadto projekt ten powodowałby znaczne skutki finansowe dla budżetu państwa, obejmujące wydatki niezbędne do przygotowania studium wykonalności założeń dla systemu teleinformatycznego, analizy jego funkcjonalności oraz budowy i utrzymania systemu teleinformatycznego służącego do ewidencji czasu pracy maszynistów prowadzonej przez Prezesa UTK, a także przewidywane koszty nadzoru związane z zatrudnieniem dodatkowych osób w Urzędzie.

Jednocześnie należy podkreślić, że organami właściwymi w kwestii kontroli czasu pracy maszynistów jest UTK i Państwowa Inspekcja Pracy.

Odnosząc się do kwestii wprowadzenia odpowiednich procedur zabezpieczających polską kolej przed atakami sabotażu i dywersji podniesionych w **pkt 6** jak zapewnia Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej „PKP PLK S.A.”) podejmuje szereg czynności w zakresie zapobiegania działaniom ukierunkowanym na zakłócenie funkcjonowania zarządzanej przez siebie infrastruktury w celu zminimalizowania skutków ich wystąpienia i zwiększenia odporności systemu bezpieczeństwa. Przedmiotowe działania obejmują m.in. współpracę w zakresie wymiany informacji ze służbami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo państwa, a także wdrażanie rekomendacji i zaleceń w zakresie obowiązujących procedur bezpieczeństwa.

Ponadto, mając na względzie aktualną sytuację bezpieczeństwa oraz obowiązujące stopnie alarmowe i istniejące możliwości podejmowania działań mających wpływ na funkcjonowanie infrastruktury kolejowej (potencjalne próby dywersji lub sabotażu) zobowiązano funkcjonariuszy SOK do zachowania szczególnej czujności w służbie, stałego monitorowania obiektów, urządzeń i budowli podczas patroli szlaków kolejowych oraz niezwłocznego reagowania na wszelkiego rodzaju zaobserwowane nieprawidłowości.

W odniesieniu do postulatu dotyczącego zaprzestania procedury informowania poprzez analogową radiołączność pociągów dyżurnych ruchu przez maszynistów o przewozie ładunków niebezpiecznych w pociągu Spółka informuje, że jako uczestnik przewozu kolejami towarów niebezpiecznych zobowiązana jest do właściwego nadzoru nad przewozem tych towarów, zgodnie z Regulaminem międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (dalej „RID”) oraz zgodnie z Ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz.U.2024. poz. 643.). Przedmiotowe zobowiązanie realizowane jest w oparciu o ww. regulacje oraz instrukcje wewnętrzne PKP

PLK S.A., tj. Instrukcję o postępowaniu przy przewożeniu kolejną towarów niebezpiecznych Ir-16 oraz Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1. Należy zaznaczyć, że wszystkie działania w zakresie realizacji obowiązków uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych ukierunkowane są na zapewnienie należytego poziomu bezpieczeństwa.

Jednym z podstawowych obowiązków zarządcy infrastruktury wynikającym z RID jest posiadanie wiedzy o zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju (jeżeli rodzaj wagonu nie jest zawarty w numerze wagonu), o numerach porządkowych przewożonych towarów niebezpiecznych w/lub na każdym wagonie (nr UN) oraz o umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu (zestawienie składu pociągu). Kolejną istotną kwestią jest realizacja postanowień Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2015 r. poz. 360), które w § 25 ust. 20 nakłada na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązek właściwego określenia dotyczącego przesyłki znajdującej się w pociągu zarówno w telefonogramach zapowiadawczych, zawierających żądanie i podanie pozwolenia na wyprawienie pociągu, jak i w telefonogramach zapowiadawczych, oznajmujących o odjeździe pociągu. Obowiązek ten dotyczy m.in. pociągów „z towarami niebezpiecznymi” czy też „z towarami wysokiego ryzyka (TWR)”. Należy podkreślić jednak że telefonogramów zapowiadawczych nie należy mylić z łącznością analogową 150 MHz.

Należy stwierdzić, że obecnie gwarancją skutecznego pozyskania żądanych informacji i uruchomienia procesu zapowiadania pociągów z towarami niebezpiecznymi jest dostarczenie przez przewoźnika (przed zgłoszeniem gotowości pociągu do odjazdu) do dyżurnego ruchu wyznaczonego w regulaminie technicznym posterunku ruchu stacji początkowej, stacji granicznej lub stacji zmiany zestawienia właściwego wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu oraz porównanie pozyskanych danych ze zgłoszeniem gotowości pociągu do jazdy za pomocą urządzeń radiołączności.

Podkreślenia wymaga fakt, że Minister Infrastruktury w dniu 11 grudnia 2024 r. wystąpił do narodowego zarządcy sieci kolejowej z zaleceniami zachowania najwyższych standardów bezpieczeństwa ws. wykorzystywania łączności radiowej 150 MHz do zgłaszania przez uprawnionego pracownika przewoźnika kolejowego przed jego uruchomieniem pociągu, do dyżurnego ruchu stacji uruchomienia, m.in. informacji o znajdujących się w pociągu towarach niebezpiecznych podając ich numer UN i liczbę, w tym towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR). W odpowiedzi PKP PLK S.A. wskazała na realizowane obecnie, zaawansowane prace koncepcyjne (projektowe) nad możliwością wprowadzenia rozwiązań teleinformatycznych umożliwiających przepływ tą drogą informacji o przewożonych towarach niebezpiecznych, zapewniających skuteczną realizację obowiązków uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych wynikających z RID. Projektowane rozwiązanie umożliwi przewoźnikom przekazywanie do zarządcy infrastruktury kolejowej wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu (informacje wynikające z RID) oraz autoryzację danych przed uruchomieniem pociągu, w którego składzie znajdować się będą towary niebezpieczne przy użyciu teleinformatycznych środków przekazywania danych. Pozwoli to jednocześnie na rezygnację z przekazywania informacji o rodzaju przewożonych towarów niebezpiecznych drogą radiową podczas zgłaszania gotowości pociągu do odjazdu.

W odniesieniu do postulatu zwiększenia nadzoru nad liniami kolejowymi przy wykorzystaniu dostępnych środków technicznych należy wyjaśnić, że SOK działając na obszarze kolejowym zarządzanym przez Spółkę podejmuje działania mające na celu minimalizację zdarzeń oraz poprawę bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu pociągów jak i samych podróży. Funkcjonariusze SOK prowadzą regularne patrole szlaków kolejowych w celu ograniczenia wszelkich zdarzeń na terenie kolejowym. Podczas takich działań wykorzystywany jest sprzęt techniczny będący na wyposażeniu SOK, tj. fotonetki, lornetki, noktowizory, termowizory, samochody służbowe czy też pojazdy mobilnych centrów monitoringu. Na zagrożone szlaki kierowane są również wspólne patrole funkcjonariuszy SOK oraz Policji

Ponadto, jak informuje Spółka PKP PLK S.A., w sierpniu 2024 r. zakończono dialog techniczny z dostawcami rozwiązań pozwalających na monitorowanie stanu infrastruktury z wykorzystaniem istniejących kabli światłowodowych. Rozwiązanie to pozwala na śledzenie pociągów w czasie rzeczywistym na sieci będącej w zarządzie Spółki. Zidentyfikowane korzyści w trakcie dialogu technicznego to możliwości lokalizowania pociągów na obszarach bez innych systemów detekcji taboru, poprawa dokładności lokalizacji na długich odcinkach blokadowych, możliwość oszacowania czasu przyjazdu do stacji. Jedną z rozpatrywanych korzyści jest również możliwość detekcji nieuprawnionego wejścia na linię kolejową. Omawiane rozwiązanie pozwala na wykorzystanie istniejących kabli światłowodowych co obniżyłoby koszty takiej inwestycji. Przed wdrożeniem komercyjnym, w celu potwierdzenia w warunkach rzeczywistych działania systemu, Spółka planuje uruchomienie testów pilotażowych na wybranej linii kolejowej. Rozpoczęcie testów jest uzależnione od pozyskania środków finansowych na ten cel. W związku z powyższym aktualnie nie jest możliwe wskazanie terminu rozpoczęcia fazy testowej przedsięwzięcia.

W odniesieniu do postulatu wprowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem dworców kolejowych realizowanego przez SOK a nie prywatne agencje ochrony informuję, iż obecny stan prawny wyklucza wdrożenie takiego rozwiązania. SOK na gruncie aktualnie obowiązujących przepisów jest uprawniona do wykonywania zadań ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na dworcach poza pomieszczeniami przeznaczonymi do obsługi podróżnych tylko w przypadkach, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. w sprawie przypadków, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 181 poz. 1775). Wykonywanie przez funkcjonariuszy SOK zadań poza obszarem kolejowym wymienione w § 1 rozporządzenia związane z realizacją zadań określonych w u.t.k. pozwalają na ich realizację w następujących przypadkach:

- 1) bezpośredniego pościgu za osobą, w stosunku do której istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia czynu zabronionego prawem na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) konieczności doprowadzenia zatrzymanej osoby, w trybie art.60 ust.2 pkt 2 ustawy do najbliższej jednostki Policji usytuowanej poza obszarem kolejowym;
- 3) wykonywanie ochrony przewozów mienia kolejowego albo mienia powierzonego kolei.

Z analizy ww. przepisów wynika wprost, że wolą ustawodawcy było, aby funkcjonariusze SOK wykonywali swoje obowiązki na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróży korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, a swego rodzaju odstępstwa od powyższej zasady wynikają z sytuacji wyjątkowych i nie stanowią sytuacji typowych.

Jak podkreśla Spółka PKP S.A, w strukturze PKP S.A. funkcjonuje Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych, które jest komórką prowadzącą całodobowy monitoring wizyjny wybranych dworców oraz na bieżąco współpracuje z instytucjami państwowymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo. Podejmowane działania, w tym współpraca z właściwymi służbami, znacząco przyczyniają się do zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa na dworcach kolejowych, co też znalazło odzwierciedlenie w przeprowadzonym badaniu użytkowników dworców za rok 2023 „Diagnoza satysfakcji użytkowników dworców różnych kategorii 2023” realizowanym na potrzeby PKP S.A. Badanie to pokazuje, iż w ostatnich latach to obszar bezpieczeństwa jest najlepiej ocenianym obszarem doświadczenia ogółu użytkowników dworców. Zadania w tym zakresie realizowane są poprzez firmy zewnętrzne, które posiadają wymagane certyfikaty i uprawnienia. Ilość pracowników zapewniających bezpieczeństwo jest odpowiednio dobrana do wielkości dworca oraz ilości podróży z niego korzystających. W przypadkach wystąpienia zwiększonego poziomu zagrożenia bezpieczeństwa, składy zespołów ochrony dworców są odpowiednio wzmacniane.

W kwestii postulatu ujętego w **pkt 7**, dotyczącego powołania Komisji nadzoru i profilaktyki bezpieczeństwa ruchu kolejowego, obecnie nie planuje się powołania takiej komisji pod auspicjami Ministra Infrastruktury.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że aktualnie odbywają się cyklicznie posiedzenia Rady Przewoźników (ostatnie odbyło się w dniu 18.12.2024 r.), jako zespołu doradczego wspomagającego działania Zarządu PKP PLK S.A. w sprawach dotyczących funkcjonowania rynku transportu kolejowego. W posiedzeniach uczestniczą: przewodniczący Rady Przewoźników (dalej: „Przewodniczący”); przedstawiciele przewoźników kolejowych; przedstawiciele UTK; przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury oraz przedstawiciele PKP PLK S.A.

Celem działania Rady jest poprawa warunków współpracy przewoźników kolejowych z PKP PLK S.A. w zakresie transportu kolejowego w Polsce oraz wypracowywanie propozycji rozwiązań zaistniałych problemów, w tym również związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Przykładowo na ostatnim posiedzeniu została omówiona kwestia problematyki Dyrektywy NIS2 o ustanowieniu wspólnych standardów w zakresie cyberbezpieczeństwa jednostek krytycznych dla funkcjonowania społeczeństwa, w szczególności Nowe Wymogi dla Sektora Kolejowego.

Podmioty objęte tą Dyrektywą to: operatorzy infrastruktury kolejowej, zarządcy linii kolejowych, przewoźnicy towarowi i pasażerscy, podmioty świadczące usługi kluczowe oraz dostawcy usług technologicznych. Do kluczowych wymogów Dyrektywy zaliczane są: kompleksowe zarządzanie ryzykiem cyberbezpieczeństwa, obowiązek zgłaszania incydentów w ciągu 24 godzin, regularne audyty i testy bezpieczeństwa oraz szkolenia dla pracowników.

Reasumując, Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania zmierzające do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zapobiegania ewentualnym wypadkom na sieci linii kolejowych. Działania te wynikają zarówno z obowiązujących norm prawnych, jak i szeregu inicjatyw legislacyjnych. Równie ważnym obszarem działania jest udział przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury w licznych spotkaniach grup roboczych, których prace ukierunkowane są na poprawę warunków współpracy przewoźników kolejowych z PKP PLK S.A. w zakresie transportu kolejowego w Polsce oraz wypracowanie propozycji rozwiązań zaistniałych problemów, w tym również związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.), informuję, że:

- 1) administratorem Pana danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572);
- 3) podstawą przetwarzania Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164, z późn. zm.), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.

