

Warszawa, dnia 23 stycznia 2026 r.

Poz. 74

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

z dnia 20 stycznia 2026 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym**

Na podstawie art. 28n ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234 oraz z 2026 r. poz. 41) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 369) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) punkt niebezpieczny – ukres rozjazdu, ukres skrzyżowania torów, granicę przetaczania, koniec drogi ochronnej przebiegu lub inny punkt, uzasadniony warunkami miejscowymi, których przejechanie w trakcie danej jazdy może grozić kolizją pojazdu kolejowego lub wykojeniem pojazdu kolejowego;”;

2) w § 4:

a) w ust. 3 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dyspozytor lub inny wyznaczony pracownik przewoźnika kolejowego, który otrzymał informację o zdarzeniu, jest obowiązany niezwłocznie powiadomić o nim:

- 1) członków komisji kolejowej ze strony przewoźnika;
- 2) Przewodniczącego PKBWK;
- 3) oddział terenowy Urzędu Transportu Kolejowego właściwy terytorialnie dla miejsca zdarzenia;
- 4) najbliższy urząd celny, jeżeli w zdarzeniu zostali poszkodowani pracownicy celni wykonujący czynności służbowe na obszarze kolejowym lub zostały uszkodzone zamknięcia celne lub towary podlegające oczeniu;
- 5) właściwe służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i ochronę infrastruktury krytycznej oraz obronność państwa – w przypadku zdarzeń mogących mieć charakter sabotażu, cyberataku, aktu terrorystycznego lub innego zagrożenia bezpieczeństwa państwa.”;

3) w § 7:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Jeżeli okoliczności i kategoria zdarzenia nie są jednoznaczne, w zawiadomieniu przewodniczący wspólnie z członkami komisji kolejowej ustala kategorię zdarzenia na „w trakcie ustalania”.”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Zawiadomienie o zdarzeniu przekazuje się nie później niż w pierwszym dniu roboczym następującym po dniu jego stwierdzenia.”;

4) w § 13 w ust. 1 po wyrazie „papierowej” dodaje się wyrazy „lub elektronicznej”;

5) w § 14 uchyla się ust. 2;

6) w § 27 w ust. 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Protokół ustaleń końcowych albo jego kopię komisja kolejowa udostępnia.”;

7) w załączniku nr 5 do rozporządzenia:

a) w części I:

– w tabeli:

– – lp. 5 otrzymuje brzmienie:

5	Miniecie sygnалу informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

– – po lp. 5 dodaje się lp. 5a w brzmieniu:

5a	Miniecie sygnалу informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	*04
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

– tekst pod tabelą otrzymuje brzmienie:

„1. Dla zakwalifikowania poważnego wypadku lub wypadku do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy odpowiednio:

- 1) dokonać wyboru grupy w zależności od powagi skutków zdarzenia oraz określić oznaczenie literowe odpowiadające tej grupie następująco: A – poważny wypadek, B – wypadek;
- 2) dokonać wyboru kwalifikacji przyczyny bezpośredniej oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię liczbową;
- 3) zakwalifikować zdarzenie przez wstawienie w miejsce oznaczenia \* liczby odnoszącej się do kategorii określonej wyżej przyczyny bezpośredniej.

2. Miniecie sygnалу informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, oznacza miniecie:

- 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
- 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
- 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
- 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
- 5) innego sygnалу lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnалу ręcznego, z wyłączeniem kół oporowych oraz wskaźnika W 4.

3. Miniciem sygnалу informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 5 i 5a tabeli, nie jest sytuacja, w której:

- 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”;
- 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.

4. Samobójstwom oraz próbom samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe odpowiednio S (samobójstwo) albo PS (próba samobójcza).

## 5. Przykłady:

- 1) dla poważnego wypadku spowodowanego w wyniku przyjęcia pociągu lub innego pojazdu kolejowego na stację na tor zajęty – kategoria poważnego wypadku – A02;
- 2) dla wypadku – najechania pociągu lub innego pojazdu kolejowego na inny pociąg lub inny pojazd kolejowy stojący na torze zajęty, z przyczyny jak w pkt 1 – kategoria wypadku – B02;
- 3) dla poważnego wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako samobójstwo – kategoria poważnego wypadku – A34S;
- 4) dla wypadku polegającego na najechaniu pociągu lub innego pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach, który został zakwalifikowany jako próba samobójcza – kategoria wypadku – A34PS.”

## b) w części II:

– w tabeli:

– – lp. 4 otrzymuje brzmienie:

4	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

– – po lp. 4 dodaje się lp. 4a w brzmieniu:

4a	Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny – dowolna część pociągu lub innego pojazdu kolejowego kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża przez punkt niebezpieczny	C44
----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----

– – w lp. 22 i 23 w kolumnie 2 skreśla się wyrazy „lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska”;

– – w lp. 24 kolumna 2 otrzymuje brzmienie:

„Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą, zamykającą się lub otwierającą się rogatką bądź sygnalizatorami drogowymi, na których załączone były sygnały zabraniające wjazdu pojazdu drogowego lub pozostanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu kolejowo-drogowego po zamknięciu rogatek lub załączeniu sygnalizacji w czasie gdy do przejazdu kolejowo-drogowego zbliżał się pociąg lub inny pojazd kolejowy, bez kolizji z pociągiem lub pojazdem kolejowym”;

– tekst pod tabelą otrzymuje brzmienie:

„1. Dla zakwalifikowania incydentu do określonej kategorii zależnej od ustalonej przyczyny bezpośredniej jego powstania należy dokonać kwalifikacji przyczyny oraz określić odpowiadającą tej przyczynie kategorię literowo-liczbową.

2. Minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, oznacza minięcie:

- 1) obsługiwanego świetlnego sygnalizatora przytorowego nadającego sygnał „Stój” lub informującego o niebezpieczeństwie;
- 2) końca zezwolenia na jazdę (MA) w systemie ERTMS/ETCS;
- 3) wskaźnika W ETCS 10 lub świetlnego sygnalizatora przytorowego oznaczonego za pomocą wskaźnika W ETCS 10, nadającego sygnał SE, bez odpowiedniego rozkazu pisemnego lub instrukcji europejskiej podczas jazdy z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS pociągu lub innego pojazdu kolejowego prowadzonego w trybie Jazdy na Widoczność (OS) lub w trybie Odpowiedzialności Personelu (SR);
- 4) punktu przekazanego przez urządzenia radiołączności lub oznaczonego w odpowiednim rozkazie pisemnym lub instrukcji europejskiej;
- 5) innego sygnału lub wskaźnika nakazującego zatrzymanie, w tym sygnału ręcznego, z wyłączeniem koźłów oporowych oraz wskaźnika W 4.

3. Minięciem sygnału informującego o niebezpieczeństwie, o którym mowa w lp. 4 i 4a tabeli, nie jest sytuacja, w której:

- 1) pociąg lub inny pojazd kolejowy bez nadzoru przejechał sygnał „Stój”;
- 2) z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie został nadany na tyle wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg lub inny pojazd kolejowy.

4. Próbnym samobójczym, po uzyskaniu wymaganej kwalifikacji takich czynów, należy nadać oznaczenie literowe PS.

5. Przykład

Dla incydentu kolejowego spowodowanego w wyniku chuligańskiego obrzucenia pociągu kamieniami – kategoria incydentu – C64.”.

**§ 2.** Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**§ 3.** Do postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*