

1830**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 19 grudnia 2007 r.

w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI)²⁾

Na podstawie art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które powinny być umieszczane przez Prezesa Urzędu Transportu

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych 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 certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227).

Kolejowego w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

§ 2. 1. Informacje, o których mowa w § 1, są informacjami statystycznymi odnoszącymi się do:

- 1) działalności podstawowej transportu kolejowego;
- 2) zdarzeń kolejowych i ich skutków;
- 3) nieprawidłowości w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego;
- 4) środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa kolei;
- 5) zarządzania bezpieczeństwem.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, określa załącznik do rozporządzenia.

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

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. (poz. 1830)

**INFORMACJE O WSPÓLNYCH WSKAŹNIKACH BEZPIECZEŃSTWA (CSI),
KTÓRE POWINNY BYĆ UMIESZCZANE PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO
W ROCZNYM RAPORCIE W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA^{*)}**

^{*)} W przypadku zmiany informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), ich korekty dokonuje się najpóźniej w następnym rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

I. Informacje odnoszące się do działalności podstawowej transportu kolejowego

1. Informacje dotyczące infrastruktury kolejowej otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Długość linii kolejowych (w kilometrach)	
2.	Długość torów szlakowych (w kilometrach)	
3.	Długość torów stacyjnych (w kilometrach)	
4.	Liczba przejazdów kolejowych (w sztukach)	

2. Informacje dotyczące przewozów osób otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Przewozy osób (w tysiącach pasażerów)	
2.	Wykonane pasażerokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach), w tym przez lokomotywy jadące luzem ^{*)} (w milionach)	

^{*)} Jako pociągokilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nieprowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznanych przez zarządców tras pociągowych.

3. Informacje dotyczące przewozów rzeczy otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Przewozy rzeczy (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach), w tym przez lokomotywy jadące luzem ^{*)} (w milionach)	

^{*)} Jako pociągokilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nieprowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznanych przez zarządców tras pociągowych.

4. Informacje dotyczące zatrudnienia otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Liczba osób zatrudnionych ^{*)}	
2.	Liczba przepracowanych roboczogodzin przez wszystkie osoby, o których mowa w poz. 1 ^{**)} (w tysiącach)	

^{*)} Średniorocznie w przeliczeniu na pełne etaty.

^{**)} Roboczogodziny odpowiadające czasowi pozostawiania pracowników w dyspozycji pracodawcy.

Objaśnienia do części I (tabela 2 i 3):

Informacje o wykonanych pociągokilometrach podają przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej. Przewoźnicy podają tę liczbę pociągokilometrów, którą przyjęto jako podstawę obliczenia należności za udostępnianie infrastruktury w fakturach wystawionych przez zarządców infrastruktury kolejowej. Zarządcy infrastruktury kolejowej podają łączną liczbę wykonanych pociągokilometrów, za które zgodnie z wystawionymi fakturami powinny być pobrane opłaty z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej. Suma pociągokilometrów wykazanych przez poszczególnych przewoźników dla tej samej sieci powinna być równa pociągokilometrom wykazanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej tej sieci.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
4.	Przejechania lub potrącenia osób przez pojazdy kolejowe będące w ruchu	liczba koszt											
5.	Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu	liczba koszt											
6.	Pożary pojazdów kolejowych	liczba koszt											
7.	Inne zdarzenia	liczba koszt											
8.	Razem	liczba koszt											

*) Łącznie z przebiegami lokomotyw luzem wykorzystujących trasy przyznane przez zarządców infrastruktury kolejowej.
 **) Wykonywane przez lokomotywy jadące luzem przy wykorzystaniu tras przyznawanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
4.	Przejechania lub potrącenia osób przez pojazdy kolejowe będące w ruchu											
5.	Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu											
6.	Pożary pojazdów kolejowych											
7.	Inne zdarzenia											
8.	Razem											

*¹⁾ Ustala się, uwzględniając definicję podaną w art. 1 pkt 26 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003 z dnia 3 lipca 2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 13).

**¹⁾ Łącznie z pracownikami podwykonawców.

***¹⁾ Osoby niebędące pasażerami i nienależące do personelu, ale uprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

****¹⁾ Osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
5.	Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu											
6.	Pożary pojazdów kolejowych											
7.	Inne zdarzenia											
8.	Razem											

*) Ustala się, uwzględniając definicję podaną w art. 1 pkt 26 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003 z dnia 3 lipca 2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 13).

**) Łącznie z pracownikami podwykonawców.

***) Osoby niebędące pasażerami i nienależące do personelu, ale uprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

****) Osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

4. Informacje dotyczące utraconego czasu pracy wskutek wypadków i poważnych wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

Lp.	Rodzaj zdarzenia	Roboczegodziny utracone wskutek przerw w pracy					
		osób zatrudnionych przez zgłaszających informację		personelu podwykonawców		ogółem	
		roboczo-godziny	jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin ^{*)}	roboczo-godziny	jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin ^{*)}	roboczo-godziny	jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin ^{*)}
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Wypadki						
2.	Poważne wypadki						
3.	Razem						

^{*)} Wylicza się z zależności $B/(A-B) \times 100$, gdzie:

A — liczba przepracowanych roboczegodzin wskazana w tabeli 4 w poz. 2 w części I,

B — liczba utraconych roboczegodzin wykazanych odpowiednio w kolumnie 3, 5 lub 7 tabeli.

Objaśnienia do części II (tabele 1—3):

- Informacje podawane w poszczególnych tabelach powinny dotyczyć tego samego roku kalendarzowego, z wyjątkiem informacji o kosztach, które niezależnie od czasu, w jakim zostały ujawnione, są kosztami związanymi ze zgłaszanym w informacji zdarzeniem.
- W informacji określa się liczbę poszczególnych rodzajów zdarzeń, przekazywanych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego odpowiednio przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, jeżeli niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub rozstrzygnięte w sposób ostateczny w innym trybie.
- W przypadku niezastnienia przyczyn wynikających z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub działania osób, o których mowa w pkt 2, informację o zdarzeniach takich, jak: wypadki na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, zgłasza właściwy miejscowo zarządca infrastruktury.
- Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi zgłaszający zdarzenie podają spowodowane tym zdarzeniem koszty wyliczone jako różnicę między sumą obejmującą utracone wartości i poniesione w wyniku tego zdarzenia koszty (których można by uniknąć) a sumą uzyskanych z tego samego tytułu rekompensat.
Przez koszty, których można by uniknąć, należy rozumieć wszystkie te koszty, które nie mogłyby powstać, gdyby zgłoszone zdarzenie nie miało miejsca (przykładowo: koszty dodatkowego użycia sprzętu i zatrudnienia osób przy usuwaniu skutków zdarzenia, odszkodowania dla osób prawnych i fizycznych).
Po stronie utraconych wartości uwzględnia się zarówno wartości utracone w wyniku bezpośrednich skutków zdarzenia (przykładowo: z tytułu utraty lub uszkodzenia środków trwałych), jak i skutków pośrednich (przykładowo: utrata wpływów z tytułu przerw w ruchu).
W ramach otrzymanych rekompensat należy uwzględnić przychody uzyskane przez jednostkę zgłaszającą informację z tytułu wypłat ubezpieczeń i odszkodowań, bez wpływów z tytułu własnego ubezpieczenia jednostki zgłaszającej zdarzenie.
- Koszty spowodowane przez zdarzenie, podawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, stanowią sumę kosztów wykazanych w złotych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych po przeliczeniu na euro, przy zastosowaniu średniorocznego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku, którego dotyczy informacja.

III. Informacje odnoszące się do nieprawidłowości w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego

1. Informacje dotyczące nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Rodzaj nieprawidłowości	Liczba	
		ogółem	na mln pociągo-kilometrów
1	2	3	4
1.	Wyboczenia torów szlakowych		
2.	Pęknięcia szyn w torach szlakowych		

2. Informacje dotyczące nieprawidłowości w prowadzeniu ruchu kolejowego otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Rodzaj nieprawidłowości	Liczba	
		ogółem	na mln pociągo-kilometrów
1	2	3	4
1.	Niedozwolone przejechania obok semaforów wskazujących sygnał „Stój” ^{*)}		
2.	Defekty sygnalizacji powodujące nieprawidłowe wskazania semaforów		

^{*)} Za niedozwolone przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „Stój” uważa się zarejestrowane przypadki, w których maszynista nie otrzymał wydanego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, zezwolenia na jazdę.

3. Informacje dotyczące taboru kolejowego otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Rodzaj nieprawidłowości	Liczba	
		ogółem	na mln pociągo-kilometrów
1	2	3	4
1.	Pęknięcia kół i obręczy w wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożysk czynnych ^{*)}		
2.	Pęknięcia osi w wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożysk czynnych		

^{*)} Za łożysko czynny uważa się łożysko taboru kolejowego znajdującego się w eksploatacji (łożysko inwentarzowy pomniejszony o tabor wyłączony z eksploatacji z powodu złego stanu technicznego, przeznaczenia do naprawy okresowej lub do innych celów niż wykonywanie przewozów albo przeznaczenia do rezerwy).

Objaśnienie do części III:

W zestawieniach ujmowane są tylko te nieprawidłowości, które zostały zarejestrowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w podstawowej dokumentacji eksploatacyjnej.

IV. Informacje odnoszące się do środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa kolei

1. Informacje dotyczące urządzeń Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP)^{*)} otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami ATP	Udział w [%] (4:3)
1	2	3	4	5
1.	Długość torów szlakowych (w kilometrach)			
2.	Wykonane pociągokilometry ^{**)} (w tysiącach)			

^{*)} Za urządzenia Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP) uznaje się takie systemy sterowania ruchem kolejowym (srk), które umożliwiają bezpośrednie oddziaływanie na przebieg jazdy lokomotywy prowadzącej pociąg.

^{**)} Dotyczy pociągokilometrów wykonanych na torach wykazanych w poz. 1.

2. Informacje dotyczące liczby przejazdów kolejowych otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Na kilometr torów szlakowych	Struktura procentowa w kolumnie 3
1	2	3	4	5
1.	Liczba przejazdów bez zapor (z sygnalizacją i bez sygnalizacji)			
2.	Liczba przejazdów z zaporami nastawianymi ręcznie			
3.	Liczba przejazdów z zaporami automatycznymi			
4.	Razem (wszystkie przejazdy kolejowe)			100,00

V. Informacje odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

1. Informacje dotyczące audytów wewnętrznych otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Audyty wymagane ^{*)}	Audyty wykonane ^{**)}	Stosunek w [%] (4:3)
1	2	3	4	5
1.	Audyty wykonane przez zarządców infrastruktury kolejowej			
2.	Audyty wykonane przez przewoźników kolejowych (osób i rzeczy)			
3.	Razem			

^{*)} Należy podać informacje tylko o audytach wykonanych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

^{**)} Jako audyty wymagane należy rozumieć audyty, których wykonanie zostało przewidziane w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

2. Informacje o zaleceniach i wnioskach wynikających z wykonanych audytów otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych.