

1)

Rozporządzenie Ministra Transportu
z dnia 2007 r.
w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI),
które powinny być umieszczane przez Prezesa Urzędu Transportu
Kolejowego w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa²⁾

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

§ 1. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) ustawa – ustawa z dnia 28 marca 2003 r o transporcie kolejowym;
- 2) jednostki zobowiązane – przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej zobowiązani do sporządzania informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa;
- 3) informacja o wskaźnikach bezpieczeństwa – informacja obejmująca wskaźniki opisujące stan bezpieczeństwa w jednostce zobowiązanej według rodzajów zdarzeń wraz z ich kosztami wyrażonymi w złotych ;
- 4) informacja o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) – informacja obejmująca zagregowane wskaźniki bezpieczeństwa, obliczone na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa, opisujące stan bezpieczeństwa łącznie we wszystkich jednostkach zobowiązanych, wraz z kosztami wyrażonymi w euro;
- 5) raport – roczny raport w sprawie bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17a ust. 6 ustawy;
- 6) rodzaj zdarzenia – określenie kwalifikujące poważny wypadek, wypadek lub incydent jako: kolizję, wykolejenie, wypadek na przejeździe, przejechanie lub potrącenie osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, pożary pojazdów kolejowych oraz inne zdarzenia;
- 7) inne zdarzenie – każde zdarzenie, inne niż określone w pkt 6, jeżeli w jego wyniku nastąpiło, zarejestrowane na podstawie obowiązujących przepisów, zakłócenie w ruchu pociągów.

§ 2. 1. W terminie określonym w art. 17a ust. 4 ustawy, jednostki zobowiązane przedstawiają Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”, informacje o wskaźnikach bezpieczeństwa za poprzedni rok kalendarzowy, zestawione według

wzoru określonego w załączniku do rozporządzenia. Pierwsza informacja powinna dotyczyć roku 2006.

2. Jednostki zobowiązane przedstawiają Prezesowi UTK odrębne informacje dla odrębnych sieci kolejowych.

3. W informacji, o której mowa w ust. 1, zdarzenie zgłasza się w tych pozycjach (wiersze tabel: 2.1, 2.2 i 2.3, zamieszczonych w załączniku), które odpowiadają nazwie zdarzenia o podstawowym znaczeniu dla zaistnienia wszystkich innych powiązanych z nim zdarzeń, nawet jeśli są wśród nich zdarzenia o poważniejszych bezpośrednich skutkach.

4. W informacji, o której mowa w ust. 1, dane dotyczące zdarzeń, zgłasza jednostka zobowiązana w przypadku jeśli niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie, albo zaniechanie działania, osób pozostających w jej dyspozycji, bądź w dyspozycji jej 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 albo jeżeli zostało to przesądzone w sposób ostateczny w innym trybie.

5. Jeżeli przyczyny: wypadków na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe a także samobójstw z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, były inne niż określone w pkt 4, informacje o nich zgłasza jednostka zobowiązana będąca zarządcą infrastruktury kolejowej na której zdarzenie to miało miejsce.

6. Zgłoszeniu podlegają tylko te zdarzenia, które miały miejsce na obszarze kolejowym.

§3. 1. Na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), Prezes UTK oblicza wspólne wskaźniki bezpieczeństwa i sporządza informację o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), według wzoru stanowiącego załącznik do rozporządzenia. Pierwsza informacja powinna dotyczyć roku 2006.

2. Prezes UTK w informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa powtarza wszystkie podane we wzorze opisy i objaśnienia.

3. Koszty podawane w informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), dla każdego rodzaju zdarzenia, Prezes UTK ustala jako sumę kosztów podanych w identycznych pozycjach informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa, po przeliczeniu złotych na euro, przy zastosowaniu średniorocznego kursu ogłaszanego przez Narodowy Bank Polski dla roku którego dotyczy informacja.

4. Prezes UTK może podać w informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), poza wskaźnikami występującymi w poszczególnych tabelach załącznika, również inne

uzupełniające wskaźniki i objaśnienia pod warunkiem, że nie zmienia one określonych w rozporządzeniu definicji i metod oraz że nie spowoduje to żądania dodatkowych informacji od jednostek zobowiązanych.

5. Informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) Prezes UTK zamieszcza w raporcie.

6. Jeśli po ogłoszeniu raportu i przekazaniu go Europejskiej Agencji Kolejowej w trybie określonym w art. 17a ust. 7 ustawy, nastąpiły zmiany wielkości wcześniej podanych, Prezes UTK jest zobowiązany skorygować wcześniejszą informację najpóźniej w następnym raporcie.

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

MINISTER TRANSPORTU

- 1) Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej transport, na podstawie §1 ust.2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz.92).
- 2) Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE 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. 04.2004r.; dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7 , t. 8. str. 227).

WZÓR

.....
(nazwa i adres jednostki sporządzającej)

I n f o r m a c j a

o wskaźnikach bezpieczeństwa / o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa CSI*

zarok

.....
(podpis kierownika jednostki sporządzającej)

.....
miejsowość i data

*zbędną część tytułu pominąć

Część A. Opis metody

1. Informację o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), zwaną dalej „informacją o CSI”, sporządza Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie informacji o wskaźnikach bezpieczeństwa, zwanej dalej „informacją”, otrzymanych od jednostek zobowiązanych do jej sporządzania.
2. Jednostkami zobowiązanymi do sporządzania informacji i przesyłania jej do Urzędu Transportu Kolejowego są przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej.
3. Części: B1, B3, B4 i B5 informacji jednostki zobowiązane wypełniają zgodnie z prowadzoną we własnym zakresie dokumentacją, z tym że:
 - w części B1: tabelę 1.1 wypełniają tylko zarządcy infrastruktury kolejowej tabelę 1.2 i 1.3 tylko przewoźnicy kolejowi a tabelę 1.4 wypełniają zarówno przewoźnicy kolejowi jak i zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - w części B3: tabelę 3.1 i 3.2 wypełniają tylko zarządcy infrastruktury kolejowej a tabelę 3.3 wypełniają przewoźnicy kolejowi,
 - część B4 wypełniają tylko zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - część B5 wypełniają wszyscy zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi.
4. Tabele ujęte w części B2 wypełnia jednostka zobowiązana na podstawie posiadanej (nie tylko samodzielnie sporządzanej) dokumentacji, zgłaszając te zdarzenia, które zaistniały w następstwie niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub postępowania osób pozostających w jej dyspozycji, bądź w dyspozycji jej podwykonawców, jeśli zostało to stwierdzone jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia, bądź jeśli zostało to przesądzone w sposób ostateczny w innym trybie.
5. Jeśli przyczyny: wypadków na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe a także samobójstw z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, były inne niż określone w pkt. 4, informacje o nich zgłasza zarządca infrastruktury kolejowej na której zdarzenie to miało miejsce.
6. 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.
7. Jednostki zgłaszające zdarzenie wyliczają jego koszty (tabela 2.1) 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. Po stronie utraconych wartości uwzględnia się zarówno wartości utracone w wyniku bezpośrednich skutków zdarzenia (np.: z tytułu

utruty bądź uszkodzenia środków trwałych) jak i pośrednich (np.: utrata wpływów z tytułu przerw w ruchu). Kosztami, których można byłoby uniknąć, są wszystkie te koszty które nie mogłyby powstać gdyby zgłoszone zdarzenie nie miało miejsca. (np. koszty dodatkowego użycia sprzętu i zatrudnienia osób przy usuwaniu skutków zdarzenia, odszkodowania dla osób prawnych i fizycznych). W ramach uzyskanych rekompensat należy uwzględnić przychody uzyskane przez jednostkę zgłaszającą z tytułu wypłat ubezpieczeń i odszkodowań, bez wpływów z tytułu własnego ubezpieczenia jednostki zgłaszającej zdarzenie.

Część B. Tabele

B1. Wskaźniki ogólne transportu kolejowego

Tabela 1.1 Informacje dotyczące infrastruktury

Parametry infrastruktury	Jednostka	Wielkość
1. Długość linii kolejowych	kilometry	
2. Długość torów szlakowych	kilometry	
3. Długość torów stacyjnych	kilometry	
4. Liczba przejazdów kolejowych	sztuk	

Tabela 1.2 Informacje dotyczące przewozu osób

Przewozy	Jednostka	Wielkość
1. Przewozy pasażerów	tysiące	
2. Ilość wykonanych pasażero-kilometrów	miliardy	
3. Ilość wykonanych pociągo-kilometrów	miliony	
w tym przez lokomotywy jadące luzem	tysiące	

Tabela 1.3 Informacje dotyczące przewozu rzeczy

Przewozy	Jednostka	Wielkość
1. Przewozy ładunków	tysiące ton	
2. Ilość wykonanych tono-kilometrów	miliardy	
3. Ilość wykonanych pociągo-kilometrów	miliony	
w tym przez lokomotywy jadące luzem	miliony	

Tabela 1.4 Informacje dotyczące zatrudnienia

Wyszczególnienie	Jednostka	Wielkość
1. Ilość osób zatrudnionych	osoby	
2. Ilość przepracowanych roboczo- godzin przez wszystkie osoby podane w poz. 1	tysiące	

Objaśnienia

1. Informacje o przewozach (liczba przewiezionych pasażerów, ton, pasażero-kilometrów, tono-kilometrów) podają przewoźnicy.
2. Informacje o pracy pociągowej (o ilości pociągo-kilometrów) podają przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej. Przewoźnicy podają tę ilość pociągo-kilometrów, którą przyjęto jako podstawę obliczenia należności za udostępnianie infrastruktury w fakturach wystawionych przez zarządców infrastruktury kolejowej. Zarządcy infrastruktury kolejowej podają łączną ilość wykonanych pociągo-kilometrów za które, zgodnie z wystawionymi fakturami, pobrali opłaty z

tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej.. Suma pociągo-kilometrów wykazanych przez poszczególnych przewoźników dla tej samej sieci powinna być równa pociągo-kilometrom wykazanym przez zarządcę tej sieci.

3. Jako pociągo-kilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nie prowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznaných przez zarządców tras pociągowych.
4. Jako przepracowane roboczo- godziny podaje się roboczo-godziny odpowiadające czasowi pozostawania pracowników w dyspozycji jednostki zobowiązanej (pracodawcy).

B2. Wskaźniki dotyczące zdarzeń i ich skutków

Tabela nr 2.1. Wypadki wg rodzajów zdarzeń oraz poniesione koszty

Rodzaj zdarzenia	Ilość zdarzeń / koszt										
	Ruch osobowy		Ruch towarowy		Razem os.+ tow.		Lokomotywy luzem		Przewozy ogółem		
	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	na milion poc-km bez lok. luzem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Kolizje z udziałem pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)	ilość										
	koszt										
w tym:	ilość										
	koszt										
a) Wypadki	ilość										
b) Poważne wypadki	koszt										
2. Wykolejenia pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)	ilość										
	koszt										
w tym:	ilość										
	koszt										
a) Wypadki	ilość										
b) poważne wypadki	koszt										
3. Wypadki na przejazdach kolejowych	ilość										
	koszt										
4. Przejechanie lub potrącenie osób przez poruszające się pojazdy	ilość										
	koszt										
5. Samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych	ilość										
	koszt										
6. Pożary pojazdów kolejowych	ilość										
	koszt										
7. Inne zdarzenia	ilość										
	koszt										
8. Razem	ilość										
	koszt										

Tabela nr 2.2 Wskaźniki dotyczące liczby zabitych

Rodzaj zdarzenia	Liczba zabitych										
	pasażerów		pracowników		osób postronnych.		innych		ogółem		
	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	Wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	na milion poc-km bez lok.luzem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Kolizje z udziałem pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)											
w tym:											
b) Wypadki											
b) Poważne wypadki											
2. Wykolejenia pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)											
w tym:											
b) Wypadki											
b) poważne wypadki											
3. Wypadki na przejazdach kolejowych ogółem											
w tym użytkownicy przejazdów											
4. Przejechanie lub potrącenie osób przez poruszające się pojazdy											
5. Samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych											
6. Pożary pojazdów kolejowych											
7. Inne zdarzenia											
8. Razem											

Tabela nr 2.3 Wskaźniki dotyczące ciężko rannych

Rodzaj zdarzenia	Liczba ciężko rannych										
	pasażerów		pracowników		osób postronnych.		innych		ogółem		
	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	wszystkich	na milion poc-km	na milion poc-km bez lok.luzem
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Kolidy z udziałem pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)											
w tym:											
c) Wypadki											
b) Poważne wypadki											
2. Wykolejenia pociągów ogółem (wypadki+pow. wypadki)											
w tym:											
c) Wypadki											
b) poważne wypadki											
3. Wypadki na przejazdach kolejowych ogółem											
w tym użytkownicy przejazdów											
4. Przejechanie lub potrącenie osób przez poruszające się pojazdy											
5. Samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych											
6. Pożary pojazdów kolejowych											
7. Inne zdarzenia											
8. Razem											

Tabela nr.2.4 Utracony czas pracy w rezultacie wypadków i poważnych wypadków

Rodzaj zdarzenia	Roboczo-godziny utracone					
	własnego personelu		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
1.Wypadki						
2.Poważne wypadki						
Razem						

Objaśnienia

1. W tabeli 2.1:

- 1) w kolumnach 3,5, i 7 ilość zdarzeń odnosi się na 1 mln. poc.- km liczonych łącznie z przebiegami lokomotyw luzem wykorzystującymi trasy przyznane przez zarządcę infrastruktury kolejowej.
- 2) w kolumnie 9 ilość zdarzeń odnosi się na 1 mln. poc.- km. wykonanych przez lokomotywy jadące luzem przy wykorzystaniu tras przyznanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej.
- 3) w kolumnie 12 ilość zdarzeń odnosi się na 1 mln. poc.- km. liczonych bez przebiegów o których mowa w pkt 1.

2. W tabeli 2.2:

- 1) liczbę zabitych ustala się uwzględniając definicję podaną w art.1 pkt 26 rozporządzenia Komisji /UE/ Nr. 1192/2003 zmieniającego rozporządzenia /UE/ Nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz. Urz. UE L 167),
- 2) do pracowników zalicza się również pracowników podwykonawców zaangażowanych przez jednostki zobowiązane,
- 3) za osoby „postronne” uważa się osoby nie będące pasażerami i nie należące do personelu, które znalazły się w publicznie dostępnych miejscach obszaru kolejowego,
- 4) za osoby „inne” uważa się osoby nie będące pasażerami i nie należące do personelu, które przebywały bez zezwolenia w miejscach obszaru kolejowego w których przebywanie, zgodnie z obowiązującymi przepisami porządkowymi, wymaga takiego zezwolenia.

3. W tabeli 2.3:

- 1) liczbę ciężko rannych ustala się z uwzględnieniem definicji podanej w art.1 pkt 27 rozporządzenia wymienionego w ust. 2 pkt 1,
- 2) do pracowników (kol.4) zalicza się również pracowników podwykonawców zaangażowanych przez jednostki zobowiązane,
- 3) za osoby postronne (kol. 6) uważa się osoby przebywające bez uprawnienia w pomieszczeniach kolejowych.

4. W tabeli 2.4:

- 1) wielkość „ % wszystkich przepracowanych roboczo-godzin” wylicza się z zależności $B/(A-B) \times 100$,

gdzie:

A – przepracowane roboczo-godziny według poz.2 w tabeli 1.4,

B - roboczo-godziny utracone zapisane odpowiednio w kolumnie 2, 4, bądź 6, tabeli 2.4 .

3. Wskaźniki dotyczące nieprawidłowego funkcjonowania infrastruktury i taboru

Tabela 3.1 Nieprawidłowości dotyczące infrastruktury kolejowej

Rodzaj nieprawidłowości	Ilość	
	Ogółem	na jeden milion pociągo-kilometrów
1. Wyboczenia torów szlakowych.		
2. Pęknięcia szyn w torach szlakowych		

Tabela 3.2 Nieprawidłowości w prowadzeniu ruchu

Rodzaj nieprawidłowości	Ilość	
	Ogółem	na jeden milion pociągo-kilometrów
1 Wszystkie niedozwolone przejechania semaforów pokazujących sygnał „stój”		
2. Defekty sygnalizacji powodujące nieprawidłowe wskazania semaforów		

Tabela 3.3 Nieprawidłowości dotyczące taboru

Rodzaj nieprawidłowości	Ilość	
	Ogółem	na jeden milion pociągo-kilometrów
1. Ilość pękniętych kół i obręczy wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożyska czynnego		
2. Ilość pękniętych osi w wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożyska czynnego.		

Objaśnienia

1. Za niedozwolone przejechania semafora (tab. 3.2) uważa się zarejestrowane przypadki w których maszynista nie otrzymał zezwolenia na jazdę zgodnie z odrębnymi przepisami.
2. Jako zaliczone do łożyska czynnego (tab. 3.3) uważa się lokomotywy i wagony pozostające w eksploatacji t. j. posiadany łożyska inwentarzowy pomniejszony o tabor wyłączony z ruchu (ze względu na zły stan techniczny, do kasacji, do naprawy, w celu włączenia do rezerwy, bądź wydzierżawienia lub wynajęcia innemu podmiotowi oraz wyłączony dla innych celów niż wykonywanie przewozów)
3. W zestawieniu wskaźników (tabele 3,1-3.3) ujmowane są tylko te nieprawidłowości, które zostały zarejestrowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w podstawowej dokumentacji eksploatacyjnej.

B4. Wskaźniki dotyczące środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa

Tabela 4.1 Zastosowanie urządzeń Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP)

	Ogółem	Z urządzeniamiATP.....	Udział % (3:2)
1	2	3	4
1. Długość torów szlakowych w km.			
2. Tysiące pociągokilometrów			

Tabela 4.2 Nasycenie przejazdami kolejowymi

Przejazdy kolejowe	Ogółem	Na km. torów szlakowych	Struktura % w kolumnie - 2
1	2	3	4
1. Bez zapor (z sygnalizacją i bez)			
2 Z zaporami nastawianymi ręcznie			
3.Z zaporami automatycznymi			
4. Razem (wszystkie przejazdy kolejowe)			100,00

Objaśnienia (do tabeli 4.1)

1. Jako urządzenia Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP) uznaje się takie systemy sterowania ruchem kolejowym (srk), które umożliwiają bezpośrednie oddziaływanie na przebieg jazdy lokomotywy prowadzącej pociąg.

B5. Wskaźniki dotyczące zarządzania bezpieczeństwem

Tabela 5.1. Audyty

Audyty	Wymagane	Wykonane	% (3:2)
1	2	3	4
1. Zarządców infrastruktury			
2. Przewoźników osób i rzeczy			
3. Razem			

5.2. Część opisowa (należy wymienić zalecenia i podstawowe wnioski wynikające z wykonanych audytów)

Objaśnienia

1. Podawane są tylko informacje o audytach wykonanych zgodnie z przepisami wydanym na podstawie art. 18 e ustawy.
2. Podawanie informacji dotyczy wszystkich jednostek zobowiązanych.
3. Jako audyty wymagane należy rozumieć audyty których wykonanie zostało przewidziane w systemie zarządzania bezpieczeństwem

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia określonego w art. 17a, ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym.

Zgodnie z ww. ustawą Prezes UTK jest zobowiązany do umieszczania w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI). Wskaźniki bezpieczeństwa stanowią liczbowy opis stanu bezpieczeństwa przedstawiony łącznie dla wszystkich podmiotów wykonujących na podstawie licencji przewozy kolejowe oraz zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą kolejową. Projekt rozporządzenia określa (zgodnie z wymogami dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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) sposób wyliczania, agregacji i zestawiania informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa.

Projekt precyzuje jakie zdarzenia podlegają zgłoszeniu oraz kto zobowiązany jest je zgłaszać i w jakich przypadkach. Przyjęto następujące rodzaje zdarzeń (zgodnie z przyjętymi w załączniku I do dyrektywy 2004/49/WE):

- 1) kolizje z udziałem pociągów z podziałem na wypadki i poważne wypadki,
- 2) wykolejenia pociągów z podziałem na wypadki i poważne wypadki,
- 3) wypadki na przejazdach kolejowych,
- 4) przejechania i potrącenia osób,
- 5) samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych,
- 6) pożary pojazdów kolejowych,
- 7) inne zdarzenia.

Do zgłaszania wymienionych zdarzeń Prezesowi UTK, projekt zobowiązuje zarządców infrastruktury kolejowej oraz przewoźników kolejowych. Zdarzenia które podlegają rejestracji ograniczono do tych które miały miejsce na obszarze kolejowym co odpowiada regulacjom zawartym w ustawie o transporcie kolejowym.

Szczególną specyfiką projektu rozporządzenia, wynikającą z faktu, że dotyczy ono dokumentu sporządzanego w Polsce ale wykorzystywanego przez organy UE, są „potrójne” jego funkcje. Powinno ono bowiem nie tylko zobowiązywać do wprowadzenia określonych w nim przepisów ale także zawierać wyjaśnienia dotyczące sposobu zapisania informacji we wprowadzonych formularzach oraz informować odbiorcę (Europejską Agencję Kolejową) o ich rzeczywistym znaczeniu, sposobie obliczenia i pochodzeniu. Należało także wziąć pod uwagę, że objaśnienia przeznaczone dla Europejskiej Agencji Kolejowej powinny być stałą częścią kierowanej do niej corocznie informacji. Dlatego też wzór informacji przedstawiono w załączniku do rozporządzenia a umieszczone tam objaśnienia zredagowano tak aby mogły służyć zarówno sporządzającemu jak i umożliwić odbiorcy poprawne odczytanie i interpretację wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).

Podstawą do sporządzenia informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) są informacje o wskaźnikach bezpieczeństwa zestawione

przez jednostki do tego zobowiązane – przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

Informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa(CSI) stanowią podstawę dla oceny stanu bezpieczeństwa zarówno na szczeblu krajowych władz bezpieczeństwa jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej. Prezes UTK w zależności od potrzeb może rozszerzyć zestaw wskaźników podawanych do Agencji pod warunkiem, że nie zmieni to podanych w rozporządzeniu definicji i metod oraz, że nie będzie wymagało żądania dodatkowych informacji od jednostek zobowiązanych. Umożliwi to w miarę elastyczne podejście do oceny stanu bezpieczeństwa kolejowego, konieczne tym bardziej, że omawiana regulacja jest pierwszą próbą unifikacji tej kwestii w skali wszystkich krajów członkowskich i w najbliższym czasie przewidywane jest (m. in. na podstawie zgłoszonych rozwiązań krajowych) wprowadzenie jednolitego formularza informacji o CSI dla wszystkich krajów Wspólnoty.

Prowadzone przez Europejską Agencję Kolejową prace wskazują, że uwzględniając m. in. układ zakres oraz jakość pierwszych sprawozdań, wprowadzi ona ujednoczone rozwiązania za ok. 3 lata. Będzie to więc wymagało odpowiednich zmian w przepisach krajowych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005r o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr169, poz1414). projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformacyjnego – Biuletyn Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu.

1. Podmioty, na które oddziałują regulacje

Projektowane rozporządzenie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz podmiotów podlegających przepisom Rozdziału 4 „Bezpieczeństwo transportu kolejowego” ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 16 poz. 94), które prowadzą działalność jako przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej.

2. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.

3. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

Rozporządzenie, powodując dostarczenie odpowiednich informacji, stworzy możliwość wszechstronnej oceny poziomu bezpieczeństwa osiąganego przez krajowych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej. Będzie to miało wpływ na poprawę ich zdolności konkurencyjnej na rynku europejskim.

5. Konsultacje społeczne

W trakcie dotychczasowych prac nad projektem przeprowadzone zostały konsultacje ze spółkami Grupy PKP, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą 89 podmiotów gospodarczych i placówek naukowych zrzeszonych w Sekcji Budownictwa Kolejowego, Właścicieli Wagonów Prywatnych i Spedycji oraz sekcji Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego a także z Urzędem Transportu Kolejowego oraz Centrum Naukowo Technicznym Kolejnictwa. W projekcie rozporządzenia uwzględniono istotne uwagi dotyczące zakresu jego obowiązywania (jednostki zobowiązane ograniczono do przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej, informacje o „innych zdarzeniach” ograniczono do zdarzeń powodujących zakłócenie w ruchu kolejowym jeśli według odrębnych przepisów istnieje obowiązek rejestracji takich przypadków, wykluczono obowiązek podawania informacji o zdarzeniach jeśli nie miały one miejsca na obszarze kolejowym). Uściślono regulacje dotyczące powiązania obowiązku podawania informacji o zdarzeniu z kwalifikacją przyczyn. Uściślono objaśnienia podane pod tabelami.

6. Zgodność z przepisami UE

Projekt został przygotowany w związku z koniecznością dostosowania polskiego systemu zarządzania bezpieczeństwem kolei do wymogów UE i jest zgodny z prawem Wspólnoty. Wprowadza wszystkie regulacje, dotyczące informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), wymagane Dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004r. w

sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą 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.