

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie wspólnych wskaźników 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 z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, na podstawie wskaźników otrzymywanych od zarządców i przewoźników kolejowych oraz sposób ich obliczania i zestawiania.

§ 2.1. Wskaźniki bezpieczeństwa są informacjami statystycznymi odnoszącymi się do:

- 1) działalności podstawowej transportu kolejowego;
- 2) zdarzeń kolejowych i ich skutków;
- 3) samobójstw;
- 4) towarów niebezpiecznych;
- 5) zdarzeń poprzedzających wypadki;
- 6) skutków ekonomicznych wypadków;
- 7) bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej;
- 8) zarządzania bezpieczeństwem.

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

§ 3. W przypadku zmian wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), ich korekty dokonuje się najpóźniej w następnym rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 sierpnia 2009 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 1159).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DIREKTOR
Departamentu Prawnego
www.infodex.pl
Dariusz Syszkiwicz

-
- 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 Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków (Dz. Urz. UE L 313 z 28.11.2009, str. 65).
- ³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238, i Nr 191, poz. 1374 z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902, Nr 206, poz. 1289 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100 i Nr 98, poz. 817, Nr 115, poz. 966, Nr 157, poz. 1241 i Nr 214, poz. 1658.

WSPÓLNE WSKAŹNIKI BEZPIECZEŃSTWA (CSI), KTÓRE PREZES URZĘDU
TRANSPORTU KOLEJOWEGO ZAMIESZCZA W ROCZNYM RAPORCIE W
SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA

I. Wskaźniki 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 eksploatowanych linii kolejowych (w kilometrach), w tym: - dwutorowych - jednotorowych	
2.	Długość torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
3.	Długość torów stacyjnych bez torów głównych zasadniczych (w kilometrach)	
4.	Długość torów linii kolejowych wyposażonych w trakcję elektryczną, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)	
5.	Liczba przejazdów kolejowych i przejść dla pieszych na eksploatowanych liniach 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.	Praca przewozowa (w milionach pasażerokilometrów)	
3.	Wykonana praca eksploatacyjna przez pociągi pasażerskie (w milionach pociągokilometrów),	

3. Informacje dotyczące przewozów towarów, w tym towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

4. Informacje dotyczące przewozów towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Przewozy towarów (w tysiącach ton)	
2.	Wykonane tonokilometry (w miliardach)	
3.	Wykonane pociągokilometry (w milionach)	

5. Informacje dotyczące zatrudnienia otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1.	Liczba zatrudnionych maszynistów (w osobach)	
2.	Liczba personelu drużyn konduktorskich (w osobach)	

Objaśnienia do części I (tabela 2 i 3):

- 1) 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.

Użyte w tabelach określenia oznaczają:

- 1) długość linii – długość eksploatowanych linii kolejowych mierzoną w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i miejscem przeznaczenia;
- 2) długość torów - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzoną w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- 3) pociągokilometr – jednostka miary pracy eksploatacyjnej, odpowiadający przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 4) pasażerokilometr - jednostka miary pracy przewozowej, odpowiadający przewozowi jednego pasażera na odległość jednego kilometra;
- 5) wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych – oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674);
- 6) towary niebezpieczne – oznaczają materiał lub przedmiot, który zgodnie z Regulaminem RID nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w tym regulaminie.

II. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń kolejowych i ich skutków

1. Informacje dotyczące wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Wypadki z podziałem na:	1. Całkowita liczba znaczących wypadków [w sztukach]	2. Względna liczba znaczących wypadków [w sztukach na mln pociągokilometrów]	3. Całkowita liczba osób ciężko rannych [w osobach]	4. Względna liczba osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągokilometrów]	5. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych [w pasażerach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych: - [w pasażerach na mln pociągokilometrów], - [w pasażerach na mln pasażerokilometrów].
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						

5)	pożary pojazdów kolejowych								
6)	inne zdarzenia, w tym powstałe podczas jazdy manewrowych								
	Razem								

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	7. Całkowita liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	8. Względna liczba pracowników ciężko rannych łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	9. Całkowita liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych [w osobach]	10. Względna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych [w osobach na mln pociągokilometrów]	11. Całkowita liczba osób ciężko rannych łącznie z ich przebywaniem w miejscach niedozwolonych [w osobach]	12. Względna liczba osób ciężko rannych łącznie z ich przebywaniem w miejscach niedozwolonych [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						

6)	inne zdarzenia, w tym powstałe podczas jazdy manewrowych								
	Razem								

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	13. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych [w osobach]	14. Względna liczba innych osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągokilometrów]	15. Całkowita liczba osób zabitych [w osobach]	16. Względna liczba osób zabitych [w osobach na mln pociągokilometrów]	17. Całkowita liczba pasażerów zabitych [w pasażerach]	18. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5) pożary pojazdów kolejowych						
6) inne zdarzenia, w						

tym powstałe podczas jazdy manewrowych										
Razem										

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	19. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mld pasażerokilometrów]	20. Całkowita liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	21. Względna liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	22. Całkowita liczba zabitych użytkowników jazdów [w osobach]	23. Względna liczba zabitych użytkowników jazdów [w osobach na mln pociągokilometrów]	24. Całkowita liczba zabitych osób nieuprawnionych [w osobach]
1) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni						
2) wykolejenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wy-						

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:		25. Względna liczba zabitych osób nieuprawnionych [w osobach na mln pociągo-kilometrów]	26. Całkowita liczba innych osób zabitych [w osobach]	27. Względna liczba innych osób zabitych [w osobach na mln pociągo-kilometrów]
1)	kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni			
2)	wykolejenia pociągów			
3)	wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych			
4)	wypadki kolejowe z udziałem osób spowodowane przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw			
5)	pożary pojazdów kolejowych			
6)	inne zdarzenia			
	Razem			

Użyte w tabelach określenia oznaczają:

- 1) znaczący wypadek- wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:
 - a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
 - b) powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku lub
 - c) znaczne zakłócenie ruchu;
nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
- 2) znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach – szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro;
- 3) znaczne zakłócenie ruchu – wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin;
- 4) pociąg – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej jeden wagon silnikowy lub jeden wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg nie uważa się lokomotywy jadącej luzem;

- 5) kolizje pociągów łącznie z kolizjami najechania na przeszkody w skrajni – kolizje czoło-czoło, czołotył, lub kolizje boczne między dwoma pociągami lub z:
 - a) manewrującym taborem kolejowym lub
 - b) obiektami znajdującymi się w torach kolejowych lub w pobliżu, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 6) wykolejenie pociągu – wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny,
- 7) wypadki na przejazdach kolejowych – wypadki na przejazdach z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 8) wypadki z udziałem osób spowodowane przez poruszający się tabor kolejowy – wypadki, w których w co najmniej jedną osobę uderzył pojazd kolejowy lub element jego wyposażenia, który oderwał się od pojazdu; obejmuje osoby, które wypadły z pojazdu kolejowego oraz osoby, które upadły lub w które w czasie podróży w pociągu uderzył jakiś przedmiot;
- 9) pożary pojazdów kolejowych - pożary lub wybuchy w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządzaniu wagonów;
- 10) inne rodzaju wypadki – wypadki inne niż te, o których mowa w pkt 5- 9;
- 11) pasażer - każdą osobę, z wyłączeniem obsady pociągu odbywającą podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść i wysiąść z pociągu będącym w ruchu;
- 12) pracownicy, łącznie z personelem podwykonawców – wszystkie osoby, których zatrudnienie ma związek z koleją i które w czasie wypadku znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz osoby odpowiedzialne za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- 13) użytkownicy przejazdów – osoby korzystające z przejazdu za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 14) osoby nieuprawnione na terenie kolei – osoby przebywające na terenie kolei, których obecność jest niedozwolona, z wyjątkiem użytkowników przejazdów;
- 15) inne osoby - inne osoby niż te, których mowa w pkt 11 -14;
- 16) osoba zabita - osoba, która zmarła na skutek wypadku bezpośrednio lub w ciągu trzydziestu dni po wypadku, z wyłączeniem samobójstw;
- 17) osoba ciężko ranna - osoba ranna na skutek wypadku, hospitalizowana przez ponad 24 godziny, z wyłączeniem prób samobójstw;

III. Wskaźniki odnoszące się do samobójstw ^{*)}

Informacje dotyczące samobójstw otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Całkowita liczba samobójstw [w osobach]	Względna liczba samobójstw [w osobach na mln pociągokilometrów]

^{*)} samobójstwo - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego celem jest zgon, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ

IV. Wskaźniki odnoszące się do towarów niebezpiecznych

Informacje dotyczące wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych otrzymywane od przewoźników kolejowych

Wypadki przy przewozie towarów niebezpiecznych z podziałem na:	1. Całkowita liczba wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych [liczba]	2. Względna liczba wypadków przy przewozie towarów niebezpiecznych [liczba na mln pociągokilometrów]
1) wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne		
2) liczba wypadków, o których mowa w pkt 1, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych		

V. Wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki *)

Informacje dotyczące zdarzeń poprzedzających wypadki otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Zdarzenia poprzedzające wypadki z podziałem na:	1. Całkowita liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach]	2. Względna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki [w sztukach na mln pociągokilometrów]
1) pęknięcia szyn		
2) odkształcenia torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach		
3) defektów sygnalizacji		
4) przejechanie sygnału informującego o niebezpieczeństwie		

5)	pęknięcia kół i pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	
	Razem	

*) Należy zgłaszać wszystkie zdarzenia poprzedzające zarówno skutkujące, jak i nie skutkujące wypadkiem. Zdarzenia poprzedzające skutkujące wypadkiem są uwzględniane w niniejszych informacjach dotyczących zdarzeń poprzedzających wypadki. Zdarzenia zaistniałe skutkujące znaczącym wypadkiem należy uwzględnić w części II (tabela 1).

Użyte w tabeli określenia oznaczają:

- 1) pęknięcie szyny - pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm lub głębokości 10 mm;
- 2) odkształcenie toru – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wyboczenia wymagające wstrzymania ruchu lub ograniczenia prędkości w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 3) defekt sygnalizacji – defekt systemu sygnalizacji (zarówno infrastruktury, jak i taboru kolejowego), w wyniku czego nadawana informacja jest mniej rygorystyczna od wymaganej;
- 4) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie (SPAD) - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, przy czym jazda bez zezwolenia oznacza minięcie:
 - a) sygnału „Stój” na sygnalizatorze, jeżeli nie funkcjonują systemy bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (BKJP) klasy ATC lub ATP),
 - b) wskazanego kilometrażem w rozkazie pisemnym miejsca na szlaku lub przekazanego ustnie podczas manewrów na stacji,
 - c) sygnału „Stój” na wskaźnikach, oprócz kosztów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie),
 z wyłączeniem przypadków, gdzie pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój” oraz przypadki, gdzie z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg,
- 5) pęknięte koła i pęknięte osie – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji),

VI. Wskaźniki odnoszące się do skutków ekonomicznych wypadków

Informacje dotyczące obliczania skutków ekonomicznych wypadków

Skutki ekonomiczne wypadków z podziałem na:	1. Całkowity koszt wszystkich wypadków [w PLN]	2. Względny koszt wszystkich wypadków [w PLN na mln pociągokilometrów]
---------------------------------------------	------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------

1)	liczba zabitych i ciężko rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)**	
2)	szkody w środowisku	
3)	Koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych i infrastrukturze kolejowej	
4)	koszty opóźnień spowodowanych wypadkami	

* Informacje dotyczące skutków ekonomicznych wszystkich wypadków, albo tylko znaczących wypadków Prezes UTK zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, zaznaczając wyraźnie o jakich wypadkach mowa.

** wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) - wartość jaką społeczeństwo ponosi w związku z ofiarami wypadków, która nie stanowi podstawy do rekompensaty dla uczestników wypadków

Użyte w tabeli określenia oznaczają:

- 1) koszty szkód w środowisku - koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy, zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;
- 2) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej - koszty zapewnienia nowych pojazdów kolejowych lub infrastruktury z takimi samymi funkcjami i parametrami technicznymi, jak te uszkodzone nienadające się do naprawy oraz koszty przywrócenia pojazdów kolejowych lub infrastruktury kolejowej, nadających się do naprawy do stanu sprzed wypadku; do kosztów tych zalicza się także koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku.
- 3) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami – wartość pieniężną opóźnień poniesioną przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerów i odbiorców towarów).

Objaśnienia do tabeli:

1. Wspólna metoda obliczania skutków ekonomicznych wypadków:

1.1. Na wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) składa się:

- 1) wartość bezpieczeństwa sama w sobie - wartość gotowości do płacenia (WTP) oparta na badaniach preferencji przeprowadzonych w krajach Unii Europejskiej do których mają zastosowanie,
- 2) pośrednie i bezpośrednio koszty ekonomiczne oszacowane w krajach Unii Europejskiej, na które składają się:
 - a) koszty leczenia i rehabilitacji,
 - b) koszty sądowe, koszty poniesione przez Policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i koszty ubezpieczenia,
 - c) straty w produkcji – wartość towarów i usług, które mogłyby powstać gdyby wypadek się nie wydarzył.

1.2. Wspólne zasady szacowania wartości bezpieczeństwa jako takiej oraz pośrednich kosztów ekonomicznych:

- 1) w przypadku wartości bezpieczeństwa jako takiej, ocena, czy dostępne dane szacunkowe są odpowiednio, przeprowadzana jest z uwzględnieniem następujących elementów:
 - szacunki odnoszą się do systemu szacowania ryzyka śmiertelności w sektorze transportu i są zgodne z wartością gotowości dopłacenia (WTP) według podanych metod preferencji,
 - grupa respondentów użyta do określenia wartości jest reprezentatywna dla danej populacji, a szczególności powinna odzwierciedlać odpowiedni wiek i przedziały dochodów wraz z innymi istotnymi społeczno-gospodarczymi i demograficznymi cechami populacji,
 - metoda uzyskiwania wartości gotowości do płacenia (WTP) – badanie powinno być opracowane w taki sposób, aby zawierało jasne i zrozumiałe pytania dla respondentów,
- 2) bezpośrednio i pośrednio koszty ekonomiczne szacuje się na podstawie realnych kosztów ponoszonych przez społeczeństwo.

Koszty opóźnień spowodowanych wypadkami oblicza się według modelu:

- Wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę) oblicza się według wzoru:

$$VT_p = [VT \text{ pasażerów dojeżdżających do pracy}] \times [\text{średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie}] + [VT \text{ pasażerów podróżujących w celach innych niż praca}] \times [\text{średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie}]$$

gdzie:

VT – wartość pieniężna oszczędności czasu podróży wyrażona w PLN na pasażera (na godzinę)

-Wartość czasu w przypadku pociągu towarowego (na godzinę) oblicza się według wzoru:

$$VT_F = [VT \text{ pociągów towarowych}] \times [(\text{tonokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$$

gdzie:

VT – wartość pieniężna wyrażona w PLN na pociąg towarowy (na godzinę)

- Średnia ilość ton towarów przewożonych przez pociąg w ciągu roku = (tonokilometry)/(pociągokilometry)

C_M - koszt 1 minuty opóźnienia pociągu oblicza się według wzoru:

- dla pociągów pasażerskich:

$$C_{MP} = K_1 \times (VT_p/60) \times [(\text{pasażerokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$$

- Średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku = $[(\text{pasażerokilometry})/(\text{pociągokilometry})]$

- dla pociągów towarowych:

$$C_{MF} = K_2 \times (VT_f/60)$$

gdzie:

współczynniki K_1 i K_2 mieszczą się między wartością czasu a wartością opóźnienia, jak wynika z szacunków podanych badań preferencji, biorąc pod uwagę, że czas stracony na skutek opóźnień jest postrzegany bardziej negatywnie niż zwykły czas podróży.

Koszty opóźnień spowodowanych wypadkiem = $C_{MP} \times (\text{opóźnienie pociągów pasażerskich w minutach}) + C_{MF} \times (\text{opóźnienie pociągów towarowych w minutach})$

Koszty opóźnień oblicza się dla wszystkich wypadków, zarówno znaczących, jak i innych.

Opóźnienia oblicza się w następujący sposób:

- rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych, na których miały miejsce wypadki,
- rzeczywiste opóźnienia, a w przypadku braku możliwości określenia ich wielkości przybliżone na pozostałych liniach.

VII. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące urządzeń Automatycznej Kontroli Pociągu (ATP)^{*)} otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami ATP	Udział w [%] (4:3)
1	2	3	4	5
1.	Długość torów linii kolejowej, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach (w kilometrach)			
2.	Wykonane pociągokilometry ^{**)} (w tysiącach)			

^{*)} system ATP (automatycznej kontroli pociągów) – system bezpieczny, który w określonych punktach kontroluje zgodność prowadzenia pociągu przez maszynistę ze wskazaniami sygnalizatorów, w tym automatyczne zatrzymanie przed sygnałem.

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

2. Informacje dotyczące liczby przejazdów i przejść otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Na kilometr linii kolejowych	Na kilometr torów linii kolejowych
1	2	3	4	5
Liczba przejazdów na eksploatowanych liniach kolejowych z podziałem na:				
1)	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:			
	a) automatycznym systemem ostrzegania użytkownika,			
	b) automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika,			
	c) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika,			

	d) automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów,			
	e) ręcznym systemem ostrzegania użytkownika,			
	f) ręcznym systemem ostrzegania użytkownika,			
	g) ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika,			
	h) ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika			
2)	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń.			
3)	Razem (wszystkie przejazdy)			

Użyte w tabeli określenia oznaczają:

- 1) przejazd kolejowy – skrzyżowanie w jednym poziomie linii kolejowej z drogą publiczną lub prywatną lub przejściami przeznaczonymi dla ludzi, zwierząt, pojazdów lub maszyn, z wyłączeniem przejść między peronami w obrębie stacji i przejść po torach przeznaczonych dla pracowników;
- 2) system zabezpieczeń torów – sygnał lub inny system zabezpieczenia zezwalający na przejazd pociągu tylko wówczas gdy na przejazd ten jest zabezpieczony i wolny od przeszkód;
- 3) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń – przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych lub ostrzeżeń przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem; przejazdy te dzielą się na:
 - a) przejazdy kolejowe wyposażone w automatyczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika uruchamiany przez nadjeżdżający pociąg, które z kolei dzielą się na:
 - przejazdy z automatycznym systemem ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z automatycznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika oraz systemem zabezpieczeń torów,
 - b) przejazdy kolejowe wyposażone w ręczny system zabezpieczeń lub ostrzegania użytkownika - przejazd kolejowy, na którym system zabezpieczeń lub ostrzegania jest uruchamiany ręcznie i nie ma sprzężonej z pociągiem sygnalizacji informującej o możliwości przejazdu tylko wówczas, gdy na przejeździe uruchomiony jest system ostrzegania lub zabezpieczeń; przejazdy takie dzielą się na:
 - przejazdy z ręcznym systemem ostrzegania użytkownika,
 - przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń użytkownika,
 - przejazdy z ręcznym systemem zabezpieczeń i ostrzegania użytkownika,
- 4) urządzenia fizyczne, o których mowa w pkt 3 – rogatki, półrogatki lub barierki;
- 5) ostrzeżenia przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach, o których mowa w pkt 3 – widoczne urządzenia, tj. światła, urządzenia dźwiękowe, tj. dzwonki, syreny, klaksony lub spowalniacze (progów zwalniających) na dojazdach do przejazdów;
- 6) przejazd kolejowy z biernym systemem zabezpieczeń – oznacza przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń uruchamianego, gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika.

VIII. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

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

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

^{*)} Audyty przeprowadzone zgodnie z systemem zarządzania bezpieczeństwem.

Użyte w tabeli określenie „audyt”- oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces uzyskiwania dowodów i przeprowadzania ich obiektywnej oceny, w celu określenia zakresu spełnienia kryteriów audytowych.

Objaśnienia do tabel:

1. 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 zgłaszaniem w informacji zdarzeniem.
2. 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 wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych lub rozstrzygnięte w sposób ostateczny w innym trybie.
3. W przypadku niezrealizowania 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.
4. 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.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi transpozycję do prawa polskiego dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków.

Zawarte w projekcie rozporządzenia wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) obejmują wskaźniki określające liczbę poszczególnych rodzajów zdarzeń wraz z podstawowymi wielkościami niezbędnymi do ich wyliczenia, skutki tych zdarzeń, a także wskaźniki odnoszące się do środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa kolei oraz zarządzania bezpieczeństwem.

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa stanowią liczbowy opis stanu bezpieczeństwa przedstawiony łącznie dla wszystkich podmiotów wykonujących na podstawie licencji przewozy kolejowe oraz zajmujących się zarządzaniem infrastrukturą kolejową.

Ustawa o transporcie kolejowym w art. 17a reguluje kwestie dotyczące wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) następującymi przepisami:

- 1) ust. 5 pkt 2 ustawy, w powiązaniu z ust. 4 ustawy, zobowiązuje zarządców i przewoźników kolejowych do przedstawienia Prezesowi UTK w raporcie w sprawie bezpieczeństwa wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI),
- 2) ust. 6 zobowiązuje Prezesa UTK do sporządzenia rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa zawierającego między innymi informacje o „stanie bezpieczeństwa kolei z uwzględnieniem realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)”.

Z wymienionych regulacji odnoszących się do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa wynika, że:

- 1) zarządcy i przewoźnicy kolejowi opracowują zestawienia informacji statystycznych obejmujące „wspólne wskaźniki bezpieczeństwa(CSI)” dotyczące ich obszaru działania, w celu przedstawienia, jako części raportu, Prezesowi UTK,
- 2) Prezes UTK „scala” otrzymane od zarządców i przewoźników kolejowych informacje w celu uwzględnienia ich w rocznym raporcie kierowanym do Europejskiej Agencji Kolejowej.

Wobec powyższego należy uznać, że przewidziane w upoważnieniu ustawowym zobowiązanie dotyczy zarówno informacji obejmujących wspólne wskaźniki bezpieczeństwa przekazywanych przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych jak też informacji sporządzanej na tej podstawie przez Prezesa UTK.

Projekt rozporządzenia określa zestawienie informacji wyjściowych przekazywanych przez zarządców i przewoźników kolejowych.

Zawarte w projekcie wskaźniki, które powinny być przekazywane Prezesowi UTK przez zarządców i przewoźników kolejowych są zgodne z postanowieniami ww. dyrektywy Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu.

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) stanowią podstawę dla oceny stanu bezpieczeństwa zarówno na szczeblu krajowych władz bezpieczeństwa, jak i na szczeblu Europejskiej Agencji Kolejowej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie 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 oddziałują regulacje

Projektowane rozporządzenie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został poddany konsultacjom ze spółkami Grupy PKP, Przewozami Regionalnymi Sp. z o.o., Kolejami Mazowieckimi – KM Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. w Warszawie, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Sekcji Przewoźników Kolejowych, a także z Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych, Urzędem Transportu Kolejowego oraz z Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa. Większość konsultantów zwracała uwagę na złe tłumaczenie na język polski określenia zawartego w dyrektywie 2009/149/WE dotyczącego „Wskaźników odnoszących się do zdarzeń kolejowych i ich skutków”, tj. „significant accident”, czyli „znaczący wypadek”, tłumaczony w dyrektywie 2009/149/WE w języku polskim, jako „poważny wypadek” (serious accident). Zagadnienie to zostanie zgłoszone do Komisji Europejskiej. W projekcie została uwzględniona większość uwag dotyczących przepisów projektu zgłoszonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Uwagi te dotyczyły np.: definicji defektu sygnalizacji, definicji systemu „Automatic Train Protection - Automatycznej Kontroli Pociągu” ATP. Zastrzeżenia dotyczące możliwości obliczania skutków ekonomicznych wypadków ze względu na brak niezbędnych danych typu „średni odsetek pasażerów dojeżdżających do pracy rocznie”, czy „średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż praca rocznie”, zgłosiły Przewozy Regionalne sp. z o.o. i Urząd Transportu Kolejowego.

Europejska Agencja Kolejowa przy wsparciu Grupy roboczej ds. wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) wyników w zakresie bezpieczeństwa, przygotowała dokument pod nazwą „Wskazówki dotyczące wdrożenia CSI, załącznik 1 i dodatek do dyrektywy 2004/49/WE”. We wskazówkach, będących instrukcją dla podmiotów, których bezpośrednio lub pośrednio dotyczy zmieniająca dyrektywę 2009/149/WE załącznik 1 do dyrektywy 2004/49/WE jest mowa, że przy obliczaniu skutków ekonomicznych wypadków, kiedy nie jest możliwe stosowanie wartości krajowych, należy wykorzystywać wartości podane w tabelach wskazówek, które zostały ustalone w ramach projektu „HEACO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment”.

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

Projekt rozporządzenia nie powoduje dodatkowych obciążeń finansowych zarówno na poziomie budżetu centralnego, budżetu jednostek samorządu terytorialnego, jak i zainteresowanych podmiotów gospodarczych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

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

- 3 -

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

Rozporządzenie daje możliwość wszechstronnej oceny poziomu bezpieczeństwa osiąganego przez krajowych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej i ma pozytywny wpływ na poprawę ich zdolności konkurencyjnej na rynku europejskim.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

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

7. Ocena pod względem zgodności z prawem Unii Europejskiej

Projekt wprowadza regulacje dotyczące wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI), wymaganych dyrektywą Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. zmieniającą dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków.