

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 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 2013 r. poz. 1594, 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. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI), które Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zamieszcza w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa, 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 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 30 lipca 2015 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

Za zgodność pod względem
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego
Anna Kubik
(Radca Prawny)

- ¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).
- ²⁾ Rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia 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 przedsiębiorstw 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, z późn. zm.).
- ³⁾ Wniosek do projektu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 644, 768 i 962 oraz z 2015 r. poz. 200.

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	
1.	Długość eksploatowanych linii kolejowych (w kilometrach), w tym:	
	- dwutorowych	
	- jednotorowych	
2.	Długość eksploatowanych torów eksploatowanych 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 eksploatowanych 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	
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	
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
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
1.	Liczba zatrudnionych maszynistów (w osobach)	
2.	Liczba personelu drużyn konduktorskich (w osobach)	

Objaśnienia do części I:

- 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 (dotyczy tabel w ust. 2 i 3);
- 2) długość eksploatowanych linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach; w przypadku wielotorowych linii kolejowych uwzględnia się tylko odległość pomiędzy punktem początkowym i punktem końcowym linii;
- 3) długość torów linii kolejowych - długość eksploatowanych linii kolejowych mierzona w kilometrach, z uwzględnieniem długości każdego toru wielotorowych linii kolejowych;
- 4) pociągokilometr - jednostka miary pracy eksploatacyjnej, odpowiadająca przejazdowi jednego pociągu na odległość jednego kilometra;
- 5) pasażerokilometr - jednostka miary pracy przewozowej, odpowiadająca przewozowi jednego pasażera na odległość jednego kilometra;
- 6) towar niebezpieczny - materiał lub przedmiot, który nie jest dopuszczony do przewozu koleją albo jest dopuszczony do takiego przewozu na warunkach określonych w Regulaminie międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych (RID), stanowiącym załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), sporządzonej w Bernie dnia 9 maja 1980 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 840), zwanym dalej „Regulaminem RID”.

M. 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 rannych [w pasażerach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych: - [w pasażerach na mln pociągokilometrów], - [w pasażerach na mld pasażerokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem						

	na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w pkt 2 załącznika																			
5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw																			
6)	pożary pojazdów kolejowych																			
7)	innego rodzaju wypadki niż te, o których mowa w pkt 1- 6																			
	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 ciężko rannych intruzów [w osobach]	12. Względna liczba ciężko rannych intruzów [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w pkt 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i po-						

	ruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw									
6)	pożary pojazdów kolejowych									
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6									
	Razem									

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	13. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych na peronie [w osobach]	14. Względna liczba innych osób ciężko rannych na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	15. Całkowita liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach]	16. Względna liczba innych osób ciężko rannych nie na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	17. Całkowita liczba osób zabitych [w osobach]	18. Względna liczba osób zabitych [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w pkt 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw						

6)	pożary pojazdów kolejowych								
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6								
	Razem								

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	19. Całkowita liczba pasażerów zabitych [w pasażerach]	20. Względna liczba pasażerów zabitych [w pasażerach na mln pociągokilometrów]	21. Całkowita liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach]	22. Względna liczba zabitych pracowników łącznie z personelem podwykonawców [w pracownikach na mln pociągokilometrów]	23. Całkowita liczba zabitych użytkowników jazdów [w osobach]	24. Względna liczba zabitych użytkowników jazdów [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem kolejowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w pkt 2 załącznika						
5) wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych,						

	z wyjątkiem samo- bójstw i prób samo- bójstw									
6)	pożary pojazdów kolejowych									
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6									
	Razem									

ciąg dalszy tabeli

Wypadki z podziałem na:	25. Całkowita liczba zabitych intruzów [w osobach]	26. Względna liczba zabitych intruzów [w osobach na mln pociągokilometrów]	27. Całkowita liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach]	28. Względna liczba innych osób zabitych na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]	29. Całkowita liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach]	30. Względna liczba innych osób zabitych nie na peronie [w osobach na mln pociągokilometrów]
1) kolizje pociągu z pojazdem szynowym						
2) kolizje pociągu z obiektami wewnątrz skrajni						
3) wykolejenia pociągu						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych						
4) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach i przejściach dla pieszych, z podziałem na 5 rodzajów przejazdów kolejowych, o których mowa w części VII w pkt 2 załącznika						

5)	wypadki kolejowe z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw i prób samobójstw								
6)	pożary pojazdów kolejowych								
7)	innego rodzaju wypadki, niż te o których mowa w pkt 1-6								
	Razem								

Objaśnienia do części II:

- 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, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
 - c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
- 2) pociąg – co najmniej jeden pojazd kolejowy ciągnięty przez co najmniej jedną lokomotywę lub co najmniej jeden wagon silnikowy lub wagon silnikowy poruszający się pojedynczo, przemieszczający się pod określonym numerem lub oznaczeniem z punktu początkowego do końcowego; za pociąg uważa się również lokomotywę jadącą luzem;
- 3) kolizja pociągu z pojazdem szynowym – zderzenie, najechanie lub starcie z innym pociągiem, pojazdem szynowym lub z manewrującymi pojazdami kolejowymi;
- 4) kolizja pociągu z obiektami wewnątrz skrajni – kolizja pociągu z obiektami znajdującymi w torach kolejowych lub w pobliżu, w tym kolizja z siecią trakcyjną, z wyjątkiem elementów zgubionych na przejazdach przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 5) wykolejenie pociągu - wypadek, w którym nastąpił brak kontaktu powierzchni tocznej koła pojazdu kolejowego z powierzchnią toczną główki szyny;
- 6) wypadek na przejeździe kolejowym – wypadek na przejeździe z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego i co najmniej jednego pojazdu drogowego przekraczającego przejazd, innych użytkowników przekraczających przejazd, takich jak piesi lub innych obiektów i elementów znajdujących się tymczasowo na torach kolejowych lub w pobliżu, zgubionych na przejeździe przez pojazdy lub użytkowników przejazdów;
- 7) wypadek kolejowy z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych – wypadek, w którym 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;
- 8) pożar pojazdu kolejowego – pożar lub wybuch w pojeździe kolejowym (włącznie z przewożonym ładunkiem) podczas przejazdu lub postoju między stacją początkową i docelową oraz przy rozrządaniu wagonów;
- 9) inny wypadek – inny wypadek kolejowy, niż te o których mowa w pkt 3-8 objaśnień;
- 10) pasażer - każdą osobę, z wyłączeniem obsady pociągu odbywającą podróż koleją; do celów statystyki wypadków uwzględnia się osoby usiłujące wsiąść lub wysiąść z pociągu będącym w ruchu;
- 11) pracownik lub podwykonawca – każda osoba, której zatrudnienie ma związek z koleją i która w czasie wypadku znajdują się w pracy; obejmuje obsadę pociągu oraz personel podwykonawców odpowiedzialny za obsługę pojazdów kolejowych i elementów infrastruktury;
- 12) użytkownik przejazdu – osoba korzystająca z przejazdu kolejowego za pomocą wszelkich środków transportu lub pieszo;
- 13) intruz – osoba przebywająca na terenie kolejowym w miejscu niedozwolonym, z wyjątkiem użytkowników przejazdów kolejowych;
- 14) inna osoba na peronie – każda osoba na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą nie na peronie, albo intruzem;
- 15) inna osoba nie na peronie – każda osoba nie na peronie kolejowym, która nie jest pasażerem, pracownikiem lub podwykonawcą, użytkownikiem przejazdu kolejowego, inną osobą na peronie, albo intruzem;
- 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 i prób samobójstwa otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

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

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

Objaśnienie do części III:

- 1) samobójstwo - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem jest śmierć, zarejestrowany i sklasyfikowany przez właściwy organ;
- 2) próba samobójstwa - czyn polegający na rozmyślnym uszkodzeniu swojego ciała, którego skutkiem są poważne obrażenia.

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		

Objaśnienie do części IV:

- wypadek związany z przewozem towarów niebezpiecznych – oznacza wypadek lub zdarzenie, które jest objęte obowiązkiem zgłaszania zgodnie z rozdziałem 1.8.5 Regulaminu RID.

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) złamana szyna		
2) odkształcenie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych		
3) defekt sygnalizacji		
4) minienie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny		

5)	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	
6)	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	
7)	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	
	Razem	

Objaśnienia do części V:

- 1) złamana szyna - pęknięcie szyny w całym przekroju lub wykruszenie na długości powyżej 50 mm i głębokości powyżej 10 mm;
- 2) odkształcenie toru – odkształcenie toru w planie i profilu oraz wybożenia 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 przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia i przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 5) minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny - pociąg lub część pociągu kontynuuje jazdę bez zezwolenia, ale nie przejeżdża poza punkt niebezpieczny;
- 6) jazda bez zezwolenia, o której mowa w pkt 4 i 5 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 koźłów oporowych lub sygnałów przekazywanych manualnie (ręcznie, akustycznie),
 z wyłączeniem przypadków, gdzie pociąg lub skład pociągu bez nadzoru przejechał sygnał „Stój” oraz przypadków, gdzie z dowolnej przyczyny sygnał „Stój” nie pojawił się na sygnalizatorze wystarczająco wcześniej, aby maszynista mógł zatrzymać pociąg;
- 7) pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji);
- 8) pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych – pęknięcie w całym przekroju, które stwarza ryzyko wypadku (wykolejenia lub kolizji).

VI. Wskaźniki odnoszące się do ekonomicznych skutków wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

Informacje dotyczące obliczania ekonomicznych skutków wypadków

Ekonomiczne skutki wypadków z podziałem na:	1. Całkowity koszt wszystkich wypadków [w PLN]	2. Względny koszt wszystkich wypadków [w PLN na mln pociągokilometrów]
1) liczba zabitych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
2) liczba ciężko rannych pomnożona przez wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC)		
3) szkody w środowisku		
4) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub infrastrukturze kolejowej		
5) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami		

Objaśnienia do części VI:

1) wartość zapobiegania ofiarom w ludziach (VPC) - wartość jaką społeczeństwo ponosi w związku z ofiarami wypadków, która nie stanowi podstawy do rekompensaty dla uczestników wypadków, podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

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

- wartość bezpieczeństwa - wartość gotowości do płacenia (WTP) oparta na badaniach preferencji przeprowadzonych w Rzeczypospolitej Polskiej,
- pośrednie i bezpośrednie ekonomiczne koszty wypadków oszacowane w Rzeczypospolitej Polskiej, na które składają się:
 - koszty leczenia i rehabilitacji,
 - koszty sądowe, koszty poniesione przez Policję, koszty prywatnych dochodzeń związanych z wypadkami, koszty akcji ratunkowej i koszty ubezpieczenia,
 - straty w produkcji – wartość towarów i usług, które mogłyby powstać gdyby wypadek się nie wydarzył.

- 2) koszty szkód w środowisku - koszty, które poniesie przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury w celu przywrócenia środowiska do stanu sprzed wypadku kolejowego;
- 3) koszty szkód materialnych w pojazdach kolejowych lub w 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, ustalane przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, w tym koszty wynajmu pojazdów kolejowych z powodu uszkodzenia w wypadku;
- 4) koszty opóźnień spowodowanych wypadkami – wartość pieniężna opóźnień poniesiona przez użytkowników transportu kolejowego (pasażerów i odbiorców towarów) na skutek wypadków. Na koszty opóźnień spowodowanych wypadkami składają się:
 - a) wartość czasu w przypadku pasażera pociągu (na godzinę), obliczana 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

VT pasażerów dojeżdżających do pracy i VT pasażerów podróżujących w celach innych niż praca, wyrażone w PLN na pasażera (na godzinę), podawane corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalonymi w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

- b) 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 oszczędności czasu podróży, w przypadku pociągu towarowego

VT pociągów towarowych wyrażona w PLN na tonę towaru (na godzinę), podawana corocznie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ustalona w oparciu o badania preferencji w ramach projektu HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.

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

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

- dla pociągów pasażerskich:

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

gdzie:

- $[(pasażerokilometry)/(pociągokilometry)]$ = średnia liczba pasażerów na pociąg w ciągu roku

- dla pociągów towarowych:

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

gdzie:

współczynniki $K_1 = 2,5$ i $K_2 = 2,15$ 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

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

Koszty opóźnień oblicza się dla znaczących wypadków

gdzie:

jako opóźnienia podaje się rzeczywiste opóźnienia na liniach kolejowych na których miały miejsce wypadki, mierzone na stacji końcowej, a w przypadku braku możliwości określenia ich wielkości przybliżone na pozostałych liniach.

VII. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące Systemów Kontroli Pociągów (TPS) otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Wyszczególnienie	Ogółem	Z urządzeniami TPS	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) na torach, o których mowa w Lp. 1)			

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

Lp.	Liczba przejazdów na eksploatowanych liniach kolejowych:	Ogółem	Na kilometr linii kolejowych	Na kilometr torów linii kolejowych
1	2	3	4	5
1)	Przejazdy kolejowe z biernym systemem zabezpieczeń			
2)	Przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń, w tym z:			
	a) ręczne			
	b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika			
	c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika			
	d) systemem zabezpieczeń torów			
3)	Razem (wszystkie przejazdy)			

Objaśnienia do części VII:

- 1) systemy kontroli pociągu (TPS) – systemy przytorowe i systemy pokładowe, które pomagają egzekwować przestrzeganie sygnałów i ograniczeń prędkości oraz zapewniają:
 - a) ostrzeganie, poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty,
 - b) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie poprzez automatyczne ostrzeżenia dla maszynisty oraz automatyczne zatrzymywanie po minięciu sygnału informującego o niebezpieczeństwie,
 - c) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz nadzór prędkości zapewniający bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych i przy zbliżaniu się do sygnału;
 - d) ostrzeganie i automatyczne zatrzymywanie oraz stały nadzór prędkości zapewniający

- bezpieczeństwo w punktach niebezpiecznych, a także stałe wskazywanie i egzekwowanie przestrzegania prędkości na wszystkich odcinkach linii kolejowej; typ ten jest uważany jako system automatycznej kontroli pociągów (ATP);
- 2) 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;
 - 3) przejazd kolejowy z biernym system zabezpieczeń – przejazd kolejowy bez żadnego systemu ostrzegania lub zabezpieczeń, które byłyby uruchamiane gdy przekroczenie przejazdu nie jest bezpieczne dla użytkownika;
 - 4) przejazdy kolejowe z czynnym systemem zabezpieczeń – przejazdy kolejowe, na których przez uruchomienie urządzeń fizycznych lub ostrzeżeń przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach, o których mowa w pkt 5 i 6 objaśnień, użytkownicy są zabezpieczeni lub ostrzegani przed nadjeżdżającym pociągiem, gdy przekroczenie przejazdu jest niebezpieczne dla użytkownika; przejazdy te dzielą się na:
 - a) ręczne – przejazdy, na których zabezpieczenie lub ostrzeżenie użytkownika jest uruchamiane ręcznie przez pracownika kolei,
 - b) automatyczne z systemem ostrzegania użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg,
 - c) automatyczne z systemem zabezpieczeń użytkownika zabezpieczenie użytkownika jest uruchamiane przez nadjeżdżający pociąg; system ten obejmuje przejazd kolejowy z jednoczesnym zabezpieczeniem i ostrzeganiem użytkownika,
 - d) przejazdy kolejowe z systemem zabezpieczeń torów – przejazdy, na których sygnalizacja lub inny system ochrony pociągu pozwala na przejazd pociągu jedynie wówczas, gdy przejazd kolejowy jest wolny od przeszkód i zapewnia pełne zabezpieczenie użytkownika.
 - 5) urządzenia fizyczne - roгатki, półroгатki lub bariery;
 - 6) ostrzeżenia przy użyciu stałego sprzętu na przejazdach – widoczne urządzenia (sygnalizatory świetlne), urządzenia dźwiękowe (dzwonki, syreny, klaksony) lub spowalniacze (progi zwalniające) na dojazdach do przejazdów;

Objaśnienia do części I - VII:

- 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 zgłaszanym 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 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;
- 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 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 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.

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

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.) 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 (CSI) 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.

Projekt rozporządzenia określa zestawienie informacji wyjściowych przekazywanych Prezesowi UTK 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 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

W stosunku do obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 142, poz. 952), zgodnie z transponowaną dyrektywą Komisji 2014/88/UE zmianie ulegną otrzymywane przez Prezesa UTK od zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych wskaźniki odnoszące się do wypadków, ze względu na zmianę rodzajów wypadków objętych statystyką. Zmianie ulegną również otrzymywane od zarządców infrastruktury wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej, ze względu na wprowadzenie ww. dyrektywą nowej kategorii systemów kontroli pociągów oraz wprowadzenie nowych kategorii przejazdów kolejowych z czynnym systemem zabezpieczeń.

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

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Sławomir Żalobka, Podsekretarz Stanu w MliR Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Waldemar Niedziela, Departament Transportu Kolejowego MliR (22) 630-14-20, Waldemar.Niedziela@mir.gov.pl	Data sporządzenia 12.01.2015 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 504
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Transpozycja do prawa polskiego dyrektywy Komisji 20014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. zmieniającej dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wspólnych wskaźników bezpieczeństwa oraz wspólnych metod obliczania kosztów wypadków

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przyjęcie przepisów wykonawczych zgodnie z upoważnieniem ustawowym określonym w art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594, z późn. zm.).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Transpozycję dyrektywy Komisji 20014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	99	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Bezpośrednie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	8	Dane Urzędu Transportu Kolejowego	Bezpośrednie

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ramach konsultacji publicznych został przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP Cargo S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 6) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.;
- 7) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 8) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 9) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 10) Railway Business Forum;
- 11) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 12) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 13) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 14) Konfederacja „Lewiatan”;
- 15) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 16) Związek Pracodawców Business Centre Club.

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												

pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
Wydatki ogółem																				
budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
Saldo ogółem																				
budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				

Źródła finansowania																			
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.																		

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2013 r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	(dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń																			
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.		<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: W rozporządzeniu nie przewidziano dodatkowych obciążeń regulacyjnych.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Brak wpływu.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	
		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu		Brak wpływu.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
lipiec 2015 r.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak			