

**1159****ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 18 sierpnia 2009 r.

**w sprawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI)<sup>2)</sup>**

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.<sup>3)</sup>) 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) bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej;
- 4) 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. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>4)</sup>

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227).

<sup>3)</sup> 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, Nr 98, poz. 817 i Nr 115, poz. 966.

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 247, poz. 1830), które na podstawie art. 4 ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 206, poz. 1289) utraciło moc z dniem 6 czerwca 2009 r.

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 18 sierpnia 2009 r. (poz. 1159)

**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 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 miliardach pasażerokilometrów)	
3	Wykonana praca eksploatacyjna przez pociągi pasażerskie (w milionach pociągokilometrów), w tym przez lokomotywy jadące luzem <sup>*)</sup> (w milionach)	

<sup>\*)</sup> Jako pociągokilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nieprowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznanych przez zarządców tras pociągowych.

3. Informacje dotyczące przewozów towarów 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), w tym przez lokomotywy jadące luzem <sup>*)</sup> (w milionach)	

<sup>\*)</sup> Jako pociągokilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nieprowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznanych przez zarządców tras pociągowych.

## 4. Informacje dotyczące zatrudnienia otrzymywane od przewoźników kolejowych

Lp.	Wyszczególnienie	Wielkość
1	2	3
1	Liczba zatrudnionych maszynistów	
2	Liczba personelu drużyn konduktorskich	

Objaśnienia do części I (tabela 2 i 3):

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

## 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 wszystkich wypadków [w sztukach]	2. Względna liczba 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 mld 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						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób 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 nieuprawnionych [w osobach]	12. Względna liczba osób ciężko rannych łącznie z ich przebywaniem w miejscach nieuprawnionych [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						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób 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						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób 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 pracowników łącznie [w osobach]	23. Względna liczba zabitych pracowników łącznie [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) wyłączenia pociągów						
3) wypadki na przejazdach kolejowych łącznie z wypadkami z udziałem pieszych na przejazdach						
4) wypadki kolejowe z udziałem osób 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:		25. Względna liczba zabitych osób nieuprawnionych [w osobach na mln pociągokilometrów]	26. Całkowita liczba innych osób zabitych [w osobach]	27. Względna liczba innych osób zabitych [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			
4)	wypadki kolejowe z udziałem osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw			
5)	pożary pojazdów kolejowych			
6)	inne zdarzenia			
	Razem			

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



2. Informacje dotyczące incydentów i wypadków unikniętych<sup>\*)</sup>

Incydenty i wypadki uniknięte z podziałem na:	1. Całkowita liczba incydentów i wypadków unikniętych [w sztukach]	2. Względna liczba incydentów i wypadków unikniętych [w sztukach na mln pociągokilometrów]
1) pęknięcia szyn <sup>**)</sup>		
2) wyboczeń torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach		
3) defektów sygnalizacji		
4) przekazanych sygnałów awaryjnych <sup>***)</sup> (wątpliwych, niepewnych)		
5) pęknięcia kół i obręczy w eksploatowanych pojazdach kolejowych		
6) pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych		
Razem		

<sup>\*)</sup> Należy uwzględnić tylko przypadki, które spowodowały zatrzymanie pociągu, opóźnienia lub wyłączenia pociągu z ruchu.

<sup>\*\*) Należy uwzględnić tylko pęknięcia szyn w całym przekroju oraz wykruszenia na długości powyżej 50 mm lub głębokości 10 mm.</sup>

<sup>\*\*\*)</sup> Pod pojęciem sygnał awaryjny (wątpliwym, niepewnym) rozumie się: sygnał zastępczy, sygnał „Stój” przy wolnym odstępnie na Samoczynnej Blokadzie Liniowej, brak semafora i brak światła na semaforach świetlnych.

## 3. Informacje dotyczące kosztów wypadków i ich skutków

Koszty wszystkich wypadków z podziałem na:	1. Całkowity koszt wszystkich wypadków [w PLN]	2. Względny koszt wszystkich wypadków [w PLN na mln pociągokilometrów]
1) wypadki z zabytymi		
2) wypadki z rannymi		
3) rekompensaty za utratę lub zniszczenie mienia pasażerów, personelu lub osób trzecich, uwzględniające szkody dla środowiska		
4) zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej		
5) opóźnień, zakłóceń i objazdów, w tym dodatkowe koszty personelu i utraty przyszłych przychodów		

## 4. Informacja dotycząca utraconych godzin pracy

Całkowita liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku	Względna liczba utraconych godzin pracy pracowników i podwykonawców w wyniku wypadku [w godzinach utraconych na tysiąc przepracowanych godzin]

## III. Wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej

1. Informacje dotyczące urządzeń Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP)<sup>\*)</sup> 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 <sup>**)</sup> (w tysiącach)			

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

<sup>\*\*)</sup> 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 torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych	Struktura procentowa w kolumnie 3
1	2	3	4	5
1	Liczba przejazdów i przejść na eksploatowanych liniach kolejowych <sup>*)</sup>			
2	- kategorii A			
3	- kategorii B			
4	- kategorii C			
5	- kategorii D			
6	- kategorii E			
7	- kategorii F			
8	Razem (wszystkie przejazdy i przejścia)			100,00

<sup>\*)</sup> Klasyfikacja zgodna z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 33, poz. 144, z późn. zm.).

**IV. Wskaźniki odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem**

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

Lp.	Wyszczególnienie	Całkowita liczba przeprowadzonych audytów <sup>*)</sup>	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			

<sup>\*)</sup> Audyty przeprowadzone zgodnie z systemem zarządzania bezpieczeństwem.

**Objaśnienia do tabel:**

- Informacje podawane w poszczególnych tabelach powinny dotyczyć tego samego roku kalendarzowego, z wyjątkiem informacji o kosztach, które niezależnie od czasu, w jakim zostały ujawnione, są kosztami związanymi ze zgłaszanym w informacji zdarzeniem.
- W informacji określa się liczbę poszczególnych rodzajów zdarzeń, przekazywanych Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, odpowiednio przez zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych, jeżeli niewłaściwe funkcjonowanie rzeczy lub działanie albo zaniechanie osób pozostających w ich dyspozycji lub w dyspozycji ich podwykonawców zostało wskazane jako bezpośrednia przyczyna zdarzenia w raporcie z postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, sporządzonym przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych, lub rozstrzygnięte w sposób ostateczny w innym trybie.
- W przypadku niezastąpienia przyczyn wynikających z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub działania osób, o których mowa w pkt 2, informacje o zdarzeniach takich, jak: wypadki na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, zgłasza właściwy miejscowo zarządca infrastruktury.
- Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi zgłaszający zdarzenie podają spowodowane tym zdarzeniem koszty. Od kosztów należy odjąć ubezpieczenie lub rekompensatę uzyskaną lub która może być uzyskana od osób trzecich, na przykład od właścicieli pojazdów samochodowych, którzy są sprawcami wypadków na przejazdach kolejowych. Rekompensata z polisy ubezpieczeniowej Wpływy z tytułu własnego ubezpieczenia zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego nie może być odjęta.
- 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.