

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2009 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. Zarządcy i przewoźnicy kolejowi przedstawiają Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, w terminie określonym w art. 17a ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) dla poszczególnych sieci kolejowych za poprzedni rok kalendarzowy.

2. 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.

3. Wskaźniki, o których mowa w ust. 2, 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 19 grudnia 2007 r. w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI) (Dz. U. Nr 247, poz. 1830).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

-
- ¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
- ²⁾ Przepisy niniejszego rozporządzenia dokonują w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 227).
- 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 i Nr 19, poz. 100.

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 ^{*)}	

^{*)} Jako pociągokilometry przejechane przez lokomotywy jadące luzem podaje się przebiegi lokomotyw nieprowadzących innych pojazdów kolejowych, wykonane przy wykorzystaniu przyznaných 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 ^{*)} (w milionach)	

*^o) 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 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. Wskaźnik 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 pociągo-kilometrów]	3. Całkowita liczba osób ciężko rannych [w osobach]	4. Względna liczba osób ciężko rannych [w osobach na mln pociągo-kilometrów]	5. Całkowita liczba pasażerów ciężko rannych [w osobach]	6. Względna liczba pasażerów ciężko rannych [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						
	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 w związku z ich przebywaniem w miejscach nieuprządkowanych [w osobach]	12. Względna liczba osób ciężko rannych w związku z ich przebywaniem w miejscach nieuprządkowanych w [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						

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						
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 przejazdów [w osobach]	23. Względna liczba zabitych użytkowników przejazdów [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						
4)	wypadki kolejowe z udziałem osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, z wyjątkiem samobójstw						
5)	pożary pojazdów kolejowych						
6)	inne zdarzenia						
	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

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

^{*)} Pod pojęciem sygnał awaryjny (wątpliwy, niepewny) rozumie się: sygnał zastępczy, sygnał „Stój” przy wolnym odstępie 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)	wypadków z zabitymi		
2)	wypadków z rannymi		
3)	Zastąpienia lub naprawy zniszczonego pojazdu kolejowego i infrastruktury kolejowej		
4)	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)*) 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)			

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

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

2. Informacje dotyczące liczby przejazdów 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*)			
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

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

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

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

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 niezastnienia przyczyn wynikających z niewłaściwego funkcjonowania rzeczy lub działania osób, o których mowa w pkt 2, informację o zdarzeniach takich, jak: wypadki na przejazdach kolejowych, przejechania lub potrącenia osób przez poruszające się pojazdy kolejowe, a także samobójstwa z udziałem poruszających się pojazdów kolejowych, zgłasza właściwy miejscowo zarządca infrastruktury.
- Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi zgłaszający zdarzenie podają spowodowane tym zdarzeniem koszty. 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.

5. 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 wykonanie nowego upoważnienia w art. 17a ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, do określenia wspólnych wskaźników bezpieczeństwa wprowadzonego ustawą 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 2006, poz. 1289).

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 załącznika I do dyrektywy 2004/49/WE oraz z przesłanymi Prezesowi UTK przez Europejską Agencję Kolejową „Wytycznymi dotyczącymi struktury corocznego raportu bezpieczeństwa NSA”.

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 2005r o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr169, poz1414). projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformacyjnego – Biuletyn Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu.

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, Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego, zrzeszającą podmioty gospodarcze i placówki naukowe w Sekcji Wagonów i Spedycji oraz Sekcji Przewoźników Kolejowych, a także z Urzędem Transportu Kolejowego oraz z Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa.

W trakcie konsultacji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zgłosiły uwagę, że otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej informacje powinny dotyczyć tylko eksploatowanych linii kolejowych, eksploatowanych torów szlakowych i torów stacyjnych oraz przejazdów kolejowych na eksploatowanych liniach kolejowych. Uwaga została uwzględniona. W części III w tabeli 2 załącznika w otrzymywanej od zarządców infrastruktury kolejowej informacji dotyczącej liczby przejazdów uwzględniono również uwagę PKP Intercity S.A. dotyczącą stosowanego w Polsce podziału przejazdów i przejść na kategorie A – F, co jest zgodne z ust. 6 załącznika nr 1 do dyrektywy 2004/49/WE, w którym mowa że władze bezpieczeństwa mogą stosować krajowe definicje wskaźników bezpieczeństwa.

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.

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 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. Projekt rozporządzenia jest również zgodny z wytycznymi Europejskiej Agencji Kolejowej, dotyczącymi struktury corocznego raportu bezpieczeństwa krajowej władzy bezpieczeństwa, którą jest Prezes UTK.