

**1830****ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 19 grudnia 2007 r.

**w sprawie informacji o wspólnych wskaźnikach 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, Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa informacje o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), które powinny być umieszczane przez Prezesa Urzędu Transportu

<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).

Kolejowego w rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

§ 2. 1. Informacje, o których mowa w § 1, są informacjami statystycznymi odnoszącymi się do:

- 1) działalności podstawowej transportu kolejowego;
- 2) zdarzeń kolejowych i ich skutków;
- 3) nieprawidłowości w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego;
- 4) środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa kolei;
- 5) zarządzania bezpieczeństwem.

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

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

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 grudnia 2007 r. (poz. 1830)

**INFORMACJE O WSPÓLNYCH WSKAŹNIKACH BEZPIECZEŃSTWA (CSI),  
KTÓRE POWINNY BYĆ UMIESZCZANE PRZEZ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO  
W ROCZNYM RAPORCIE W SPRAWIE BEZPIECZEŃSTWA<sup>\*)</sup>**

<sup>\*)</sup> W przypadku zmiany informacji o wspólnych wskaźnikach bezpieczeństwa (CSI), ich korekty dokonuje się najpóźniej w następnym rocznym raporcie w sprawie bezpieczeństwa.

**I. Informacje 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 linii kolejowych (w kilometrach)  |          |
| 2.  | Długość torów szlakowych (w kilometrach)  |          |
| 3.  | Długość torów stacyjnych (w kilometrach)  |          |
| 4.  | Liczba przejazdów 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.  | Wykonane pasażerokilometry (w miliardach)   |          |
| 3.  | Wykonane pociągokilometry (w milionach),<br>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 rzeczy otrzymywane od przewoźników kolejowych

| Lp. | Wyszczególnienie  | Wielkość |
|-----|---|----------|
| 1   | 2   | 3        |
| 1.  | Przewozy rzeczy (w tysiącach ton)   |          |
| 2.  | Wykonane tonokilometry (w miliardach)   |          |
| 3.  | Wykonane pociągokilometry (w milionach),<br>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 zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

| Lp. | Wyszczególnienie   | Wielkość |
|-----|--|----------|
| 1   | 2  | 3        |
| 1.  | Liczba osób zatrudnionych <sup>*)</sup>  |          |
| 2.  | Liczba przepracowanych roboczogodzin przez wszystkie osoby, o których mowa w poz. 1 <sup>**)</sup> (w tysiącach) |          |

<sup>\*)</sup> Średniorocznie w przeliczeniu na pełne etaty.

<sup>\*\*)</sup> Roboczogodziny odpowiadające czasowi pozostawiania pracowników w dyspozycji pracodawcy.

## 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.



| 1  | 2  | 3               | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
|----|--|-----------------|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|
| 4. | Przejechania lub potrącenia osób przez pojazdy kolejowe będące w ruchu | liczba<br>koszt |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |
| 5. | Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu            | liczba<br>koszt |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |
| 6. | Pożary pojazdów kolejowych   | liczba<br>koszt |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |
| 7. | Inne zdarzenia   | liczba<br>koszt |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |
| 8. | Razem  | liczba<br>koszt |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |

\*) Łącznie z przebiegami lokomotyw luzem wykorzystujących trasy przyznane przez zarządców infrastruktury kolejowej.  
 \*\*) Wykonywane przez lokomotywy jadące luzem przy wykorzystaniu tras przyznawanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej.



| 1  | 2  | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|----|--|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
| 4. | Przejechania lub potrącenia osób przez pojazdy kolejowe będące w ruchu |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 5. | Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu            |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 6. | Pożary pojazdów kolejowych   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 7. | Inne zdarzenia   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 8. | Razem  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |

\*<sup>1)</sup> Ustala się, uwzględniając definicję podaną w art. 1 pkt 26 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003 z dnia 3 lipca 2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 13).

\*\*<sup>1)</sup> Łącznie z pracownikami podwykonawców.

\*\*\*<sup>1)</sup> Osoby niebędące pasażerami i nienależące do personelu, ale uprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

\*\*\*\*<sup>1)</sup> Osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.



| 1  | 2   | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|
| 5. | Samobójstwa z udziałem pojazdów kolejowych będących w ruchu |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 6. | Pożary pojazdów kolejowych                                  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 7. | Inne zdarzenia  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |
| 8. | Razem   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |

\*) Ustala się, uwzględniając definicję podaną w art. 1 pkt 26 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1192/2003 z dnia 3 lipca 2003 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki transportu kolejowego (Dz. Urz. UE L 167 z 04.07.2003, str. 13).

\*\*) Łącznie z pracownikami podwykonawców.

\*\*\*) Osoby niebędące pasażerami i nienależące do personelu, ale uprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.

\*\*\*\*) Osoby nieuprawnione do przebywania w miejscu zdarzenia.



## 4. Informacje dotyczące utraconego czasu pracy wskutek wypadków i poważnych wypadków otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych

| Lp. | Rodzaj zdarzenia | Roboczegodziny utracone wskutek przerw w pracy    |  |                         |  |                 |  |
|-----|------------------|---|--|-------------------------|--|-----------------|--|
|     |                  | osób zatrudnionych przez zgłaszających informację |  | personelu podwykonawców |  | ogółem          |  |
|     |                  | roboczo-godziny                                   | jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin <sup>*)</sup> | roboczo-godziny         | jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin <sup>*)</sup> | roboczo-godziny | jako [%] wszystkich przepracowanych roboczo-godzin <sup>*)</sup> |
| 1   | 2                | 3   | 4  | 5                       | 6  | 7               | 8  |
| 1.  | Wypadki          |   |  |                         |  |                 |  |
| 2.  | Poważne wypadki  |   |  |                         |  |                 |  |
| 3.  | Razem            |   |  |                         |  |                 |  |

<sup>\*)</sup> Wylicza się z zależności  $B/(A-B) \times 100$ , gdzie:

A — liczba przepracowanych roboczegodzin wskazana w tabeli 4 w poz. 2 w części I,

B — liczba utraconych roboczegodzin wykazanych odpowiednio w kolumnie 3, 5 lub 7 tabeli.

## Objaśnienia do części II (tabele 1—3):

- 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 poważnego wypadku, 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, 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 wyliczone jako różnicę między sumą obejmującą utracone wartości i poniesione w wyniku tego zdarzenia koszty (których można by uniknąć) a sumą uzyskanych z tego samego tytułu rekompensat.  
Przez koszty, których można by uniknąć, należy rozumieć wszystkie te koszty, które nie mogłyby powstać, gdyby zgłoszone zdarzenie nie miało miejsca (przykładowo: koszty dodatkowego użycia sprzętu i zatrudnienia osób przy usuwaniu skutków zdarzenia, odszkodowania dla osób prawnych i fizycznych).  
Po stronie utraconych wartości uwzględnia się zarówno wartości utracone w wyniku bezpośrednich skutków zdarzenia (przykładowo: z tytułu utraty lub uszkodzenia środków trwałych), jak i skutków pośrednich (przykładowo: utrata wpływów z tytułu przerw w ruchu).  
W ramach otrzymanych rekompensat należy uwzględnić przychody uzyskane przez jednostkę zgłaszającą informację z tytułu wypłat ubezpieczeń i odszkodowań, bez wpływów z tytułu własnego ubezpieczenia jednostki zgłaszającej zdarzenie.
- 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.

### III. Informacje odnoszące się do nieprawidłowości w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej i taboru kolejowego

#### 1. Informacje dotyczące nieprawidłowości w infrastrukturze kolejowej otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

| Lp. | Rodzaj nieprawidłowości            | Liczba |                           |
|-----|------------------------------------|--------|---------------------------|
|     |                                    | ogółem | na mln pociągo-kilometrów |
| 1   | 2                                  | 3      | 4                         |
| 1.  | Wyboczenia torów szlakowych        |        |                           |
| 2.  | Pęknięcia szyn w torach szlakowych |        |                           |

#### 2. Informacje dotyczące nieprawidłowości w prowadzeniu ruchu kolejowego otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

| Lp. | Rodzaj nieprawidłowości   | Liczba |                           |
|-----|---|--------|---------------------------|
|     |   | ogółem | na mln pociągo-kilometrów |
| 1   | 2   | 3      | 4                         |
| 1.  | Niedozwolone przejechania obok semaforów wskazujących sygnał „Stój” <sup>*)</sup> |        |                           |
| 2.  | Defekty sygnalizacji powodujące nieprawidłowe wskazania semaforów                 |        |                           |

<sup>\*)</sup> Za niedozwolone przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „Stój” uważa się zarejestrowane przypadki, w których maszynista nie otrzymał wydanego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, zezwolenia na jazdę.

#### 3. Informacje dotyczące taboru kolejowego otrzymywane od przewoźników kolejowych

| Lp. | Rodzaj nieprawidłowości   | Liczba |                           |
|-----|---|--------|---------------------------|
|     |   | ogółem | na mln pociągo-kilometrów |
| 1   | 2   | 3      | 4                         |
| 1.  | Pęknięcia kół i obręczy w wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożysk czynnego <sup>*)</sup> |        |                           |
| 2.  | Pęknięcia osi w wagonach oraz w lokomotywach zaliczonych do łożysk czynnego                         |        |                           |

<sup>\*)</sup> Za łożysko czynny uważa się łożysko taboru kolejowego znajdującego się w eksploatacji (łożysko inwentarzowy pomniejszony o tabor wyłączony z eksploatacji z powodu złego stanu technicznego, przeznaczenia do naprawy okresowej lub do innych celów niż wykonywanie przewozów albo przeznaczenia do rezerwy).

#### Objaśnienie do części III:

W zestawieniach ujmowane są tylko te nieprawidłowości, które zostały zarejestrowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w podstawowej dokumentacji eksploatacyjnej.

#### IV. Informacje odnoszące się do środków technicznych podwyższających stan bezpieczeństwa kolei

1. Informacje dotyczące urządzeń Automatycznego Sterowania Pociągami (ATP)<sup>\*)</sup> otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

| Lp. | Wyszczególnienie  | Ogółem | Z urządzeniami ATP | Udział w [%]<br>(4:3) |
|-----|---|--------|--------------------|-----------------------|
| 1   | 2   | 3      | 4                  | 5                     |
| 1.  | Długość torów szlakowych<br>(w kilometrach)               |        |                    |                       |
| 2.  | Wykonane pociągokilometry <sup>**)</sup><br>(w tysiącach) |        |                    |                       |

<sup>\*)</sup> Za 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 kolejowych otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej

| Lp. | Wyszczególnienie  | Ogółem | Na kilometr torów szlakowych | Struktura procentowa w kolumnie 3 |
|-----|---|--------|------------------------------|-----------------------------------|
| 1   | 2   | 3      | 4                            | 5                                 |
| 1.  | Liczba przejazdów bez zapor (z sygnalizacją i bez sygnalizacji) |        |                              |                                   |
| 2.  | Liczba przejazdów z zaporami nastawianymi ręcznie               |        |                              |                                   |
| 3.  | Liczba przejazdów z zaporami automatycznymi                     |        |                              |                                   |
| 4.  | Razem (wszystkie przejazdy kolejowe)                            |        |                              | 100,00                            |

#### V. Informacje odnoszące się do zarządzania bezpieczeństwem

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

| Lp. | Wyszczególnienie  | Audyty wymagane <sup>*)</sup> | Audyty wykonane <sup>**)</sup> | Stosunek w [%]<br>(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   |                               |                                |                         |

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

<sup>\*\*)</sup> Jako audyty wymagane należy rozumieć audyty, których wykonanie zostało przewidziane w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

2. Informacje o zaleceniach i wnioskach wynikających z wykonanych audytów otrzymywane od zarządców infrastruktury kolejowej i przewoźników kolejowych.