

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2009 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia
ruchu kolejowego i sygnalizacji

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444, z 2006 r. Nr 168, poz. 1198 oraz z 2007 r. Nr 173, poz. 1220) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 9 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Przy jeździe składu manewrowego wagonami naprzód poprzedzanego przez pracownika, w przypadku gdy nie może on zająć miejsca na pierwszym pchanym wagonie, oraz przy przetaczaniu wagonów z towarami niebezpiecznymi oznaczonymi nalepkami ostrzegawczymi nr 8 i 15 oraz cystern oznaczonych pasami koloru pomarańczowego, zgodnie z Regulaminem 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 2007 r. Nr 100, poz. 674), zwanym dalej „Regulaminem RID”, prędkość jazdy manewrowych nie powinna przekraczać 5 km/h, o ile regulamin techniczny nie przewiduje dalszego zmniejszenia prędkości.”;

2) w § 12:

a) w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) wagony z towarami niebezpiecznymi powinny być rozmieszczone w pociągu zgodnie z postanowieniami Regulaminu RID oraz z przepisami wewnętrznymi przewoźnika kolejowego wykonującego przewóz.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zestawienie pociągu przy przewozie transportów wojskowych określają przepisy i instrukcje wojskowe.”;

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⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374 oraz z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902 i Nr 206, poz. 1289.

3) w § 21 ust. 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Zabrania się prowadzenia pociągów z jednoosobową drużyną trakcyjną bez drużyny konduktorskiej w czasie przewożenia całopociągowych transportów wojskowych.”.

§ 2.

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

Minister Infrastruktury

UZASADNIENIE

Zmiana obowiązującego rozporządzenia ma na celu dostosowanie jego postanowień do aktualnych warunków techniczno – przewozowych, w jakich funkcjonują podmioty uczestniczące w kolejowym procesie przewozowym.

Kwestia stosowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych dodatkowych wymogów, takich jak wagony ochronne oraz zwiększona obsada drużyny trakcyjnej była przedmiotem analizy Zespołu do spraw przewozu kolejną towarów niebezpiecznych. Zespół ten, powołany *Zarządzeniem nr 51 Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 roku*, składa się z przedstawicieli podmiotów i instytucji zaangażowanych w problematykę przewozu towarów niebezpiecznych i zajmuje się identyfikacją problemów utrudniających wykonywanie przewozów kolejną towarów niebezpiecznych oraz inicjowaniem działań mających na celu poprawę warunków wykonywania przewozów kolejną towarów niebezpiecznych.

Na podstawie opinii 44. Sesji Komitetu Ekspertów RID (Zagrzeb, 19 – 23 listopada 2007 roku) w zakresie stosowania wagonów ochronnych w składzie pociągu, Zespół do spraw przewozu kolejną towarów niebezpiecznych jednogłośnie opowiedział się za zniesieniem obowiązku stosowania wagonów ochronnych z wyjątkiem przypadków, w których przewożone są materiały wybuchowe klasy 1., o których mowa w punkcie 7.5.3 *Regulaminu RID*. Uzasadnieniem likwidacji obowiązku stosowania wagonów ochronnych w składzie pociągu jest:

- fakt, iż tak w aktualnym (2007), jak i nowym (2009) wydaniu *Regulaminu RID* nie przewiduje się rozszerzenia wykazu towarów niebezpiecznych przewożonych w cysternach, dla których wymaga się zastosowania wagonu ochronnego;
- treść stanowiska Międzynarodowego Związku Kolejowego (UIC) zawartego w dokumencie nr OTIF/RID/CE/2007/9, w którym wykazane zostało, iż wagony ochronne nie stanowią skutecznego środka powodującego zmniejszenia ilości wypadków (punkt 80. dokumentu OTIF/RID/CE/2007-A z dnia 7 stycznia 2008 roku);
- uznanie, iż zniesienie obowiązku stosowania wagonów ochronnych:
 - nie powoduje obniżenia standardów bezpieczeństwa ruchu pociągów oraz jakości przewozów towarów niebezpiecznych kolejną,
 - służy wdrożeniu standardów istotnych z punktu widzenia ochrony środowiska przy przewozach kolejną towarów niebezpiecznych (tak w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej) polegających m.in. na ograniczeniu wykorzystania energii, którą pochłaniają czynności związane z włączeniem, wyłączaniem i innymi manewrami prowadzonymi w związku z obowiązkiem stosowania wagonów ochronnych.

Konsekwencją powyższego stanowiska jest zmiana dotychczasowego przepisu § 12 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia, które zakazuje przewożenia wagonów z towarami niebezpiecznymi w bezpośrednim sąsiedztwie lokomotywy, wagonu z ogniowym źródłem ogrzewania czy wagonu załadowanego długimi przedmiotami. Jednocześnie zniesienie zawartego § 21 ust. 9 obowiązku dwuosobowej obsady drużyny trakcyjnej podczas prowadzenia pociągów, w składzie których połowę długości przewidzianej w rozkładzie jazdy dla danego pociągu stanowią wagony z towarami niebezpiecznymi jest dostosowaniem

warunków realizacji przewozu do aktualnego stanu techniki. Należy podkreślić, iż dwuosobowa obsada lokomotywy prowadzącej pociąg z towarami wysokiego ryzyka nie stanowi zabezpieczenia przed wykolejeniem, najechaniem z tyłu lub starciem bocznym. Sankcjonuje także wprowadzenie rozwiązań analogicznych, jak w przewozach drogowych towarów niebezpiecznych, w których brak jest wymagań prawnych dla stosowania dwuosobowej obsady pojazdów drogowych przewożących np. chlor pomimo, iż w przypadku np. zasłabnięcia kierowcy zagrożenie – w odróżnieniu od przypadku zasłabnięcia maszynisty, którego pracę nadzorują rozmaite urządzenia bezpieczeństwa ruchu – jest znacznie poważniejsze i natychmiastowe.

Zmiana przewidziana w § 9 ust. 6 rozporządzenia ma na celu aktualizację tego przepisu w związku z nowym brzmieniem Konwencji COTIF, ogłoszonej w Dz. U. z 2007 r. Nr 100, poz. 674.

Z uwagi na brak wewnętrznych przepisów przewoźników kolejowych regulujących zestawianie składów pociągów przy przewozach wojskowych (zasady takie zawarte są w instrukcjach wojskowych, wydawanych przez Sztab Generalny WP) niezbędna jest zmiana w § 12 ust. 2 rozporządzenia.

Ponadto, w związku z trwającymi kłopotami gospodarczymi w kraju, w tym również w branży kolejowej, a co za tym idzie - spadkiem ilości przewozów towarowych w sektorze transportu kolejowego, podjęto decyzję o działaniach mających na celu stymulowanie wzrostu tych przewozów poprzez zmniejszenie kosztów ich organizacji. Przedmiotowe rozporządzenie ma m.in. na celu wspomoczenie przewoźników kolejowych realizujących zadania z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych.

Proponowane zmiany nie podlegają notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do *ustawy z dnia 7 lipca 2005 roku o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. nr 169, poz. 1414), projekt rozporządzenia został umieszczony na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje rozporządzenie:

Rozporządzenie oddziałuje na podmioty, biorące udział w przewozie koleją towarów niebezpiecznych (nadawcy i odbiorcy przesyłek, przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury).

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został poddany ocenie Zespołu do spraw przewozu koleją towarów niebezpiecznych. W jego składzie są przedstawiciele instytucji i podmiotów zaangażowanych w problematykę towarów niebezpiecznych (Urząd Transportu Kolejowego, Transportowy Dozór Techniczny), przedstawiciele izb zrzeszających przedsiębiorstwa (Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Polska Organizacja Gazu Płynnego), przedstawiciele przewoźników kolejowych, zarządcy infrastruktury (PKP PLK S.A.) oraz Straży Ochrony Kolei. Po wnikliwej analizie Zespół jako gremium, którego zadaniem jest:

- 1) identyfikacja problemów utrudniających wykonywanie przewozów koleją towarów niebezpiecznych,
- 2) inicjowanie działań mających na celu poprawę warunków wykonywania przewozów koleją towarów niebezpiecznych, w tym poprzez opracowywanie projektów zmian stosownych aktów prawnych.

pozytywnie ocenił wnioskowane zmiany podkreślając iż ich wprowadzenie nie będzie miało wpływu na zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu. Podczas III posiedzenia, które odbyło się w dniu 26 września 2008 r. Zespół zawnioskował do Ministra Infrastruktury o dokonanie nowelizacji rozporządzenia w omawianym zakresie. Jednocześnie w procesie konsultacji społecznych do projektu uwag nie zgłoszono.

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

Wejście w życie zmian do rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie zmian do rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy. Przewiduje się, iż pomimo zniesienia obowiązku dwuosobowej obsady lokomotywy prowadzącej pociąg z towaremi wysokiego ryzyka osoby te będą dalej zatrudnione przez przewoźników kolejowych i wykonywały powierzone im zadania, w związku ze wzrostem działalności przedsiębiorstw przewozowych.

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

Wejście w życie zmian do rozporządzenia odniesie pozytywny wpływ na działalność przedsiębiorstw przewozowych, poprzez ograniczenie kosztów, które dotychczas były przez przewoźników ponoszone w związku z koniecznością włączania i wyłączania wagonów ochronnych oraz postojów na stacjach.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów:

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

7. Ocena pod względem zgodności z prawem UE:

Projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

