

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia.....2014 r.

w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych

Na podstawie art. 54 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. poz. 435) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, urządzone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, mogą być utrzymywane w sposób określony w dotychczasowych przepisach nie dłużej niż przez okres 3 lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.”.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

I ROZWOJU

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH

MINISTER ŚRODOWISKA

UZASADNIENIE

Aktem prawnym regulującym przedstawione zagadnienie jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. Nr 153, poz. 955), zmienione rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. (Dz. U. poz. 435), które zmieniało warunki urządzania pasów przeciwpożarowych, przewidując jednocześnie okres przejściowy, 12 miesięcy, na dostosowanie istniejących pasów przeciwpożarowych do nowych warunków ich urządzania.

Zgodnie z art. 54 ustawy z dnia 28 marca 2007 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594), minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw środowiska oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, wymagania w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, biorąc pod uwagę zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Pasy przeciwpożarowe powinny być urządzone według nowych zasad określonych w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu z dnia 15 marca 2013 r., tj. jako jedna równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości co najmniej 4 m usytuowana w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych – od zewnętrznej krawędzi tych rowów. Dostosowanie pasa przeciwpożarowego do wskazanych powyżej wymagań wiąże się z potrzebą wycięcia i wykarczowania ok. 900 tys. sztuk drzew. Wiąże się to z koniecznością przeprowadzenia dokładnej inwentaryzacji drzew oraz uzyskania wymaganej prawem zgody na ich usunięcie. Powyższe będą trudne do zrealizowania w przeciągu 12 – miesięcznego terminu, dotychczas określonego w rozporządzeniu. W związku z powyższym zasadnym wydaje się zmiana tego okresu polegająca na jego racjonalnym wydłużeniu do lat 3. Biorąc pod uwagę, że realizacja obowiązku urządzania pasów przeciwpożarowych według wymagań określonych rozporządzeniem MTBiGM z dnia 15 marca 2013 r. tj. o szerokości 4 m, wiąże się z istotnym obciążeniem finansowym, uzasadnione jest wydłużenie okresu przejściowego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega konieczności przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o której mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin Pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja.

Projektowane rozporządzenie oddziałuje bezpośrednio na zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych świadczących usługi przewozu osób i towarów, podmioty związane z ochroną przeciwpożarową oraz właścicieli gruntów, na terenie których usytuowane są obszary leśne.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami:

1. PKP S.A.;
2. PKP PLK S.A.;
3. PKP LHS Sp. z o.o.;
4. PKPP „Lewiatan”;
5. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.;
6. Infra Silesia S.A.;
7. Izbą Gospodarczą Transportu Lądowego;
8. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe;
9. Komenda Główna Straży Pożarnej.

Uwagi zostały zgłoszone przez Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej oraz Dyрекcję Generalną Lasów Państwowych. Były to uwagi o charakterze merytoryczno – legislacyjnym, dotyczyły długości nowego okresu przejściowego.

Uwagi KGPSP polegały na zamianie zmianie projektowanego § 2 przez zmianę okresu 5 letniego na okres 60 miesięcy.

Uwagi DGLP polegały na określeniu 3 letniego okresu dostosowania pasów przeciwpożarowych. Obie uwagi nie zostały uwzględnione.

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

Zgodnie z art. 8 ust. 4 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343, z 14.12.2012, str. 32) Państwa członkowskie zapewniają zbilansowanie finansów zarządcy infrastruktury kolejowej. Przy tym, art. 31 przedmiotowej dyrektywy określa zasady pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej. Ust. 3 tego artykułu wskazuje, że opłaty te ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu, co oznacza, że nie wlicza się tu kosztów poniesionych w związku z urządzaniem i utrzymywaniem pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych. Zatem, wydatki nałożone na PKP PLK S.A. ww. obowiązkiem będą musiały być pokryte z budżetu państwa. Potwierdza to wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-512/10, ogłoszony 30 maja 2013 r., w którym zakwestionowano właśnie sposób naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Należy nadmienić, że dotychczas koszty związane z utrzymanie pasów p.poż. pochodzą z środków własnych Spółki i przedstawiają się następująco: (w tys. zł)

- 2005 r. – 2.435,76 tys. zł
- 2006 r. – 2.087,75 tys. zł
- 2007 r. – 2.381,52 tys. zł
- 2008 r. – 2.246,11 tys. zł
- 2009 r. – 1.1719,34 tys. zł
- 2010 r. – brak danych
- 2011 r. – 1.760,61 tys. zł

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.
Brak wpływu.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.
Projektowana zmiana pozwoli zarządcy infrastruktury rzetelnie urządzić pasy przeciwpożarowe do wymagań określonych w rozporządzeniu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.
Brak wpływu.