

UZASADNIENIE

W dotychczas obowiązującym rozporządzeniu zidentyfikowano braki w zakresie wymagań technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne. Konieczność wydania nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych dla torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne wynika ze zmiany i uszczegółowienia wykazu urządzeń technicznych, pod którymi nie mogą być usytuowane tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne oraz uzupełnienia wykazu obiektów i urządzeń, wobec których należy zachować bezpieczną odległość przy lokalizowaniu stanowiska postojowego na torze. Projektowana regulacja dostosowuje przepisy rozporządzenia do realnych potrzeb, m.in. w celu osiągnięcia większej racjonalności wydatkowania środków finansowych przy zachowaniu pożądanego poziomu bezpieczeństwa dla ludzi i środowiska.

Mając na uwadze przepisy art. 106 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 756) obecnie projektowane rozporządzenie ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa pracy, w tym bezpieczeństwa przy usuwaniu awarii oraz zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ochrony przeciwpożarowej i ochrony środowiska przed zanieczyszczeniami spowodowanymi pożarem/wyciekami towaru niebezpiecznego przewożonego uszkodzonym wagonem kolejowym.

Projektowana regulacja uzupełnia lub modyfikuje wykaz urządzeń i obiektów, co do których obowiązują określone wymagania:

- zmodyfikowano wykaz urządzeń, pod którymi nie może być lokalizowany tor do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne,

- dodano obszary leśne powyżej 3 ha do wykazu obiektów, co do których należy zachować odległość nie mniejszą niż 40 m od stanowiska postojowego,

- zmodyfikowano wymagania dla wyposażenia stanowiska postojowego dla toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne, co uzasadniono poniżej.

Przy ustalaniu brzmienia przepisów projektowanego rozporządzenia posiłkowano się regulacjami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada

2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne (Dz. U. poz.1293).

Mając na uwadze dotychczasowe doświadczenie, projektodawca usunął wymagania zainstalowania wyposażenia nieprzydatnego w warunkach usuwania awarii, którego koszt instalacji i utrzymania jest niewspółmiernie wysoki w stosunku do potencjalnej przydatności, tj. hydrantów.

Należy zauważyć, że akcja ratownicza w przypadku wycieku towaru niebezpiecznego lub takiego zagrożenia prowadzona jest w miejscu wykrycia awarii lub w miejscu najbliższym umożliwiającym taką akcję, a woda (jeżeli jest potrzebna) dostarczana jest przez pojazdy Państwowej Straży Pożarnej lub czerpana z najbliższego możliwego miejsca. W niektórych sytuacjach użycie wody w przypadku określonych towarów niebezpiecznych grozi wystąpieniem zagrożenia lub jego zwiększeniem w stosunku do sytuacji, gdy woda nie będzie używana.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że w wielu przypadkach nie ma technicznej możliwości podłączenia się do odpowiednio wydajnego wodociągu (stacje kolejowe nie muszą być wyposażane w instalacje hydrantowe), w związku z czym budowa lub modernizacja toru do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych wymagałaby budowy odpowiedniej instalacji zaopatrzenia w wodę wraz z zapewnieniem zasilania energetycznego dla pomp (3 x 400 V). Instalacje takie co do zasady muszą być sprawdzane i testowane minimum raz w roku.

Jak wynika ze zgromadzonych danych, tory do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne w latach ubiegłych (2010-2019) były wykorzystane w około 6% przypadków zdarzeń z udziałem towarów niebezpiecznych, przy czym należy zauważyć, że wyciek był usunięty przez Państwową Straż Pożarną w miejscu wystąpienia zdarzenia, a nie na torze awaryjnym. Oznacza to, że wydatki poniesione na inwestycje w instalacje hydrantowe o wydajności minimum 10 l/s, jak również w ich regularne serwisowanie i naprawy będą niewspółmiernie wysokie w stosunku do ewentualnych korzyści. W tym miejscu należy podkreślić, że w żadnym przypadku nie są one przewidziane do prowadzenia akcji ratowniczej w przypadku zagrożenia ludzi.

Z uwagi na powyższe, dla obniżenia kosztów inwestycji i przyśpieszenia procesu inwestycyjnego usunięto wymaganie wyposażenia ww. torów awaryjnych w hydranty.

W projekcie rozporządzenia wprowadzono wymaganie dotyczące odwodnienia szczelnej tacy pod stanowiskiem postojowym, aby usuwać nadmiar wód opadowych i nie dopuścić do zalegania wody pod torem kolejowym. W przypadku braku takiego odwodnienia

tor stanowiska postojowego „stałby w wodzie” podczas silnych opadów atmosferycznych lub stopnienia dużej ilości śniegu.

W przedmiotowej regulacji doprecyzowano wymaganie dotyczące drogi dojazdowej dla zapewnienia możliwości wjazdu i manewrowania zespołu pojazdów, takich jak ciągnik siodłowy z naczepą (np. cysterna) o dopuszczalnej długość 16,5 m dla umożliwienia przeładunku i odwozu towaru niebezpiecznego z uszkodzonego wagonu kolejowego, gdyby to było konieczne dla całkowitego usunięcia awarii lub zapewnienia bezpieczeństwa.

W celu obniżenia kosztów, zrezygnowano z wyposażenie stanowiska postojowego w pałatkę geomembranową, zastępując ją suchym piaskiem, analogicznie jak stanowi § 4 ust. 1 pkt 2 lit. d rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie warunków technicznych parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne. W tym miejscu należy wskazać, że pracownicy przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury nie są uprawnieni do prowadzenia działań ratunkowych bezpośrednio przy wydostającym się towarze niebezpiecznym. Wyżej wskazane działania wykonują jednostki Państwowej Straży Pożarnej korzystając z własnego sprzętu i wyposażenia.

Zawarte w § 3 przepisy przejściowe rozstrzygają o stosowaniu przepisów dotychczasowych do torów do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne istniejących przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W projektowanych przepisach przejściowych rozstrzyga się również kwestie torów, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia został złożony wniosek o pozwolenie na budowę lub odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego, czy też zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonania robót budowlanych w przypadku gdy nie jest wymagane uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Zastosowanie dotychczasowych regulacji w tym zakresie ma na celu uniknięcie zbędnego wstrzymania rozpoczętych prac inwestycyjnych.

W projektowanym rozporządzeniu nie ma konieczności zamieszczania przepisów przejściowych w innym zakresie niż wskazany powyżej.

Zgodnie z intencją projektodawcy ujętą w § 5 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia – zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461).

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu stanowią przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu

funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), zatem projekt będzie podległ notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Nie jest wymagane przedstawienie projektowanego rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz art. 52 § 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.