

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński – Naczelnik w Departamencie Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, tel. (022) 630 14 98 e-mail: Maciej.Sofinski@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 03.08.2022 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe Art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych: 203</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, ma na celu dostosowanie przepisów do obecnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego. Projekt jest odpowiedzią na prośby dotyczące jego nowelizacji kierowane do Ministerstwa Infrastruktury przez podmioty sektora kolejowego, w szczególności PKP Intercity S. A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. W ślad za postępem technologicznym, który ułatwia wszelkiego rodzaju operacje i procesy na kolei, konieczne jest dokonywanie zmian legislacyjnych. Należy również wziąć pod uwagę zmieniające się warunki pracy na kolei oraz aktualny stan infrastruktury kolejowej, która z roku na rok jest nowocześniejsza i ma większą przepustowość. Konieczne jest zatem podjęcie prac legislacyjnych tak, aby dostosować brzmienie aktu prawnego do rzeczywistych warunków prowadzenia ruchu kolejowego, a co ważniejsze aby nie utrudniać wdrażania koniecznych zmian na kolei, a wręcz przeciwnie – wychodzić naprzeciw oczekiwaniom związanym z modernizacją ogólnie pojętej infrastruktury kolejowej.

Z uwagi na zmieniające się warunki, które obejmowały wiele aspektów prowadzenia ruchu kolejowego, konieczność nowelizacji dotyczy szeregu zagadnień w obowiązującym akcie prawnym.

1) Kwestia zwiększenia prędkości pociągów w konkretnych sytuacjach i jej dostosowanie do obecnych warunków ruchu kolejowego, co w efekcie powinno usprawnić szereg procesów u przewoźników i zarządców infrastruktury przez:

- zmianę prędkości maksymalnej przy obsłudze jednoosobowej,
- zmianę prędkości jazdy w przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną,
- zmianę prędkości zastępczego pojazdu trakcyjnego,
- zmianę prędkości w przypadku cofania pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabinę sterowniczą,
- zmianę prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój”.

2) Wprowadzenie ułatwień w procesie obsługi technicznej pojazdów kolejowych przez:

- ułatwienie zasad postępowania przy uproszczonej próbie hamulców i czynnego hamulca zespolonego,
- uproszczenie zasad dotyczących oględzin technicznych na stacji końcowej.

3) Poprawa warunków eksploatacji przez:

- zapewnienie możliwości nieprzerwanej eksploatacji wszystkich posiadanych pojazdów do czasu rozwiązania problemów/naprawy z systemem ERTMS/ETCS.

4) Wyeliminowanie wątpliwości dotyczących sygnalizacji przez:

- wprowadzenie powiązania wskaźnika W 21 ze wskaźnikiem W 21a,
- doprecyzowanie opisu wskaźnika W 31.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Rekomendowanym przez projektodawcę rozwiązaniem problemu związanego z postępowaniem przy szczegółowej i uproszczonej próbie hamulców oraz czynnego hamulca zespolonego jest zmiana ust. 3 w § 15 oraz pkt 3 i 5 w ust. 3 w § 19 rozporządzenia. W jej rezultacie w przypadku pociągów prowadzonych zespołami trakcyjnymi, gdy ich człony połączone są w sposób nierozzerwalny, pojazd z nie w pełni czynnym hamulcem (niezależnie od wózka) może pozostawać w eksploatacji do czasu planowego zjazdu do stacji macierzystej, przy czym pociąg należy prowadzić z prędkością nie większą niż pozwala na to rzeczywista masa hamująca. Ponadto wydłużenie ważności szczegółowej próby hamulca z 12 do 24 godzin (§ 19 ust. 3 pkt 3) wynika z dostosowania przepisów krajowych w tym zakresie do

wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.

Problem związany z niedostosowaniem jednoosobowej obsługi trakcyjnej do obecnych uwarunkowań został rozwiązany przez zmianę prędkości w § 21 ust. 4 pkt 1 i 1a, § 21a oraz § 30d - zwiększono maksymalną prędkość ze 130 km/h do 160 km/h przy której pociąg może być prowadzony jednoosobową obsługą trakcyjną bez systemu ERTMS/ETCS.

Problemy związane z nieefektywnością przepisów dotyczących prędkości jazdy w przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną, prędkości zastępczego pojazdu trakcyjnego, prędkości w przypadku cofania pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabinę sterowniczą, prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój” zostały rozwiązane przez nowelizację ust. 7 w § 21, ust. 7 w § 43, dodanie ust. 3 w § 49, zmianę treści § 68 oraz ust. 3 w § 69. W ust. 7 w § 21 zwiększono dozwolone prędkości niektórych pociągów prowadzonych bez znajomości szlaku oraz wprowadzono rozróżnienie na pociągi towarowe i pasażerskie, ponadto pociągi prowadzone z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w trybie pełnego nadzoru prędkości jazdy. W ust. 7 w § 43 w przypadku zamknięcia toru szlakowego ze względu na awarię pojazdu trakcyjnego zaproponowano stosowanie dozwolonej na danym odcinku prędkości drogowej, ale z ograniczeniem do 70 km/h. Wprowadzono zastrzeżenie, że prędkość ta może być stosowana tylko do miejsca znajdującego się co najmniej 2 km przed miejscem znajdowania się uszkodzonego pociągu. Dodano ust. 3 w § 49, który ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa, a także oszczędność czasu wycofania pociągu ze szlaku. Wskazano, że cofany pociąg zestawiony z zespołów trakcyjnych lub składów zakończonych kabiną sterowniczą powinien być cofany z kabiny umieszczonej w kierunku cofania. W tym przypadku cofanie może się odbywać za zgodą dyżurnego ruchu, w kierunku którego pociąg ma się cofać, z prędkością rozkładową dla tego pociągu. W § 68 zwiększono prędkość wyjazdu pociągu na szlak z blokadą samoczynną na podstawie sygnału zastępczego z 20 km/h na 40 km/h, analogiczna zmiana prędkości zaszła w ust. 3 w § 69, który dotyczy jazdy pociąg zatrzymanego przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S 1 „Stój”.

Problem z niedostosowaniem wymaganej masy hamującej do obecnych realiów rozwiązano przez zmianę wartości w załączniku nr 1, rozszerzając wartości wymaganej masy hamującej dla większych prędkości w celu lepszego wykorzystania projektowanej i eksploatowanej infrastruktury kolejowej.

Ponadto znowelizowano przepis ust. 2 w § 22 dotyczący oględzin technicznych na stacji końcowej przez wykreślenie ograniczenia prędkości pociągów co do których mają być wykonywane oględziny techniczne, a także ich przebiegu. Dodano postanowienie, że wymóg dokonywania oględzin technicznych nie dotyczy stacji zwrotnych, za wyjątkiem przypadków dołączenia pojazdów, na których nie zostały uprzednio dokonane oględziny techniczne. W takim przypadku oględzinom podlegają wyłącznie dołączone pojazdy.

Problem związany z uszkodzeniami urządzeń systemu pokładowego ERTMS/ETCS rozwiązano przez dodanie określenia „czynne” do treści ust. 1 w § 30b, dzięki czemu jest jasne, że przepis określa pociągi wyposażone w czynne urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, poruszające się po liniach wyposażonych w czynne i dopuszczone do eksploatacji urządzenia przytorowe systemu ERTMS/ETCS. Natomiast dodanie nowego ust. 3 w § 30b pozwoli na nieprzerwaną eksploatację wszystkich pojazdów do czasu rozwiązania problemów/naprawy z systemem ERTMS/ETCS - nie zmniejszając przy tym rzeczywistego poziomu bezpieczeństwa wobec stosowania alternatywnych, obowiązujących zasad prowadzenia ruchu jak dla pojazdów niewyposażonych w przedmiotowy system.

Problem związany z zapewnieniem przejezdności pociągów, w sytuacjach awaryjnych na odcinkach zdalnie sterowanych, z wykorzystaniem jedynie dedykowanych awaryjnych środków technicznych został rozwiązany przez dodanie przepisów § 40a – § 40i w nowym rozdziale zatytułowanym „Przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów na posterunkach odcinka zdalnego prowadzenia ruchu w sytuacjach awaryjnych”. Dodane przepisy zapewnią udział automatyków i tomistrzów w przygotowaniu dróg przebiegu w określonych przypadkach i sytuacjach eksploatacyjnych.

Projekt zakłada również dodanie w § 112 w ust. 2 w pkt 21 lit. e, co ma pozwolić rozwiązać dotychczasowe wątpliwości maszynistów polegające na zwlekaniu z wdrożeniem hamowania do prędkości 100 km/h wypatrując, czy wskaźnik świateł - czym ryzykują przekroczenie prędkości przy semaforze albo hamowaniu do prędkości 100 km/h wynikającej z obrazu semafora, a następnie przyspieszaniu. Przepis precyzuje powyższe i dzięki temu nie zostawia żadnych wątpliwości. Natomiast w § 112 w ust. 2 w pkt 22 wykreślono fragment „a sygnały wyświetlane na nim są nieobowiązujące”. Proponowana zmiana przepisu powoduje, że nieobowiązujące sygnały będą niewidoczne dla maszynistów i nie będą powodowały ryzyka pomyłki.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każdy z krajów OECD/UE samodzielnie określa zagadnienia uregulowane w projektowanym rozporządzeniu.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury	11	UTK	Stosowanie nowych przepisów

Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Źródła finansowania	Wprowadzenie projektowanej regulacji nie zwiększy obciążeń finansowych w obszarze sektora finansów publicznych.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu projektowanej regulacji na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2022 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	50	-	-	50	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	-	-	-	-	-	-	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Pozytywny wpływ na pasażerskich przewoźników kolejowych w postaci zwiększenia dostępności maszynistów przez znaczne ograniczenie stosowania dwuosobowej obsługi trakcyjnej w pociągach pasażerskich							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Brak wpływu							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Brak wpływu							

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wprowadzenie nowego wskaźnika W 21a będzie się wiązało dla zarządców infrastruktury z koniecznością jego montażu w niektórych lokalizacjach sieci kolejowej, a co za tym idzie przebudową systemu sterowania ruchem kolejowym warstwy podstawowej w tych lokalizacjach. Dlatego też przewidziano 3-letnią vacatio legis na przygotowanie się do tego zadania. Brak wpływu projektowanej regulacji na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Brak wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne
lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Z dniem wejścia w życie rozporządzenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie planuje się przeprowadzenia ewaluacji efektów projektu.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy.