

UZASADNIENIE

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. Projektowane rozporządzenie 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. To wymusza dokonywanie zmian prawnych dostosowujących brzmienie przepisów do rzeczywistych warunków prowadzenia ruchu kolejowego, które umożliwiają wdrażanie koniecznych zmian na kolei oraz wychodzą naprzeciw oczekiwaniom związanym z modernizacją ogólnie pojętej infrastruktury kolejowej.

Z uwagi na zmieniające się ostatnio warunki, które obejmowały wiele aspektów prowadzenia ruchu kolejowego, konieczność nowelizacji dotyczy szeregu zagadnień w dotychczasowym akcie prawnym. W szczególności jest to kwestia zwiększenia prędkości pociągów w konkretnych sytuacjach, ułatwień w procesie obsługi technicznej pojazdów kolejowych, a także ich eksploatacji oraz wyeliminowanie wątpliwości dotyczących sygnalizacji.

Ze względu na powyższe, przy jednoczesnej likwidacji stanowiska pomocnika maszynisty nastąpiła potrzeba zmiany prędkości maksymalnej przy obsłudze jednoosobowej. Wprowadzone w latach 90-tych ubiegłego wieku przepisy dotyczące jednoosobowej i dwuosobowej obsługi trakcyjnej ze względu na prędkość pociągu nie wynikały z żadnych badań lub analiz, a jedynie z rozporządzenia określającego prace, które powinny być wykonywane dwuosobowo (druga osoba jako pracownik asekurujący). Po utracie mocy obowiązującej przez przepisy określające prace wykonywane dwuosobowo nie ma podstawy prawnej, aby utrzymywać zasadę, że jednoosobowa obsługa trakcyjna może być realizowana jedynie do prędkości 130 km/h. Taki stan utrzymywał się do 2015 roku, kiedy wprowadzono do rozporządzenia przepisy dotyczące prędkości maksymalnych przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej z zastosowaniem systemu ETCS. Likwidacja stanowiska pomocnika maszynisty spowodowała, że do obsługi pociągów z prędkością 140 km/h i 160 km/h PKP Intercity S. A.

zmuszona jest zatrudniać drugiego maszynistę, co nie tylko powoduje trudności organizacyjne ze względu na braki kadrowe w zespole drużyn trakcyjnych, ale również wzrost kosztów związanych z obsługą trakcyjną. Obecnie eksploatowane pojazdy kolejowe, które pozwalają na osiągnięcie prędkości 140 km/h i 160 km/h wyposażone są w dwa rodzaje urządzeń kontrolujących czujność maszynisty oraz urządzenia radiołączności pociągowej. Ponadto trzeba wskazać, że urządzenia kontrolujące czujność maszynisty (np. SIFA) są nowocześniejsze od stosowanych w poprzednich latach, a zastosowane urządzenia radiowe są już na znacznie wyższym poziomie technicznym. Obecnie są już realizowane szkolenia z zastosowaniem symulatorów jazdy, podczas których maszynista prowadzi pociąg jednoosobowo z prędkością do 160 km/h. W związku z powyższym, w projektowanym rozporządzeniu została zaproponowana zmiana przepisów § 21 ust. 4 pkt 1 i 1a, § 21a oraz § 30d.

Zaproponowana została również zmiana przepisów § 15 ust. 3 oraz § 19 ust. 3 pkt 3 i 5 dotycząca czynnego hamulca zespolonego oraz warunków wykonywania szczegółowej i uproszczonej próby hamulców. Obowiązujące przepisy powodują niespójność regulacji polskich z unijnymi, co negatywnie wpływa na realizację połączeń międzynarodowych, przy jednoczesnym braku wpływu obecnego kształtu uproszczonej próby hamulca na bezpieczeństwo przewozów. Sprawność wszystkich hamulców pociągu potwierdza wykonanie szczegółowej próby hamulca na stacji początkowej – co do zasady wszystkie hamulce w pociągu powinny być sprawne. Wymóg posiadania czynnego hamulca zespolonego w ostatnim pojeździe składu pociągu jest oczywisty i wynika z zasad bezpieczeństwa, bowiem w połączeniu ze sprawnym hamulcem zespolonym pojazdu trakcyjnego niweluje niebezpieczeństwo braku hamowania w przypadku rozerwania części wagonów od lokomotywy. Generalnie, próba uproszczona powinna potwierdzić tylko i wyłącznie prawidłową drożność przewodu głównego. Sprawdzenie prawidłowości działania hamulca ostatniego wagonu jest wystarczającym potwierdzeniem prawidłowego połączenia lokomotywy lub części składu z przewodem głównym wszystkich pojazdów pociągu. Zatem dodatkowe sprawdzanie działania hamulca pierwszego wagonu nie znajduje uzasadnienia zarówno ze względów technicznych jak i bezpieczeństwa. W przypadku zespołów trakcyjnych przepis ten niezwykle komplikuje sytuację w przypadku awarii hamulca zespolonego pierwszego lub ostatniego członu – ze względu na brak możliwości przeformowania pojazdu implikuje to konieczność wyłączenia go z eksploatacji, wezwanie serwisu, czasem też przesłania jako przesyłkę nadzwyczajną, a za planowy pociąg wyznaczenie składu awaryjnego. Dodatkowo, obecna regulacja dotycząca próby hamulca znacznie wydłuża czas niezbędny na wykonanie uproszczonej próby hamulca, gdyż w praktyce trzeba wykonać dwie próby:

pierwszego i ostatniego wagonu – równe około połowie czasu niezbędnego przy próbie szczegółowej (około 20 minut przy udziale jednego pracownika). Ponadto wydłużenie ważności szczegółowej próby hamulca z 12 godzin do 24 godzin (§ 19 ust. 3 pkt 3) wynika z dostosowania przepisów krajowych w tym zakresie do wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej tzw. AMOC „Operations and traffic management system TSI. Acceptable means of compliance on checks and tests before departure, including brakes and checks during operation” z dnia 16.12.2021 r. Dokument ten przywołuje kartę UIC IRS 40453, która dopuszcza 24 - godzinną ważność próby szczegółowej hamulca jako wytyczne określające zasady przeprowadzania prób hamulca pociągów. 24 - godzinna ważność próby szczegółowej jest również stosowana w krajach sąsiadujących z Polską tj. w Niemczech, Czechach i Słowacji.

W projektowanym rozporządzeniu zaproponowano również nowe brzmienie treści przepisu § 21 ust. 7. Obecnie w związku z dużym postępowaniem technologicznym, prędkość pociągu w przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowej przez drużynę trakcyjną, powinna mieć podniesiony próg. Prędkość ta powinna jednak być zróżnicowana w zależności od rodzaju przewozów – co ma odzwierciedlenie w projektowanym przepisie, zgodnie z którym prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 40 km/h przy prowadzeniu pociągów towarowych na hamulcu zespolonym wolno działającym, 50 km/h przy prowadzeniu pociągów towarowych na hamulcu zespolonym szybko działającym i 60 km/h przy prowadzeniu pociągów pasażerskich i pojazdów trakcyjnych jadących luzem. W przypadku pociągów prowadzonych z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS w trybie pełnego nadzoru prędkość jazdy pociągu nie może być większa niż 100 km/h.

W § 22 zmienianego rozporządzenia zaproponowano nowe brzmienie ust. 2 w zakresie przepisów dotyczących oględzin technicznych na stacji końcowej. W ocenie projektodawcy każdorazowe dokonywanie oględzin technicznych na stacji końcowej niewątpliwie ogranicza możliwości przewozowe.

W § 30b zaproponowano nowe brzmienie ust. 1 polegające na doprecyzowaniu, że chodzi o pociągi posiadające czynne urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS. W dotychczasowym brzmieniu przepisu brakuje wyrazu „czynne”, co sprawia, że istnieje luka prawna polegająca na tym, że pociąg posiadający niedopuszczone do eksploatacji urządzenia pokładowe ERTMS/ETCS musiałby się poruszać z wykorzystaniem tych urządzeń mimo braku dopuszczenia ich do eksploatacji.

Przepisy dotyczące uszkodzenia urządzeń systemu pokładowego ERTMS/ETCS mogą być podstawą do podjęcia decyzji o wyłączeniu z eksploatacji pojazdów, w których doszło do uszkodzenia urządzeń systemu pokładowego ERTMS/ETCS bądź też, gdy zabudowane

i dopuszczone są do eksploatacji urządzenia skonfigurowane w sposób uniemożliwiający bądź utrudniający ich eksploatację. Praktycznie, uniemożliwia to maszynistom przyjęcie pojazdów z uszkodzonym systemem pokładowym do obsługi pociągów na stacji początkowej po przeglądzie. Obecnie przewoźnicy zmagają się z poważnym problemem mechanicznych eksploatacyjnych uszkodzeń urządzeń pokładowych na pojazdach ED160 oraz niewłaściwą konfiguracją urządzeń na kilku lokomotywach EP09. Poważnie ograniczona dostępność części niezbędnych do naprawy oraz odległe terminy dostaw powodują, że zgodnie z obowiązującymi przepisami przewoźnicy powinni wyłączyć z ruchu znaczną część floty nowych pojazdów, w sytuacji w której starsze pojazdy, niewyposażone w system, mogą nadal w świetle prawa bez ograniczeń poruszać się po sieci kolejowej. Dodanie w § 30b ust. 3 zapewni możliwość nieprzerwanej eksploatacji wszystkich posiadanych 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.

Rozwój infrastruktury kolejowej sprawił, że koniecznym stał się udział automatyków i toromistrzów w przygotowaniu dróg przebiegu w określonych przypadkach i sytuacjach eksploatacyjnych. Obecne regulacje krajowe w zakresie zasad techniki ruchu kolejowego wskazują na określoną grupę pracowników bezpośrednio uczestniczących i odpowiedzialnych za obsługę i prowadzenie ruchu na sieci kolejowej. Intencją wdrożenia nowych przepisów jest umożliwienie wprowadzenia stanowisk bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem – automatyka i toromistrza, do realizacji zadań związanych z zapewnieniem przejezdności pociągów, w sytuacjach awaryjnych na odcinkach zdalnie sterowanych, z wykorzystaniem jedynie dedykowanych awaryjnych środków technicznych. Zadania te skupiałyby się na przygotowaniu drogi przebiegu, obserwacji pociągu i potwierdzeniu jego przejazdu, w szczególności na posterunkach bez miejscowej obsady – wyłącznie w sytuacjach awaryjnych dla podtrzymania ruchu kolejowego w obszarze odcinków zdalnego sterowania ruchem. Wdrożenie takiego rozwiązania powinno przyczynić się do efektywniejszych działań zarządcy infrastruktury w przypadkach awaryjnych, jednocześnie zachowując niezmienny poziom bezpieczeństwa. W związku z powyższym w projektowanym rozporządzeniu dodano rozdział 4a (§ 40a– 40i) regulującego przedmiotowe kwestie.

Awarie pojazdów trakcyjnych prowadzących pociągi na szlaku powodują duże zakłócenia ruchowe i opóźnienia, także wielu innych pociągów. Zaproponowane dodanie w § 43 ust. 7a pozwoli na realne skrócenie czasu zamknięcia toru, w przypadku konieczności podesłania zastępczego pojazdu trakcyjnego mającego ściągnąć i zastąpić uszkodzony pojazd.

Projektowane rozporządzenie reguluje również kwestie związane z cofaniem pociągu przez dodanie w § 49 ust. 2a. Należy mieć na uwadze, że cofanie pociągu jest obarczone podwyższonym poziomem ryzyka, stąd też adekwatne są ograniczenia prędkości. Cofania pociągów złożonych z zespołów trakcyjnych i składów posiadających na końcu kabinę sterowniczą, można dokonać w znacznie bardziej bezpieczny sposób, wykorzystując tylną kabinę sterowniczą. Wówczas pociąg jest prowadzony tak jak podczas normalnej jazdy, z przedniej kabiny w kierunku jazdy. Takie działanie oznacza również brak konieczności stosowania ograniczeń prędkości. Celem projektowanej regulacji jest zwiększenie bezpieczeństwa, a także zaoszczędzenie czasu potrzebnego do wycofania pociągu ze szlaku.

Zaproponowana została również zmiana w § 68 oraz w § 69 ust. 3 dotycząca prędkości w przypadku zatrzymania pociągu przed semaforem odstępowym samoczynnym wskazującym sygnał S1 „Stój”. Propozycja nowych przepisów ujednotoci prędkości jazdy na widoczność, usprawni ruch i zmniejszy opóźnienia pociągów w przypadku usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz jednoznacznie określi zakaz wjazdu pociągu na zajęty odstęp na blokadzie samoczynnej. Przepisy zakazują wyprawiania pociągów przez dyżurnego na sygnał zastępczy „Sz”, gdy pierwszy odstęp jest zajęty, więc dodatkowe ograniczanie prędkości pociągu do 20 km/h w porównaniu z wyjazdem na szlak bez blokady samoczynnej nie jest konieczne. W sytuacji odchodzenia od samoczynnej blokady liniowej opartej na odcinkach izolowanych na rzecz tej blokady, opartej o liczniki osi, argument obawy o ciągłość toru (pęknięcie szyny) przestaje mieć znaczenie. Obligatoryjny wymóg potwierdzenia przez dyżurnego niezajętości odstępu przez inny pociąg zapobiegnie przypadkom najechania na koniec poprzedzającego pociągu oraz podjeżdżania pod poprzedzający pociąg i przypadkom znajdowania się na jednym odstępie dwóch pociągów (niezależnie od prędkości sytuacja stwarzająca ryzyko kolizji). Tak jak obecnie, to od warunków atmosferycznych (widoczność) oraz miejscowych zależeń będzie decyzja maszynisty co do ograniczenia tej prędkości. Zachowanie wymaganej widoczności sygnałów na semaforach oraz umieszczenie czujników samoczynnego hamowania pociągu zapobiegają ryzyku niezatrzymania się pociągu przed następnym semaforem.

Zaproponowano również dodanie lit. e w § 112 w ust. 2 pkt 21, a także dodanie w ust. 2 pkt 21b, które dotyczą ustanowienia nowego wskaźnika W 21a. Zmiana ma na celu likwidację wyjątku od reguły stanowiącej, że każdy sygnalizator (tarcza ostrzegawcza, semafor) informuje o prędkości obowiązującej przy następnym semaforze. Z powodu braku wskaźnika poprzedzającego, maszyniści albo zwlekają z wdrożeniem hamowania do prędkości 100 km/h wypatrując, czy wskaźnik świeci - czym ryzykują przekroczenie prędkości przy semaforze

(rutyna) - albo hamują do prędkości 100 km/h wynikającej z obrazu semafora, a następnie przyspieszają, co z kolei przekłada się na brak wykorzystania możliwości technicznych rozjazdów i zwiększenie zużycia energii, co podważa zasadność stosowania wskaźnika W 21. W kontekście zwiększenia prędkości pociągów do 250 km/h ww. propozycja zwiększy bezpieczeństwo i płynność ruchu oraz zmniejszy zużycie energii. Ponadto zaproponowano 3-letnią *vacatio legis* w celu przygotowania się zarządców infrastruktury na wdrożenie tej zmiany.

Sprzeczność w przepisach powoduje, że często podczas modernizacji stacji i linii kolejowych występuje sytuacja, w której to obowiązujące są sygnały na „starych” sygnalizatorach, a jednocześnie „nowe” sygnalizatory, często umieszczone w bezpośredniej bliskości, również wyświetlają sygnały (najczęściej S1 „Stój”). Powoduje to sytuację, gdy maszynista ma poważne problemy z rozróżnieniem, na którym sygnalizatorze sygnały są obowiązujące, a na którym nie - nawet w przypadku stosowania odbłaskowego wskaźnika W 31. Proponowana zmiana przepisu w § 112 w ust. 2 pkt 22 porządkuje tę kwestię tak, aby w konsekwencji sygnały były niewidoczne dla maszynistów i nie powodowały ryzyka pomyłki.

Nowelizacji uległa również treść załącznika nr 1 do rozporządzenia, który zawiera tablice hamowania pociągów. W związku z projektowanymi pochyleniami miarodajnymi oraz zwiększonymi prędkościami pociągów na tych pochyleniach, a także eksploatowanym nowoczesnym taborem kolejowym o dużej skuteczności hamowania, wystąpiła konieczność rozszerzenia procentów wymaganej masy hamującej dla większych prędkości w celu lepszego wykorzystania projektowanej i eksploatowanej infrastruktury kolejowej. Obecnie kursujący tabor kolejowy pozwala na wykorzystywanie większych wielkości procentu wymaganej masy hamującej, co nie miało miejsca w istniejących tablicach hamowania pociągów:

- w Tablicy A: procentów wymaganej masy hamującej (droga hamowania 400 m lub 500 m) – brak było obliczeń dla wartości pochylenia miarodajnego do 45 ‰ (np. linie górskie),
- w Tablicy B: procentów wymaganej masy hamującej (droga hamowania 700 m) – brak było wielkości dla wartości pochylenia miarodajnego do 35 ‰ dla prędkości do 100 km/h, np. dla odcinka Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska (łódzki tunel średnicowy),
- w Tablicy C: procentów wymaganej masy hamującej (droga hamowania 1000 m) – brak było obliczeń dla prędkości do 160 km/h, ale dla większych pochyłeń miarodajnych,
- w Tablicy D: procentów wymaganej masy hamującej (droga hamowania 1300 m) – brak było obliczeń dla hamulców wolnodziałających z przewidywaniem dla prędkości jazdy do 120 km/h,

- brak przeliczenia co 1 ‰ pochylenia miarodajnego, co powodowało pobieranie danych dla tablic z mniejszą drogą hamowania przez co niepotrzebnie zawyżony jest procent wymaganej masy hamującej.

Ponadto wielkości procentów wymaganej masy hamującej zostały zmienione z powodu:

- likwidacji obowiązującej do tej pory drogi hamowania 500 m,
- uporządkowania i uspoźnienia danych,
- nowych wytycznych kart UIC (Union Internationale des Chemins de fer – Międzynarodowego Związku Kolei) dla wzorów do obliczeń procentów wymaganej masy hamującej.

Zgodnie z § 2 projektowanego rozporządzenia przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych będą musieli dostosować do wymogów rozporządzenia swoje przepisy wewnętrzne w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia. W projektowanym rozporządzeniu nie ma konieczności zamieszczania przepisów przejściowych w innym zakresie niż wskazany powyżej.

Zgodnie z intencją projektodawcy ujętą w § 3 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia – stosownie do 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), za wyjątkiem zmiany dotyczącej dodania rozdziału 4a, która wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia jego ogłoszenia, a także zmian dotyczących wprowadzenia wskaźnika W21a, które wejdą w życie po upływie 3 lat od dnia jego ogłoszenia.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do wydania projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane regulacje miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Projektowane regulacje nie stanowią przepisów technicznych 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 rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Stosownie do postanowień art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2022 r. poz. 348), z chwilą skierowania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.