

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Maciej Sofiński, Naczelnik Wydziału, Departament Kolejnictwa w MI, maciej.sofinski@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>30.03.2023</p> <p>Źródło:</p> <p>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 : 300</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Mając na uwadze, że budowa i przyszła eksploatacja linii kolejowych dużych prędkości (począwszy od 250 km/h, z planem perspektywicznego podniesienia do 350 km/h) generuje potrzebę wypracowania rozwiązań technicznych i organizacyjnych w zakresie kierowania i sterowania ruchem kolejowym (ksrk) i prowadzenia ruchu kolejowego, projektodawca proponuje znowelizować w niezbędnym zakresie rozporządzenie 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.).

W celu osiągnięcia interoperacyjności systemu kolei, prowadzone obecnie prace legislacyjne na szczeblu europejskim zmierzają do tego, by w ramach budowy nowych linii kolejowych (lub modernizacji podsystemu „Sterowanie”) instalować wyłącznie system ETCS poziomu 2, bez krajowych systemów sygnalizacji czy krajowych systemów klasy B. W związku z powyższym przepisy krajowe już teraz powinny być dostosowywane do celu jakim jest osiągnięcie interoperacyjności systemu kolei, tym bardziej, że przy tak złożonych problemach technicznych, bezpieczne wdrożenie nowych rozwiązań zarówno w warstwie legislacyjnej, jak i technicznej, jest czasochłonne.

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

Rozwiązania ujęte w projekcie mają na celu umożliwienie budowy linii kolejowych dużych prędkości o prędkościach rzędu 250-350 km/h oraz zapewnienie w większym stopniu interoperacyjności sieci kolei przez dopuszczenie stosowania systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 również w konfiguracji bez sygnalizatorów przytorowych.

Na gruncie przepisów europejskich, jedynym systemem, który można stosować w państwach członkowskich przy budowie nowych linii kolejowych (lub ich modernizacji, obejmującej podsystem „Sterowanie”) należących do europejskiego systemu kolei, w tym w szczególności należących do Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), jest Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) obejmujący Europejski System Sterowania Pociągami (ERTMS/ETCS) i Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej (ERTMS/GSM-R). System bezpiecznej kontroli jazdy pociągu klasy A, jakim jest ETCS, zapewnia większe bezpieczeństwo, niż sygnalizacja przytorowa w połączeniu z archaicznym systemem klasy B, jakim jest system Samoczynnego Hamowanie Pociągu (SHP).

Projektowane rozporządzenie wprowadza trzy możliwe konfiguracje, w ramach których stosowany może być system ETCS poziomu 2, tj.:

- 1) równoległe z pełną sygnalizacją przytorową;
- 2) z sygnalizacją przytorową na posterunkach ruchu, a bez sygnalizacji przytorowej na szlakach;
- 3) bez sygnalizacji przytorowej

oraz wszelkie niezbędne zmiany w przepisach szczegółowych, tak aby jasno określić zasady prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji we wszystkich ww. konfiguracjach.

Wprowadzenie ww. rozwiązań, wymaga m.in. rozszerzenia definicji odstępów w § 2 ust. 2 pkt 3 zmienianego rozporządzenia, ponieważ obok definicji obecnej, gdzie odstęp kończy/zaczyna się na posterunku ruchu lub na semaforach sbl, należy uwzględnić, że odstęp może się kończyć/zaczynać na odpowiednim wskaźniku

ETCS (W ETCS 10 lub nowym W ETCS 11). Taki odstęp, na początku lub końcu którego nie znajduje się semafor, nazwano „odstępem ETCS” (§ 25 ust. 7 zmienianego rozporządzenia).

W projekcie przewidziano ponadto, że:

a) jeżeli między danym a następnym semaforem znajduje się kilka odstępów ETCS to sygnał zezwalający na semaforze (obowiązujący dla pociągów niewyposażonych) może zostać nadany tylko wtedy, gdy wszystkie te odstępów ETCS do następnego semafora są wolne, tj. bez zmian w stosunku do obecnych zasad prowadzenia ruchu,

b) pociąg wyposażony w ETCS może otrzymać pozwolenie na jazdę już wówczas, gdy jeden odstęp ETCS jest wolny.

Zgodnie z podstawowa zasadą semafor obsługiwany wyświetlający światło czerwone (sygnał S1 „Stój”) kategorycznie nie może być przejeżdżany. W projektowanych przepisach proponuje się przyjąć, że semafor jest intencjonalnie zaciemniany (nieoświetlony) i w przypadku jeśli jest oznaczony stosownym wskaźnikiem, a z systemu ETCS otrzymano zezwolenie na jazdę, to może zostać przejechany. Stąd w § 68 zmienianego rozporządzenia proponuje się wprowadzenie sygnału SE „Wolna droga zgodnie ze wskazaniem systemu ERTMS/ETCS”, a zmiany w: § 24 ust. 2, § 25 ust. 7, 9–11, § 33 ust. 13, § 60 ust. 2 oraz § 66 ust. 1 tego rozporządzenia mają na celu uregulowanie sposobu prowadzenia ruchu przy występowaniu odstępów ETCS oraz przy stosowaniu sygnału SE, z uwzględnieniem faktu, że w nowoczesnych systemach ksrk ruch na znacznych odcinkach (rzędu kilkudziesięciu lub nawet ponad stu kilometrów) prowadzony jest z jednego centrum sterowania przez dyżurnych ruchu odcinkowych z wykorzystaniem urządzeń do zdalnego prowadzenia ruchu i czynności opisywane w rozporządzeniu jako „zapowiadanie pociągów”, rozumiane tradycyjnie jako głosowa wymiana telegramów między dyżurnymi ruchu obsługującymi sąsiednie posterunki z wykorzystaniem łącza telefonicznego, odbywają się w tych nowoczesnych systemach ksrk w formie cyfrowej, w sposób częściowo lub całkowicie zautomatyzowany, pod nadzorem jednego dyżurnego ruchu (odcinkowego).

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

Brak danych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej	ok. 15	Urząd Transportu Kolejowego	Konieczność dostosowania przepisów wewnętrznych
Maszyniści	ok. 17 000	Statystyki UTK	Konieczność prowadzenia pociągów wg. nowych przepisów określonych w projektowanym rozporządzeniu.
Licencjonowani przewoźnicy kolejowi	107	Statystyki UTK	Konieczność dostosowania przepisów wewnętrznych.
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	1		Pośrednie – w zakresie pełnienia nadzoru nad bezpieczeństwem kolei.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. 2022 r. poz. 348) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana do następujących podmiotów:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) PKP Energetyka S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) PKP Cargo S.A.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.;

- 8) POLREGIO sp. z o.o.;
- 9) Arriva RP sp. z o.o.;
- 10) Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.;
- 11) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.;
- 12) Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.;
- 13) Koleje Małopolskie sp. z o.o.;
- 14) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 15) Koleje Śląskie sp. z o.o.;
- 16) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.;
- 17) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.;
- 18) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
- 19) CARGOTOR sp. z o.o.;
- 20) Instytut Kolejnictwa;
- 21) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 25) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 26) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP;
- 27) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 29) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 30) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 32) Związek przedsiębiorców i Pracodawców;
- 33) Konfederacja Lewiatan;
- 34) Fundacja Pro Kolej;
- 35) Klastr „Luxtorpeda 2.0”;
- 36) Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o.o.;
- 37) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

Konsultacje będą trwały 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i nie spowoduje konieczności zwiększenia limitu wydatków w części 39 budżetu państwa.												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

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 r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne		Rozwiązania ujęte w projekcie mają na celu umożliwienie budowy linii kolejowych dużych prędkości o prędkościach rzędu 250-350 km/h oraz zapewnienie w większym stopniu interoperacyjności sieci kolei przez dopuszczenie stosowania systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 również w konfiguracji bez sygnalizatorów przytorowych.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W pozostałym zakresie projekt nie ma bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Rozporządzenie nie wywiera wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, 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

<p>Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych.</p>			
9. Wpływ na rynek pracy			
Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	Projekt nie będzie miał wpływu na obszary wymienione w pkt 10.		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Projektodawca nie określił mierników. Nie jest planowana ewaluacja efektów projektu.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak.			