



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSPA-140-161(5)/09

Warszawa, 7 grudnia 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Przekazuję przyjęte przez Radę Ministrów **stanowisko** wobec komisyjnego projektu ustawy:

- o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 2269).

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Infrastruktury do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

(-) Donald Tusk

Stanowisko Rządu wobec komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (druk nr 2269)

Przedłożony projekt przewiduje nowelizację ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) w zakresie dotyczącym bocznic kolejowych.

Rząd pozytywnie opiniuje proponowany kierunek zmian zmierzający do złagodzenia wymagań w stosunku do bocznic kolejowych i ich użytkowników, jednakże niektóre regulacje przewidziane w projektowanej ustawie budzą poważne wątpliwości.

Proponowane w art. 1 pkt 1 projektu, wyłączenie stosowania do bocznic kolejowych niektórych przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, tj. rozdziału 2 „Infrastruktura kolejowa” i rozdziału 4b „Czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne” jest zasadne. Natomiast wyłączenie stosowania rozdziału 9 ww. ustawy jest nieuzasadnione, ponieważ usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, powinno mieć miejsce w odległości niezakłócającej eksploatacji bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych, a także niepowodujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego wykonywanego na bocznicach.

W art. 1 w pkt 2 projekt przewiduje zmianę definicji bocznic kolejowych w sposób powodujący jej wyłączenie z infrastruktury kolejowej, czego konsekwencją będzie między innymi zaprzestanie stosowania na bocznicach kolejowych warunków prowadzenia ruchu kolejowego oraz organizacji prowadzenia prac manewrowych i ładunkowych, co może prowadzić do pogorszenia stanu bezpieczeństwa. Rząd jest przeciwny wprowadzeniu proponowanej definicji bocznic kolejowych kwalifikującej ją jako obiekt budowlany w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.

W celu złagodzenia obowiązujących wymagań w stosunku do bocznic kolejowych, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa eksploatacji i właściwego poziomu ich utrzymania, proponuje się w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzić następujący podział bocznic:

„pkt 10) bocznicą kolejową - droga kolejowa nie wchodząca w skład infrastruktury technologicznej zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego, połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowej mogą wchodzić również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia zapewniające bezpieczeństwo ruchu kolejowego, jeżeli są na niej usytuowane;

pkt 10a) stacja zakładowa – bocznicą kolejową, na której znajduje się co najmniej jeden czynny posterunek ruchu wraz z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym, współpracujący w zakresie ruchu kolejowego z posterunkiem ruchu zarządcy infrastruktury, z którym bocznicą jest połączona.”.

Zdefiniowanie w ustawie o transporcie kolejowym nowego pojęcia „stacja zakładowa” podyktowane jest potrzebą wyodrębnienia spośród bocznic kolejowych tych, które są wyposażone w urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Pojęcia „użytkownik bocznic kolejowych” (obecny art.4 pkt 10a) należałoby odnieść również do użytkownika stacji zakładowej.

Ponadto proponuje się dodać w art. 4 w pkt 1b definicję pojęcia „infrastruktura technologiczna”:

„pkt 1b) infrastruktura technologiczna – droga kolejowa z wyjątkiem linii kolejowej oraz pozostała infrastruktura z urządzeniami sterowania ruchem kolejowym i innymi urządzeniami zapewniającymi bezpieczeństwo ruchu kolejowego, służąca dla własnych potrzeb technologicznych przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury, w tym do wykonywania czynności utrzymaniowych przygotowania do ruchu, naprawczych oraz postoju pojazdów kolejowych;”.

Zgodnie z przyjętą w niniejszym stanowisku koncepcją, liberalizacja przepisów ustawy o transporcie kolejowym w odniesieniu do bocznic kolejowych, m.in. polegać będzie na tym, że na infrastrukturę technologiczną, którą stanowią stacje postojowe, manewrowe i inne nie będzie wymagane uzyskiwanie świadectw bezpieczeństwa. Dlatego proponuje się w art. 18 ustawy o transporcie kolejowym dodanie ust. 5 w brzmieniu:

„5. Z obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa zwolnieni są użytkownicy infrastruktury technologicznej.”.

Wymagania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa infrastruktury technologicznej będą ujęte w systemie zarządzania bezpieczeństwem, przedkładanym do akceptacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przez zarządcę infrastruktury i przewoźnika kolejowego, ubiegających się o certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa.

Proponuje się, aby w odniesieniu do stacji zakładowych obowiązywały dotychczasowe regulacje dotyczące bocznic kolejowych, określone w ustawie o transporcie kolejowym. Wymaga to wprowadzenia zmian niektórych przepisów ustawy poprzez rozszerzenie o określenia „stacja zakładowa” i „użytkownik stacji zakładowej”, regulacji zawartych w art. 13 ust. 2 pkt 3 i 4 oraz ust. 5, art. 14 ust. 1 i 2, art. 15 pkt 1, art. 17 ust. 1 i 7, art. 18 ust. 1 pkt 3, art. 21, art. 23 ust. 1, art. 24 ust. 2 i art. 53 oraz art. 66 ustawy.

Ponadto, odpowiednich zmian wymagać będzie art. 19 ust. 3 ustawy regulujący warunki wydawania świadectw bezpieczeństwa użytkownikowi bocznic kolejowej.

Proponuje się, aby nowy przepis art. 19 ust. 3 odnosił się do użytkowników stacji zakładowych i otrzymał brzmienie:

„3. Prezes UTK wydaje świadectwo bezpieczeństwa użytkownikowi stacji zakładowej, jeżeli przedstawi on:

- wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, albo poświadczonych kopii (wydanych dla danego użytkownika) świadectw uzyskanych przez ich producenta, dostawcę lub zarządcę, z którym stacja jest połączona dla typu budowli i urządzeń zabudowanych na danej stacji zakładowej;
- wykaz uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, albo poświadczonych kopii (wydanych dla danego użytkownika) świadectw uzyskanych przez ich producenta, dostawcę, przewoźnika kolejowego obsługującego stację zakładową lub zarządcę, z którym stacja jest połączona, dotyczących typów pojazdów kolejowych eksploatowanych na danej stacji zakładowej.

Pozostałe regulacje zawarte w dotychczasowym art. 19 ust. 3 należałoby dostosować do utworzonego pojęcia „stacja zakładowa”.

Ułatwieniem dla użytkownika stacji zakładowej ubiegającego się o świadectwo bezpieczeństwa będzie możliwość przedstawienia Prezesowi UTK poświadczonych kopii świadectw dopuszczenia do eksploatacji.

Natomiast regulacje dotyczące uzyskiwania przez użytkowników bocznic kolejowych świadectw dopuszczenia do eksploatacji proponuje się wprowadzić poprzez dodanie w art. 19 ustawy nowego ust. 3a.

Przewidywane ułatwienia dotyczące poświadczonych kopii świadectw dopuszczenia do eksploatacji dotyczyłoby również bocznic kolejowych, z tym, że na budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wybudowane lub zainstalowane przed 14 listopada 1997 r., świadectwa dopuszczenia typu do eksploatacji nie będą wymagane.

W odniesieniu do bocznic kolejowych proponuje się zachowanie konieczności posiadania świadectw bezpieczeństwa, jako dokumentu dającego gwarancję spełnienia wszystkich wymagań i warunków niezbędnych do prawidłowego i bezpiecznego ich funkcjonowania.

Wskazać przy tym należy, że ułatwieniem dla użytkowników bocznic kolejowych są wprowadzone już zmiany w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego. Pozwalają one na odstąpienie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego od wymogu załączania wyników badań, w odniesieniu do typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego, które są eksploatowane i były dopuszczone do eksploatacji w kraju przed dniem 14 listopada 1997 r.

Nie znajduje akceptacji proponowana zmiana w art. 1 pkt 3 projektu, dotycząca nowelizacji art. 13 ust. 2 ustawy, polegająca na wyłączeniu użytkowników bocznic kolejowych spod kontroli Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie:

- przestrzegania zasad prowadzenia ruchu kolejowego,
- warunków, jakie powinni spełniać zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych,
- zasad uzyskiwania uprawnień wykonywania obowiązków do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych,
- sprawowania nadzoru nad prawidłowym utrzymaniem i eksploatacją bocznic,

ponieważ na bocznicach kolejowych prowadzony jest zarówno ruch pociągowy, jak i ruch manewrowy, przy czym na większości bocznic przemieszczanie taboru prowadzone jest ruchem manewrowym. Przyjęcie powyższej propozycji spowodowałoby, że zadania realizowane na bocznicach nie byłyby objęte nadzorem Prezesa UTK - centralnego organu administracji rządowej właściwego m.in. w

sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, który zgodnie z przepisami Unii Europejskiej jest Krajową Władzą Bezpieczeństwa i powinien sprawować pełny nadzór nad bezpieczeństwem transportu kolejowego.

Ponadto należy zauważyć, że proponowane w przedłożonym projekcie zatwierdzenie przez Prezesa UTK „Regulaminu pracy bocznicy kolejowej”, opracowywanego przez użytkownika bocznicy kolejowej, jest praktycznie niewykonalne, ponieważ Prezes UTK musiałby znać warunki techniczne i eksploatacyjne dla każdej bocznicy kolejowej oraz procesy technologiczne pracy stacji z którymi bocznicę są połączone.

Zastrzeżenia budzi proponowana zmiana art. 14 (art. 1 pkt 4 projektu), powodująca brak możliwości wstrzymania przez Prezesa UTK ruchu kolejowego na bocznicy kolejowej lub wprowadzenia ograniczenia ruchu, w razie stwierdzenia zagrożenia jego bezpieczeństwa lub bezpieczeństwa przewozu rzeczy. Uprawnienie Prezesa UTK w tym zakresie, szczególnie ważne dla zapewnienia bezpieczeństwa, powinno zostać zachowane do stosowania na bocznicach kolejowych, w okolicznościach prowadzenia czynności kontrolnych, zarówno jako środek zapobiegawczy, jak i mobilizujący użytkowników bocznic do szybkiego podejmowania działań naprawczych eliminujących stwierdzone zagrożenia.

W wyniku przeprowadzonej analizy projektowanych regulacji Rząd pozytywnie opiniuje:

- zmiany przewidziane w art. 1 pkt 1 projektu dotyczące wyłączenia stosowania niektórych przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, tj. rozdziału 2 i rozdziału 4b,
- zmiany proponowane w art. 1 pkt 8 projektu przewidujące możliwość uzyskiwania świadectw bezpieczeństwa przez użytkowników bocznic kolejowych, po przedstawieniu Prezesowi UTK wykazu uzyskanych przez niego świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego, albo odpisów świadectw.

Rząd negatywnie ocenia:

- zmianę przewidzianą w art. 1 pkt 2 projektu dotyczącą wprowadzenia proponowanej definicji bocznicy kolejowej kwalifikującej ją jako obiekt budowlany w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane.

W celu złagodzenia wymagań w stosunku do bocznic proponuje się w art. 4 ustawy o transporcie kolejowym, wprowadzić nowe pojęcie „infrastruktura

technologiczna” i proponowany w początkowej części stanowiska podział bocznic wraz z ich określeniem,

- zmianę zawartą w art. 1 pkt 3 projektu polegającą na wyłączeniu spod kontroli Prezesa UTK operacji i zadań realizowanych na bocznicach,
- zmianę przewidzianą w art. 1 pkt 4 projektu dotyczącą zmian w art. 14 ustawy powodujących ograniczenie kompetencji Prezesa UTK w odniesieniu do bocznic kolejowych.

W ocenie Rządu obniżenie niektórych wymagań w stosunku do bocznic kolejowych i ich użytkowników proponowane w przedłożonym projekcie jest zasadne, jednakże przy uwzględnieniu uwag zawartych w niniejszym stanowisku, dzięki czemu nie ulegnie pogorszeniu stan bezpieczeństwa operacji manewrowych, prowadzonego ruchu kolejowego i innych działań związanych z procesem transportowym w obrębie bocznic kolejowych.