

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu
kolejowego i sygnalizacji**

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117 i 2361 oraz z 2018 r. poz. 650 i 927) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. z 2015 r. poz. 360 i 1476 oraz z 2016 r. poz. 1849) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 15:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pierwszy i ostatni pojazd kolejowy pociągu powinien mieć czynny hamulec zespolony.”,

b) uchyla się ust. 4;

2) w § 21 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów z pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi niespełniającymi warunków widoczności, o których mowa w karcie UIC 651²⁾, na których nie zostały zainstalowane urządzenia techniczne umożliwiające obserwację widoczności szlaku. W pojazdach tych stosuje się dwuosobową drużynę trakcyjną i powinny być one wyposażone co najmniej w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i urządzenia radiołączności pociągowej.”

3) po § 22 dodaje się § 22a i 22b w brzmieniu:

„§ 22a. 1. Przewoźnik kolejowy opracowuje dokument „Opis trasy” w odniesieniu do linii kolejowych wchodzących w skład trasy pociągu, spełniający wymagania

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Karta jest dostępna na stronie internetowej Międzynarodowego Związku Kolei (UIC) pod adresem: <http://www.uic.org/etf/>.

określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy”, zwanych dalej „TSI Ruch kolejowy”.

2. Dane niezbędne do opracowania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, zarządca infrastruktury przekazuje przewoźnikowi kolejowemu, w zakresie określonym w TSI Ruch kolejowy, w formie jednolitej dla przewoźników kolejowych i pociągów, umożliwiającej bieżącą aktualizację danych.

3. Za aktualność przekazywanych przewoźnikowi kolejowemu danych niezbędnych do opracowania dokumentu, o którym mowa w ust. 1, odpowiada zarządca infrastruktury. W przypadku aktualizacji danych zarządca infrastruktury przekazuje je niezwłocznie przewoźnikowi kolejowemu.

4. Przewoźnik kolejowy przekazuje maszyniście dokument, o którym mowa w ust. 1, przed przygotowaniem pociągu do jazdy.

5. Przewoźnik kolejowy odpowiada za niezwłoczne przekazywanie maszynistom aktualizacji dokumentu, o którym mowa w ust. 1.

§ 22b. 1. Dla każdego pociągu zarządca infrastruktury opracowuje wewnętrzny rozkład jazdy spełniający wymagania określone w TSI Ruch kolejowy oraz w niniejszym rozporządzeniu i przekazuje go przewoźnikowi kolejowemu.

2. Przewoźnik kolejowy przekazuje wewnętrzny rozkład jazdy maszyniście przed przygotowaniem pociągu do jazdy.”;

4) w § 23b po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Dla pociągów kursujących z największą dozwoloną prędkością nieprzekraczającą 200 km/h zarządca infrastruktury może podać profil opóźnienia, o którym mowa w pkt 4.2.2.6.2 (2) TSI Ruch kolejowy.

1b. Dla pociągów kursujących z największą dozwoloną prędkością powyżej 200 km/h zarządca infrastruktury może podać profil opóźnienia wraz z równoważnym czasem reakcji na poziomym torze, o których mowa w pkt 4.2.2.6.2 (2) TSI Ruch kolejowy.”;

5) w § 25 po ust. 12a dodaje się ust. 12b i 12c w brzmieniu:

„12b. W przypadku awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 10 dni licząc od dnia wystąpienia awarii. Jeżeli po upływie tego czasu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego, zarządca

infrastruktury podejmuje odpowiednie środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

12c. W przypadku modernizacji lub odnawiania elementów infrastruktury kolejowej sygnału zastępczego Sz na danym semaforze można używać nieprzerwanie w okresie nie dłuższym niż 19 dni; jeżeli po upływie tego czasu nadal nie ma możliwości podania na tym semaforze sygnału zezwalającego, zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.”;

6) w § 27 w ust. 6 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) pociąg został skierowany na tor w kierunku przeciwnym do zasadniczego i nie został wyświetlony wskaźnik W 24 lub gdy drużyna trakcyjna nie została o powiadomiona o zamiarze skierowania pociągu na ten tor;”;

7) w § 28 w ust. 1 skreśla się wyrazy: „w zeszytach”;

8) w § 30b ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Maszynista pociągu wyposażonego w czynne i sprawnie działające urządzenia pokładowe systemu ERTMS/ETCS, z zastrzeżeniem § 26 ust. 1 i 2 zobowiązany jest stosować się do wskazań pulpitu pokładowego, a także do sygnałów i wskaźników, o których mowa w dziale III, przy czym:

1) wskazania pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS mają pierwszeństwo nad nadawanymi sygnałami i wskazaniami wskaźników;

2) rozkazy pisemne mają pierwszeństwo przed wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS, niezależnie od trybu pracy urządzeń pokładowych systemu ERTMS/ETCS, z wyjątkiem sytuacji, gdy wyświetlana na pulpicie dopuszczalna prędkość jest mniejsza od wskazanej w rozkazie pisemnym.”;

9) w § 30c w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Przepisu nie stosuje się do ograniczeń prędkości równych lub wyższych niż 160 km/h.”;

10) § 30h otrzymuje brzmienie:

„§ 30h. Wydając przepisy wewnętrzne dotyczące systemu ERTMS/ETCS, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uwzględniają przepisy, o których mowa w Dodatku A do TSI Ruch kolejowy.”;

11) w § 31:

a) w ust. 8 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) sygnał podany na tarczy ostrzegawczej lub na poprzednim semaforze uprzedza o tym, z jaką prędkością należy przejechać w okręgu zwrotnicowym, osłanianym odnośnym semaforem wjazdowym lub drogowskazowym – w takim przypadku dyżurny ruchu każdorazowo powiadamia drużynę trakcyjną za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej o wjeździe pociągu ze zmniejszoną prędkością ze względu na jazdę na kierunek zwrotny po zwrotnicach wchodzących w układ drogi przebiegu;”;
- b) po ust. 8 dodaje się ust. 8a w brzmieniu:
- „8a. Dyżurny ruchu każdorazowo powiadamia zainteresowane drużyny trakcyjne za pomocą urządzeń łączności radiotelefonicznej o przypadkach:
- 1) jednoczesnego wyprawienia z danego posterunku dwóch lub więcej pociągów jadących w tym samym kierunku;
 - 2) wyprawienia pociągu na szlak, na którym znajduje się pociąg jadący po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego.”;
- 12) w § 33 w ust. 8 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) na posterunkach odgałęźnych bez semaforów wjazdowych oraz na posterunkach bocznicowych – podanie sygnału zezwalającego na semaforze wjazdowym;”;
- 13) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. O powstaniu pożaru w pociągu należy niezwłocznie powiadomić dyżurnego ruchu i zażądać pomocy.”;
- 14) po § 59 dodaje się § 59a w brzmieniu:
- „§ 59a. W przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych, sygnały i wskaźniki w formie tablic wykonuje się z materiałów odblaskowych.”;
- 15) w § 76:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Tarcze ostrzegawcze semaforowe świetlne ustawia się przed semaforami świetlnymi, jak również przed semaforami kształtowymi, z zastrzeżeniem ust. 3.”;
- b) po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych nie ustawia się przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną.”;
- 16) w § 88 w ust. 2 w pkt 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Sygnał Z 2 na tarczy zaporowej zezwala na przejazd manewrującego taboru kolejowego poza tę tarczę, a nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze zezwala na przejazd pociągu.”;

17) w § 92 w ust. 5 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Ponadto miejsce to oraz miejsce, od którego wolno powrócić do normalnej prędkości, oznacza się wskaźnikami W 14.”;

18) w § 93 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W pociągach z hamulcem zespolonym drużyna konduktorska, w razie zauważenia przeszkód, o których mowa w ust. 3 pkt 7, powinna zamiast dawania sygnałów „Stój”, zatrzymać pociąg za pomocą hamulca bezpieczeństwa.”;

19) w § 100 w pkt 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Sygnał Rp 11 „Wsiadać” podaje drużyna konduktorska przed odjazdem pociągów pasażerskich.”;

20) w § 105:

a) w ust. 1:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) sygnał Pc 1 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego na szlaku jednotorowym, w kierunku zasadniczym po torze szlaku dwu- i wielotorowego” – dzienny i nocny: trzy białe światła na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 132a);

2) sygnał Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego” – dzienny i nocny: trzy światła, z których górne i prawe w kierunku jazdy są białe, lewe zaś – czerwone, na przodzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 133a);”;

– pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) sygnał Pc 4 „Oznaczenie czoła pociągu jadącego wagonami naprzód” – dzienny i nocny:

a) dwie tarcze lub dwie latarnie z obrazem tarczy na obudowie na czołowej ścianie pierwszego wagonu; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135a),

- b) dwa białe światła na czołowej ścianie pierwszego wagonu (rys. 136);
- 5) sygnał Pc 5 „Oznaczenie końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego” – dzienny i nocny:
 - a) dwie tarcze na ostatnim pojeździe w składzie pociągu lub innym pojeździe kolejowym; tarcze są prostokątne i podzielone na cztery trójkąty, z których górny i dolny są czerwone, oba zaś boczne – białe; powierzchnia tarczy powinna być odblaskowa (rys. 135a),
 - b) dwa światła czerwone ciągłe na tylnej ścianie ostatniego pojazdu kolejowego w składzie pociągu lub innego pojazdu kolejowego (rys. 137),
 - c) dla pociągów pasażerskich stosuje się wyłącznie sygnał Pc 5 określony w lit. b (rys. 137),
 - d) dla pociągów towarowych dopuszcza się stosowanie całodobowo sygnału Pc 5 określonego w lit. a (rys. 135a), jednak na szlakach z blokadą samoczynną należy stosować się sygnał Pc 5 określony w lit. b (rys. 137);”;
- b) uchyla się ust. 3,
- c) ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Na pociągu popychanym, w którym popychacz jest sprzęgnięty lub nie jest sprzęgnięty ze składem, na tylnej ścianie ostatniego wagonu umieszcza się sygnał oznaczenia końca pociągu Pc 5. Na czole pierwszej lokomotywy popychającej stosuje się sygnał Pc 1, a na tylnej ścianie ostatniej lokomotywy popychającej – sygnał Pc 5. Przy jeździe powrotnej lokomotywy popychającej zamienia się sygnały na czole i tylnej ścianie lokomotywy, przy czym na czole powracającej lokomotywy na szlaku jednotorowym stosuje się sygnał Pc 1, natomiast na torze szlaku dwu- lub wielotorowego przy jeździe w kierunku zasadniczym stosuje się sygnał Pc 1, a przy jeździe w kierunku przeciwnym do zasadniczego stosuje się sygnał Pc 2.

6. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku zasadniczym po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego należy stosować sygnał Pc 1, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 2. Do oznaczenia czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze zamkniętym szlaku dwu- i wielotorowego należy stosować sygnał

Pc 2, a do oznaczenia jego końca sygnał Pc 1, nie zmieniając osygnalizowania w czasie zatrzymania na szlaku.”;

21) w § 112 w ust. 2:

a) w pkt 4 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) wskaźnik służy do oznaczenia miejsca na stacji lub przystanku, do którego może dojechać czoło zatrzymującego się tam pociągu; pociąg mający postój należy zatrzymać w takiej odległości przed wskaźnikiem, aby ruch podróźnych był najdogodniejszy,”

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) wskaźniki W 9, W 14 „Wskaźniki odcinka ograniczonej prędkości” oznaczają początek lub koniec odcinka, przez który należy przejeżdżać z ograniczoną prędkością: prostokątna biała (wskaźnik W 9) lub pomarańczowa (wskaźnik W 14) tablica z czarnym obramowaniem, a na niej z jednej strony czarny kąt, zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a między ramionami kąta czarna liczba wskazująca największą dozwoloną prędkość drogową określoną w dziesiątkach kilometrów na godzinę, z drugiej zaś - zwrócony wierzchołkiem ku górze, a między ramionami kąta może znajdować się czarna litera C (kąt oparty jest na krótszym boku prostokąta, a wierzchołek dotyka przeciwległego boku) (rys. 174a i 175a):

- a) wskaźnik W 9, W 14 na początku odcinka z ograniczoną prędkością bez czarnej liczby oznacza ograniczenie prędkości do 20 km/h,
- b) wskaźnik W 9, W 14 na końcu odcinka z ograniczoną prędkością posiadający czarną literę C oznacza, że ograniczenie prędkości dotyczy czoła pociągu,
- c) wskaźnik W 9 należy stosować łącznie ze wskaźnikiem W 8, określonym w pkt 7, jeżeli ostrzeżenie jest ujęte w wykazie ostrzeżeń stałych,
- d) wskaźnik W 9 ustawia się za wskaźnikiem W 8, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- e) wskaźnik W 14 należy stosować łącznie z sygnałem D 6 – tarcza „Zwolnić bieg”, określonym w § 92,

- f) wskaźnik W 14 ustawia się za tarczą D 6 „Zwolnić bieg”, patrząc w kierunku jazdy, na początku i na końcu odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością,
- g) w przypadku konieczności zmniejszenia prędkości pociągów w obrębie stacji na całej jej długości wskaźnik W 9 lub W 14 należy umieścić przy semaforze wjazdowym,
- h) na początku odcinka, przez który należy jechać ze zmniejszoną prędkością, wskaźnik ustawia się po tej stronie toru, po której ustawiono wskaźnik W 8 lub tarczę D 6 „Zwolnić bieg”,
- i) na końcu odcinka:
 - na szlaku jednotorowym i wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych różnych linii kolejowych - dla jazdy po torze nieskrajnym - obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, pomimo tego że wskaźnik ten jest ustawiony z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy; zasada ta obowiązuje także dla wskaźników ustawionych w obrębie stacji,
 - na szlaku dwutorowym, przy równoległym zbliżeniu torów szlakowych dwóch linii kolejowych jednotorowych i na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów szlakowych, różnych linii kolejowych, dla jazdy po torze skrajnym, obowiązuje maszynistę obraz na odwrotnej stronie wskaźnika, ustawionego na początku odcinka dla przeciwnego kierunku, z prawej albo z lewej strony toru, patrząc w kierunku jazdy,
- j) wskaźnik ustawiony na początku odcinka jest zwrócony w kierunku nadjeżdżającego pojazdu szynowego tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku dołowi, a ustawiony na końcu odcinka - tą stroną, na której jest uwidoczniony kąt zwrócony wierzchołkiem ku górze,
- k) jeżeli na szlaku wielotorowym, przy liczbie torów szlakowych większej niż 2, jak również przy równoległym zbliżeniu więcej niż dwóch torów

szlakowych różnych linii kolejowych, szerokość międzytorza nie pozwala na ustawienie wskaźnika typowego, stosuje się wskaźnik o zmniejszonych wymiarach i umieszcza się go nisko, z zachowaniem skrajni, dolną krawędzią tablicy na wysokości główki szyny,

- l) tło wskaźników W 9, W 14 należy wykonywać z materiałów odblaskowych;”
 - c) w pkt 20 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„wskaźnik W 24 „Wskaźnik kierunku przeciwnego” oznacza wyjazd na tor szlaku dwutorowego lub wielotorowego w kierunku przeciwnym do zasadniczego: wskaźnik świetlny, matowobiała kresa na kwadratowej czarnej tablicy wznosząca się do góry z prawa na lewo (rys. 188):”
 - d) w pkt 31 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 32 w brzmieniu:
„32) wskaźniki W 35, W 36 „Wskaźniki ograniczenia prędkości na kierunku zwrotnym” oznaczają, że ograniczenie prędkości na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej dotyczy wyłącznie jazdy na kierunek zwrotny. Prostokątna biała (wskaźnik W 35) lub pomarańczowa (wskaźnik W 36) tablica z czarną obwódką, a na niej czarna pozioma strzałka zwrócona grotem w kierunku lewym lub prawym (rys. 198c i 198d):
 - a) wskaźnik W 35 informuje maszynistę, że stałe ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe lub zmniejszenie prędkości drogowej obowiązuje go tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
 - b) wskaźnik W 36 informuje maszynistę, że doraźne ograniczenie prędkości wprowadzone na rozjeździe obowiązuje go tylko w przypadku, gdy rozjazd ustawiony jest na kierunek zwrotny,
 - c) wskaźnik W 35 umieszcza się nad wskaźnikiem W 8 oraz nad wskaźnikiem W 9 stojącym na początku odcinka stałego ograniczenia prędkości,
 - d) wskaźnik W 36 umieszcza się nad tarczą sygnału D 6 i nad wskaźnikiem W 14 stojącym na początku odcinka doraźnego ograniczenia prędkości,
 - e) czarna strzałka na wskaźnikach W 35, W 36 jest zwrócona w tę stronę, w którą na danym rozjeździe odgałęzia się tor w kierunku zwrotnym.”;
- 22) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

- a) dotychczasowy wzór wskaźnika Pc 1 (dzienny i nocny) (rys. 132) zastępuje się wzorem (rys. 132a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- b) dotychczasowy wzór wskaźnika Pc 2 (dzienny i nocny) (rys. 133) zastępuje się wzorem (rys. 133a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- d) dotychczasowy wzór wskaźników Pc 4 (dzienny), Pc 5 (dzienny) (rys. 135) zastępuje się wzorem (rys. 135a) określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- e) dotychczasowy wzory wskaźników W 9, W 14 (rys. 174 i 175) zastępuje się wzorami (rys. 174a i 175a) określonymi w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- f) dotychczasowy wzór wskaźnika W 18 (rys. 184) zastępuje się wzorem określonym w załączniku do niniejszego rozporządzenia,
- f) po wzorze wskaźnika W 34 (rys. 198b) dodaje się wzory wskaźników W 35 i W 36 (rys. 198c i 198d) określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Dopuszcza się stosowanie wskaźników W 9, W 14 i W 18 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych, jednak nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 3. Na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (rejestru NVR) dopuszcza się stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych.

§ 4. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w terminie nie dłuższym niż rok od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

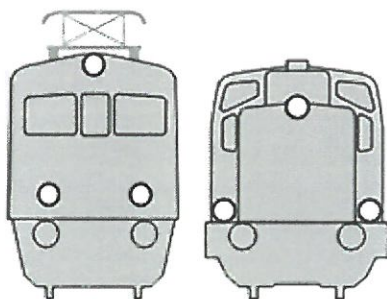
MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego

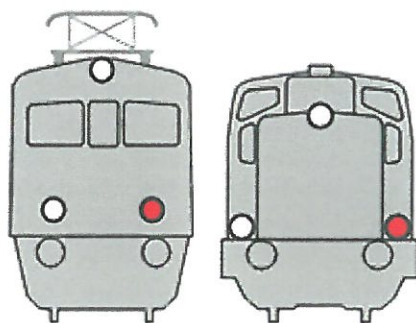

Tomasz Warchol

Załącznik do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia2018 r.
(poz.)



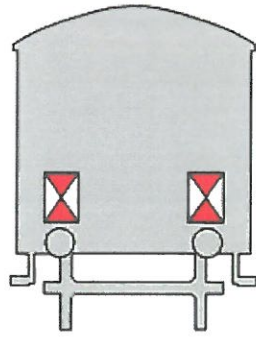
Rys. 132a.

Sygnal Pc 1 (dzienny i nocny)



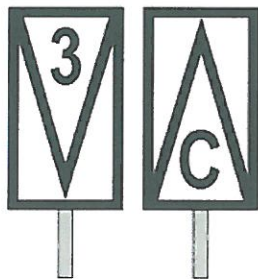
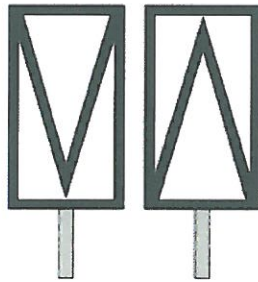
Rys. 133a.

Sygnal Pc 2 (dzienny i nocny)



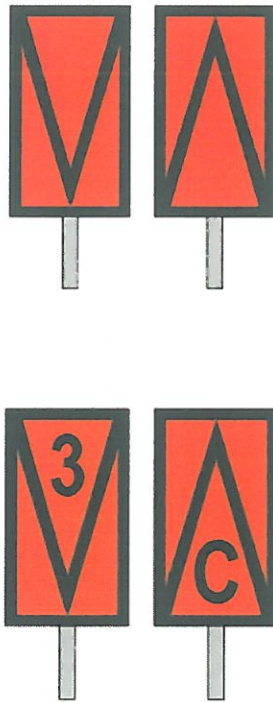
Rys. 135a.

Sygnal Pc 4, Pc 5



Rys. 174a.

Wskaźnik W 9



Rys. 175b.

Wskaźnik W 14



Rys. 184

Wskaźnik W 18



Rys. 198c

Wskaźnik W 35



Rys. 198d

Wskaźnik W 36

UZASADNIENIE

Wprowadzenie zmian do 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) w postaci zgodnej z projektem niniejszego rozporządzenia wynika z potrzeby uregulowania niżej opisanych kwestii.

1. Wyeliminowanie sprzeczności niektórych przepisów rozporządzenia z TSI Ruch kolejowy.

Decyzja Komisji nr 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu Ruch kolejowy systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz. Urz. UE L 345 z 15.12.2012, str. 1) zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/995 z dnia z 8 czerwca 2015 r. zmieniającym decyzję 2012/757/UE w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 165 z 30.06.2015, str. 1), zwana dalej „TSI Ruch kolejowy” nakłada na państwa członkowskie Unii Europejskiej obowiązek opracowania strategii - krajowego planu wdrażania TSI Ruch kolejowy. W polskiej strategii wdrażania TSI Ruch kolejowy wykazane zostały sprzeczności prawa krajowego z TSI Ruch kolejowy przede wszystkim w zakresie sygnałów na pojazdach kolejowych (sygnały na czole i na końcu pociągu), dokumentacji dla maszynisty (dokument „Opis trasy”) oraz kwestii dotyczącej hamulca zespolonego.

W związku z powyższym, w przedmiotowym rozporządzeniu zaproponowane zostało nowe brzmienie przepisów w § 15 ust. 3, uchylenie § 15 ust. 4 (w zakresie hamulca zespolonego), dodanie nowych § 22a-22b (dokument „Opis trasy”) oraz nowe brzmienie § 105 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 (w zakresie sygnałów na taborze Pc 1, Pc 2, Pc 4 i Pc 5). Projektowane zmiany ww. przepisów usuną kolizje z TSI Ruch kolejowy.

2. Dostosowanie przepisów rozporządzenia do planowanego wprowadzenia prędkości 230/250 km/h

W Polsce prowadzenie ruchu z prędkością powyżej 160 km/h z wykorzystaniem systemu ERTMS/ETCS odbywa się od kilku lat. Aktualnie pociągi kursują z prędkością maksymalną 200 km/h, jednakże istnieją plany wprowadzenia na linii kolejowej nr 4 (CMK) prędkości rzędu 230/250 km/h. Wprowadzenie takich prędkości wymaga przygotowań na wielu płaszczyznach, również dostosowania przepisów dotyczących prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Najważniejszą zmianą jest usunięcie przepisu o pierwszeństwie niektórych konkretnych sygnałów nad wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS - zasadą będzie, że maszynista prowadzi pociąg przede wszystkim w oparciu o wskazania systemu ERTMS/ETCS z zastrzeżeniem istniejących już przepisów § 26 ust. 1-2. Zrezygnowano również z oznaczania na szlaku ograniczeń prędkości do 160 km/h lub wyższych.

Nowe brzmienie przepisów w powyższym zakresie zostało zaproponowane w § 30b ust. 2, § 30c ust. 2 oraz dodano nowy § 23b ust. 1a-1b.

3. Realizacja rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Nr PKBWK/1/2013 z dnia 15.02.2013 r. dotyczący wypadku kat. A01 z dnia 03.03.2012 r. na szlaku Sprowa - Starzyny, km. 21,150 linii nr 64 (w pobliżu miejscowości Szczekociny) zawiera szereg rekomendacji mających na celu niedopuszczenie do podobnego wypadku w przyszłości oraz ogólnego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Niektóre z tych rekomendacji dotyczą zmiany przedmiotowego rozporządzenia. W wyniku tego zaproponowano, żeby sygnał Pc 2 (oznaczenie pociągu jadącego torem w kierunku przeciwnym do zasadniczego) był stosowany zawsze, niezależnie od typu zastosowanej blokady na linii kolejowej. W wyniku tej zmiany należało również dostosować niektóre inne przepisy w § 105.

W § 24 ust. 6 w pkt 1 zaproponowano nowe brzmienie, w wyniku czego maszynista będzie zobowiązany do zatrzymania pociągu, jeśli został on wyprawiony na tor (kierunek w kierunku przeciwnym do zasadniczego, a nie został wyświetlony wskaźnik W 24.

Ponadto w § 25 w ust. 12b i 12c zaproponowano nowe przepisy znacznie ograniczające możliwość notorycznego stosowania lub nadużywania sygnału zastępczego (Sz) w danej lokalizacji do 10 dni w przypadku awarii i do 19 dni w przypadku planowanej modernizacji lub odnowienia, a po upływie tego czasu zarządca infrastruktury podejmuje odpowiednie środki zaradcze wynikające z uprzednio przeprowadzonej analizy ryzyka.

Zmiany w § 24-25 stanowią również element realizacji rekomendacji zawartych ww. raporcie PKBWK.

4. Modyfikacja sposobu osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości.

Projektowane zmiany polegają na modyfikacji wskaźników W 9 i W 14 w taki sposób, że na wskaźniku ustawionym na początku odcinka ograniczenia prędkości podaje się czarną liczbę oznaczającą wartość ograniczenia prędkości w dziesiątkach km/h. Zmiana ta ma na celu zwiększenie przejrzystości osygnalizowania ograniczeń prędkości, zwłaszcza na odcinkach linii kolejowych w trakcie modernizacji, gdzie zazwyczaj występuje duża ilość różnych ograniczeń prędkości, w wielu przypadkach nakładających się na siebie. Dotychczas wartość ograniczenia prędkości podawało się jedynie na wskaźniku W 8 i tarczy sygnału D 6, a powtórzenie tej informacji na wskaźnikach W 9 i W 14 zmniejszy również ryzyko pomyłki maszynisty - jest to istotne w kontekście luki narastającej pokoleniowej wśród maszynistów i prognozowanego wchodzenia w ten zawód coraz większej ilości młodych ludzi, którzy na początku kariery nie będą mieli tak dużego doświadczenia, co obecni maszyniści mający po kilkanaście do kilkadziesiąt lat stażu pracy.

Ponadto zaproponowano możliwość umieszczenia na wskaźnikach W 9 i W 14 ustawionych na końcu odcinka ograniczonej prędkości czarnej litery "C", oznaczającej, że ograniczenie prędkości dotyczy tylko czoła pociągu. Dotychczas takich oznaczeń brakowało zwłaszcza w przypadku ograniczeń prędkości na przejazdach kolejowo-drogowych wynikających z przekroczonego iloczynu ruchu lub ograniczonej widoczności na przejeździe, czy np. ograniczonej widoczności semafora wjazdowego. Informacja, że takie ograniczenia dotyczą tylko czoła pociągu dotychczas znajduje się wyłącznie w dokumentacji (wykazy ostrzeżeń stałych, rozkazy pisemne „O”), lecz dotychczas nie było to odzwierciedlone w osygnalizowaniu takich ograniczeń. Należy też zauważyć, że jest to informacja bardzo istotna

w kontekście przepustowości linii kolejowej, a także punktualności pociągów - jeżeli np. maszynista długiego pociągu towarowego z jakiegoś powodu przeoczy fakt, że dane ograniczenie dotyczy czoła pociągu, to może to spowodować opóźnienia.

Kolejną proponowaną zmianą w zakresie osygnalizowania ograniczeń prędkości to wprowadzenie nowych wskaźników W 35 i W 36, które służą do oznaczania ograniczeń prędkości na rozjazdach kolejowych dotyczących wyłączniejazd na kierunek zwrotny, a także (w przypadku wskaźnika W 35 umieszczonego nad wskaźnikiem W 8) informowania o zmniejszenia prędkości drogowej w przypadku jazdy na kierunek zwrotny. Wprowadzenie takich oznaczeń postulowały środowiska maszynistów, poza tym funkcjonują one od wielu lat w innych państwach członkowskich UE, np. w Niemczech.

Zmiany dotyczące wskaźników zaproponowano w § 92, § 112 ust. 2 pkt 8 i w nowym pkt 32. Wprowadzenie powyższych zmian wprowadzie nie jest spowodowane koniecznością dostosowania przepisów do TSI Ruch kolejowy, ale spowoduje uporządkowanie systemu osygnalizowania ograniczeń prędkości oraz upodobni go do sposobu osygnalizowania stosowanego w innych krajach członkowskich UE, co pośrednio przysłuży się szeroko pojętej interoperacyjności systemu kolei, a także zwiększy przejrzystość i bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

5. Pozostałe zmiany zwiększające bezpieczeństwo ruchu kolejowego

W § 21 został zaproponowany ust. 4a mówiący, że przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów z pojazdami trakcyjnymi jednokabinowymi niespełniającymi warunków widoczności, o których mowa w normie UIC 651, na których nie zostały zainstalowane urządzenia techniczne umożliwiające obserwację widoczności szlaku. W pojazdach tych (np. lokomotywy SM42) będzie trzeba stosować dwuosobową drużynę trakcyjną i muszą być one wyposażone w co najmniej urządzenia kontrolujące czujność maszynisty i radiołączności pociągowej.

W § 31 zmieniony został pkt 1 w ust. 8, a także dodany został nowy ust 8a. Zgodnie z nowymi proponowanymi przepisami dyżurny ruchu będzie zobowiązany powiadomić maszynistów pociągów za pomocą urządzeń radiotelefonicznych w przypadkach wjazdu na stację ze zmniejszoną prędkością (droga przebiegu ustawiona przez rozjazdy ustawione w

kierunku zwrotnym), wyprawienia dwóch lub więcej pociągów w tym samym kierunku, a także wyprawienia pociągu na szlak, na którym znajduje się pociąg jadący po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego. Do tej pory w ww. przypadkach dyżurny ruchu mógł informować maszynistów jedynie na zasadzie dobrej praktyki, a proponowane wprowadzenie obowiązkowego informowania ma na celu m.in. niedopuszczenie w przyszłości do wypadku podobnego do tego, który wydarzył się w 2011 r. na stacji Baby.

W § 52 ust. 2 otrzymuje usunięto ograniczenie tylko do pociągów znajdujących się na szlaku - obowiązek niezwłocznego powiadomienia dyżurnego ruchu i zażądania pomocy w przypadku powstania pożaru w pociągu będzie dotyczył również pociągów znajdujących się na stacji.

Zaproponowano również nowy § 59a zawierający przepis, że w przypadku budowy nowych linii kolejowych, a także modernizacji lub odnowienia istniejących linii kolejowych wszystkie sygnały i wskaźniki w formie tablic wykonuje się jako odblaskowe. Wprowadzenie tego przepisu przyczyni się do zwiększenia widoczności i czytelności sygnałów i wskaźników.

Ponadto w § 76 dodano ust. 3 mówiący, że tarcz ostrzegawczych semaforowych świetlnych nie ustawia się przed semaforami odstępowymi samoczynnymi na szlakach wyposażonych w blokadę samoczynną. W ostatnich latach na wybranych szlakach prowadzone były próby eksploatacyjne dwustawnej samoczynnej blokady liniowej z tarczami ostrzegawczymi semaforowymi świetlnymi ustawionymi w drodze hamowania przed semaforami samoczynnej blokady liniowej. Jednak rozwiązanie to spotkało się z krytyką ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jak i środowisk maszynistów. Wielu maszynistów rozwiązanie to wprowadzało w błąd, ponieważ w odległości drogi hamowania za tarczą ostrzegawczą semaforową świetlną normalnie powinien znajdować się semafor blokady półsamoczynnej. Dlatego projektowany przepis likwiduje możliwość zastosowania przedmiotowego rozwiązania.

6. Zmiany porządkujące

W § 28 ust. 1 usunięto odniesienie do zeszytów wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów, gdyż obecnie wewnętrzny rozkład jazdy pociągów nie jest wydawany w postaci zeszytów, tylko w formie oddzielnych wydruków dla każdego pociągu.

W § 30h w tekście przepisu zastosowano przyjęty we wcześniejszych paragrafach skrót „TSI Ruch kolejowy”, zamiast pełnej nazwy aktu. Paragraf ten nie zawiera zmian pod względem merytorycznym.

W § 33 w ust. 8 pkt 3 oraz w § 112 ust. 2 pkt 4 lit. a wykreślono określenie „posterunek osłonny”. Tego rodzaju posterunki nie są już stosowane na sieci kolejowej.

W § 88 ust. 2 doprecyzowany został przepis dotyczący sygnału Z 2 - dodany został zapis, że sygnał ten nadany łącznie z sygnałem zezwalającym na semaforze zezwala na przejazd pociągu. Wynika to z aktualnego przepisu dotyczącego sygnału Z 1, który zabrania przejazdu zarówno manewrującemu taborowi, jak i pociągom.

W § 93 ust. 5 doprecyzowano brzmienie przepisu - zamiast określenia „hamulec zespolony” użyto określenia „hamulca bezpieczeństwa”. Drużyna konduktorska zazwyczaj tylko w ten sposób jest w stanie wdrożyć hamowanie nagłe, zwłaszcza w składach wagonowych.

W § 100 pkt 1 usunięto odniesienie do pociągów mieszanych - w obecnych czasach nie są już stosowane.

W § 112 ust. 2 pkt 20 doprecyzowano brzmienie przepisu dotyczącego wskaźnika W 24 - dodano odniesienie do szlaku wielotorowego.

W załączniku nr 3 do rozporządzenia poprawiony został rysunek 184 dotyczący wskaźnika W 18 - dotychczasowy wzór w pełni nie odzwierciedlał opisu wskaźnika zawartego w przepisie w § 112 ust. 2 pkt 16.

7. Przepisy przejściowe

W § 2 projektowanego rozporządzenia zawarto przepis przejściowy, który dopuszcza stosowanie sygnałów wskaźników W 9, W 14 i W 18 według wzorów określonych w dotychczasowych przepisach, jednak nie dłużej niż przez rok od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

W § 3 projektowanego rozporządzenia zawarto przepis przejściowy dopuszczający stosowanie sygnałów Pc 1 i Pc 2 według wzorów określonych w dotychczasowych przepisach na pojazdach kolejowych niepodlegających wpisowi do krajowego rejestru pojazdów kolejowych (rejestru NVR). Przepis ten wynika z faktu, że dyrektywa 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei, na podstawie której ustanowiono przepisy w zakresie TSI Ruch kolejowy, co do zasady pozwala państwom członkowskim na wyłączenie spod interoperacyjności szeregu pojazdów kolejowych - m.in. poruszających się po wydzielonych sieciach kolejowych, do użytku lokalnego, turystycznego, itp. Pojazdy te są wyłączone z obowiązku wpisu do rejestru NVR.

W § 4 projektowanego rozporządzenia zawarto przepis przejściowy mówiący, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów niniejszego rozporządzenia w terminie nie dłuższym niż rok od dnia wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego 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 Pan Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński, specjalista w Departamencie Kolejnictwa MI, (22) 630 14 98, maciej.sofinski@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.05.2018 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 221</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

- 1) Sprzeczności niektórych przepisów rozporządzenia z TSI Ruch kolejowy,
- 2) Konieczność dostosowania przepisów rozporządzenia do planowanego wprowadzenia prędkości 230/250 km/h na linii kolejowej nr 4 (CMK),
- 3) Konieczność realizacji kluczowych rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych z raportu po wypadku w Szczekocinach, dotyczących używania sygnału Pc 2, nadużywania sygnału zastępczego (Sz),
- 4) Przystarzały i nieprzejrzysty sposób osygnalizowania stałych i doraźnych ograniczeń prędkości, nieuwzględniający ograniczeń prędkości tylko dla czoła pociągu,
- 5) Problemy wynikające z ograniczonej widoczności szlaku z lokomotyw jednokabinowych,
- 6) Problemy wynikające z prowadzonymi próbami łączenia funkcjonalności samoczynnej i półsamoczynnej blokady liniowej.

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

- 1) W projektowanym rozporządzeniu zaproponowane zostało nowe brzmienie przepisów w § 15 ust. 3, uchylenie § 15 ust. 4 (w zakresie hamulca zespolonego), dodanie nowych § 22a-22b (dokument „Opis trasy”) oraz nowe brzmienie § 105 ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 (w zakresie sygnałów na taborze Pc 1, Pc 2, Pc 4 i Pc 5). Projektowane zmiany ww. przepisów usuną kolizje z TSI Ruch kolejowy.
- 2) Kluczową zaproponowaną zmianą jest usunięcie przepisu o pierwszeństwie niektórych konkretnych sygnałów nad wskazaniami pulpitu pokładowego systemu ERTMS/ETCS - zasadą będzie, że maszynista prowadzi pociąg przede wszystkim w oparciu o wskazania systemu ERTMS/ETCS z zastrzeżeniem istniejących już przepisów § 26 ust. 1-2. Zrezygnowano również z oznaczania na szlaku ograniczeń prędkości do 160 km/h lub wyższych.
- 3) Zgodnie z zaleceniami PKBWK zawartymi w raporcie po wypadku z dnia 03.03.2012 r. pod Szczekocinami zaproponowano, żeby sygnał Pc 2 (oznaczenie pociągu jadącego torem niewłaściwym - torem lewym) był stosowany zawsze, niezależnie od typu zastosowanej blokady na linii kolejowej. W wyniku tej zmiany należało również dostosować niektóre inne przepisy w § 105. W § 24 ust. 6 w pkt 1 zaproponowano nowe brzmienie, w wyniku czego maszynista będzie zobowiązany do zatrzymania pociągu, jeśli został on wyprawiony na lewy tor (kierunek przeciwny do zasadniczego) a nie został wyświetlony wskaźnik W 24.
- 4) Projektowane zmiany polegają na modyfikacji wskaźników W 9 i W 14 w taki sposób, że na wskaźniku ustawionym na początku odcinka ograniczenia prędkości podaje się czarną liczbę oznaczającą wartość ograniczenia prędkości w dziesiątkach km/h. Zmiana ta ma na celu zwiększenie przejrzystości osygnalizowania ograniczeń prędkości, zwłaszcza na odcinkach linii kolejowych w trakcie modernizacji, gdzie zazwyczaj występuje duża ilość różnych ograniczeń prędkości, w wielu przypadkach nakładających się na siebie. Dotychczas wartość ograniczenia prędkości podawano się jedynie na wskaźniku W 8 i tarczy sygnału D 6, a powtórzenie tej informacji na wskaźnikach W 9 i W 14 zmniejszy również ryzyko pomyłki maszynisty - jest to istotne w kontekście luki narastającej pokoleniowej wśród maszynistów i prognozowanego wchodzenia w ten zawód coraz większej ilości młodych ludzi, którzy na początku kariery nie będą mieli tak dużego doświadczenia, co obecni maszyniści mający po kilkanaście do kilkudziesięciu lat stażu pracy. Ponadto zaproponowano możliwość umieszczenia na wskaźnikach W 9 i W 14 ustawionych na końcu odcinka ograniczonej prędkości czarnej litery "C", oznaczającej, że ograniczenie prędkości dotyczy tylko czoła pociągu.
- 5) W § 21 został zaproponowany ust. 4a mówiący, że przepis ust. 4 pkt 1 nie dotyczy pociągów z pojazdami

budżet państwa																				
JST																				
pozostałe jednostki (oddzielnie)																				
Źródła finansowania																				
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie przewiduje się wpływu 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 2013 r.)	budżet państwa								
	jednostki samorządu terytorialnego								
	inne jednostki sektora finansów publicznych								
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	5						5	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
W ujęciu niepieniężnym	budżet państwa								
	jednostki samorządu terytorialnego								
	inne jednostki sektora finansów publicznych								
	przedsiębiorstwa (w tym MŚP)	W wyniku wejścia w życie projektowanego rozporządzenia zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi będą zobowiązani do zmiany przepisów wewnętrznych w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego.							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
Niemierzalne	Funkcjonowanie przedsiębiorców	<ol style="list-style-type: none"> poprawa komfortu pracy maszynisty i bezpieczeństwa. Wzrost bezpieczeństwa ruchu kolejowego 							

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

Przewiduje się że PKP PLK S.A. i inni zarządcy infrastruktury łącznie poniosą koszty w wysokości ok 5 mln zł (w ciągu jednego roku) na dostosowanie osygnalizowania linii kolejowych w zakresie oznaczania ograniczeń prędkości wg. projektowanych przepisów rozporządzenia.

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak

nie

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 checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Proponowane zmiany będą skutkować koniecznością aktualizacji przepisów wewnętrznych i procedur przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Nie spowoduje to zwiększenia obciążeń regulacyjnych ani zmiany ilości procedur.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Przewiduje się, że projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	
		<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu		Brak wpływu	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi dostosują swoje przepisy wewnętrzne do projektowanego rozporządzenia w roku od jego wejścia w życie.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Przewiduje się, że wejście w życie projektowanego rozporządzenia w perspektywie kilku lat przyczyni się do szybszego osiągnięcia pełnej interoperacyjności systemu kolei oraz spadku liczby wypadków na kolei. Dane dotyczące powyższych zagadnień będą dostępne w statystykach i raportach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
Brak			