

Stanowisko Prezesa UTK dotyczące dopuszczania do eksploatacji pojazdów specjalnych, w tym maszyn dwudrogowych z 2 czerwca 2016 r.

Zakres stosowania ustawy, a jednocześnie kompetencji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji, jest sprecyzowany w art. 1-3 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm.). Przepisy te określają obszary, do których ustawa ma zastosowanie. Nie znajdują zastosowania w przypadku linii tramwajowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego oraz transportu linowego i linowo-terenowego.

Pojazdy specjalne, w tym maszyny dwudrogowe, w sytuacji gdy nie posiadają dokumentu dopuszczenia do eksploatacji i nie wykonują pracy na torach czynnych, mogą poruszać się wyłącznie po torze zamkniętym, na którym nie jest prowadzony inny ruch kolejowy. Pojęcie „toru zamkniętego” nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie kolejowym. Przypadki, gdy tor winien być zamknięty, zostały wymienione w § 41 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 360). Rozporządzenie przewiduje również zamknięcie toru na podstawie zarządzenia właściwego zarządcy infrastruktury (§ 41 ust. 1 pkt 9 Rozporządzenia). Zgodnie z § 42 ust. 17 rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu, obowiązek ustalenia szczegółowych zasad prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów ciąży na zarządcy infrastruktury. Z treści § 43 rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu wynika, że dopuszczalne jest wyprawianie po torze zamkniętym pociągów, pojazdów pomocniczych i taboru specjalnego. O wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu zawiadamia się dróżników przejazdowych oraz posterunki ruchu położone przy tym szlaku. Szczegółową organizację ruchu po torze zamkniętym określają § 41 – 45 rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu. Na przykład, jeżeli semaforów nie obsługuje się, wyjazd pociągów na zamknięty tor szlakowy odbywa się na rozkaz pisemny, natomiast wjazd pociągów z zamkniętego toru - na sygnał zastępczy lub rozkaz pisemny.

Możliwość eksploatacji pojazdów specjalnych, w tym maszyn dwudrogowych, niewykonujących pracy na torach czynnych, nieposiadających dokumentów dopuszczenia do eksploatacji, w ramach torów zamkniętych, na których nie jest prowadzony inny ruch kolejowy, powinna się wiązać z zapewnieniem przez zarządcę infrastruktury odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Zarządca infrastruktury jest w takiej sytuacji zobowiązany określić zasady funkcjonowania i organizacji pracy w ramach toru zamkniętego oraz zastosować odpowiednie procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem. Polegają one przede wszystkim na identyfikacji zagrożeń, ocenie ryzyka oraz wprowadzeniu i monitorowaniu odpowiednich środków kontroli ryzyka.

Jeżeli pojazd dojeżdżając samodzielnie do toru zamkniętego, na którym nie jest prowadzony inny ruch kolejowy w rozumieniu § 43 rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu, porusza się po czynnej linii kolejowej, to powinien posiadać odpowiedni dokument (zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, świadectwo dopuszczenia typu pojazdu kolejowego), uprawniający korzystającego do jego eksploatacji, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym. Co więcej, pojazdy kolejowe, które mają być eksploatowane w ramach sieci kolejowej powinny posiadać dokument dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego (zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji/świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego).

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, przewidziane są dwa tryby dopuszczenia do eksploatacji dla pojazdów kolejowych. Pierwszy z nich dotyczy uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu zgodnie z art. 22f ustawy o transporcie kolejowym i ma zastosowanie do pojazdów kolejowych przeznaczonych do eksploatacji wyłącznie na bocznicach kolejowych, na infrastrukturze kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów mniejszej niż 1435 mm, w metrze lub na sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko na potrzeby pasażerskich przewozów lokalnych, oraz miejskich lub podmiejskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych.

Natomiast pojazdy nieobjęte zakresem dopuszczenia do eksploatacji w trybie świadectwa, które jednocześnie nie są wykorzystywane, zgodnie z art. 3 ustawy o transporcie kolejowym, podlegają obowiązkowi uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji. W przypadku, gdy pojazd jest objęty obowiązkiem uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, przepisy ustawy o transporcie kolejowym rozróżniają dwa typy pojazdów kolejowych – zgodnie z art. 23b ustawy o transporcie kolejowym są to pojazdy zgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, zwanymi dalej „TSI”, oraz niezgodne z TSI – obowiązującym w dniu wydania zezwolenia dopuszczenia do eksploatacji tych pojazdów. Tok postępowania o uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji został przewidziany w art. 23b i nast. ustawy o transporcie kolejowym. Powyższe stanowisko obowiązuje od 2 czerwca 2016 r.