

Stanowisko Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie pojazdów dwudrogowych z 27 lipca 2015 r.

Na wstępie należy wskazać, że zakres stosowania ustawy, a jednocześnie kompetencji Prezesa UTK w przedmiotowym obszarze, jest wskazany w art. 1-3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2013 r., poz. 1594, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, które określają rodzaje linii kolejowych, jakie wchodzi w zakres unormowania ustawowego. Na mocy postanowień art. 3 ustawy o transporcie kolejowym, przepisy tej ustawy nie znajdują zastosowania do linii tramwajowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego oraz transportu linowego i linowo-terenowego. Niniejsze wynika z faktu, iż materia ta jest, co do zasady, przedmiotem autonomicznych – w relacji do ustawy o transporcie kolejowym - regulacji (np. ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn.: Dz. U. z 2012 r., poz. 1137, z późn. zm.). Zgodnie z powyższym, jeśli pojazd miałby poruszać się wyłącznie po drogach kolejowych, które są enumeratywnie wymienione w art. 3. ustawy o transporcie kolejowym, wówczas dopuszczenie do eksploatacji przedmiotowego pojazdu nie leży w zakresie kompetencji Prezesa UTK.

Ponadto podnieść należy, iż istnieje możliwość, że pojazd może poruszać się wyłącznie po torze zamkniętym. Odnosząc się natomiast do obowiązku posiadania właściwego dokumentu dopuszczenia dla pojazdu, który pracuje na torze szlakowym, zamkniętym dla ruchu pociągów, podnieść należy iż pojęcie „toru zamkniętego” nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie kolejowym. Przypadki gdy tor winien być zamknięty zostały enumeratywnie wymienione w § 41 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 r., poz. 360), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie prowadzenia ruchu”. Jako że niniejsza kwestia pozostaje nieuregulowana w świetle ustawy o transporcie kolejowym, wychodzi ona poza zakres uprawnień Prezesa UTK. Zgodnie z § 42 ust. 17 rozporządzenia w sprawie prowadzenia ruchu obowiązek ustalenia szczegółowych zasad prowadzenia ruchu w czasie zamknięcia jednego z torów szlakowych 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, a o wszelkich jazdach po zamkniętym torze i okolicznościach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu zawiadamia się dróżników przejazdowych oraz posterunki ruchu położone przy tym szlaku. Tutaj wskazać należy, że jeżeli pojazd dojeżdżając do toru zamkniętego porusza się po czynnej linii kolejowej, powinien posiadać odpowiedni dokument, uprawniający dysponenta do jego eksploatacji, zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym.

Przy tym, 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, o którym mowa w powyższym akapicie, które jednocześnie nie są wykorzystywane, zgodnie z art. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jak również nie poruszają się wyłącznie po torze zamkniętym, 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 w przedmiocie uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji został przewidziany w art. 23b i nast. ustawy o transporcie kolejowym. Niniejsza procedura została również opisana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego pod adresem www.utk.gov.pl w zakładce Rynek wyrobów kolejowych/ Dopuszczenia do eksploatacji.

Wskazać należy, iż Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor - lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U.UE.L.2014. 356.228 z późn. zm.), zwane dalej „TSI LOC & PAS”, obejmuje swym zakresem tabor kolejowy specjalny. Artykuł 2 niniejszego rozporządzenia, kształtując katalog podmiotów objętych regulacją, w ust. 1 lit. d wskazują na tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej. Tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej według przedmiotowego rozporządzenia dzieli się natomiast na: „Maszyny torowe (OTM)”, definiowane jako pojazdy zaprojektowane specjalnie do celów budowy i utrzymania torów i infrastruktury oraz „pojazdy służące do kontroli infrastruktury” wykorzystywane do monitorowania stanu infrastruktury.

Jednakże w tym miejscu podnieść należy, iż zgodnie z brzmieniem pkt 2.3.1.D TSI LOC & PAS, nie każdy kolejowy tabor specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej znajduje się w zakresie niniejszej regulacji. Wskazany punkt, w zakresie taboru specjalnego przeznaczonego do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, ogranicza stosowanie przedmiotowej TSI wyłącznie do taboru, który:

- porusza się na własnych kołach,
- jest zaprojektowany i przeznaczony do wykrywania przez umieszczony na torach system wykrywania pociągów służący do zarządzania ruchem, oraz.
- w przypadku maszyn torowych: znajduje się w konfiguracji transportowej (jezdnej), z własnym napędem lub jest ciągniony.

Zaznaczyć należy, iż zgodnie z brzmieniem ostatniego zdania przywołanego wyżej punktu TSI LOC & PAS, w przypadku maszyn torowych konfiguracja robocza tych pojazdów kolejowych nie wchodzi w zakres TSI LOC & PAS. Ponadto wskazać należy, iż pojazdy dwudrogowe poruszające się po liniach kolejowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, są weryfikowane w toku kontroli przeprowadzanych przez Prezesa UTK w zakresie posiadanej dokumentacji

związanej z dopuszczeniem pojazdu kolejowego do eksploatacji. (Powyższe stanowisko obowiązywało do 1.06.2016 r.)