Projekt 25.09.2008r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY[1)]

z dnia ..... 2008 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.[2)]) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008 r. Nr 67, poz. 413 i Nr 126, poz. 813) w § 2 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Sygnalizatory świetlne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na przejazdach kolejowych przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione sygnalizatorami i urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2011 r.".

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI

DYREKTOR
Departamentu Transportu Drogowego

Andrzej Bogdanowicz

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

[2)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 37, poz. 214 i Nr 100, poz.. 649.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.) stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

W aktualnie obowiązującym stanie prawnym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w § 2 ust. 4 i ust. 6 określono, że sygnalizatory oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego niespełniające warunków określonych niniejszym rozporządzeniem, umieszczone na drogach przed dniem jego wejścia w życie, zostaną zastąpione sygnalizatorami spełniającymi warunki niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 31 grudnia 2008 r.
Zgodnie z przepisami obowiązującego rozporządzenia przed terminem 31 grudnia 2008 r. na przejazdach kolejowych należy zastosować:

1) sygnalizatory drogowe o średnicach soczewek 300 mm;
2) drągi rogatkowe wyposażone w co najmniej trzy światła czerwone migające;
3) drągi rogatkowe oklejone certyfikowaną folią odblaskową.

Systemy zabezpieczenia ruchu zainstalowane są na 4698 przejazdach kolejowych kategorii A, B, i C.
Dotychczas na przejazdach kolejowych stosowane były sygnalizatory drogowe o średnicy 200 mm oraz drągi rogatkowe czerwonych migających świateł. Ponadto dopuszczone było stosowanie na drągach rogatkowych folii i farb odblaskowych, ale nie obowiązywał nakaz bezwzględnego ich stosowania.

Po wejściu w życie w dniu 23 stycznia 2004 r. przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.), PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dbając o wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych, zaprzestały stosowania sygnalizatorów drogowych jednokomorowych. Sygnalizatory takie przestały być produkowane i pozostały zainstalowane w najstarszych typach samoczynnych i obsługiwanych sygnalizacji przejazdów kolejowych. Wymiana dotychczas stosowanych typów sygnalizatorów na sygnalizatory dwukomorowe spełniające wymagania rozporządzenia, wymagała opracowania specjalnych, elektronicznych modułów sterujących (zasilaczy impulsowych), które umożliwiały podłączenie nowego typu sygnalizatora do starego systemu sygnalizacji przejazdowej. Opracowane i wyprodukowane moduły sterujące, przeszły wymagany cykl badań laboratoryjnych, terenowych i prób eksploatacyjnych oraz uzyskały zgodę Urzędu Transportu Kolejowego na zastosowanie w systemach zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych. Wyżej wymienione procedury, niezbędne przy zmianach konstrukcyjnych certyfikowanych systemów sterowania ruchem, znacząco wydłużyły czas realizacji programu dostosowania sygnalizacji na przejazdach kolejowych do wymagań przywołanego rozporządzenia.

Drugim ważkim aspektem wpływającym na długotrwałość trwania okresu dostosowania są środki finansowe niezbędne do spełnienia wymagań dla przejazdów kolejowych określonych w przepisach rozporządzenia. Całkowite szacunkowe koszty, jakie muszą ponieść PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na dostosowanie wymienionych elementów do wymogów rozporządzenia, wynoszą około 62 000 000,00 zł., a w tym na:

- wymianę starych sygnalizatorów drogowych i dostosowanie obwodów sterowania sygnalizatorami - około 52 645 000,00 zł.,
- folię odblaskową do oklejania drągów rogatkowych - około 2 367 000,00 zł.,
- doposażenie wszystkich drągów rogatkowych w co najmniej trzy światła czerwone migające - około 6 988 000,00 zł.

W latach 2004-2007 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydatkowała na przedmiotowe prace 18 000 000,00 zł., tj. około 29 % całości kosztów. Natomiast na rok 2008 zaplanowane zostały prace za kwotę około 7 000 000,00 zł., co pozwoli na osiągnąć na koniec bieżącego roku poziom ponad 40 % planowanych nakładów finansowych.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. musi ponosić bardzo duże koszty modernizacji i bieżącego utrzymania ww. ilości przejazdów kolejowych, które w 2007 r. wyniosły około 166 588 000,00 zł. Natomiast same części do samoczynnych sygnalizacji przejazdowych stanowiły kwotę około 4 000 000,00 zł. Ze względu na wielkość tych wydatków nie było możliwe dotychczas i nie będzie możliwe w latach następnych, zwiększenie zaplanowanych nakładów środków finansowych na prace związane z dostosowaniem urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych do wymogów rozporządzenia. Zachowanie zasad bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, opiera się przede wszystkim na utrzymaniu w pełnej sprawności technicznej systemów zabezpieczenia ruchu. Wobec faktu, iż dostosowanie tych systemów do wymogów przedmiotowego rozporządzenia, polega między innymi na wymianie sprawnych, dotychczas stosowanych sygnalizatorów drogowych, na spełniające wymagania, dalsza eksploatacja dotychczas sprawnych stosowanych sygnalizatorów pozostaje bez wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Natomiast zwiększenie nakładów dostosowanie przejazdów kolejowych do wymogów rozporządzenia kosztem ewentualnego zmniejszenia środków finansowych przeznaczonych na zapewnienie właściwego ich utrzymania może prowadzić do wystąpienia braku funduszy na części zamienne do urządzeń przejazdowych i tym samym skutkować obniżeniem poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejazdach kolejowych.

Z uwagi na czasochłonność dotychczas prowadzonych procedur certyfikacyjnych, które trwały prawie 3 lata oraz wysokie koszty dostosowania przejazdów kolejowych do wymagań rozporządzenia, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., mając na uwadze utrzymanie bezpieczeństwa ruchu na wszystkich przejazdach, nie jest w stanie zakończyć wyposażania przejazdów kolejowych w terminach określonych w rozporządzeniu. Zachowanie dotychczasowego tempa prac dostosowawczych na przejazdach kolejowych oraz wielkość środków finansowych możliwych do wydatkowania w kolejnych latach, pozwoli na pełne dostosowanie przejazdów kolejowych do końca roku 2013.

Z powyższych względów zasadne jest przedłużenie terminu dostosowania przejazdów kolejowych do wymagań wynikających z przepisów rozporządzenia do dnia 31 grudnia 2011 r.

Wejście w życie projektu rozporządzenia określono na dzień ogłoszenia, ponieważ rozporządzenie nie wprowadza nowych wzorów sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa drogowego, jedynie zmienia termin wprowadzenia przepisów dla sygnałów i urządzeń bezpieczeństwa do stosowania na przejazdach kolejowych.

Rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia będzie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie są objęte prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. **Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny**

   Rozporządzenie oddziałuje na organy zarządzające ruchem oraz sprawujące nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach, zarządców dróg i projektantów organizacji ruchu oraz zakłady linii kolejowych.

2. **Konsultacje społeczne**

   Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych został przesłany do następujących podmiotów:

   - Polskiego Kongresu Drogowego,
   - Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
   - Klubu Inżynierii Ruchu „Klir",
   - Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
   - Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych,
   - Ogólnopolskiej Izba Gospodarcza Drogownictwa,
   - Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
   - Stowarzyszenia na Rzecz Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
   - Instytut Transportu Samochodowego,
   - Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
   - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,

   oraz zamieszczony na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

3. **Wpływ regulacji na:**

   a) **sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**
   Wdrożenie przepisów projektowanego rozporządzenia nie spowoduje wydatków z budżetu państwa oraz z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Rozporządzenie zmienia jedynie termin zastosowania na przejazdach kolejowych sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego spełniających wymagania określone w tym rozporządzeniu, który w obecnym brzmieniu upływa 31 grudnia 2008 r.

   b) **rynek pracy**

   Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

   c) **konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**
   Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

   d) **sytuację i rozwój regionalny**

   Wejście w życie projektowanego rozporządzenia zapewni możliwość organom zarządzającym ruchem na drogach odpowiedzialnym za przejazdy kolejowe – zakłady linii kolejowych – na dostosowanie sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa przejazdów kolejowych do wymagań wynikających z przepisów tego rozporządzenia i przed upływem określonego w nim terminu.