

Strona znajduje się w archiwum.

## Dbamy o zabytki techniki kolejowej

09.07.2018

Znane są problemy związane z zabytkowymi egzemplarzami lokomotyw czy wagonów kolejowych oraz wszelkiego rodzaju budowli związanych z kolejnictwem. Przez lata miłośnicy kolei mieli problemy z pozyskaniem sprzętu już dawno wycofanego z regularnej eksploatacji, głównie w spółkach Grupy PKP. Podczas ostatniego procesu legislacyjnego obejmującego swoim zakresem m.in. tematykę zabytkową udało się zawrzeć kilka zapisów ułatwiających ratowanie bezcennych zabytków techniki kolejowej.

22 marca 2018 r. Sejm RP uchwalił ustawę o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym. Przy Senacie działał zespół ds. nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz zespół ds. ochrony zabytków kolejowych. Zespół ten zainicjował prace nad projektem zmian i w jego ramach UTK zgłaszał propozycje pomocy kolejom wąskotorowym i historycznym. Racjonalne jest, że dla takich pojazdów powinno stosować się inne zasady dotyczące chociażby zasad dopuszczania do ruchu. Przykładowo tzw. „kolejki ogrodowe” nie muszą spełniać

identycznych norm bezpieczeństwa jak pojazdy poruszające się z dużymi prędkościami. Poniżej chciałbym omówić najbardziej znaczące zmiany dedykowane miłośnikom kolei zabytkowych.

## PRZEKAZYWANIE ZABYTEKÓW

Podstawowym problemem jest przekazywanie majątku spółek grupy PKP organizacjom pozarządowym. W ustawie o komercjalizacji dodano art. 39b i art. 39c, pozwalające na nieodpłatne przekazywanie na rzecz takich organizacji (np. stowarzyszeń miłośników kolei, kolejek wąskotorowych i innych) mienia ruchomego PKP S. A. lub spółek przewozowych utworzonych przez PKP, stanowiącego zabytek techniki kolejowej. Przepisy te dają też możliwość nieodpłatnego przekazywania przez PKP S. A. lub PKP PLK S. A. materiałów odzyskanych w wyniku prowadzonych prac remontowych lub modernizacyjnych linii kolejowych.

Od wielu lat organizacje pozarządowe postulowały wprowadzenie możliwości nieodpłatnego pozyskiwania mienia kolejowego. Nowe rozwiązanie ułatwi im prowadzenie działalności statutowej o charakterze historycznym, w tym pozyskiwanie zabytków kolejnictwa, sprawowanie nad nimi opieki, jak również będzie stanowiło instrument wsparcia rozwoju i utrzymywania historycznych i turystycznych linii kolejowych. Jednocześnie pozwoli największym spółkom kolejowym, PKP S. A. i PKP PLK S. A., na pozbycie się mienia, które nie jest wykorzystywane do prowadzenia ich działalności, a dodatkowo stanowi obciążenie z uwagi na konieczność ponoszenia kosztów jego utrzymywania. Nowe przepisy określają również minimalny zakres obu umów darowizny, tj. dotyczącej przekazania mienia ruchomego oraz tzw. materiałów starożytecznych, mając na uwadze zabezpieczenie interesu darczyńców i uniemożliwienie odsprzedaży darowanego mienia lub jego wykorzystania niezgodnie z przeznaczeniem. Warunkiem formalnym jest, by organizacja miała co najmniej pięcioletnie doświadczenie w zakresie sprawowania opieki nad zabytkami ruchomymi, będącymi wytworami techniki kolejowej.

## POJAZDY HISTORYCZNE I TURYSTYCZNE

Obok dotychczasowych „pojazdów kolejowych przeznaczonych wyłącznie do użytku lokalnego” dodano pojęcia „pojazdu historycznego” i „pojazdu turystycznego”. Z tego też względu zrezygnowano z dotychczasowego ograniczenia przedmiotowego wyłączenia przepisów ustawy do pojazdów historycznych nieporuszających się po sieci kolejowej. W praktyce ograniczenie to sprawiało, że z przepisów ustawy wyłączone były jedynie pojazdy funkcjonujące w przestrzeni publicznej jako pomniki, umieszczane np. w sąsiedztwie dworców kolejowych starych stacji. Obecna wersja przepisu umożliwi skorzystanie z tego wyłączenia również „czynnym” pojazdom historycznym.

Ustawodawca wyłączył z przepisów ustawy transportu kolejowego przejazdy wykonywane na liniach o szerokości toru poniżej 300 mm. Ma na celu jasne uregulowanie sytuacji tzw. kolejek parkowych czy ogrodowych. Ze względu na swoje niewielkie gabaryty, a także małe rozwijane prędkości stanowią minimalne zagrożenie dla użytkowników i dlatego zasugerowałem, że nie jest uzasadnione objęcie ich restrykcyjnymi wymaganiami ustawy.

UTK wnioskowało o dodanie zapisu definiującego pojęcie „pojazdu historycznego”. Jest nim pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, do inwentarza muzeum lub rejestru zabytków lub znajdujący się w wojewódzkiej ewidencji zabytków. Z uwagi na fakt, że do takich rejestrów wpisuje się niewielką liczbę pojazdów kolejowych, w przepisie wskazano inne cechy, jakie winien spełniać pojazd historyczny. Jako podstawową przyjęto zasadę, że pojazdem historycznym jest lokomotywa parowa wyprodukowana do 14 listopada 1997 r. Dla takich pojazdów dopuszczonych do eksploatacji świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu mogą być wydawane w sposób uproszczony.

Wszelkie ewentualne nowe konstrukcje oparte na zasilaniu parowym będą musiały być dopuszczane do eksploatacji na zasadach określonych w ustawie. W stosunku do innych pojazdów kolejowych (lokomotyw innych rodzajów trakcji,

wagonów i pojazdów specjalnych) wskazano również na inne kryteria uznania za pojazd historyczny - zawieranie rozwiązania konstrukcyjnego pojazdu o charakterze unikatowym dokumentującego etapy rozwoju techniki kolejowej lub powiązanie pojazdu z wydarzeniami lub postaciami historycznymi.

Podobne rozwiązania funkcjonują już w naszym systemie prawa m.in. w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Wskazano tam, że opiece podlegają zabytki ruchome będące m.in. „wytworami techniki, a zwłaszcza urządzeniami, środkami transportu oraz maszynami i narzędziami (...) charakterystycznymi dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentującymi poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego” oraz „przedmiotami upamiętniającymi wydarzenia historyczne bądź działalność wybitnych osobistości lub instytucji”.

Dodanie w art. 4 w pkt 6i definicji „pojazdu turystycznego” ma na celu dookreślenie kategorii pojazdów użytkowanych nie w celu zaspokajania publicznych potrzeb transportowych, ale przede wszystkim zaspokajania potrzeb społecznych o charakterze emocjonalnym związanych z pielęgnowaniem dziedzictwa kulturowego, edukacją techniczną, aktywnego spędzania czasu wolnego, turystyką industrialną, a więc z wykonywaniem przez te pojazdy przewozu o charakterze rekreacyjno-wypoczynkowym. Pojazdy te nie wymagają podporządkowania regulacjom dotyczącym interoperacyjności.

Zmiany wprowadzone w tych ustawach spełniają postulaty organizacji pozarządowych co najmniej w trzech istotnych kwestiach. Po pierwsze wyłącza się pojazdy historyczne i turystyczne z zakresu obowiązywania przepisów dotyczących interoperacyjności kolei, a więc dotyczących zgodności z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI), oceny zgodności tych pojazdów, a także ich dopuszczania do eksploatacji w tzw. trybie zezwoleniowym. Jednocześnie pojazdy te są włączane do systemu dopuszczeń opartego o tzw. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Po drugie pojazdy te zostaną również wyłączone z wymagań dotyczących certyfikacji tzw. podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

(ECM) historycznych wagonów towarowych. Po trzecie eliminowany jest również wymóg nadawania europejskich numerów pojazdów (EVN), a także rejestracji w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych (NVR). Powyższe zmiany są zgodne z przepisami europejskimi, gdyż dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie umożliwia państwom członkowskim wyłączenie z przepisów wdrażających dyrektywę pojazdów przewidzianych wyłącznie do użytku historycznego lub turystycznego.