



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.2.2024.AG.3
Warszawa, 20 marca 2024

**Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 1461 Poseł na Sejm RP pani Pauliny Matysiak z dnia 21 lutego br. w sprawie przeciwdziałania rażącym naruszeniom przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

W odniesieniu do poniższych odpowiedzi na pytania 1 – 3 zawarte w przedmiotowej interpelacji należy zaznaczyć, iż w 2021 r., w związku z pandemią COVID-19, przepisami prawa wprowadzone zostały ograniczenia w przemieszczaniu się, co w sposób znaczący wpłynęło na zmniejszenie migracji ludności na terenie kraju. Tym samym zmniejszeniu uległo natężenie ruchu drogowego, a to w następstwie mogło mieć wpływ na liczbę zaistniałych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych.

Ad 1.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przyjmując za termin wejścia w życie nowelizacji taryfikatora mandatowego dzień 1 stycznia 2022 r., w okresie od dnia 1 stycznia 2021 r. do dnia do 31 grudnia 2021 r. na sieci kolejowej zarządzanej przez spółkę (według danych aktualnych na dzień 5 marca 2024 r.) na przejazdach kolejowo-drogowych odnotowanych zostało 177 wypadków z pojazdami drogowymi (w tym 3 poważne wypadki). Na 177 wypadków z pojazdami w przypadku 175 zdarzeń przyczyny bezpośrednie zdarzeń wskazały, iż odpowiedzialność za zaistnienie powyższych leży po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych (czyli 98,87%).

Ad 2.

Przyjmując za termin wejścia w życie nowelizacji taryfikatora mandatowego dzień 1 stycznia 2022 r., z informacji przedstawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynika, iż w okresie od dnia 1 stycznia 2022 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. na sieci kolejowej zarządzanej przez spółkę na przejazdach kolejowo-drogowych odnotowanych zostało (według danych aktualnych na dzień 5 marca 2024 r.) 150 wypadków z pojazdami drogowymi. We wszystkich wskazanych zdarzeniach (100%) przyczyny bezpośrednie zdarzeń wskazywały, iż odpowiedzialność za zaistnienie wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych znajduje się po stronie kierujących pojazdami drogowymi.

Ad 3.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawiła zestawienie obrazujące udział procentowy poszczególnych rodzajów pojazdów w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, które zaistniały w 2023 r. Przedmiotowe zestawienie prezentuje poniższa tabela:

Rodzaj pojazdu drogowego	Liczba wypadków z udziałem danego rodzaju pojazdu	Udział procentowy
autobus	1	0,66%
bus	1	0,66%
bus osobowy	1	0,66%
ciągnik rolniczy	4	2,63%
samochód ciężarowy	8	5,26%
samochód dostawczy	19	12,50%
samochód osobowy	113	74,34%
maszyna specjalna	1	0,66%
motocykl	1	0,66%
quad	2	1,32%
rower	1	0,66%
ŁĄCZNIE	152	100,00%

Według danych udostępnionych przez spółkę, aktualnych na dzień 6 marca 2024 r., w 2023 r. odnotowane zostały 152 wypadki z pojazdami na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami. W przypadku 150 wypadków (tj. 98,68%) przyczyny bezpośrednie wskazały, iż odpowiedzialność za zaistnienie ww. zdarzeń znajduje się po stronie kierujących pojazdami drogowymi.

Niezależnie od powyższego, z informacji przedstawionych przez spółkę wynika, że udział poszczególnych rodzajów pojazdów drogowych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych ma różny rozkład w zależności od analizowanego okresu. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na potrzeby kampanii „Bezpieczny Przejazd” szczególną uwagę zwróciła na zachowania kierowców zawodowych. Z obserwacji wieloletnich trendów wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych określono, iż średniorocznie około 30% wypadków na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami powodowanych jest właśnie przez tę właśnie grupę kierowców, tj. m.in. kierowcy samochodów ciężarowych, autobusów, busów, a także innych pojazdów specjalistycznych.

Ad 4.

Odpowiedź na to pytanie jest poza zakresem właściwości Ministerstwa Infrastruktury.

Ad 5.

Obecnie obowiązujące przepisy nie przewidują możliwości utraty uprawnień do kierowania pojazdami w sytuacji rażącego naruszenia przepisów ruchu drogowego przy przekraczaniu przejazdu kolejowego. Niemniej jednak ustawodawca może uchwalić

przepisy wprowadzające tego typu sankcje za rażąco naruszenia przepisów ruchu drogowego np. przy przekraczaniu przejazdów kolejowych.

Ad 6.

Według art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622, z późn. zm.), dalej „ustawa”, szkolenie osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym jest prowadzone zgodnie z programem szkolenia i obejmuje:

- 1) część teoretyczną przeprowadzaną w formie wykładów i ćwiczeń w zakresie:
 - a) podstaw kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym,
 - b) obowiązków i praw kierującego pojazdem;
- 2) część praktyczną w zakresie kierowania pojazdem, zwaną dalej „nauką jazdy”, przeprowadzaną:
 - a) na placu manewrowym,
 - b) w ruchu miejskim oraz
 - c) w ruchu poza obszarem zabudowanym;
- 3) naukę udzielania pierwszej pomocy przeprowadzaną w formie wykładów i zajęć praktycznych;
- 4) kontrolne sprawdzenie poziomu osiągniętej wiedzy i umiejętności, zwane dalej „egzaminem wewnętrznym”.

Program szkolenia został określony w Załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2018 r. poz. 1885, ze zm.), dalej „rozporządzenie”, w tabeli I „Szczegółowy program szkolenia teoretycznego dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, motorowerami lub tramwajami” i odpowiednio w tabeli II „Szczegółowy program szkolenia praktycznego na placu manewrowym i w ruchu drogowym dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi i motorowerami”. W obydwu szczegółowych programach przewidziano obowiązkowe tematy szkolenia związane z zachowaniem na przejazdach kolejowych. W tym miejscu należy zauważyć, że przepisy rozporządzenia wskazują na minimalną liczbę godzin dla zajęć w zakresie części teoretycznej i praktycznej szkolenia bez wskazywania, ile należy poświęcić na poszczególny temat. Do obowiązku instruktora prowadzącego szkolenie dla osoby należy indywidualne ustalenie w porozumieniu z tą osobą odpowiedniej liczby godzin, która nie może być mniejsza niż wskazana w przedmiotowym rozporządzeniu w zależności od kategorii prawa jazdy. Dlatego na tak postawione pytanie nie można w sposób jednoznaczny udzielić odpowiedzi.

Ad 7.

Odnosząc się do przedmiotowej kwestii, należy zauważyć, że już obecnie zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi i krajowymi kierowcy wykonujący przewozy drogowe podlegają regularnym obowiązkowym szkoleniom okresowym.

Zgodnie z właściwymi przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46) oraz ustawy z dnia 6 września 2001

r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) kierowcy zawodowi wykonujący przewozy drogowe zobowiązani są co pięć lat, począwszy od dnia uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej poświadczającego uzyskanie kwalifikacji, ukończyć w zatwierdzonym ośrodku szkolenie okresowe.

Czas trwania tego szkolenia wynosi 35 godzin i ma umożliwić posiadaczowi świadectwa kwalifikacji zawodowej uaktualnienie wiedzy mającej istotne znaczenie w wykonywanej przez niego pracy m.in. ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa drogowego.

Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie określonych stosownymi przepisami bloków tematycznych i musi zawsze obejmować co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym. Niniejsze szkolenie musi również uwzględniać specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/