



DAiN--II-077-11/2011

Warszawa, dnia 04 listopada 2011 r.

**Pani  
Bożentyna Pałka-Koruba**

**Wojewoda Świętokrzyski**

*Szanowna Pani Wojewodo,*

W związku z przedstawioną w piśmie l.dz. BiZK.VII.871.17.2011 z dnia 18 października 2011 r. *Opinią nr 6 w sprawie przeglądu tematów rozpatrywanych na forum dialogu w obszarze transportu publicznego*, przyjętą przez Wojewódzką Komisję Dialogu Społecznego Województwa Świętokrzyskiego podczas posiedzenia plenarnego w dniu 11 października 2011 r., poniżej przedstawiam stanowisko resortu spraw wewnętrznych w kwestii dotyczącej poselskiego projektu ustawy o Straży Ochrony Kolei, przygotowanego w VI kadencji Sejmu RP.

Na wstępie wskazać należy, iż w VI kadencji Sejmu RP trwały równoległe prace legislacyjne nad dwoma projektami ustaw, tj. rządowym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk sejmowy nr 2873) oraz poselskim projektem ustawy o Straży Kolejowej (druk sejmowy nr 510), w zakresie regulacji związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

Rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw zakładał, iż zarządcy na zarządzanym przez nich obszarze kolejowym i przewoźnicy kolejowi w pociągach i innych pojazdach kolejowych obowiązani będą do zapewnienia porządku publicznego oraz ochrony mienia należącego do zarządców lub przewoźników kolejowych bądź powierzonego im w ramach umowy przewozu. Ponadto minister właściwy do spraw transportu wskazałby konkretne obszary, obiekty i urządzenia wchodzące w skład „obszarów kolejowych”, które zostaną objęte obowiązkową ochroną. Należy zauważyć, iż analogiczne rozwiązania obecnie funkcjonują w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r.



*o ochronie osób i mienia* (tj. Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz. 1221, z późn. zm.). Zgodnie z art. 5 ww. ustawy obszary, obiekty, urządzenia i transporty ważne dla obronności, interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa podlegają obowiązkowej ochronie przez specjalistyczne uzbrojone formacje ochronne lub odpowiednie zabezpieczenie techniczne. Treść art. 5 ww. ustawy zostałaby jedynie uzupełniona w zakresie dotyczącym obszarów kolejowych. Ponadto zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy kierownik jednostki, który bezpośrednio zarządza obszarami, obiektami i urządzeniami umieszczonymi w ewidencji, o której mowa w art. 5 ust. 5 tej ustawy, albo upoważniona przez niego osoba jest obowiązana uzgadniać z właściwym terytorialnie komendantem wojewódzkim Policji plan ochrony tych obszarów, obiektów i urządzeń.

Podobna filozofia przyświecała wprowadzonym zmianom w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego. Art. 186b ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 z późn. zm.) dodany przez art. 1 pkt 124 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. *o zmianie ustawy - Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), który wszedł w życie z dniem 18 września 2011 r., zobowiązał zarządzającego lotniskiem do wykonywania zadań związanych z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Zarządzający lotniskiem realizuje te zadania przez służbę ochrony lotniska.

Konsekwencję proponowanych rozwiązań stanowić miała zmiana statusu pracowników Polskich Linii Kolejowych SA będących funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei (SOK), którzy mogli stać się funkcjonariuszami Policji po pozytywnym zaliczeniu postępowania kwalifikacyjnego prowadzonego w oparciu o postanowienia art. 25 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. *o Policji* (tj. Dz. U. z 2007 r. Nr 43, poz. 277, z późn. zm.). W związku ze zmianą organizacji zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych przewidziano także nowelizację art. 26 i art. 27 ww. *ustawy o ochronie osób i mienia* poprzez przyznanie funkcjonariuszom SOK, którzy nie podejmą służby w Policji, preferencyjnych zasad uzyskania kwalifikacji zawodowych w zakresie ochrony osób i mienia, w tym licencji pracownika ochrony fizycznej drugiego stopnia.

Funkcjonariusze SOK, którzy zostaliby przyjęci do służby w Policji - na podstawie postanowień przedmiotowego projektu ustawy - mieliby wliczony okres pracy w Służbie Ochrony Kolei oraz Straży Ochrony Kolei do okresu służby w Policji, w zakresie wszystkich uprawnień związanych z tą służbą, z wyjątkiem okresu, od którego zależy nabycie prawa do



emerytury policyjnej. Projekt ustawy nie przewiduje zaliczenia okresu pełnienia służby w SOK do uprawnień emerytalnych, gdyż służba w tym czasie nie była pełniona w strukturach organizacyjnych Policji, a specyfika zadań realizowanych przez Policję miała odmienny charakter.

Projektowana ustawa przewidywała ponadto, iż Policja kolejowa nie będzie odrębną formacją, lecz funkcjonować będzie w strukturach Policji, na podstawie przepisów ww. ustawy o Policji. Realizując swoje zadania, Policja kolejowa w pełni korzystałaby z dorobku organizacyjnego Policji, ugruntowanych rozwiązań prawnych i praktycznych oraz systemów informatycznych, a także obsługi logistycznej komend wojewódzkich Policji (komisariaty kolejowe podlegałyby bezpośrednio pod komendy wojewódzkie Policji). Według rządowego projektu ustawy, każdy nowy komisariat kolejowy Policji posiadałby regulamin organizacyjny określający jego strukturę wewnętrzną. W zależności od analizy stanu bezpieczeństwa na danym obszarze działania dookreślona zostałaby struktura organizacyjna poszczególnych komisariatów Policji. Komendanci wojewódzcy Policji posiadający autonomię w kształtowaniu struktur organizacyjnych na obszarze województwa i w zależności od oceny stanu zagrożenia przestępczością, mogliby kierować doraźnie bądź na stałe dodatkowych funkcjonariuszy do pełnienia służby w danym komisariacie. W związku z powyższym komendant komisariatu Policji mógłby skierować odpowiednią liczbę funkcjonariuszy do poszczególnych zadań.

Minister Infrastruktury podkreślał fakt, iż zgodnie z rządowym projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw zarządcy zobowiązani byłiby do ochrony należącego do nich mienia, natomiast przewoźnicy kolejowi zobowiązani są do ochrony przesyłek powierzonych im do przewozu oraz ochrony należącego do nich mienia.

Minister Infrastruktury wskazywał również, iż obecnie SOK finansowana jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Odbywa się to ze środków uzyskanych z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Utrzymywanie SOK stanowi obciążenie dla zarządcy infrastruktury i przyczynia się do obniżenia konkurencyjności kolei w stosunku do pozostałych gałęzi transportu.

Podniósł ponadto, iż proponowany ww. przepis zobowiązujący przewoźników kolejowych do ochrony przesyłek powierzonych im do przewozu będzie o wiele mniejszym obciążeniem finansowym niż utrzymanie SOK w obecnej formie z wiele szerszym zakresem obowiązków i wyższymi kosztami.



Jednocześnie zauważyć należy, iż poselski projekt ustawy o Straży Kolejowej z utworzenie nowej umundurowanej formacji do ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, podległej ministrowi spraw wewnętrznych i administracji. W uzasadnieniu do projektu ww. ustawy wskazano ok. 170 mln zł rocznie w związku z powołaniem nowej służby państwowej oraz w pierwszym roku powstania Straży Kolejowej, dodatkowo kwotę ok. 50 mln zł na zakup po inwentarzowej majątku administracyjnego przez SOK.

Przyjęte w dniu 24 listopada 2010 r. przez *Podkomisję nadzwyczajną do rozpatrzenia poselskiego projektu ustawy o Straży Kolejowej* (druk nr 510 oraz druk nr 2873) w sprawozdaniu projekt ustawy został znacząco zmodyfikowany w stosunku do wersji przyjętej w sprawozdaniu *Podkomisji* z dnia 19 maja 2009 r.

Pomimo istotnych zmian wprowadzonych w projekcie, *Podkomisja* nie zmieniła uzasadnienia, szczególnie w obszarze kosztów wprowadzenia ustawy. Przy założeniu utrzymania wysokości uposażeń netto na poziomie przyjętym w kalkulacji skutków finansowych, podanej w uzasadnieniu do poselskiego projektu ustawy (druk nr 510), należałoby „ubruttować” uposażenia funkcjonariuszy oraz zabezpieczyć środki na opłacenie składek na ubezpieczenia społeczne, w części dotyczącej pracodawcy oraz składek na Fundusz Pracy. Powstanie obowiązku potrącania i odprowadzania, stosownie do ustawy z dnia 13 października 1998 r. *o systemie ubezpieczeń społecznych* (Dz. U. z 2009 r., Nr 205, poz. 1585 z późn. zm.), a także Zakładu Ubezpieczeń Społecznych składek na ubezpieczenia emerytalne i rentowe, wypłacanych funkcjonariuszom SK uposażeń, spowoduje zwiększenie wydatków na uposażenia i pochodne o ok. 60 mln zł w skali roku, w stosunku do kwoty 170 mln zł prezentowanej w uzasadnieniu do projektu ustawy o Straży Kolejowej (druk nr 510), dla stanu etatowego 3500 funkcjonariuszy, co łącznie stanowiłoby kwotę ok. 230 mln. zł.

Dla porównania wskazać można, że budżet Biura Ochrony Rządu, które liczy znacznie mniej etatów oraz posiada scentralizowaną infrastrukturę, wynosi ok. 190 mln. zł. Powyższe pozwala przypuszczać, że środki finansowe niezbędne do funkcjonowania Straży Kolejowej, która posiadałaby zdecentralizowaną infrastrukturę oraz znacznie większą liczbę funkcjonariuszy będą wyższe.

Ponadto nadmienić należy, że na etapie organizowania formacji poniesione byłyby dodatkowe koszty związane z odpłatnym przejęciem przez SK od PKP PLK S.A. i PKP S.A.,



z mocy ustawy, określonych w drodze decyzji ministra właściwego do spraw transportu, wyodrębnionych:

- nieruchomości składników majątku trwałego,
- ruchomych składników majątku trwałego,
- obrotowych składników majątkowych,
- składników niemajątkowych

spółek, niezbędnych dla realizacji zadań SK, w tym związane z nimi wierzytelności i zobowiązania. Przejęcie nieruchomości składników majątku trwałego i ruchomych składników majątku trwałego nastąpiłoby za wynagrodzeniem obliczonym według wartości księgowej, a w przypadku zrównania wartości początkowej tych składników z zakumulowaną amortyzacją, za 1 PLN za każdy składnik.

Powyższe skutkować może brakiem środków budżetowych na utworzenie i funkcjonowanie Straży Kolejowej.

Natomiast rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw zakładał, iż łączny koszt związany ze zorganizowaniem w Policji „Policji kolejowej” wyniesie ok. 168 mln zł.

Na powyższą kwotę składają się wydatki związane z: kosztami osobowymi zatrudnienia funkcjonariuszy, adaptacją obiektów, eksploatacją pomieszczeń, zakupem środków transportu, eksploatacją środków transportu, zakupem sprzętu teleinformatycznego, eksploatacją urządzeń teleinformatycznych oraz zakupem wyposażenia kwaterunkowego. W tym celu przewidziano zwiększenie stanu etatowego Policji o dodatkowych 1000 etatów na:

- rozbudowę istniejących obecnie 3 komisariatów kolejowych Policji (Warszawa, Poznań, Wrocław),
- utworzenie 15 nowych komisariatów kolejowych Policji.

Skutki wejścia w życie przedmiotowej ustawy zostałyby sfinansowane z budżetu państwa w części 42: *Sprawy wewnętrzne*, po uprzednim zwiększeniu budżetu resortu spraw wewnętrznych o wskazaną kwotę.

W trakcie procedowania powyższych projektów, Rząd był przeciwny tworzeniu kolejnej, zgodnie z poselskim projektem ustawy o Straży Kolejowej (druk sejmowy nr 510), uzbrojonej i umundurowanej formacji przeznaczonej do ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego na obszarach kolejowych, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, która finansowana byłaby

w całości z budżetu państwa. Tego typu zadania w opinii Rządu powinna w pierwszej kolejności wykonywać Policja i brak jest w związku z powyższym uzasadnienia do tworzenia odrębnej formacji, której zadaniem będzie ochrona infrastruktury kolejowej. Zadanie to powinno być realizowane przez zarządzających infrastrukturą kolejową czyli spółki kolejowe jako podmioty prawa handlowego.

*Z poważaniem*

PODSEKRETARZ GOSPODARSTWA  
i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji  
*A. Rapacki*  
Adam RAPACKI

Do wiadomości:

**Trójstronna Komisja ds. Społeczno –Gospodarczych**