

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**<sup>1)</sup>

z dnia ..... 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na  
obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych**

Na podstawie art. 59 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 50) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1:
  - a) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) palenia wyrobów tytoniowych, w tym palenia nowatorskich wyrobów tytoniowych lub palenia papierosów elektronicznych, poza miejscami do tego wyznaczonymi;”
  - b) uchyla się pkt 13,
  - c) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) spożywania napojów alkoholowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r. poz. 487, z późn. zm.);”
  - d) uchyla się pkt 16,
  - e) w pkt 20 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 21 i 22 w brzmieniu:

„21) wnoszenia, posiadania lub używania wyrobów pirotechnicznych oraz materiałów niebezpiecznych pożarowo oraz innych niebezpiecznych przedmiotów lub narzędzi, z wyjątkiem otrzymania zgody właściwego dla danego obszaru zarządcy lub przewoźnika kolejowego;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

- 22) pozostawiania bez opieki bagaży, pakunków lub innych przedmiotów, poza miejscami do tego wyznaczonymi.”;
- 2) w § 2:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:  
„1) wstępu osób nieuprawnionych poza miejscami wyznaczonymi przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego;”;
- b) pkt 9 otrzymuje brzmienie:  
„9) jazdy rowerami, motorowerami, motocyklami, innymi pojazdami jedno lub wielośladowymi, w tym o napędzie elektrycznym, z wyłączeniem pojazdów służącym osobom niepełnosprawnym do poruszania się oraz jazdy na wrotkach, rolkach, deskorolkach i hulajnogach po peronach, w holach, poczekalniach dworcowych, w przejściach podziemnych, na kładkach, w przejściach między peronami oraz w pobliżu torów, w odległości mniejszej niż 3 metry od skrajnej szyny, z wyjątkiem otrzymania zgody właściwego dla danego obszaru zarządcy lub przewoźnika kolejowego;”;
- c) w pkt 11 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 12 w brzmieniu:  
„12) umieszczania przedmiotów na elementach infrastruktury kolejowej zakłócających jej funkcjonowanie lub zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.”;
- 3) w § 3 w pkt 10 lit. e otrzymuje brzmienie:  
„e) przebywania na stopniach lub innych elementach konstrukcyjnych wagonu lub pojazdu kolejowego;”.


§ 2. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosowują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów niniejszego rozporządzenia w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

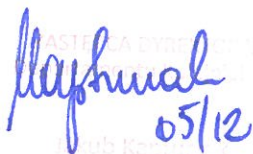
§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

W porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA  
  
Andrzej Bittel  
Podsekretarz Stanu

  
05/12

## UZASADNIENIE

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 50) wynika z konieczności dostosowania przepisów rozporządzenia do zmieniającej się rzeczywistości, pojawiania się nowych zagrożeń, w tym potencjalnego zagrożenia terrorystycznego polegającego na możliwości pozostawienia ukrytego w bagażu ładunku wybuchowego na obszarze kolejowym.

Zmieniane rozporządzenie enumeratywnie wymienia szereg zachowań zabronionych na obszarze kolejowym, w pociągach i w innych pojazdach kolejowych (§ 1-3). Zwrócić należy uwagę, że konstrukcja rozporządzenia wskazuje, że wyliczenie to ma charakter katalogu zamkniętego, a zatem zabronione są tylko te zachowania, które są wyraźnie wymienione w treści ww. przepisów. Jednocześnie art. 65 ust. 3-4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117) stanowi, że kto wykracza przeciwko nakazom lub zakazom określonym w przedmiotowym rozporządzeniu podlega karze grzywny, zaś orzekanie w tym zakresie następuje na podstawie przepisów Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia.

W związku z powyższym zachodzi konieczność rozszerzenia i uszczegółowienia katalogu czynności i zachowań zabronionych, za które straż ochrony kolei będzie mogła wystawić grzywnę w drodze mandatu karnego. Ponadto uchylone zostają te przepisy, które są powieleniem regulacji ustawowych. Projektowane zmiany polegają na:

- 1) Zmianie § 1 pkt 12, tzn. na rozszerzeniu i uszczegółowieniu katalogu wyrobów tytoniowych.

Powyższe wynika z wprowadzenia ustawą z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych (Dz. U. poz. 1331) definicji nowatorskiego wyrobu tytoniowego i palenia nowatorskiego wyrobu tytoniowego oraz definicji palenia papierosów elektronicznych i papierosa elektronicznego.

- 2) Uchyleniu § 1 pkt 13 dotyczącego zakazu wnoszenia i zażywania środków odurzających.

Przedmiotowy zakaz stanowi koniunkcję dwóch wyrażeń, tj. wnoszenia i zażywania, a zatem oba te elementy muszą być spełnione łącznie, by można było uznać zdanie za zgodne z prawdą. W praktyce oznacza to, że sprawcę czynu można by ukarać tylko i wyłącznie wówczas, gdy będzie on wnosił środki odurzające na obszar kolejowy, do pociągu lub innego pojazdu kolejowego i gdy będzie je we wskazanych miejscach zażywał. Ponadto należy mieć na uwadze, że dyspozycję uchylanego przepisu wypełnia przepis w akcie wyższego rzędu, tj. art. 62 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r. poz. 224), zgodnie z którym czyn ten jest przestępstwem.

- 3) Zmianie § 1 pkt 14 na następujące brzmienie: „14) spożywania napojów alkoholowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r., poz. 487 z późn. zm.)”.

Usunięcie z obecnie funkcjonującego zapisu dwóch wyrazów tj. „sprzedaży” oraz „podawania” wynika z faktu, że kwestia ta jest uregulowana w przepisach zawartych w akcie wyższego rzędu. Sprzedaż lub podawanie napojów alkoholowych w wypadkach, kiedy jest to zabronione, stanowi przestępstwo z art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r., poz. 487 z późn. zm.), za które grozi sprawcy grzywna oraz środek karny w postaci przepadku napojów alkoholowych, a także zakaz prowadzenia działalności gospodarczej polegającej na sprzedaży.

- 4) Uchyleniu § 1 pkt 16 dotyczącego zakazu urządzania gier losowych,

Kwestia ta jest uregulowana w przepisach zawartych w akcie wyższego rzędu. Brak posiadania zezwolenia na gry losowe stanowi przestępstwo określone w art. 107 § 1 *Kodeksu Karnego Skarbowego* (Dz. U. z 2016 r., poz. 2137) zagrożone karą grzywny do 720 stawek dziennych albo karą pozbawienia wolności do lat 3, albo obu tym karom łącznie. Osoba/podmiot nielegalnie urządzająca/y gry losowe na obszarze kolejowym, w pociągu, czy w innym pojeździe kolejowym podlega karze wskazanej w art. 107 § 1 *Kodeksu Karnego Skarbowego*.

- 5) Dodaniu w § 1 nowego pkt 21 w brzmieniu: „21) wnoszenia, posiadania lub używania wyrobów pirotechnicznych oraz materiałów niebezpiecznych pożarowo lub innych niebezpiecznych przedmiotów lub narzędzi, z wyjątkiem otrzymania zgody właściwego dla danego obszaru zarządcy lub przewoźnika kolejowego;”.

Dodanie powyższego przepisu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych i w pociągach, w szczególności podczas przejazdów zorganizowanych grup uczestników imprez masowych, w tym kibiców piłkarskich. Dodatkowo zaznaczyć należy, że zgodnie z orzecznictwem Sądu Najwyższego niebezpiecznym przedmiotem może być każdy przedmiot, którym można, odpowiednio używając go w bójce, narazić człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1971 r., RW 1199/71, LEX nr 64260). Pojęcie innych niebezpiecznych przedmiotów lub narzędzi jest obecne w art. 59 ustawy z dnia 26 maja 2017 r. o *bezpieczeństwie imprez masowych* (Dz. U. poz. 1160) oraz w art. 4 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. - Prawo o zgromadzeniach (Dz. U. poz. 1485, z późn. zm.), a także w art. 50a i 52 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - *Kodeks wykroczeń* (Dz. U. z 2015 r. poz. 1094, z późn. zm.). Niewątpliwie do tej grupy przedmiotów należy zaliczyć np. noże, siekiery, młotki, łomy, tasaki, metalowe pręty, kwasy i ciecze żrące (np. kwas solny), kamienie o ostrych kształtach lub krawędziach, itp. Zastosowanie w przepisie wyjątku pozwoli zarządcy lub przewoźnikowi w wyjątkowych sytuacjach wyrazić zgodę na użycie narzędzi lub materiałów niebezpiecznych np. w sytuacji prowadzenia robót wymagających użycia takich materiałów.

- 6) Dodaniu w § 1 nowego pkt 22, który zabrania pozostawiania bez opieki bagaży, pakunków lub innych przedmiotów, poza miejscami do tego wyznaczonymi.

Na dworcach kolejowych dozwolonymi miejscami na pozostawianie bagażu są przeznaczone do tego celu przechowalnie lub skrytki bagażowe. Projektowany przepis ma istotne znaczenie dla poziomu bezpieczeństwa na dworcach kolejowych, ponieważ w sposób jednoznaczny ustanowi zakaz pozostawienia bagażu bez opieki i jednocześnie wyposaży właściwe służby w instrumenty pozwalające na egzekwowanie tej zasady. Potrzeba wprowadzenia projektowanego przepisu wynika z doświadczeń Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. (zwanego dalej CBDK). W związku z częstym pozostawianiem przez pasażerów i innych użytkowników dworców kolejowych i na obszarach kolejowych bagaży, paczek/toreb itp. bez opieki, które stanowią potencjalne zagrożenie terrorystyczne, zachodzi konieczność uruchamiania procedur alarmowych, w tym związanych z koniecznością ewakuacji obiektów i wezwania właściwych służb dla weryfikacji potencjalnego zagrożenia. Zwrócić należy uwagę, że liczba odnotowywanych przypadków pozostawienia bagażu bez opieki sukcesywnie rośnie. W 2014 r. CBDK odnotowało 158 takich przypadków, w 2015 r. zarejestrowano 257 zdarzeń, natomiast w 2016 r. miało miejsce 911 takich przypadków. Dane za I półrocze 2017 r. (428 zdarzeń) potwierdzają istniejący trend wzrostowy. Powyższe dane liczbowe opierają się na informacjach, które zostały przekazane do CBDK z obszarów kolejowych na terenie całego kraju. Zdecydowana większość rejestrowanych zdarzeń to bagaże pozostawione bez opieki na dworcach kolejowych. Odnotowywane są również przypadki bagażu pozostawionych na peronach (zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) oraz w pociągach (podjęcie działań przez służby i ewakuacja podróżnych z pociągu możliwa jest po zatrzymaniu się pociągu na stacji, często w pobliżu dworca kolejowego), czyli na obszarach, które są bezpośrednio zlokalizowane w pobliżu dworców, a zagrożenie występujące na nich w sposób pośredni lub bezpośredni może wpływać na funkcjonowanie dworca i bezpieczeństwo osób korzystających z dworca. Aktualnie każdorazowe zdarzenie z pozostawionym bagażem skutkuje (w przypadku, gdy pozostawiony bagaż znajduje się na terenie dworca kolejowego) zaangażowaniem pracowników ochrony dworca w wygrodzenie bagażu przed dostępem osób trzecich i zabezpieczeniem terenu wokół miejsca pozostawienia bagażu. W przypadku, gdy nie zgłosi się właściciel zachodzi konieczność poinformowania właściwych służb (straż ochrony kolei, Policja) w celu sprawdzenia bagażu, a także podjęcia decyzji o ewakuacji dworca, a tym samym o jego czasowym wyłączeniu z eksploatacji.

- 7) Zmianie treści § 2 pkt 1 na następujące brzmienie: „1) wstępu osób nieuprawnionych poza miejscami wyznaczonymi przez zarządcę lub przewoźnika kolejowego.”.

Zmiana ta wynika bezpośrednio z art. 58 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, stanowiącej nadrzędny nad przedmiotowym rozporządzeniem akt prawny.

- 8) Zmianie treści § 2 pkt 9 na następujące brzmienie: „9) jazdy rowerami, motorowerami, motocyklami, innymi pojazdami jedno lub wielośladowymi, w tym o napędzie elektrycznym, z wyłączeniem pojazdów służącym osobom niepełnosprawnym do poruszania się oraz jazdy na wrotkach, rolkach, deskorolkach i hulajnogach po

peronach, w holach, poczekalniach dworcowych, w przejściach podziemnych, na kładkach, w przejściach między peronami oraz w pobliżu torów, w odległości mniejszej niż 3 metry od skrajnej szyny, z wyjątkiem otrzymania zgody właściwego dla danego obszaru zarządcy lub przewoźnika kolejowego;”.

Rozszerzenie katalogu urządzeń/pojazdów o inne pojazdy jedno lub wielośladowe, w tym o napędzie elektrycznym (np. pojazdy typu segway), a także o deskorolki i hulajnogi jest konieczne ze względu na coraz większą popularność stosowania tych pojazdów wśród społeczeństwa i braku odpowiednich regulacji w obowiązujących przepisach prawa zabraniających jazdy tego typu urządzeniami/pojazdami po peronach, w holach, poczekalniach dworcowych, w przejściach podziemnych, na kładkach, w przejściach między peronami oraz w pobliżu torów. Zastosowany w przepisie wyjątek pozwoli zarządcy lub przewoźnikowi kolejowemu na udzielenie zgody na użycie takich pojazdów w sytuacjach wyjątkowych, np. akcje promocyjne, lub zastosowanie tychże pojazdów przez pracowników kolei, funkcjonariuszy straży ochrony kolei lub innych pracowników ochrony przy wypełnianiu obowiązków służbowych na obszarze kolejowym.

- 9) Dodaniu w § 2 punktu 12 w następującym brzmieniu: „12) umieszczania przedmiotów na elementach infrastruktury kolejowej zakłócających jej funkcjonowanie lub zagrażających ruchowi kolejowemu.”.

Z informacji przedstawionych przez PKP S.A. wynika, że funkcjonariusze straży ochrony kolei patrolujący szlaki kolejowe, coraz częściej odnotowują przypadki czynów polegających na zawieszaniu na elementach infrastruktury kolejowej przedmiotów np. gałęzi, łańcuchów, butów. Należy podkreślić, że ww. zawieszane przedmioty po kontakcie z rozpędzonym pojazdem kolejowym mogą spowodować uszkodzenie szyby pojazdu kolejowego i zranienie maszynisty, lub też uszkodzenie sieci trakcyjnej lub pantografu pojazdu trakcyjnego. Należy zauważyć, że obecnie obowiązujący przepis w przedmiotowym zakresie jest niepełny, gdyż w chwili obecnej zabronione jest tylko ustawianie przeszkód na torach.

- 10) Zmianie § 3 pkt 10 lit. e na następujące brzmienie: „e) przebywania na stopniach lub innych elementach konstrukcyjnych wagonu lub pojazdu kolejowego;”.

Należy zwrócić uwagę, że obecnie obowiązujący przepis jest niepełny, ponieważ zabrania wyłącznie przebywania na stopniach wagonu, więc straż ochrony kolei nie ma prawnej możliwości ukarania za przebywanie na innych elementach wagonu lub pojazdu kolejowego (np. za przebywanie na dachu pojazdu). Projektowany przepis ma za zadanie usunięcie tej luki.

Ponadto w projektowanym rozporządzeniu w § 2 zawarto przepis, zgodnie z którym przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury dostosują swoje przepisy wewnętrzne do wymogów projektowanego rozporządzenia w terminie nie dłuższym niż 6 miesięcy od dnia jego wejścia w życie. W ocenie projektodawcy okres 6 miesięcy jest wystarczający na przygotowanie, uzgodnienie i wdrożenie odpowiednich zmian w przepisach wewnętrznych zarządców i przewoźników kolejowych, poza tym z uwagi na interes publiczny (bezpieczeństwo podróżnych) nie należy tego okresu wydłużać.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

|  |  |
|--|--|
| <p><b>Nazwa projektu:</b><br/>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b><br/>Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b><br/>Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b><br/>Maciej Sofiński, specjalista w Departamencie Kolejnictwa;<br/>tel. 22 630 14 98; maciej.sofinski@mib.gov.pl</p> | <p><b>Data sporządzenia:</b><br/>07.11.2017 r.<br/>Aktualizacja 04.12.2017 r.</p> <p><b>Źródło:</b><br/>Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> 179</p> |
|--|--|

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wprowadzenie zmian do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 50) wynika z konieczności dostosowania przepisów rozporządzenia do zmieniającej się rzeczywistości, a także pojawiania się nowych zagrożeń, w tym potencjalnego zagrożenia terrorystycznego w pociągach i na obszarze kolejowym.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Proponuje się szereg zmian, polegających przede wszystkim na rozszerzeniu i uszczegółowieniu katalogu czynności oraz zachowań, które są zabronione w pociągach i na obszarze kolejowym. Kluczowym elementem proponowanych zmian jest wprowadzenie zakazu pozostawiania bez opieki bagaży, pakunków i innych przedmiotów, poza wyznaczonymi do tego miejscami. Oczekuje się, że przedmiotowa zamiana przyczyni się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa (a aspekcie zagrożeń o charakterze kryminalnym i terrorystycznym) w pociągach i na obszarze kolejowym

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ze względu na ogólnie zwiększające się zagrożenie terrorystyczne na obszarze UE, podobne przepisy w tym zakresie funkcjonują już w wielu państwach członkowskich UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa                              | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|------------------------------------|----------|---------------|---------------|
| Polskie Koleje Państwowe S.A.      | 1        | MIB           | Bezpośrednie  |
| Straż Ochrony Kolei                | 2        | MIB           | Bezpośrednie  |
| Zarządcy infrastruktury            | 10       | MIB           | Pośrednie     |
| Jednostki samorządu terytorialnego | 280      | MIB           | Pośrednie     |

### Wskaźniki dotyczące procesu:

| Wskaźnik   | Wielkość | Źródło danych                                      | Uwagi |
|--|----------|--|-------|
| Liczba pozostawionych bagaży na dworcach bez opieki w 2014 r.            | 158      | Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. | -     |
| Liczba pozostawionych bagaży na dworcach bez opieki w 2015 r.            | 257      | Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. | -     |
| Liczba pozostawionych bagaży na dworcach bez opieki w 2016 r.            | 911      | Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. | -     |
| Liczba pozostawionych bagaży na dworcach bez opieki w I półroczu 2017 r. | 428      | Centrum Bezpieczeństwa Dworców Kolejowych PKP S.A. | -     |

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt w ramach konsultacji publicznych projekt rozporządzenia zostanie przekazany następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.



- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 3) PKP Intercity S.A.
- 4) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
- 5) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
- 6) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- 7) Arriva RP Sp. z o.o.
- 8) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.
- 9) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.
- 10) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
- 11) Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
- 12) Koleje Dolnośląskie S.A.
- 13) Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.
- 14) Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
- 15) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.
- 16) Forum Kolejowe – Railway Business Forum
- 17) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
- 18) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Omówienie wyników konsultacji publicznych zostanie zawarte w Raporcie z konsultacji.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

| (ceny stałe z ..... r.)  | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
|--|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----------------|---|
|  | 0  | 1   | 2   | 3   | 4   | 5   | 6   | 7   | 8   | 9   | 10  | Łącznie (0-10) |   |
| <b>Dochody ogółem</b>  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| budżet państwa   | 0,5  | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5            | 5 |
| JST  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| pozostałe jednostki (oddzielnie)   |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| <b>Wydatki ogółem</b>  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| budżet państwa   |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| JST  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| pozostałe jednostki (oddzielnie)   |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| <b>Saldo ogółem</b>  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| budżet państwa   | 0,5  | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,5            | 5 |
| JST  |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| pozostałe jednostki (oddzielnie)   |  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| Źródła finansowania  | Grzywny w drodze mandatu karnego nakładane przez Straż ochrony kolei.  |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Rozporządzenie nie spowoduje obciążenia budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Na podstawie dostępnych statystyk PKP S.A., szacunkowo przewiduje się dochody budżetu państwa z grzywien w drodze mandatu karnego za pozostawienie bagażu na dworcach kolejowych bez opieki na poziomie ok. 0,5 mln zł rocznie. |     |     |     |     |     |     |     |     |     |     |                |   |

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

| Skutki  |  |              |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |
|---|--|--------------|---|---|---|---|----|----------------|--|--|--|--|--|
| Czas w latach od wejścia w życie zmian                            |  | 0            | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | Łącznie (0-10) |  |  |  |  |  |
| W ujęciu<br>pieniężnym<br>(w mln zł,<br>ceny stałe z<br>..... r.) | duże przedsiębiorstwa                                  |              |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |
|   | sektor mikro-, małych i<br>średnich<br>przedsiębiorstw |              |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |
| W ujęciu<br>niepieniężnym   | duże przedsiębiorstwa                                  |              |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |
|   | sektor mikro-, małych i<br>średnich<br>przedsiębiorstw |              |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |
| Niemierzalne  |  | (dodaj/usuń) |   |   |   |   |    |                |  |  |  |  |  |

|  |  |
|--|--|
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Nie przewiduje się istotnego wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość. |
|--|--|

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

**Komentarz:** brak przewidywanych zmian obciążeń regulacyjnych.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu:

Brak przewidywanego wpływu.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie po 14 dniach od dnia ogłoszenia. Planowany termin ogłoszenia – II kwartał 2018 r.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu nastąpi poprzez analizę statystyk dotyczących liczby pozostawionych bagaży bez opieki na dworcach kolejowych.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

-