

ul.
tel.
fax +
sekretariat

Warszawa, dnia grudnia 2021 r.

IOR3.0230.149.2021

dot.: podjęcia inicjatywy legislacyjnej w zakresie zmian ustawy
o transporcie kolejowym oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Pan

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

..... zwracają się z uprzejmą prośbą o podjęcie inicjatywy legislacyjnej wprowadzającej zmiany do ustawy o transporcie kolejowym i ustawy Prawo o ruchu drogowym wprowadzające rozwiązania służące poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu w rejonach przejazdów kolejowo – drogowych, a także zwiększenie efektywności i skuteczności działań podejmowanych przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei.

- I. Proponowane zmiany ujęte zostały w kilku obszarach zagadnień. Pierwszy z nich ma na celu poprawę bezpieczeństwa w rejonie przejazdów kolejowo – drogowych.

Proponowane zmiany polegają na określeniu nowego ustawowego zadania straży ochrony kolei, dalej również SOK dotyczące kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Funkcjonariusze SOK uzyskaliby uprawnienie do kontroli uczestników ruchu drogowego niestosujących się do przepisów, znaków lub sygnałów drogowych obowiązujących na przejazdach kolejowo–drogowych, obejmujących zakaz zatrzymywania się, zakaz wjazdu, postoju pojazdów, przechodzenia przez torowisko, zakazów określonych w art. 28 ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz innych przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych, regulujących ruch na przejazdach kolejowo–drogowych.

Dodatkową zmianę z ww. obszaru stanowi propozycja rozszerzenia o Straż Ochrony Kolei katalogu organów wymienionych w art. 80c ustawy Prawo o ruchu drogowym, którym udostępnia się dane zgromadzone w centralnej ewidencji pojazdów, co pozwoliłoby tej formacji skuteczniej reagować na popełniane wykroczenia przeciwko przepisom



regulującym ruch na przejazdach kolejowo–drogowych i podejmować efektywne czynności ukierunkowane na pociągnięcie ich sprawców do odpowiedzialności.

Proponowane zmiany stanowią odpowiedź na niezadowalający poziom bezpieczeństwa oraz liczbę wypadków, do których dochodzi na przejazdach kolejowo–drogowych i przyczynia się do ograniczenia sytuacji zagrażających życiu i zdrowiu uczestników ruchu kolejowo–drogowego.

Szczegółowe propozycje zmian do ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym wraz z ich uzasadnieniem zawiera załącznik 1 do niniejszego pisma.

- II. Drugi obszar proponowanych zmian koncentruje się na doprecyzowaniu, uporządkowaniu oraz częściowo na rozszerzeniu uprawnień przysługujących funkcjonariuszom SOK w toku realizacji ustawowych zadań. Dotyczy to przede wszystkim uprawnienia do dokonywania przez funkcjonariusza SOK sprawdzenia przewencyjnego osób w celu zapewnienia bezpieczeństwa zarówno funkcjonariuszy SOK realizujących uprawnienie do ujęcia osoby i doprowadzenia jej do najbliższej jednostki Policji, jak i samej osoby ujmowanej. Celem sprawdzenia przewencyjnego jest ujawnienie i odebranie osobie ujmowanej niebezpiecznego przedmiotu lub broni oraz ochrona przed bezprawnymi zamachami i nieuprawnionymi działaniami skutkującymi zagrożeniem dla życia lub zdrowia.

Podobne uwagi można odnieść do uprawnienia polegającego na obserwowaniu i rejestrowaniu przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania tych zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia. Odwołując się do brzmienia art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a także uwarunkowań prowadzonej przez Straż Ochrony Kolei działalności, można w oparciu o dyrektywę celowościowej wykładni przepisu przyjąć, że ochrona obszaru kolejowego obejmuje także uprawnienie do prowadzenia monitoringu. Takie uprawnienie można zakwalifikować jako niezbędne do realizacji zadań ustawowych, zaś jego brak znacząco uniemożliwiałby należytą realizację tych zadań.

Mając powyższe na uwadze zasadne jest wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym właściwych regulacji, które wyeliminowałyby wszelkie wątpliwości i potwierdziły swym brzmieniem uprawnienia funkcjonariuszy SOK w powyższym zakresie.

Dodatkowo proponujemy doprecyzowanie art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, ustanawiającego uprawnienie funkcjonariusza SOK do zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu. Zmiana przedmiotowego przepisu jest ukierunkowana na jednoznaczne określenie istoty i celu wskazanego w nim uprawnienia funkcjonariusza SOK, jakim powinno być sprawdzenie ładunku i przeglądanie zawartości bagaży. Brak wyraźnego wskazania na czym ma polegać kontrola pojazdu drogowego dokonywana przez funkcjonariusza SOK sprawia, że podjęcie skutecznej i efektywnej kontroli w praktyce jest poważnie utrudnione, a czasami wręcz niemożliwe. Z tego względu, biorąc pod uwagę porównanie zakresu regulacji dedykowanej dla SOK z analogicznymi przepisami przewidzianymi dla innych służb i formacji uzasadniony jest postulat zmiany obecnego art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym w kierunku wskazanym w załączniku nr 1 do niniejszego pisma. Celem powyższego jest nadania mu

treści, z której dla funkcjonariuszy SOK wynikać będzie konkretne uprawnienie, możliwe do faktycznego wykorzystania w celu realizacji ustawowych zadań powierzonych straży ochrony kolei.

Ponadto postulujemy określenie wprost w ustawie o transporcie kolejowym katalogu wykroczeń, których popełnienie będzie upoważniać funkcjonariuszy SOK do nakładania grzywny w drodze mandatu karnego. Uzupełnieniem tej propozycji jest nadanie funkcjonariuszom SOK uprawnienia do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych także za inne wykroczenia powszechnie popełniane na obszarze kolejowym.

- III. Dla spójności regulacji prawnych, proponujemy też zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia poprzez ujęcie w katalogu pojazdów uprzywilejowanych pojazdów straży ochrony kolei. Z powyższym postulatem związana jest zmiana uregulowania dotyczącego koloru i oznakowania pojazdów SOK z wykorzystaniem barwy amarantowej, dedykowanej tej formacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei (Dz.U. z 2020 r., poz. 1010 t.j.).

Szczegółowe propozycje zmian wraz z uzasadnieniem zostały przedstawione w załączniku nr 2 do niniejszego pisma.

Mając na uwadze istotność proponowanych rozwiązań dla zwalczania niepożądanych zjawisk, godzących w powszechne poczucie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wnoszą o podjęcie inicjatywy legislacyjnej celem wprowadzenia proponowanych zmian prawnych.

Z poważaniem,

PREZES ZARZĄDU
Elektronicznie
podpisany przez
Data: 2021.12.14
15:01:36 +01'00'

WICEPREZES ZARZĄDU

Elektronicznie podpisany
przez
Data: 2021.12.14 10:15:55
+01'00'

Opracował:

(23)

1111

1111

Propozycje zmian ustawy transporcie kolejowym oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym.

USTAWA

z dnia.....

**o zmianie ustawy o transporcie kolejowym
oraz ustawy Prawo o ruchu drogowym.**

Art. 1

W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021, poz. 1984 t.j.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 60:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) kontrola ruchu drogowego obejmująca przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 2021.450 t.j.)”;

b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu, w tym sprawdzenie ładunku oraz zawartości bagaży, w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu”;

c) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) nakładania grzywien, w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia za wykroczenia określone w:

- a) art. 65 ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021, poz. 1984 t.j.),
- b) art. 54, 92 i 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 – Kodeks wykroczeń (Dz. U. 2021, poz. 2008 t.j.),
- c) art. 43¹ ust. 1 i 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. 2021, poz. 1119 t.j.),
- d) art. 13 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych (Dz.U. 2021, poz. 276 t.j.),

- e) art. 180 i 188 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2021, poz. 779 t.j.),
- f) art. 87a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. 2020, poz. 8 t.j.)”;

d) w ust. 2 dodaje się pkt 7 – 9 w brzmieniu:

„7) podejmowania w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego czynności określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym, w tym również poza obszarem kolejowym”;

„8) rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia”;

„9) dokonywania sprawdzenia przewencyjnego w celu:

- ochrony przed bezprawnymi zamachami na życie lub zdrowie osób lub mienie,
- ochrony przed nieuprawnionymi działaniami skutkującymi zagrożeniem życia lub zdrowia,
- znalezienia i odebrania przedmiotów, których użycie ze względu na ich właściwości może spowodować zagrożenie życia lub zdrowia lub bezpieczeństwa przeprowadzonych czynności osób ujętych w trybie ust. 2 pkt 2”.

e) uchyla się ust. 7;

f) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

2) w art. 62 uchyla się ust. 7.

Art. 2

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2021, poz. 450 t.j.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 6 ust. 1 dodaje się pkt 3d w brzmieniu:

„3d) funkcjonariusz straży ochrony kolei”;

2) w art. 53 ust. 1 dodaje się pkt 11a w brzmieniu:

„11a) straży ochrony kolei”;

3) w art. 80c ust. 1 dodaje się pkt 15a) w brzmieniu:

„15a) straży ochrony kolei”;

4) w art. 80k ust. 4 dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) straży ochrony kolei”;

5) w art. 100ah ust. 1 dodaje się pkt 15a) w brzmieniu:

„15a) straży ochrony kolei”;

6) dodaje się art. 129ca w brzmieniu:

„Art. 129ca. 1. Kontrola ruchu drogowego obejmująca przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych może być wykonywana przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei.

2. Funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do kontroli uczestników ruchu drogowego niestosujących się do przepisów, znaków lub sygnałów drogowych obowiązujących przy przejeździe kolejowo-drogowym, dotyczących nakazu zatrzymywania się, zakazu wjazdu, postoju pojazdów, przechodzenia przez torowisko, zakazów określonych w art. 28 oraz innych przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych.

3. W ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w ust. 2, funkcjonariusze straży ochrony kolei są upoważnieni do:

- 1) zatrzymania pojazdu;
- 2) legitymowania uczestnika ruchu drogowego;
- 3) wydawania poleceń, co do sposobu zachowania się na drodze;
- 4) żądania od właściciela lub posiadacza pojazdu wskazania komu powierzył pojazd do kierowania lub używania w oznaczonym czasie.”

7) art. 129e i 129f otrzymują brzmienie:

„**Art. 129e.** 1. Kontrola ruchu drogowego wykonywana przez strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku, funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz pracowników zarządów dróg odbywa się na podstawie upoważnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wydanego przez właściwego komendanta powiatowego (miejskiego) Policji.

Art. 129f. Strażnicy straży gminnych (miejskich), strażnicy leśni, funkcjonariusze Straży Parku oraz funkcjonariusze straży ochrony kolei w związku z wykonywaniem czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego są obowiązani do czasu przybycia Policji uniemożliwić kierowanie pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.”

Art. 3

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Projekt ustawy przewiduje zmiany w:

- a) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2021, poz. 1984 t.j.),
- b) ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2021, poz. 450 t.j.).

Zmiany ww. aktów prawnych ujęte w projekcie ustawy mają na celu:

1. Poprawę bezpieczeństwa w rejonach o szczególnym znaczeniu dla ruchu zarówno drogowego jak i kolejowego – przejazdach kolejowo-drogowych, poprzez wprowadzenie nowego zadania straży ochrony kolei, t.j. kontroli ruchu drogowego w zakresie określonym w przepisach ustawy Prawo o ruchu drogowym, nadanie funkcjonariuszom straży ochrony kolei odpowiednich uprawnień w odniesieniu do kontroli przepisów ruchu drogowego obejmujących przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych, określenie wykroczeń stanowiących naruszenie przepisów ruchu drogowego, za które funkcjonariusze straży ochrony kolei są upoważnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, prowadzenia czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem oraz wnoszenia środków odwoławczych w sprawach o wykroczenia, stanowiące naruszenie przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych.
2. Rozszerzenie katalogu uprawnień przysługujących funkcjonariuszowi straży ochrony kolei oraz doprecyzowanie obecnie obowiązujących regulacji w sposób umożliwiający funkcjonariuszom SOK efektywniejsze korzystanie z tych uprawnień w ramach wykonywania zadań ustawowych.

II. Zmiana ustawy o transporcie kolejowym

1. Projekt ustawy przewiduje zmiany w zakresie przepisów ustawy o transporcie kolejowym polegające na:

1. Poszerzeniu katalogu zadań straży ochrony kolei o kontrolę ruchu drogowego obejmującą przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.
2. Poszerzeniu katalogu uprawnień funkcjonariuszy straży ochrony kolei przysługujących w ramach wykonywania zadania polegającego kontroli ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych również poza obszarem kolejowym, rejestrowanie przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania ustawowych zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, dokonywanie sprawdzenia przewencyjnego określonym celu.
3. Doprecyzowaniu celu i zakresu uprawnienia polegającego na zatrzymywaniu i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu.
4. Określeniu katalogu wykroczeń, za które funkcjonariusz SOK ma prawo do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia.

2. Szczegółowe omówienie projektowanych zmian:

Art. 60 ust. 1 i ust. 2 pkt 7

Zmiany w art. 60 ust. 1 polegają na poszerzeniu zadań straży ochrony kolei o kontrolę przestrzegania przepisów ruchu drogowego w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Projektowana zmiana ma na celu poprawę bezpieczeństwa w rejonach o szczególnym znaczeniu dla ruchu zarówno drogowego jak i kolejowego – przejazdach kolejowo-drogowych. W obecnym stanie prawnym zadania straży ochrony kolei ograniczone są, w zakresie kontroli, do przestrzegania przepisów porządkowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych (Dz.U. 2021 r., poz. 723), a w zakresie terytorialnym zasadniczo do obszaru kolejowego, pociągów i innych pojazdów kolejowych.

Przepisy porządkowe, o których mowa powyżej, obejmują m.in., zakaz przechodzenia i przejeżdżania oraz przepędzania zwierząt przez przejazdy lub przejścia, gdy:

- a) zbliża się pociąg lub inny pojazd kolejowy, a przejazdy lub przejścia nie są zabezpieczone zaporami lub sygnalizacją świetlną lub akustyczną,
- b) zapory są zamknięte, zamykanie ich zostało rozpoczęte lub otwarcie niezakończono,
- c) zbliżanie się pociągu lub innego pojazdu kolejowego zapowiada sygnalizacja świetlna lub akustyczna,
- d) zatrzymanie nakazuje sygnał dawany przez pracownika zarządcy lub przewoźnika kolejowego.

Brak jednoznacznego umocowania funkcjonariuszy SOK do kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych w zakresie określonym w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, powoduje liczne wątpliwości w zakresie możliwości skutecznego egzekwowania przez funkcjonariuszy SOK wskazanych przepisów, a tym samym negatywnie wpływa na poziom bezpieczeństwa w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

Obecnie bowiem funkcjonariusze SOK dokonują zatrzymania pojazdów, których kierowcy wykraczają przeciwko przedmiotowym przepisom w oparciu o art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten przyznaje funkcjonariuszowi SOK uprawnienie do zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu. Wskazana regulacja nie wydaje się jednak właściwa. Mowa jest w niej bowiem o kontroli pojazdu poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu. Wiodącym motywem ustanowienia wskazanego uprawnienia wydaje się być umożliwienie funkcjonariuszom SOK skontrolowanie pojazdów w związku z podejrzeniem ich wykorzystania do popełnienia na obszarze kolejowym czynów zabronionych polegających głównie na kradzieży elementów infrastruktury kolejowej.

Dlatego też zastosowanie tej podstawy prawnej w kontekście kontroli przez funkcjonariuszy SOK przestrzegania ww. przepisów porządkowych zakazujących określonych zachowań w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych rodzi liczne wątpliwości. Weryfikując przestrzeganie przedmiotowych zakazów funkcjonariusz SOK dokonuje oceny prawidłowości zachowania kierującego pojazdem z treścią właściwego przepisu. Poza zainteresowaniem funkcjonariusza SOK pozostaje natomiast kontrola pojazdu, którym porusza się sprawca wykroczenia przeciwko obowiązującym przepisom porządkowym pomimo tego, że formalnie podstawą prawną dokonywanych czynności jest art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiący o kontroli pojazdu.

Kolejne wątpliwości w kontekście możliwości skutecznego egzekwowania przez funkcjonariuszy SOK obowiązku przestrzegania przepisów porządkowych w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych wynikają z faktu, że w świetle obowiązującego stanu prawnego obszar działalności straży ochrony kolei ogranicza się do obszaru kolejowego, pociągów oraz innych pojazdów kolejowych. Zgodnie z art. 4 pkt 8 ustawy o transporcie kolejowym, obszarem kolejowym jest powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy. W tym miejscu należy wskazać na art. 62 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, który jako przepis delegacyjny, umożliwia ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określić przypadki, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym. Na mocy tego przepisu, w dniu 26 września 2003 r. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał rozporządzenie w sprawie przypadków, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 181, poz. 1775). Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem są to przypadki:

- a) bezpośredniego pościgu za osobą, w stosunku do której istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia czynu zabronionego prawem na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych,
- b) konieczności doprowadzenia osoby zatrzymanej w trybie art. 60 ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym do jednostki Policji usytuowanej poza obszarem kolejowym,
- c) wykonywania ochrony przewozów mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei.

Odnosząc się do powyższego, należy stwierdzić, że poza nielicznymi wyjątkami, zasadniczo kompetencje funkcjonariuszy straży ochrony kolei mogą być wykonywane na oznaczonym obszarze, tj. na terenie obszaru kolejowego, w pociągach i innych pojazdach kolejowych. Konsekwencją powyższego jest to, iż funkcjonariusze SOK działając na podstawie art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym mogą zatrzymywać pojazd tylko na przejeździe kolejowym lub przyległym pasie gruntu. Taka konkluzja stoi jednak w ewidentnej sprzeczności z art. 49 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, który zabrania zatrzymywania pojazdu na przejeździe kolejowym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od tego przejazdu.

W celu wyeliminowania wskazanych wątpliwości proponuje się jednoznaczne umocowanie funkcjonariuszy SOK do wykonywania kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych w zakresie określonym w ustawie Prawo o ruchu drogowym, poprzez dodanie ust. 3 do art. 60 ustawy o transporcie kolejowym z jednoczesnym umocowaniem funkcjonariuszy SOK do podejmowania w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego czynności określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym również poza obszarem kolejowym (projektowany art. 60 ust. 2 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym). Przedmiotowa zmiana stanu prawnego, poszerzająca zakres zadań i uprawnień funkcjonariuszy SOK i jednocześnie eliminująca wątpliwości interpretacyjne obecnie obowiązujących przepisów, przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych, a także skuteczności działań podejmowanych przez funkcjonariuszy SOK w ramach realizacji aktualnie wykonywanego zadania, tj. kontroli przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym.

Uzasadnienie przemawiające za projektowanymi zmianami w kontekście poprawy poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych zawarte są również w uwagach do art. 60 ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Art. 60 ust. 2 pkt 3

Zmiana brzmienia przedmiotowego przepisu jest ukierunkowana na jednoznaczne określenie istoty i celu wskazanego w nim uprawnienia funkcjonariusza SOK. Zgodnie z obecnie obowiązującą treścią art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, wykonując swoje zadania funkcjonariusz SOK ma prawo do zatrzymywania i kontroli pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu. Wątpliwości w stosowaniu tego przepisu w praktyce wynikają z faktu, że nie wskazuje on zakresu kontroli pojazdu drogowego przeprowadzanej przez funkcjonariusza SOK, tj. do jakich czynności w ramach tej kontroli funkcjonariusz SOK jest uprawniony.

Należy zauważyć, że literalne brzmienie tego przepisu wskazuje jednoznacznie, że przedmiotem kontroli dokonywanej przez funkcjonariuszy SOK jest „pojazd drogowy”, ale już nie to co w tym pojeździe się znajduje. Przedmiotowa kontrola pojazdu drogowego realizowana przez funkcjonariusza SOK w praktyce ograniczać się będzie zatem do ustalenia rodzaju pojazdu, jego identyfikacji – numer rejestracyjny, numer WIN, cechy szczególne itd. Taki wniosek wynika z porównania treści art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym z analogicznymi regulacjami zawartymi w ustawach określających uprawnienia innych służb i formacji realizujących zadania publiczne. Pozostając w kręgu służb, które posiadają podobne uprawnienie do wskazanego w art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym należy wskazać, że:

- a) Strażnicy Państwowej Straży Łowieckiej przy wykonywaniu ustawowych zadań mają prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu w obwodach łowieckich oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ich ładunku oraz przeglądania zawartości bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia – art. 39 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie (Dz. U. z 2020 r., poz. 1683 t.j.);
- b) Strażnicy leśni przy wykonywaniu ustawowych zadań mają prawo do zatrzymywania i dokonywania kontroli środków transportu na obszarach leśnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w celu sprawdzenia ładunku oraz przeglądania zawartości bagaży, w razie zaistnienia uzasadnionego podejrzenia popełnienia czynu zabronionego pod groźbą kary – art. 47 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2021 r., poz. 1275 t.j.).

Z powyższego wynika, że zakres przedmiotowego uprawnienia w odniesieniu do Straży Ochrony Kolei różni się od tego, które przewidziane zostało dla wskazanych służb i formacji. Celem działań kontrolnych przeprowadzanych przez te ostatnie jest bowiem sprawdzenie ładunku w zatrzymywanych środkach transportu oraz przeglądnięcie zawartości przewożonych przez nie bagaży. Natomiast celem działania funkcjonariuszy SOK w analogicznej sytuacji może być tylko i wyłącznie kontrola pojazdu drogowego. Taki kształt przepisu art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym rodzi poważne wątpliwości w kontekście praktycznego wykorzystania przedmiotowego uprawnienia przez funkcjonariusza SOK.

W pierwszej kolejności trudno jest wskazać cel i sens zatrzymywania przez funkcjonariusza SOK pojazdu drogowego poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu, np. kradzieży elementów infrastruktury kolejowej, jeżeli nie będzie on mógł sprawdzić ładunku przewożonego takim pojazdem, ani przejrzeć zawartości bagaży, które się w nim znajdują, tak aby potwierdzić bądź wykluczyć podejrzenie odnośnie wykorzystania pojazdu drogowego do dokonania czynu zabronionego na obszarze kolejowym.

Brak jednoznacznego wskazania na czym ma polegać kontrola pojazdu drogowego dokonywana przez funkcjonariusza SOK sprawia, że podjęcie skutecznej i efektywnej kontroli w praktyce jest poważnie utrudnione, a czasami wręcz niemożliwe. Niejasna treść przepisu może ponadto

narazić funkcjonariusza SOK na zarzut przekroczenia uprawnień, gdyby w trakcie kontroli pojazdu sprawdził zawartość ładunku lub przejrzał zawartość bagaży.

Dlatego też, biorąc pod uwagę porównanie zakresu regulacji dedykowanej dla SOK z analogicznymi przepisami przewidzianymi dla innych służb i formacji uzasadniony jest postulat zmiany obecnego art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym w kierunku wskazanym w projekcie, celem nadania mu treści, z której dla funkcjonariuszy SOK wynikać będzie konkretne uprawnienie, możliwe do faktycznego wykorzystania w celu realizacji ustawowych zadań powierzonych Straży Ochrony Kolei.

Art. 60 ust. 2 pkt 4

Zmiana treści art. 60 ust. 2 pkt 4 polega na określeniu wprost w ustawie o transporcie kolejowym katalogu wykroczeń, za które funkcjonariusz straży ochrony kolei ma prawo nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w Kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia

W art. 60 ust. 2 pkt 4 lit. a) i b) projekt wskazuje wykroczenia przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych, wydanych na podstawie art. 59 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 54 kodeksu wykroczeń.

Zgodnie z art. 95 ust. 4 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, jeżeli uprawnienie dla funkcjonariuszy określonego organu do nakładania grzywien wynika z innej ustawy, a ustawa ta nie określa wykroczeń, do których stosuje się postępowanie mandatowe, zakres wykroczeń, za które można nałożyć grzywnę w drodze mandatu karnego, określi w drodze rozporządzenia właściwy minister w porozumieniu z Ministrem Sprawiedliwości, mając na względzie konieczność zapewnienia szybkiej reakcji na fakt popełnienia wykroczenia, a także potrzebę należytej ochrony dóbr szczególnie narażonych na naruszenia ze strony sprawców wykroczeń. Rozporządzenie to określa jednocześnie warunki i sposób wydawania upoważnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego. W oparciu o ww. delegację Minister Infrastruktury w § 1 rozporządzenia z dnia 31 marca 2003 r. (Dz.U.2003.62.564) wskazał, że funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za wykroczenia popełnione na obszarze kolejowym, w pociągach i innych kolejowych pojazdach szynowych, określone w art. 54 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń.

Przedmiotowa propozycja porządkuje obecny stan prawny, dotyczący jednego z ustawowych uprawnień funkcjonariuszy SOK, jakim jest nakładanie grzywien w drodze mandatu karnego oraz rozszerza jego dotychczasowy zakres.

Nowa treść przepisu art. 60 ust. 2 pkt 4 precyzyjnie określa zakres uprawnienia funkcjonariuszy SOK do stosowania postępowania mandatowego. Propozycja zmiany tego przepisu wzoruje się na tożsamy, jednoznacznych regulacjach zawartych w regulacjach dedykowanych innym służbom i formacjom odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, np. § 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 kwietnia 2014 r. w sprawie wykroczeń, za które funkcjonariusze Straży Granicznej są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego (Dz.U. z 2020, poz. 1437 t.j.), czy § 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 2003 r. w sprawie wykroczeń, za które strażnicy straży gminnych są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego (Dz.U.2003.208.2026).

Zakres wskazanego uprawnienia funkcjonariuszy SOK, znacząco dotyczący sfery wolności obywatelskich, powinien jasno wynikać z właściwego przepisu prawa, a nie stanowić przedmiot

interpretacji. Nowa treść przepisu art. 60 ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym wprost wymienia wszystkie wykroczenia, za popełnienie których możliwe będzie nałożenie grzywny w drodze mandatu karnego przez funkcjonariusza SOK.

Należy podkreślić, że rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 marca 2003 r. w sprawie określenia wykroczeń, za które funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, oraz zasad i sposobu wydawania upoważnień, zostało wydane w momencie obowiązywania ustawy o transporcie kolejowym, wydanej w dniu 27 czerwca 1997 r. (Dz.U.1997.96.591). Ustawa ta przyznawała funkcjonariuszom SOK uprawnienie do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, ale nie określała wykroczeń, do których stosuje się postępowanie mandatowe. Wydanie przedmiotowego rozporządzenia było zatem w pełni uzasadnione. W nowej ustawie o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r., w art. 65 ust. 3 stypizowane zostało wykroczenie, którego znamiona strony przedmiotowej – wykraczanie przeciwko nakazom lub zakazom zawartym w przepisach porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, zostały jednoznacznie powiązane z zakresem ustawowego zadania straży ochrony kolei, jakim zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 60 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy o transporcie kolejowym jest kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych. Wykroczenie to nie zostało ujęte w katalogu wykroczeń, za które funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, określonego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 marca 2003 r. Projektowana zmiana art. 6 ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym eliminuje wszelkie wątpliwości interpretacyjne odnośnie zakresu przedmiotowego uprawnienia funkcjonariuszy SOK. Jednocześnie dokonuje uzupełnienia katalogu wykroczeń, za które funkcjonariusze straży ochrony kolei są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, wynikających z innych przepisów ustawowych, szczegółowo omówionych w dalszej części uzasadniania.

W art. 54 kodeksu wykroczeń ustawodawca wyraźnie powiązał możliwość ukarania sprawcy wykroczenia z naruszeniem przez niego przepisu porządkowego o zachowaniu się w miejscu publicznym. Zgodnie z art. 54 kodeksu wykroczeń kto wykracza przeciwko wydanym z upoważnienia ustawy przepisom porządkowym o zachowaniu się w miejscach publicznych, podlega karze grzywny do 500 złotych albo karze nagany. Zgodnie z art. 58 ustawy o transporcie kolejowym dostęp do obszaru kolejowego nie ma charakteru powszechnego, jest ograniczony i dotyczy wyłącznie miejsc wyznaczonych przez zarządcę. Art. 65 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym z jednej strony odnosi się do szczególnych miejsc publicznych, którymi są obszary kolejowe, pociągi inne pojazdy kolejowe oraz pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, dostępne dla nieograniczonej liczby osób, a z drugiej strony do miejsc na obszarze kolejowym, które nie są publicznie dostępne.

Dlatego też celem uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych postuluje się nadanie art. 60 ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym takiej treści, aby w grupie wykroczeń, za które funkcjonariusze SOK są uprawnieni do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych, ujęty został zarówno art. 65 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, jak i art. 54 kodeksu wykroczeń. Projektowana zmiana przyczyni się do usunięcia wszelkich wątpliwości prawnych, a funkcjonariuszom SOK pozwoli na szybkie i skuteczne reagowanie na przypadki wykraczania przeciwko przepisom porządkowym określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych, wydanych na podstawie art. 59

ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, jak i przeciwko przepisom porządkowym wydanym z upoważnienia innych ustaw.

Oprócz wykroczeń polegających na niestosowaniu się do obowiązujących przepisów porządkowych proponuje się nadanie funkcjonariuszom SOK uprawnienia do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych także za inne wykroczenia powszechnie popełniane na obszarze kolejowym. W art. 60 ust. 2 pkt 4 lit b) projektu wymienia się wykroczenie z art. 92 § 1 kodeksu wykroczeń polegające na niezastosowaniu się do znaku lub sygnału drogowego albo do sygnału lub polecenia osoby uprawnionej do kierowania ruchem lub kontroli ruchu drogowego. Proponowana zmiana, w praktyce pełnienia służby przez funkcjonariuszy SOK odnosiłaby się głównie do możliwości skutecznej reakcji funkcjonariuszy na liczne przypadki niestosowania się do znaku B-20 (STOP) umieszczonego przed torowiskiem pojazdów kolejowych, dopełniając tym samym obecny zakres regulacji dotyczący bezpieczeństwa podczas przejeżdżania przez przejazdy kolejowe. Na gruncie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (§ 2 pkt 5) zabronione jest przechodzenie i przejeżdżanie przez przejazdy lub przejścia, gdy:

- a) zbliża się pociąg lub inny pojazd kolejowy, a przejazdy lub przejścia nie są zabezpieczone urządzeniami, o których mowa w lit. b i c,
- b) zapory są zamknięte, zamykanie ich zostało rozpoczęte lub otwarcie niezakończono,
- c) zbliżanie się pociągu lub innego pojazdu kolejowego zapowiada sygnalizacja świetlna lub akustyczna,
- d) zatrzymanie nakazuje sygnał dawany przez pracownika zarządcy lub przewoźnika kolejowego.

Zgodnie z powołanymi przepisami funkcjonariusze SOK uprawnieni są do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych tylko za przejeżdżanie przez torowiska wyposażone w odpowiednie urządzenia ostrzegawcze lub strzeżone przez pracownika zarządcy (przewoźnika kolejowego) oraz za przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe, które nie są zabezpieczone zaporami bądź sygnalizacją świetlną lub akustyczną, przy czym ten drugi przypadek ogranicza się do sytuacji bezpośredniego zagrożenia jakie dla kierowcy pojazdu samochodowego stwarza zbliżający się pociąg lub inny pojazd kolejowy. Tymczasem praktyka pełnienia służby przez funkcjonariuszy SOK, a także dane statystyczne pokazują dobitnie, że najwięcej wypadków i ofiar ma miejsce na przejazdach kategorii D, czyli takich, które pozbawione są urządzeń służących do kierowania ruchem na drodze, oznaczonych jedynie znakami drogowymi, w tym znakiem B-20 (STOP).

Z codziennej praktyki pełnienia służby przez funkcjonariuszy SOK wynika, że mają miejsce liczne przypadki niestosowania się przez kierowców samochodów do znaku B-20 (STOP). W obecnym stanie prawnym funkcjonariusze SOK, którzy są naocznymi świadkami tego typu zdarzeń nie mogą podjąć w stosunku do wspomnianych kierowców pojazdów samochodowych skutecznej interwencji. Ich działania polegają m. in. na zapisaniu nr rejestracyjnego pojazdu i poinformowaniu o zaistniałym zdarzeniu Policji, co zdecydowanie obniża skuteczność i nieuchronność oddziaływania karnego na ww. sprawców, powoduje wydłużenie reakcji służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na obszarze kolejowym (w tym na przejazdach kolejowych) oraz generuje dodatkowe koszty związane z wydłużeniem się postępowania zmierzającego do ukarania sprawców przedmiotowych wykroczeń.

Z kolei art. 97 kodeksu wykroczeń obejmuje inne naruszenia przeciwko przepisom ustawy Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie, popełnione przez uczestnika ruchu lub inną osobę znajdującą się na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciela lub posiadacza pojazdu. Proponowana zmiana, polegająca na przyznaniu funkcjonariuszom SOK uprawnienia do nakładania grzywien w drodze mandatów karnych za wykroczenia z art. 92 i 97 kodeksu wykroczeń, stanowiłaby skuteczne narzędzie prewencyjne,

stanowiący dodatkowy instrument zmierzający do podniesienia poziomu świadomości kierowców pojazdów samochodowych, którzy naruszają zasady bezpieczeństwa na przejazdach, zwłaszcza przejazdach kolejowych kategorii D.

W art. 60 ust. 2 pkt 4 lit c) ustawy o transporcie kolejowym wymienia się wykroczenie wynikające z naruszenia przepisu art. 43¹ ust. 1 i 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, tj. naruszenie lub usiłowanie naruszenia, określonego w tym przepisie, zakazu spożywania napojów alkoholowych. Zgodnie z art. 43¹ powołanej ustawy kto spożywa napoje alkoholowe wbrew zakazom określonym w art. 14 ust. 1 i 2a-6 albo nabywa lub spożywa napoje alkoholowe w miejscach nielegalnej sprzedaży, albo spożywa napoje alkoholowe przyniesione przez siebie lub inną osobę w miejscach wyznaczonych do ich sprzedaży lub podawania, podlega karze grzywny.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei, w przypadku ujawnienia czynu polegającego na spożywaniu napojów alkoholowych wbrew przepisom, nakładają karę grzywny w drodze mandatu karnego na podstawie art. 65 ust. 3 ustawy w związku z §1 pkt 14 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 t.j.). W przypadku odmowy przyjęcia mandatu, funkcjonariusze straży ochrony kolei występują do sądu z wnioskiem o ukaranie sprawcy wykroczenia.

Mając na uwadze fakt, iż powyższy czyn zabroniony jest określony wprost przez ustawę, niewłaściwe wydaje się przyjęcie założenia, że w postępowaniu mandatowym funkcjonariusze SOK, jako podstawę ukarania przywołują akt niższego rzędu. Zasadnym wydaje się zatem przyznanie funkcjonariuszom Straży Ochrony Kolei uprawnień do nakładania kary grzywny w drodze mandatu karnego na podstawie tej ustawy. Projektowana zmiana, poprzez ujednolicenie podstawy prawnej, przyczyni się także do usprawnienia współpracy pomiędzy funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei oraz organami wymiaru sprawiedliwości.

Z kolei regulacja zawarta w art. 60 ust. 2 pkt 4 lit. d) ustawy o transporcie kolejowym obejmuje wykroczenia naruszające przepis art. 13 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy z dnia 9 listopada 1995 r. o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu oraz wyrobów tytoniowych, tj. wykroczenia polegające na naruszeniu, określonego w tym przepisie, zakazu palenia wyrobów tytoniowych. Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 powołanej ustawy kto będąc właścicielem lub zarządzającym obiektem lub środkiem transportu, wbrew przepisom art. 5 ust. 1a nie umieszcza informacji o zakazie palenia, podlega karze grzywny do 2000 zł. Kto pali wyroby tytoniowe, nowatorskie wyroby tytoniowe lub papierosy elektroniczne wbrew postanowieniom art. 5, podlega karze grzywny do 500 zł.

W świetle obowiązujących przepisów, w przypadku ujawnienia czynu polegającego na paleniu tytoniu w miejscach, w których jest to zabronione, funkcjonariusze straży ochrony kolei nakładają karę grzywny w drodze mandatu karnego na podstawie art. 65 ust. 3 ustawy w związku z §1 pkt 12 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 t.j.). Wobec odmowy przyjęcia mandatu, funkcjonariusze straży ochrony kolei występują do sądu z wnioskiem o ukaranie sprawcy wykroczenia.

Mając na uwadze fakt, że powyższy czyn zabroniony jest określony wprost przez ustawę, właściwym byłoby rozwiązanie polegające na tym, że w postępowaniu mandatowym funkcjonariusze SOK jako podstawę ukarania stosują bezpośrednio przepis tej ustawy.

Dodatkowo, uprawnienie funkcjonariuszy straży ochrony kolei do nakładania kary grzywny w drodze mandatu karnego na właścicieli lub zarządzających obiektem lub środkiem transportu,

którzy wbrew przepisom art. 5 ust. 1a przywołanej ustawy, nie umieszczają informacji o zakazie palenia tytoniu (art. 13 ust. 1 pkt 2), przyczyni się do podwyższenia poziomu respektowania przepisów porządkowych określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 kwietnia 2021 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz w pomieszczeniach przeznaczonych do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego na dworcach kolejowych (Dz.U. z 2021 r., poz. 723). Obecnie bowiem pisma kierowane przez jednostki straży ochrony kolei do podmiotów odpowiedzialnych za umieszczenie powyższych oznaczeń, pozostają bezskuteczne. Jest to spowodowane w dużej mierze brakiem narzędzi prawnych umożliwiających funkcjonariuszom straży ochrony kolei wyegzekwowanie stosowania przepisu art. 13 ust. 1 pkt 2 przedmiotowej ustawy.

Proponowana treść art. 60 ust. 2 pkt 4 lit. e) dotyczy wykroczeń polegających na naruszeniu przepisu art. 180 i 188 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz.U. z 2021 r., poz. 779 t.j.), tj. naruszaniu wymogów przyjmowania odpadów do punktu zbierania odpadów metali.

Zgodnie z przepisem art. 102 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach prowadzący punkt zbierania odpadów zobowiązany jest, przy przyjmowaniu odpadów metali od osób fizycznych niebędących przedsiębiorcami, do wypełniania formularza przyjęcia odpadów metali w dwóch egzemplarzach oraz do przechowywania swojego egzemplarza przez okres 5 lat. Formularz taki obejmuje określenie rodzajów odpadów, rodzaju produktu, z którego powstał odpad, źródło pochodzenia, a także tożsamość osoby przekazującej odpady. Na żądanie funkcjonariuszy straży ochrony kolei posiadacz odpadów prowadzący punkt zbierania odpadów metali zobowiązany jest przedstawić przechowywane formularze.

Funkcjonariusze straży ochrony kolei, pomimo uprawnień do prowadzenia kontroli, o której mowa powyżej, nie posiadają narzędzi prawnych do nałożenia kary grzywny w drodze mandatu karnego w przypadku ujawnienia czynu polegającego na naruszaniu wymogów przyjmowania odpadów do punktu zbierania odpadów metali.

Projektowana regulacja przyczyni się do lepszego stosowania przepisów przywołanej ustawy, a w konsekwencji do zmniejszenia liczby przypadków przyjmowania przez prowadzących punkty zbierania odpadów mienia pochodzącego z infrastruktury kolejowej. Przełoży się to w dużej mierze na poprawę jakości usług transportowych świadczonych przez przewoźników kolejowych oraz poprawę poziomu bezpieczeństwa. Braki w infrastrukturze kolejowej są bowiem częstą przyczyną opóźnień pojazdów szynowych w stosunku do rozkładów jazdy, a także wypadków.

Z kolei przepis art. 60 ust. 2 pkt 4 lit f) obejmuje wykroczenie naruszające przepis art. 87a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz.U. z 2020 r., poz. 8 t.j.), tj. wykroczenie polegające na tym, że podróżny, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu, umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości. W praktyce pełnienia służby przez funkcjonariuszy SOK często zdarzają się przypadki w których podróżny, który pomimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumentu umożliwiającego stwierdzenie jego tożsamości. Funkcjonariusze straży ochrony kolei wezwani przez osobę uprawnioną do kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, wobec braku uprawnień, nie są w stanie podjąć odpowiedniego działania, które doprowadziłoby do szybkiego i efektywnego ukarania sprawcy wykroczenia.

Projektowane zmiany umożliwią funkcjonariuszom straży ochrony kolei sprawowanie szerszej kontroli przestrzegania przepisów porządkowych. Przyczyni się to do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa i porządku na obszarze kolejowym. Ponadto, proponowane uregulowania umożliwią funkcjonariuszom straży ochrony kolei podejmowanie skutecznych interwencji wobec osób wykraczających przeciwko określonym w niniejszym projekcie przepisom ustawy

o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, ustawy o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych, ustawy o odpadach oraz ustawy Prawo przewozowe.

Art. 60 ust. 2 pkt 8

Proponowane brzmienie art. 60 ust. 2 pkt 8 uprawnia straż ochrony kolei, w celu realizacji zadań, o których mowa w art. 60 ust. 1, do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania tych zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia.

Ustawa o transporcie kolejowym, w obowiązującym brzmieniu, w żaden sposób nie odnosi się do kwestii obserwowania i rejestracji przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych

W zakresie rejestrowania obrazu zdarzeń projekt przewiduje uregulowanie podobne do uregulowań w tym zakresie jakie mają inne służby:

1. art. 15 ust. 1 pkt 5a ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2021 r., poz. 1882 t.j.) – policjanci wykonując czynności, o których mowa w art. 14, mają prawo obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych, a w przypadku czynności operacyjno-rozpoznawczych i administracyjno-porządkowych podejmowanych na podstawie ustawy – także i dźwięku towarzyszącego tym zdarzeniom;
2. art. 11 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2021, poz. 1763 t.j.) – w związku z realizowanymi zadaniami określonymi w ust. 1 i art. 10, straże przysługuje prawo do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia; przeciwdziałania przypadkom naruszania spokoju i porządku w miejscach publicznych; ochrony obiektów komunalnych i urządzeń użyteczności publicznej.

Odwołując się do brzmienia art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a także uwarunkowań prowadzonej przez straż ochrony kolei działalności, można w oparciu o dyrektywę celowościowej wykładni przepisu przyjąć, że ochrona obszaru kolejowego obejmuje także uprawnienie do prowadzenia monitoringu – takie uprawnienie można zakwalifikować jako niezbędne do realizacji zadań ustawowych, a pozbawienie funkcjonariuszy SOK takiego uprawnienia uniemożliwiłoby należytą realizację tych zadań. Mając powyższe na uwadze zasadne jest wprowadzenie regulacji, która wyeliminowałaby wszelkie wątpliwości i potwierdziła swym brzmieniem uprawnienia straży ochrony kolei w powyższym przedmiocie. Wskazać jednocześnie należy, że potrzeba należytej realizacji zadań straży ochrony kolei, a także uprawnienie do ochrony własnego mienia, powinna uzasadniać także możliwość rejestracji wizji szerzej niż jedynie w obszarze kolejowym, w zakresie, w jakim jest to niezbędne do realizacji zadań ustawowych.

Art. 60 ust. 2 pkt 9

Projektowana regulacja dotyczy zdefiniowania i ustanowienia na poziomie ustawy uprawnienia funkcjonariusza SOK do dokonywania sprawdzenia prewencyjnego osób w określonym celu i okolicznościach. Czynność ta zapewnia bezpieczeństwo zarówno funkcjonariuszy SOK realizujących uprawnienie do ujęcia osoby i doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji, jak i samej osoby ujmowanej. Celem sprawdzenia prewencyjnego jest ujawnienie i odebranie osobie ujmowanej niebezpiecznego przedmiotu lub broni oraz ochrona przed bezprawnymi zamachami i nieuprawnionymi działaniami skutkującymi zagrożeniem dla życia lub zdrowia. Wskazana

czynność, która powinna być realizowana przy każdym ujmowaniu dokonywanym przez funkcjonariusza SOK, nie znajduje umocowania w akcie prawnym rangi ustawy, pomimo iż ingeruje w chronione Konstytucją wartości nietykalności osobistej człowieka. Obecnie uprawnienie do sprawdzenia przewencyjnego wynika z wewnętrznych regulacji obowiązujących w straży ochrony kolei, odnoszących się do zasad pełnienia służby przez funkcjonariuszy SOK. Wzorem innych służb i formacji, np. Policji konieczne jest zatem zdefiniowanie w ustawie o transporcie kolejowym sprawdzenia przewencyjnego i jednoznaczne umocowanie funkcjonariuszy SOK do dokonywania tej czynności. Projektowany przepis stanowiłby usankcjonowanie prawne stanu faktycznego, w którym funkcjonariusze SOK, dla bezpieczeństwa własnego oraz osób ujmowanych i doprowadzanych do jednostek Policji, w praktyce pełnienia służby realizują czynności wchodzące w zakres sprawdzenia przewencyjnego.

Art. 60 ust. 7

Uchylenie w art. 60 ust. 7 ma charakter porządkowy, bowiem odesłanie do stosowania odpowiednio przepisów ustawy o Policji do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w art. 60 ust. 2 pkt 1 i 2 zawiera również art. 60 ust. 8.

Art. 60 ust. 8

Zmiana brzmienia art. 60 ust. 8 jest konsekwencją rozszerzenia katalogu uprawnień przysługujących funkcjonariuszom SOK. Nowelizacja wskazanego przepisu dotyczy odesłania do właściwych przepisów o Policji w zakresie dotyczącym wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei uprawnień do rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań, o których mowa w ust. 1 oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia, a także dokonywania sprawdzenia przewencyjnego w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym. Ponadto z uwagi na uchylenie pkt 6 w art. 60 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zasadne jest usunięcie z treści przepisu art. 60 ust. 8 ww. ustawy wskazania na ten przepis w kontekście stosowania właściwych przepisów o Policji.

Art. 62 ust. 7

Uchylenie przepisu wynika z propozycji zmiany art. 53 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, polegającej na określeniu wprost w katalogu pojazdów uprzywilejowanych zawartym w ww. przepisie pojazdów straży ochrony kolei. Uzasadnienie dla przedmiotowej zmiany zawarte zostało w załączniku nr 2, stanowiącym projekt nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2016 r., poz. 2022 t.j.).

III. Zmiana ustawy Prawo o ruchu drogowym

1. Projekt ustawy przewiduje zmianę przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym polegającą na przyznaniu uprawnień funkcjonariuszom straży ochrony kolei do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze, kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych wraz ze wskazaniem organu odpowiedniego do wydania upoważnienia do wykonywania kontroli oraz obowiązków związanych z wykonywaniem kontroli, a także wprowadza dla straży ochrony kolei uprawnienia w przedmiocie uzyskiwania danych i informacji z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Centralnej Ewidencji Kierowców oraz wymianę informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego.

2. Szczegółowe omówienie projektowanych zmian:

Ustawa Prawo o ruchu drogowym nie odnosi się w szczególności do przepisów ruchu drogowego na przejazdach kolejowo-drogowych. W ocenie projektodawcy są to miejsca szczególnie niebezpieczne i dlatego zasadnym byłoby przyznanie funkcjonariuszom straży ochrony kolei uprawnień do wykonywania kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych.

Na mocy aktualnych przepisów funkcjonariusze straży ochrony kolei nie posiadają uprawnień do egzekwowania naruszeń przepisów ruchu drogowego regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych. Prowadzi to do sytuacji, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei, będąc świadkami wykroczeń przeciwko przepisom ruchu drogowego w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych, zmuszeni są do korzystania z pomocy funkcjonariuszy Policji. Powoduje to znaczne utrudnienia w sprawnym egzekwowaniu stosowania się uczestników ruchu drogowego do obowiązujących przepisów.

Art. 129l

Podstawową regulację w tym zakresie stanowić będzie proponowany art. 129ca, zgodnie z którym kontrola ruchu drogowego obejmująca przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych może być wykonywana przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei.

Funkcjonariusze straży ochrony kolei będą uprawnieni do kontroli uczestników ruchu drogowego niestosujących się do przepisów, znaków lub sygnałów drogowych obowiązujących przy przejeździe kolejowym, dotyczących nakazu zatrzymywania się, zakazu wjazdu, postoju pojazdów, przechodzenia przez torowisko, zakazów określonych w art. 28 ustawy oraz innych przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych.

Art. 129e

Zmiana w art. 129e polega na tym, że poza strażnikami gminnymi (miejskimi), strażnikami leśnymi, funkcjonariuszami Straży Parku oraz pracownikami zarządów dróg uprawnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego na podstawie upoważnienia wydanego przez właściwego komendanta powiatowego (miejskiego) Policji zostaną przyznane także straży ochrony kolei.

Art. 129f

W zakresie wykonywania kontroli ruchu drogowego, na strażników gminnych (miejskich), strażników leśnych, funkcjonariuszy Straży Parku, zgodnie z art. 129f nałożony został obowiązek uniemożliwienia kierowania pojazdem osobie, co do której istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się ona w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, do czasu przybycia Policji. Obowiązek wynikający z art. 129f powinien być nałożony również na funkcjonariuszy straży ochrony kolei wykonujących kontrolę przepisów regulujących ruch pojazdów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym. Taką zmianę wprowadza projektowany art. 129f. Kierowca, co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych stanowi szczególnie zagrożenie zarówno dla siebie jak i pozostałych uczestników ruchu. Percepcja takiego kierowcy jest zaburzona, zatem uzasadnione jest podejrzenie, że mógłby nie zauważyć lub nie zastosować się do zakazu wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy w związku z nadjeżdżającym pojazdem kolejowym.

Art. 6 ust. 1

W świetle obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym katalog uprawnionych do dawania uczestnikom ruchu drogowego lub innej osobie znajdującej się na drodze poleceń lub sygnałów, zawarty w art. 6 ust. 1 jest dość obszerny. Obejmuje on 12 podmiotów, w tym policjanta, strażnika gminnego (miejskiego), strażaka Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej, czyli funkcjonariuszy służb mających na celu dbanie o porządek i bezpieczeństwo. Katalog z art. 6 ust. 1 jest katalogiem zamkniętym, co oznacza, że nieujęcie w nim funkcjonariusza straży ochrony kolei jest równoznaczne z tym, że funkcjonariusz ten nie ma uprawnień do dawania poleceń lub sygnałów uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze. Jedynym uprawnieniem przyznanym na mocy tego przepisu w odniesieniu do kolei jest nadanie uprawnienia w powyższym zakresie pracownikowi kolejowemu, które jest ograniczone do przejazdu kolejowo-drogowego. Projekt przewiduje dodanie do katalogu podmiotów wymienionych w art. 6 funkcjonariusza straży ochrony kolei. Przyczyni się to do poprawy poziomu bezpieczeństwa, ponieważ zgodnie z art. 5 ust. 1 uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze, są obowiązani stosować się do poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe.

Art. 80c i 100ah

Prawidłowe i sprawne wykonywanie kontroli ruchu drogowego jest uzależnione od posiadania odpowiednich narzędzi, do których można zaliczyć możliwość dostępu i korzystania z danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (dalej jako „CEP”) oraz Centralnej Ewidencji Kierowców („CEK”). Artykuł 80c ust. 1 zawiera katalog podmiotów, którym udostępniane są nieodpłatnie dane lub informacje z CEP. Artykuł 100ah ust. 1 zawiera katalog podmiotów, którym udostępniane są nieodpłatnie dane lub informacje z CEK. Przedmiot działalności podmiotów, którym udostępniane są dane lub informacje z CEP oraz CEK pokazuje, że są to narzędzia niezbędne do efektywnego dbania o bezpieczeństwo i przestrzeganie przepisów prawa. Obecnie straże ochrony kolei na mocy art. 80cd ust. 1 w odniesieniu do CEP oraz na mocy art. 100al ust. 1 w odniesieniu do CEK, na wniosek, gdy wykaże uzasadniony interes, mogą zostać odpłatnie udostępnione dane lub informacje z CEP oraz CEK.

Zmiana w art. 80c ust. 1 polega na dodaniu pkt 10a, co poszerzy katalog podmiotów, którym nieodpłatnie udostępniane są dane lub informacje zgromadzone w Centralnej Ewidencji Pojazdów w celu realizacji ich ustawowych zadań, o straż ochrony kolei. Zmiana w art. 100ah ust. 1 polega na dodaniu pkt 15a, co poszerzy katalog podmiotów, którym nieodpłatnie udostępniane są dane lub informacje zgromadzone w Centralnej Ewidencji Kierowców w celu realizacji ich ustawowych zadań, o straż ochrony kolei. Zmiany te są niezbędne w celu efektywnej realizacji przez straż ochrony kolei ustawowych zadań. Należy podkreślić, że niejednokrotnie funkcjonariusze straży ochrony kolei są świadkami wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych. W celu ustalenia właściciela pojazdu, a dalej sprawcy wykroczenia, funkcjonariusz straży ochrony kolei prowadzący czynności wyjaśniające w sprawie o wykroczenie powinien mieć dostęp do CEP oraz CEK celem ustalenia sprawcy wykroczenia.

Art. 80k ust. 4

Artykuł 80k ust. 4 ustawy zawiera katalog podmiotów uprawnionych do wymiany informacji za pośrednictwem Krajowego Punktu Kontaktowego utworzonego przy Centralnej Ewidencji Pojazdów, który obejmuje Policję, Inspekcję Transportu Drogowego, straże gminne (miejskie), organy celne i Straż Graniczną.

Projektowane uregulowanie polega na poszerzeniu katalogu tych podmiotów o straż ochrony kolei. Wykroczenie, o którym mowa w art. 80k ust. 6 pkt 3, polegające na niezastosowaniu się do sygnałów świetlnych lub znaków nakazujących zatrzymanie pojazdu, popełnione w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych i ujawnione przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei, w ocenie projektodawcy powinno być rejestrowane w systemie teleinformatycznym prowadzonym przez Krajowy Punkt Kontaktowy.

Powyższe zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym są niezbędne, ponieważ wykroczenia przeciwko przepisom ruchu drogowego przekładają się na bezpieczeństwo w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych, a egzekwowanie tych naruszeń przez funkcjonariuszy straży ochrony kolei, obok Policji i innych służb uprawnionych do kontroli ruchu drogowego, w opinii projektodawcy przełoży się na poprawę bezpieczeństwa ruchu w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

Projektowane zmiany mają na celu podniesienie bezpieczeństwa uczestników ruchu. Liczba wypadków z udziałem kierowców pojazdów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia zabezpieczające lub sygnalizację świetlną, jest znaczna. Niejednokrotnie przyczyną wypadków z udziałem pojazdów drogowych jest nierespektowanie przez kierujących pojazdami drogowymi poleceń nadawanych przez urządzenia bezpieczeństwa lub sygnalizację świetlną, zainstalowane w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego. Może być to spowodowane nieuwagą, pośpiechem a nawet brawurą kierowców pojazdów drogowych.

Pomimo, że dbając o bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego, bezpieczeństwo życia i zdrowia ludzkiego na przejazdach kolejowo-drogowych, na których prowadzony jest ruch kolejowy, stosowane są wymagane prawem zabezpieczenia, urządzenia i sygnalizacja świetlna służąca ostrzeganiu przed nadjeżdżającym pojazdem kolejowym, na przejazdach kolejowo-drogowych nadal notowana jest znaczna liczba wypadków. Zabezpieczenia, urządzenia i sygnalizacja świetlna muszą być zgodne z odpowiednimi przepisami prawa. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 26 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744) sygnalizowanie zbliżania się pojazdów szynowych na przejazdach kategorii B i C powinno odbywać się za pomocą sygnałów świetlnych, wyświetlanych przez sygnalizatory składające się z jednego światła czerwonego migającego lub dwóch światel czerwonych, umieszczonych obok siebie w linii poziomej, na przemian migających, uruchamianych samoczynnie przez pojazd szynowy zbliżający się do przejazdu. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. 2019, poz. 2310 t.j.) wyjaśnia znaczenie, umieszczanych przed przejazdami kolejowo-drogowymi, sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizator S-1 (sygnalizator z sygnałami do kierowania ruchem) a także znaczenie znaku B-20 „STOP”. Zgodnie z przedmiotowym rozporządzeniem sygnał czerwony oznacza zakaz wjazdu za sygnalizator, natomiast znak B-20 „STOP” oznacza zakaz wjazdu na skrzyżowanie bez zatrzymania się przed drogą z pierwszeństwem oraz obowiązek ustąpienia pierwszeństwa poruszającym się tą drogą, z zastrzeżeniem, że ma on odpowiednio zastosowanie przed torowiskiem pojazdów szynowych. Dodatkowo, 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. z 2019, poz. 2311 t.j.) w Załączniku nr 4 pkt 6.2 wskazuje rogatki zwane także zaporami jako urządzenia stosowane w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

Proponowane w projekcie rozwiązania nadają funkcjonariuszom straży ochrony kolei szersze uprawnienia w odniesieniu do kontroli przestrzegania przepisów porządkowych oraz przepisów

ustawy Prawo o ruchu drogowym regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych. Funkcjonariusze straży ochrony kolei będą upoważnieni do kontroli ruchu drogowego obejmującej przestrzeganie przepisów, znaków lub sygnałów świetlnych regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych, a także do kontroli ruchu drogowego w tym zakresie również poza obszarem kolejowym.

W razie ujawnienia naruszeń przepisów ruchu drogowego regulujących ruch na przejazdach kolejowo-drogowych funkcjonariusz straży ochrony kolei będzie uprawniony do nakładania grzywien w drodze mandatu, prowadzenia czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem oraz wnoszenia środków odwoławczych w odniesieniu do wykroczeń określonych w art. 92 i art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń.

W powiązaniu z uprawnieniami funkcjonariuszy straży ochrony kolei do nakładania kary grzywny w trybie postępowania mandatowego, uprawnienia nadane na mocy projektowanej ustawy doprowadzą do poprawy bezpieczeństwa w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych. Wzrośnie, bowiem liczba sytuacji, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei będą uprawnieni do nałożenia kary grzywny.

Skutkiem społecznym wprowadzenia niniejszej ustawy będzie spadek liczby wypadków w rejonach przejazdów kolejowo-drogowych ze względu na znaczne rozszerzenie uprawnień funkcjonariuszy straży ochrony kolei w zakresie kontroli drogowej.

Mając na uwadze jak duży wpływ projektowane zmiany mogą mieć na zwalczanie niepożądanych zjawisk społecznych, które godzą w powszechne poczucie bezpieczeństwa, zasadnym jest wnioskowanie projektowanych zmian.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY**

z dnia.....

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu
ich niezbędnego wyposażenia**

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450 t.j.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022 t.j.) wprowadza się następujące zmiany:

1) po § 34 dodaje się § 34a w brzmieniu:

„§ 34a. 1. Pojazd straży ochrony kolei powinien być barwy czarnej lub granatowej, oznakowany odblaskowym pasem wyróżniającym barwy amarantowej, po obu stronach pojazdu powinny być umieszczone napisy "STRAŻ OCHRONY KOLEI" barwy amarantowej, wkomponowane w pas wyróżniający; odblaskowy napis „STRAŻ OCHRONY KOLEI” barwy amarantowej może być także umieszczony z przodu i z tyłu pojazdu; na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis "STRAŻ OCHRONY KOLEI" barwy amarantowej lub czarnej na białym tle; na pojeździe mogą znajdować się oznaczenia określające jego przynależność do określonej jednostki organizacyjnej straży ochrony kolei.

2. W wyjątkowym przypadku może uczestniczyć w ruchu pojazd straży ochrony kolei niespełniający warunków określonych w ust. 1 i w § 26 ust. 1 pkt 2”.

§ 2.

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

UZASADNIENIE

W dotychczas obowiązującym stanie prawnym oznakowanie pojazdów straży ochrony kolei wynikało z § 35 rozporządzenia, z godnie z którym inny pojazd uprzywilejowany na podstawie zezwolenia wydanego przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych powinien być oznakowany pasem wyróżniającym barwy pomarańczowej.

Propozycja uchylecia art. 62 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącego delegację dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia, trybu i warunków uznawania pojazdów straży ochrony kolei za pojazdy uprzywilejowane, w połączeniu ze zmianą art. 53 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, polegającą na określeniu wprost w katalogu pojazdów uprzywilejowanych zawartym w ww. przepisie

pojazdów straży ochrony kolei, rodzi konieczność odrębnego uregulowania koloru i oznakowania pojazdów straży ochrony kolei.

Sposób określenia powyższego następuje na zasadzie analogii do obecnie obowiązujących przepisów rozporządzenia, dedykowanych pojazdom służb i formacji mundurowych odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego, np. Policja, Żandarmeria Wojskowa, czy Straż Gminna.

Projekt przewiduje oznakowanie pojazdów straży ochrony kolei barwy czarnej lub granatowej odblaskowym pasem wyróżniającym barwy amarantowej. Po obu stronach pojazdu powinny być umieszczone napisy "STRAŻ OCHRONY KOLEI" barwy amarantowej, wkomponowane w pas wyróżniający. Odblaskowy napis „STRAŻ OCHRONY KOLEI” barwy amarantowej może być także umieszczony z przodu i z tyłu pojazdu. Na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis "STRAŻ OCHRONY KOLEI" barwy amarantowej lub czarnej na białym tle. Na pojeździe mogą znajdować się oznaczenia określające jego przynależność do określonej jednostki organizacyjnej straży ochrony kolei.

Wskazany sposób oznakowania pojazdów straży ochrony kolei, przy użyciu napisów "STRAŻ OCHRONY KOLEI" oraz barwy amarantowej pozwoli na jednoznaczną identyfikację formacji i niebudzące wątpliwości odróżnienie pojazdów straży ochrony kolei od pojazdów innych służb. Zastosowanie barwy amarantowej dla oznakowania pojazdów straży ochrony kolei jest spójne z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei (Dz.U. z 2020 r., poz. 1010 t.j.), w których wzory umundurowania funkcjonariuszy SOK zawierają elementy barwy amarantowej.

Przepis § 34a ust. 2 przewiduje, że w wyjątkowym przypadku może uczestniczyć w ruchu pojazd straży ochrony kolei niespełniający warunków określonych w ust. 1 i w § 26 ust. 1 pkt 2, wskazującym wymagania wobec urządzeń wysyłających sygnały ostrzegawcze. Powyższe uregulowanie odpowiada obowiązującym przepisom rozporządzenia, dotyczącym pojazdów innych służb i formacji mundurowych.

