



OGÓLNOPOLSKI ZWIĄZEK ZAWODOWY STRAŻY OCHRONY KOLEI

ZARZĄD KRAJOWY 03-734 Warszawa ul. Targowa 74
tel./fax 022 473 37 44; kom. 662241231; e-mail zarzad@ozzsok.pl

Nr OZZ SOK- 15/2/2018

Warszawa, dnia 15 marca 2018 r.

Ministerstwo
Spraw Wewnętrznych i Administracji
Biuro Podawcze

wpłynęło dn. 2018 -03- 15

RKP zał./kart.

Pan
Joachim Brudziński
Minister
Spraw Wewnętrznych i Administracji

Szanowny Panie Ministrze

W imieniu własnym oraz członków Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK serdecznie dziękuję Panu Ministrowi za zaproszenie na dzisiejsze spotkanie i zainteresowanie Pana Ministra tematem ochrony i porządku na obszarach kolejowych a także przyszłości formacji jaką jest Straż Ochrony Kolei.

Ogólnopolski Związek Zawodowy Straży Ochrony Kolei kierując się troską o bezpieczeństwo na obszarach kolejowych, widząc postępującą degradację formacji oraz trudności, jakie przejawiały się w jej codziennym funkcjonowaniu, od lat czynił starania, aby Straż Ochrony Kolei stała się państwową formacją specjalistyczną odpowiedzialną za bezpieczeństwo na terenach kolejowych, a jej funkcjonariusze mogli korzystać z uprawnień właściwych dla innych formacji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na terenie kraju.

Starania te przyczyniły się do powstania poselskiego projektu ustawy o Straży Kolejowej /druk nr 1116/, który po pierwszym czytaniu na 29 posiedzeniu V kadencji Sejmu w dniu 5 grudnia 2006 skierowany został do Komisji Infrastruktury. Po miesiącach ciężkiej pracy Komisja Infrastruktury zakończyła prace na tym projektem dnia 3 lipca 2007 r. i przesłała sprawozdanie do Sejmu – wnosząc o uchwalenie tego projektu.

Niestety, pomimo pełnej przychylności wszystkich partii i ogromnego poparcia czynnika społecznego, projekt ustawy o Straży Kolejowej, nie został, przedłożony przez ówczesnego Marszałka Sejmu (Ludwika Dorna) do II czytania przed samorozwiązaniem Sejmu.

Ponownie w dniu 21 listopada 2007 r. wpłynął do Sejmu RP VI kadencji poselski projekt ustawy o Straży Kolejowej, który zarejestrowany został jako druk nr 510. Projekt ten w pierwszym czytaniu, skierowany został do Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Infrastruktury. Dnia 20 stycznia 2009 r. na wspólnym posiedzeniu obu komisji

skierowany został do dalszych prac do podkomisji nadzwyczajnej. Podkomisja pod przewodnictwem posła Janusza Piechocińskiego, po kilku posiedzeniach przyjęła w dniu 19 maja 2009 r. sprawozdanie, które w dniu 21 stycznia 2010 r. było rozpatrywane przez Komisje (ASW i INF). Sprawozdania nie rozpatrzono w tym dniu, lecz odroczone, ogłaszając przerwę do 20 lutego 2010 r. Przerwa ta trwała do dnia 23 września 2010 r., którego to dnia Komisja Infrastruktury i Komisja Administracji i Spraw Wewnętrznych rozpatrywała sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o Straży Kolejowej (druk 510) oraz odbyło się pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2873).

Opracowany przez MSWiA rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2873), wpłynął do sejmu dnia 3 marca 2010 r. Projekt ten posiadał wersję zmienioną i bardziej niekorzystną dla funkcjonariuszy SOK i pozostałych pracowników zatrudnionych w SOK niż projekt opublikowany przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji na stronie internetowej MSWiA dnia 11 maja 2009 r. Projekt zakładał całkowitą likwidację Straży Ochrony Kolei oraz przejęcie przez Policję zaledwie niewielkiej części obszarów kolejowych (zdecydowanie łatwiejszych do ochrony). Natomiast cały pozostały obszar kolejowy, w tym infrastruktura kolejowa z urządzeniami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo osób, miałyby pozostać pod ochroną firm działających na podstawie ustawy o ochronie osób i mienia, które nie posiadają odpowiednich uprawnień i przygotowania zawodowego, jakie posiada obecna Straż Ochrony Kolei. Przy tym założeniu zapewnienie bezpieczeństwa urządzeń odpowiedzialnych za bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów, a więc również za zdrowie i życie ludzi, stałoby się obowiązkiem zarządców infrastruktury, którzy zostaną pozbawieni Straży Ochrony Kolei, chroniącej obecnie te urządzenia. Natomiast ochronę przesyłek towarowych zapewnić będą sami przewoźnicy kolejowi.

Było to rozwiązanie korzystne dla rozwoju firm ochroniarskich, które były bardzo silnie lobbowane przez środowisko emerytowanych Policjantów, żywo zainteresowanych pozyskaniem rynku kolejowego.

Z niepokojem obserwujemy podjęte od 1 listopada 2009 r. decyzje ze strony Zarządu PKP S. A., właściciela i zarządzającego dworcami kolejowymi, dotyczące zawarcia umów z firmami ochroniarskimi w sprawie ochrony dworców kolejowych, które nie posiadają uprawnień takich jakie posiada SOK.

Na dworcach tych zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym służbę pełnią patrole SOK i Policji, a zainstalowany na niektórych dworcach monitoring obsługiwany jest przez SOK.

W dniu 24 listopada 2010 roku odbyło się kolejne posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej ds. projektu ustawy o Straży Kolejowej, na którym przyjęto ostateczną treść sprawozdania nowego projektu powstałego na bazie poselskiego projektu ustawy o Straży Kolejowej (**druk 510**) oraz rządowego projektu o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (**druk nr 2873**).

Projekt ten był akceptowany na podkomisji przez stronę rządową reprezentowaną przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwo Infrastruktury, Spółki PKP S.A. i PKP PLK S.A. oraz czynnik społeczny.

Zaplanowane na dzień 01 grudnia 2010 roku wspólne posiedzenie Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Infrastruktury zostało odwołane bez podania przyczyn i wyznaczenia nowego terminu.

Odwołanie tego posiedzenia środowisko kolejarskie, funkcjonariuszy i pracowników SOK przyjęło z dużym niepokojem, ponieważ projekt ustawy został skierowany do pierwszego czytania 20 maja 2008 r. i do chwili zakończenia VI kadencji sejmiku RP nie doczekał się rozstrzygnięcia.

Wypracowany projekt znacznie różnił się od dokumentu pierwotnego. Zrezygnowano w nim np. z przyznania funkcjonariuszom Straży Ochrony Kolei uprawnień emerytalnych, przysługujących funkcjonariuszom innych służb mundurowych, co rozwiało obawy o ewentualne odejścia obecnych funkcjonariuszy SOK na emerytury oraz narażeniu budżetu Państwa na znaczne koszty. Ze względów oszczędnościowych zrezygnowano również ze zmiany nazwy formacji, pozostawiając obecną nazwę, czyli Straż Ochrony Kolei.

Dokonano zmiany wielu zapisów dotyczących zadań i uprawnień przysługujących funkcjonariuszom.

Wypracowany przez Podkomisję Nadzwyczajną projekt ustawy o Straży Ochrony Kolei (druk sejmowy nr 510) zawierał wyłącznie zapisy, które zdecydowanie usprawnią realizację zadań przez Straż Ochrony Kolei, co z kolei wpłynie na zdecydowaną poprawę bezpieczeństwa obszarów kolejowych.

W siódmej kadencji Sejmu RP nie podjęto prac nad projektem ustawy o SOK, ze względu na sprzeciw ministerstwa finansów. Dzisiaj mamy odmienną sytuację ponieważ Straż Ochrony Kolei jest finansowana ze środków Ministerstwa Infrastruktury, czego dowodem jest wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie dnia 29 lipca 2013 r. sygnatura: VII SA/Wa 92/13 .

Dnia 21 kwietnia 2016 roku na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji oraz Biuletynu MSWiA umieszczony został projekt ustawy o Straży

Ochrony Kolei, którego wnioskodawcą był Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji. Projekt przekazany został do opiniowania i konsultacji społecznej.

Według informacji umieszczonej na liście projektów **RCL** ostatnia modyfikacja dotycząca prac nad projektem miała miejsce 4 czerwca 2016 r. a w kolumnie gdzie wpisany powinien być numer projektu, jest zapis (oczekuje na wpis do wykazu).

W dniu 24 sierpnia 2016 r. Pan Minister Mariusz Błaszczak poinformował publicznie, że względów finansowych projekt nie będzie dalej procedowany.

Informacja ta zaniepokoiła środowisko funkcjonariuszy SOK tym bardziej, że publikowane były informacje, że Straż Ochrony Kolei od roku 2017 ma stać się formacją podległą MSWiA.

Szanowny Panie Ministrze

Obszar kolejowy ze względu na swoją rozległość i ogólną dostępność jest szczególnie zagrożony czynami o charakterze kryminogennym, co sprawia, że organ go chroniący powinien mieć uprawnienia gwarantujące jego skuteczne działanie.

Konieczność uregulowania problematyki ochrony bezpieczeństwa osób i mienia na obszarze kolejowym w pociągach innych pojazdach kolejowych odrębnym aktem prawnym rangi ustawowej i realizowanie jej przez wyspecjalizowaną formację o charakterze państwowym podyktowana jest w szczególności następującymi względami:

1. Konstytucyjną zasadą "demokratycznego państwa prawnego"(art. 2 Konstytucji RP) wymagającą m.in., „aby wszystkie formacje (struktury) właściwe w sprawach bezpieczeństwa i porządku publicznego działały na podstawie i w granicach prawa”. Stąd też straż ochrony kolei musi posiadać ustawowo określoną właściwość- status oraz czytelne uprawnienia i obowiązki.
2. Działalność obecnej straży ochrony kolei wkracza w sferę elementarnych praw i wolności obywatelskich. Te zaś „mogą ulegać ograniczeniu w ustawowo określonym zakresie” (art. 31 ust. 3 Konstytucji RP). Obecna ustawa „o transporcie kolejowym” nie wypełnia tych znamion.

Kwestia zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych stanowi jeden z bardzo ważnych elementów w systemie bezpieczeństwa Państwa, natomiast Straż Ochrony Kolei jest bardzo ważnym ogniwem scalającym działania prowadzone na rzecz utrzymania tego bezpieczeństwa.

Dlatego niezmiernie ważnym jest, aby Straż Ochrony Kolei posiadała solidne podstawy prawne, pozwalające jej na skuteczną ochronę zdrowia i życia ludzi, zapewnienie bezpieczeństwa urządzeń odpowiedzialnych za prowadzenie ruchu pociągów oraz

egzekwowanie przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym. Równie ważne jest zapewnienie odpowiedniego statusu naszym funkcjonariuszom, którzy realizują zadania na rzecz bezpieczeństwa.

W tym roku obchodzić będziemy 100 rocznicę istnienia organów ochrony kolei na ziemiach polskich. To w dniu 18 listopada 1918 roku, jeszcze przed powołaniem Policji, dekretem Naczelnika Państwa Józefa Piłsudskiego powołana została **Straż Kolejowa** jako pierwsza państwowa specjalistyczna formacja chroniąca bezpieczeństwo na obszarze kolejowym odrodzonego Państwa Polskiego.

W tym roku mija również 18 lat od czasu, kiedy reprezentacje pracownicze rozpoczęły walkę o upaństwowienie czwartej, co do wielkości uzbrojonej formacji, jedynej i wyspecjalizowanej w walce z przestępczością na obszarze kolejowym.

Będziemy bardzo wdzięczni Panu Ministrowi o udzielenie informacji na jakim etapie prowadzone są prace legislacyjne projektu ustawy o Straży Ochrony Kolei.

Z poważaniem

ZARZĄD KRAJOWY
Ogólnopolskiego Związku Zawodowego
Straży Ochrony Kolei
PRZEWODNICZĄCY
Władysław Gajdek