

UZASADNIENIE

W wyniku procesu restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, rozpoczętego na podstawie ustawy z dnia 9 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, w 2001 r. powstała Grupa PKP. W ten sposób, zgodnie z dyrektywą 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. WE L 237 z 24.08.1991), nastąpiło rozgraniczenie działalności przewozowej kolei od zarządzania liniami kolejowymi oraz utworzenie samodzielnych podmiotów prawa handlowego, mogących świadczyć usługi, nie tylko na rynku kolejowym. Zostały utworzone trzy spółki przewozowe (PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o., PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. i PKP Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.) oraz jedna spółka zarządzająca liniami kolejowymi „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. W skład tej ostatniej weszła straż ochrony kolei, powołana w drodze decyzji administracyjnej, działająca w strukturach zarządcy infrastruktury kolejowej, to jest podmiotu gospodarczego, którego funkcjonowanie określa kodeks spółek handlowych. Tym samym straż ochrony kolei utraciła status formacji państwowej.

Obecnie zasady działalności straży ochrony kolei określa rozdział 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia wykonawcze wydane na podstawie tej ustawy, tj.:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei (Dz. U. Nr 164, poz. 1718);
- 2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakim powinni odpowiadać funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek uprawnionych do orzekania o tej zdolności (Dz. U. Nr 232, poz. 2332);
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych (Dz. U. Nr 264, poz. 2637).

Zgodnie z powołaną wyżej ustawą do podstawowych zadań straży ochrony kolei należy:

- 1) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Dotychczasowe doświadczenia w funkcjonowaniu straży ochrony kolei w strukturach spółki prawa handlowego wyraźnie wskazują na konflikt interesów, między ustawowymi zadaniami straży ochrony kolei a celami spółki nastawionej na osiągnięcie zysku. Konieczność poszukiwania dodatkowych źródeł finansowania, poprzez zawieranie umów o świadczenie dodatkowej ochrony na zasadach komercyjnych, powoduje negatywne konsekwencje w zakresie planowania i organizacji działań porządkowych i ochronnych, obniżając jednocześnie poziom bezpieczeństwa w pociągach i na obszarze kolejowym.

Należy wspomnieć, że zagadnienie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym objęte było kontrolą Najwyższej Izby Kontroli (okres objęty badaniami kontrolnymi: 2005 r. i 2006 r.), która negatywnie oceniła „...pod względem rzetelności i legalności, realizowanie przez straż ochrony kolei niektórych zadań z zakresu ochrony porządku na obszarze kolejowym i w pociągach ...”.

Jednocześnie doświadczenia funkcjonowania straży ochrony kolei w oparciu o obecnie obowiązujące przepisy, wskazują na wiele obszarów utrudniających sprawną realizację ustawowych zadań, co negatywnie wpływa na stan bezpieczeństwa i porządku na obszarach kolejowych, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

W projekcie zaproponowano zatem usunięcie z ustawy o transporcie kolejowym przepisów regulujących funkcjonowanie straży ochrony kolei.

W zamian wprowadzono regulację stanowiącą, że zadania w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarze kolejowym i w pociągach pasażerskich wykonywać będzie policja kolejowa na zasadach określonych w ustawie o Policji. Organizację i szczegółowy zakres zadań policji kolejowej określi, w drodze rozporządzenia, minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu. Zarządcy, na zarządzanym przez nich

obszarze kolejowym i przewoźnicy kolejowi w pociągach i innych pojazdach kolejowych, obowiązani będą do zapewnienia porządku oraz ochrony mienia należącego do zarządców lub przewoźników kolejowych, bądź powierzonego im w ramach umowy przewozu.

Konsekwencją tego byłaby zmiana statusu pracowników PLK S.A. będących funkcjonariuszami SOK, którzy uzyskają możliwość stania się funkcjonariuszami Policji po pozytywnym zaliczeniu postępowania kwalifikacyjnego, prowadzonego w oparciu o postanowienia art. 25 ust. 3 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji. Funkcjonariusze SOK, którzy zostaną przyjęci, w oparciu o postanowienia niniejszej ustawy, do służby w Policji, będą mieli wliczony okres pracy w służbie ochrony kolei oraz w straży ochrony kolei do okresu służby w Policji, w zakresie wszystkich uprawnień związanych z tą służbą, z wyjątkiem okresu, od którego zależy nabycie prawa do emerytury policyjnej.

Jednocześnie proponuje się nowelizację art. 26 i 27 ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. – o ochronie osób i mienia, przez przyznanie funkcjonariuszom SOK, którzy nie podejmą służby w Policji, preferencyjnych zasad uzyskania kwalifikacji zawodowych w zakresie ochrony osób i mienia. W tym zakresie należy wskazać, iż koszty uzyskania licencji pracownika ochrony I i II stopnia wynoszą 668 zł za osobę. Jeżeli chodzi o postępowanie kwalifikacyjne do Policji jest ono bezpłatne.

Jednocześnie, w celu zapewnienia Policji możliwości należytego objęcia swoim działaniem obszarów kolejowych, konieczne staje się uregulowanie kwestii użyczenia Policji przez PLK S.A. mienia, które będzie służyć realizacji tego celu. Policja będzie zobowiązana pokryć koszty eksploatacji użyczonych lokali lub pomieszczeń w wysokości faktycznie poniesionej z tego tytułu, przez zarządzającego obszarem kolejowym.

Wprowadzenie zmiany w ustawie z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej sprowadza się do uporządkowania stanu prawnego, przez wykreślenie uprawnienia do reklamowania funkcjonariuszy straży ochrony kolei z niektórych zobowiązań nałożonych wyżej wymienioną ustawą.

Także w celu porządkowania prawa wprowadza się nowelizacje ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych,

w której wykreśla się uprawnienia przysługujące straży ochrony kolei oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach.

W celu sprawnego wykonywania zadań zasadnym jest również wprowadzenie ustawowej regulacji umożliwiającej funkcjonariuszom Policji, wykonującym zadania na rzecz ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarze kolejowym oraz w pociągach i innych pojazdach kolejowych, uzyskanie ulgi 100 % na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego na podstawie biletu jednorazowego. Posiadanie przedmiotowego uprawnienia przez funkcjonariuszy Policji ma szczególne znaczenie w zakresie realizacji przypisanych Policji zadań na obszarze kolejowym. Zakres uprawnień obecnie obowiązujących nie daje Policji pełnych możliwości podejmowania adekwatnych przedsięwzięć na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, bez ponoszenia dodatkowych kosztów.

Czynności Policji, zarówno prewencyjne, jak i dochodzeniowo-śledcze, a już zawsze operacyjno-rozpoznawcze, są prowadzone bez umundurowania służbowego. Powodowane to jest taktyką realizowanych działań i częstokroć tylko w ubraniu „cywilnym” czynności służbowe mogą być zrealizowane właściwie. Wprowadzenie zapisu, że tylko umundurowani funkcjonariusze Policji korzystaliby z prawa do ulgi 100 % przy przejazdach koleją, podnoszone w toku uzgodnień międzyresortowych, byłoby niczym nieuzasadnionym „utrudnieniem” realizacji zadań służbowych przez Policję.

Wobec powyższego niezbędna jest zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Istotną regulacją, z punktu widzenia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, będzie także przepis wprowadzający obowiązek ochrony „obszarów kolejowych” zgodnie z ustawą z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, co wiązać się będzie z koniecznością wskazania przez ministra właściwego do spraw transportu konkretnych obszarów, obiektów i urządzeń wchodzących w skład „obszarów kolejowych”, które zostaną objęte obowiązkową ochroną. Minister właściwy do spraw transportu będzie ponadto zobligowany do wskazania zarządzających tymi obszarami, obiektami i urządzeniami, na których będzie spoczywał obowiązek zapewnienia ustawowej

ochrony i uzgodnienia z właściwymi terytorialnie komendantami wojewódzkimi Policji, planów ochrony tych obszarów, obiektów i urządzeń.

Specyfika zagrożeń oraz charakter występujących naruszeń przepisów prawa na obszarach kolejowych spowoduje konieczność opracowania, regulaminu ogólnych warunków i trybu wykonywania ochrony, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie osób i mienia.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z § 10 ust. 2 pkt 4 uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm).

Wejście w życie ustawy z dniem 1 stycznia 2012 r. jest spowodowane koniecznością szczegółowego zaplanowania budżetu.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Ustawa oddziałuje na zarządców i przewoźników kolejowych, straż ochrony kolei oraz Policję w zakresie związanym z zapewnieniem bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych.

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych i w celu wykonania obowiązku wynikającego z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Nie odnotowano zgłoszeń zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt został przekazany do zaopiniowania przez: Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Cargo S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Warszawską Kolej Dojazdową Sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego – zrzeszającą podmioty gospodarcze będące zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, Międzyzakładowy Związek Zawodowy SOK, Ogólnopolski Związek Zawodowy Straży Ochrony Kolei, Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80” oraz Związek Zawodowy Administracji PKP.

Pozytywną opinię do projektu przestawiły Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o. oraz Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Natomiast uwagi do projektu zgłosiły:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- zastrzeżenia dotyczące podziału kompetencji w zakresie ochrony pomiędzy zarządcami, przewoźnikami a Policją,
- postulat przekazania obowiązków w zakresie ochrony mienia policji kolejowej,
- stworzenie preferencyjnych zasad naboru funkcjonariuszy SOK do Policji – funkcjonariusze straży ochrony kolei w przypadku złożenia pisemnego oświadczenia o wyrażeniu zgody na podjęcie służby w Policji stawaliby się funkcjonariuszami Policji w służbie stałej,
- uwzględnienia okresu pracy w służbie ochrony kolei i straży ochrony kolei do okresu, od którego zależy nabycie prawa do emerytury policyjnej,
- ograniczenia obowiązku udostępniania majątku spółki jedynie do pomieszczeń i lokali wykorzystywanych do dnia wejścia w życie ustawy przez SOK. Spółka wskazała też, iż użyczający nie może ponosić innych obowiązkowych kosztów użyczonego majątku jak amortyzacji, podatków od nieruchomości, opłat z tytułu użytkowania wieczystego, itp. Forma użyczenia jest w opinii Spółki niewystarczająca. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest spółką prawa handlowego i może udostępniać swój majątek za wynagrodzeniem. Z tego względu, w odniesieniu do majątku Spółki służącego wykonywaniu przez SOK zadań, które są przejmowane przez policję kolejową, należałoby przyjąć zasady rynkowe przejęcia majątku Spółki, tj. odpłatne nabycie przez Policję określonych nieruchomości i majątku ruchomego służącego obecnie wykonywaniu zadań straży ochrony kolei,
- nieuwzględnienia w Ocenie Skutków Regulacji w części wpływu projektowanych zmian na rynek pracy realnego zagrożenia o zwiększenie o ponad 2000 osób bezrobocia z tytułu utraty pracy przez pracowników i funkcjonariuszy obecnej straży ochrony kolei oraz wpływu zmian na funkcjonowanie PKP PLK S.A., przewoźników kolejowych i kosztów podróży.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Spółka z o.o. – w ocenie spółki zmiany wyłączające SOK ze struktury spółki stwarzają realne zagrożenie dla przewoźników kolejowych związane z obniżeniem poziomu bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej oraz brakiem przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym. Przewożone towary oraz cała infrastruktura kolejowa pozostawione zostaną bez specjalistycznego dozoru i ochrony. Spółka wskazała też na wątpliwości

związane z nałożeniem na podmiot zarządzający obowiązku obowiązkowej ochrony określonych obszarów kolejowych.

Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – nie wnosząc uwag spółka zasygnalizowała, iż uchylenie art. 60 ustawy o transporcie kolejowym będzie skutkowało przejęciem przez przewoźnika niektórych zadań dotychczas realizowanych przez SOK, a to może przełożyć się na zwiększenie kosztów prowadzonej działalności. Wskazano również, iż w ocenie spółki łączny koszt wydatków z budżetu państwa nie uwzględnia dotacji przedmiotowej należnej przewoźnikom z tytułu honorowania w pociągach ulgi ustawowej w wymiarze 100 %, do której zostaną uprawnieni funkcjonariusze policji kolejowej przy przejazdach na podstawie biletu jednorazowego.

Ogólnopolski Związek Zawodowy Straży Ochrony Kolei Zarząd Krajowy – Związek negatywnie ocenia i nie akceptuje projektu. Projekt zakłada, że Policja przejmie ochronę dworców i pociągów pasażerskich, a pozostała część znacznie trudniejszą do zapewnienia ochrony, pozostałaby bez nadzoru formacji specjalistycznej. 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 SOK, chroniącej obecnie te urządzenia. Natomiast ochronę przesyłek towarowych zapewniać będą sami przewoźnicy kolejowi. W ocenie Związku jest to rozwiązanie korzystne dla rozwoju firm ochroniarskich, które nie są przygotowane do ochrony infrastruktury kolejowej i całego bardzo specyficznego obszaru kolejowego oraz nie posiadają uprawnień, jakie posiada obecnie SOK i posiadałaby SK.

W ocenie Związku przejście funkcjonariuszy SOK do Policji na zasadach określonych w art. 25 ustawy o Policji jest dla nich niekorzystne i spowoduje całkowite zwolnienie dotychczasowych funkcjonariuszy SOK.

Ponadto związek wskazuje, że koszty związane z utworzeniem i funkcjonowaniem Komisariatów Policji Kolejowej będą znacznie wyższe niż koszty przewidywane do funkcjonowania Straży Kolejowej.

Rozwiązania zaproponowane w projekcie nie wpłyną na poprawę bezpieczeństwa i jednocześnie nie uwzględniają interesu społecznego całej grupy zawodowej, jaką są funkcjonariusze SOK.

Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – przedstawiła negatywną opinię do projektu wskazując, że projekt ustawy przewiduje zabezpieczenie tylko wybranych elementów obszaru kolejowego, tj. dworców i pociągów pasażerskich, pozostawiając infrastrukturę kolejową, która jest nieodzownym elementem bezpieczeństwa oraz ochronę przewozów towarowych komercyjnym agencjom ochrony.

Sekcja wskazała również, iż nie do przyjęcia jest rozwiązanie, gdzie funkcjonariusze straży ochrony kolei będą przechodzić postępowanie kwalifikacyjne, takie jak każda osoba z zewnątrz ubiegająca się o pracę w Policji, a dodatkowo nie zostanie im wliczony dotychczasowy staż pracy do okresu emerytalnego. Dodatkowo Sekcja wyraziła obawę, że istnieje zagrożenie, iż policja kolejowa wykorzystywana będzie w innych miejscach, co wpłynie na stan zabezpieczenia obszaru kolejowego.

Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność 80” – przedstawiał negatywną opinię, proponując jednocześnie takie określenie kryteriów przejścia funkcjonariuszy SOK do Policji, aby mogła przejść większość, a dopiero nowo przyjmowani odpowiadali kryteriom policyjnym. Zaproponowano też, żeby uzyskanie ulgi 100 % na przejazdy środkami publicznego transportu kolejowego dotyczyło tylko funkcjonariuszy pionu kolejowego, a nie całej Policji. Wskazano ponadto na obawę, że przekazanie majątku PLK uszczupli FWP.

3. Wpływ na dochody i wydatki sektora finansów publicznych

Łączny koszt związany ze zorganizowaniem w Policji – policji kolejowej liczącej, zgodnie z założeniami 1000 etatów policyjnych, będzie wynosił ok. 168 mln zł. Na wspomnianą kwotę składają się wydatki związane z: kosztami osobowymi zatrudnienia funkcjonariuszy, adaptacją obiektów, eksploatacją pomieszczeń, zakupem środków transportu, eksploatacją środków transportu, zakupem sprzętu teleinformatycznego, eksploatacją urządzeń teleinformatycznych oraz zakupem wyposażenia kwaterunkowego. Na powyższą kwotę składają się niżej wymienione elementy:

- 1) koszty osobowe zatrudnienia funkcjonariuszy – w tym płace roczne, fundusz nagród motywacyjnych i zapomogowych, pozostałe należności i świadczenia oraz pozapłacowe świadczenia pieniężne, przeszkolenie podstawowe, umundurowanie i wyposażenie;
- 2) koszt adaptacji obiektów – przyjęto normę 12 m² na funkcjonariusza oraz koszt adaptacji 1m² powierzchni w wysokości 4 000 zł;
- 3) koszt eksploatacji pomieszczeń – przyjęto normę 12 m² na funkcjonariusza oraz koszt utrzymania 1 m² w wysokości 70 zł rocznie;
- 4) koszt zakupu środków transportu – przyjęto konieczność zakupu 73 samochodów osobowych oraz 18 samochodów typu furgon;
- 5) koszt eksploatacji środków transportu – ilość samochodów (91) x średni roczny przebieg przyjęty w Policji (25 000 km) x cena 1 km (0,72 zł);
- 6) koszt zakupu sprzętu teleinformatycznego – w tym stanowiska komputerowe i drukarki, radiostacje bazowe, radiotelefony przenośne, mobilne terminale noszone, urządzenia teleinformatyczne, rejestratory korespondencji, centralki abonenckie, podstawowe zasilanie gwarantowane;
- 7) koszt eksploatacji urządzeń teleinformatycznych – w tym abonamenty i łącza teletransmisyjne;
- 8) koszt zakupu wyposażenia kwaterunkowego.

Zestawienie dotyczące kosztów zorganizowania policji kolejowej w mln zł

Lp.	Wyszczególnienie	Propozycja KGP ¹⁾
1	Koszty osobowe zatrudnienia funkcjonariuszy Policji	102,689
2	Koszt adaptacji obiektów pozyskanych przez Policję dla nowych jednostek oraz rozbudowa bazy lokalowej istniejących jednostek	48
3	Koszt eksploatacji pomieszczeń	0,84
4	Koszt zakupu środków transportu	6,54
5	Koszt eksploatacji środków transportu	1,638
6	Koszt zakupu niezbędnego sprzętu teleinformatycznego	4,337
7	Koszt eksploatacji sprzętu teleinformatycznego	0,3
8	Koszt wyposażenia w sprzęt kwaterunkowo-biurowy	3,36

	Razem:	167,704
--	--------	---------

¹⁾ Zestawienie KGP dotyczy zwiększenia etatu Policji o jeden tysiąc, tj.:

- rozbudowy istniejących obecnie 3 KKP (Warszawa, Poznań, Wrocław) o dodatkowe 75 etatów łącznie,
- utworzenie 7 nowych KKP o etacie 75 każdy w garnizonie: zachodniopomorskim, pomorskim, małopolskim, łódzkim, kujawsko-pomorskim, śląskim i mazowieckim,
- utworzenie 8 nowych KKP o etacie 50 każdy w garnizonie: opolskim, lubelskim, podkarpackim, warmińsko-mazurskim, lubuskim, świętokrzyskim, podlaskim, śląskim (jako druga jednostka w tym garnizonie).

Skutki wejścia w życie niniejszego projektu ustawy zostaną sfinansowane z budżetu państwa w części 42 – „Sprawy wewnętrzne”, po uprzednim zwiększeniu budżetu resortu spraw wewnętrznych na rok 2012 o wskazaną kwotę.

Zmiana katalogu zadań ustawowych Policji w związku z wejściem w życie projektowanej ustawy nie spowoduje konieczności opisu celów nowych zadań w budżecie zadaniowym, jak również mierników określających stopień ich realizacji. Zostanie ono uwzględnione jako działanie w ramach jednego z poddziałań.

4. Wpływ projektowanej ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Wejście w życie projektowanej ustawy nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

5. Wpływ na rynek pracy

Wydanie ustawy będzie miało wpływ na rynek pracy polegający na zwiększeniu o 1000 etatów funkcjonariuszy Policji.

6. Ocena zgodności z prawem Unii Europejskiej

Problematyka objęta projektowaną ustawą nie jest regulowana prawem Unii Europejskiej.

07/02/BS