

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury – wiodące Ministerstwo Finansów i Gospodarki – współpracujące Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak – Podsekretarz Stanu w MI Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Sofiński – naczelnik wydziału, Departament Kolejnictwa w MI tel. (22) 630-14-98; e-mail: maciej.sofinski@mi.gov.pl	Data sporządzenia 12.05.2026 r. Źródło: art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 29
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
1. Jaki problem jest rozwiązywany?	
Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie nowego upoważnienia określonego w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane. Projekt rozporządzenia, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, z uwzględnieniem wytycznej wynikającej z art. 7 ust. 4 ustawy – Prawo budowlane związanej z zapewnieniem dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami, określonej w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1411). Opracowany projekt, w odniesieniu do budowli kolejowych, m.in. przez wprowadzenie uregulowań w zakresie budowy, a w szczególności wyznaczenie standardów i procedur oznakowania stref zagrożenia, pozwala zapewnić w sposób właściwy bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110, z późn. zm.) oraz osób ze szczególnymi potrzebami w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.	
2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt	
Rekomendowane jest wydanie nowego rozporządzenia określającego warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Istota rozwiązań w projektowanym rozporządzeniu polega na uwzględnieniu nowego brzmienia art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, zgodnie z którym określając warunki techniczne, należy uwzględnić wymagania, o których mowa w art. 5 ust. 1-2b tej ustawy, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami, o których mowa w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami. Ponadto, w związku z licznymi wątpliwościami dotyczącymi interpretacji dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 987, z późn. zm.), przy projektowaniu nowych przepisów, uwzględniono również wnioski, postulaty, propozycje oraz wątpliwości zgłaszane do Ministerstwa Infrastruktury przez zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych, organy administracji, organizacje i inne podmioty. Mając również na względzie ponad 20-letni okres obowiązywania rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie oraz zmiany jakie dokonały się w tym okresie w zakresie stosowanych rozwiązań technicznych dotyczących budowli kolejowych i ich usytuowania, projektowane rozporządzenie będzie dostosowane do aktualnego stanu wiedzy technicznej w przedmiotowym zakresie.	

Osiągnięcie celu projektu jest możliwe jedynie przez wydanie przedmiotowego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Zarządcy infrastruktury kolejowej (podmioty posiadające ważne świadectwa bezpieczeństwa)	1034 (stan na dzień 10.07.2025 r.)	Urząd Transportu Kolejowego	Zmiana niektórych przepisów określających warunki techniczne budowy kolejowych.
Przewoźnicy kolejowi	156 (stan na dzień 11.07.2025 r.)	Urząd Transportu Kolejowego	Zwiększenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości pociągów na liniach magistralnych.

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

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia, w ramach konsultacji, został przedstawiony następującym podmiotom:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) PKP Energetyka S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) PKP Cargo S.A.;
- 6) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o. o.;
- 7) PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o. o.;
- 8) POLREGIO sp. z o. o.;
- 9) Arriva RP sp. z o. o.;
- 10) Szybka Kolej Miejska sp. z o. o.;
- 11) Koleje Mazowieckie – KM sp. z o. o.;
- 12) Koleje Wielkopolskie sp. z o. o.;
- 13) Koleje Małopolskie sp. z o. o.;
- 14) Koleje Dolnośląskie S.A.;
- 15) Koleje Śląskie sp. z o. o.;
- 16) Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o. o.;
- 17) Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o. o.;
- 18) Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.;
- 19) CARGOTOR sp. z o. o.;
- 20) Instytut Kolejnictwa;
- 21) Forum Kolejowe – Railway Business Forum;
- 22) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 23) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 24) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 25) Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce;
- 26) Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP;
- 27) Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”;
- 28) Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy;
- 29) Krajowy Sekretariat Kolejarzy NSZZ „Solidarność” – 80;
- 30) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 31) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 32) Związek przedsiębiorców i Pracodawców;
- 33) Konfederacja Lewiatan;

- 34) Fundacja Pro Kolej;
 - 35) Klaster „Luxtorpeda 2.0”;
 - 36) Zespół Doradców Gospodarczych TOR sp. z o. o.;
 - 37) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego;
 - 38) Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.;
 - 39) Urząd Transportu Kolejowego.
- Konsultacje trwały 14 dni. Wyniki konsultacji zostały omówione w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania		Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa, i nie spowoduje konieczności zwiększenia limitu wydatków w części 39 budżetu państwa.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
		Skutki											
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
	(dodaj/usuń)												
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Efektem wydania rozporządzenia będzie poprawa konkurencyjności pasażerskich i towarowych przewozów kolejowych w stosunku do											

m		przewozów drogowych i lotniczych oraz poprawa otoczenia prawnego zarządców infrastruktury kolejowej przez doprecyzowanie i aktualizację przepisów regulujących warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Rozwiązania zawarte w projekcie nie będą miały bezpośredniego wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorstw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poza zwiększeniem atrakcyjności transportu kolejowego, projektowane zmiany nie będą miały bezpośredniego wpływu na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Poza zwiększeniem atrakcyjności transportu kolejowego, projekt rozporządzenia w odniesieniu do budowli kolejowych, m.in. przez wprowadzenie uregulowań w zakresie budowy, a w szczególności wyznaczenie standardów i procedur oznakowania stref zagrożenia, pozwala zapewnić w sposób właściwy bezpieczeństwo osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób ze szczególnymi potrzebami. Projekt nie ma wpływu na sytuację ekonomiczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz: Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na zmianę obciążeń regulacyjnych.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projekt nie będzie miał bezpośredniego wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt nie wywiera wpływu na obszary wskazane w pkt 10.	

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie rozporządzenia.
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
Projektodawca nie określił mierników. Nie jest planowana ewaluacja efektów projektu.
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)
Brak.