



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-105-13

Druk nr 2959
Warszawa, 26 listopada 2014 r.

Pan
Radosław Sikorski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Rozwoju.

Z poważaniem

(-) Ewa Kopacz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 w ust. 2 w pkt 2 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 i 4 w brzmieniu:

„3) zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej;

4) zasady ochrony praw pasażerów.”;

2) art. 47a otrzymuje brzmienie:

„Art. 47a. Zadania organów jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2 i 3, art. 16b ust. 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 i ust. 4, art. 33 ust. 8 i 9a, art. 47b ust. 2–4, art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82c ust. 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 oraz art. 95b ust. 2, są wykonywane jako zadania własne.”;

3) po rozdziale 8 dodaje się rozdział 8a w brzmieniu:

„Rozdział 8a

Wyznaczanie dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym
i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej

Art. 47b. 1. Dworzec w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym:

1) którego właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego oraz

¹⁾ Przepisy niniejszej ustawy wykonują postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310.

2) który jest zlokalizowany w mieście powyżej 50 000 mieszkańców oraz w którym rocznie jest obsługiwanych powyżej 500 000 pasażerów

– podlega obowiązkowi dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.

2. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana corocznie do dnia 31 marca przeprowadzić analizę dotyczącą spełniania przez dworzec, którego jest właścicielem, kryteriów określonych w ust. 1 pkt 2. Wyniki analizy przekazuje się niezwłocznie wojewodzie.

3. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w terminie roku następującym po roku, w którym dworzec, którego jest właścicielem, spełnił kryteria określone w ust. 1 pkt 2, jest obowiązana dostosować dworzec do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011, zwanej dalej „pomocą”.

4. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, po dostosowaniu dworca do udzielania pomocy, jest obowiązana niezwłocznie wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, o wyznaczenie tego dworca jako dworca, w którym jest udzielana pomoc.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające dostosowanie dworca do udzielania pomocy.

Art. 47c. 1. Właściciel dworca, który nie spełnia kryteriów określonych w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2, w przypadku dostosowania tego dworca do udzielania pomocy, może wystąpić do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, z wnioskiem o jego wyznaczenie jako dworca, w którym jest udzielana pomoc. Przepis art. 47b ust. 5 stosuje się.

2. Na wniosek właściciela złożony do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, dworzec wyznaczony zgodnie z ust. 1 do udzielania pomocy może zostać pozbawiony statusu dworca wyznaczonego do jej udzielania.

Art. 47d. W przypadku gdy dworzec wyznaczony do udzielania pomocy przestał spełniać kryteria określone w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2, utrzymuje on status dworca

wyznaczonego do jej udzielania, o ile jego właściciel nie wystąpi do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, z wnioskiem o jego pozbawienie statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy. Do wniosku dołącza się dokumenty potwierdzające, że dworzec przestał spełniać kryteria określone w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2.

Art. 47e. 1. Wojewoda i minister właściwy do spraw transportu są uprawnieni do kontroli dostosowania dworców do udzielania pomocy.

2. Wojewoda jest uprawniony do kontroli realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 47b ust. 2, uwzględniając zakres, sposób i terminowość jego wykonania.

3. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 1 i 2, osoba upoważniona do ich przeprowadzania ma prawo żądania od kontrolowanego pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.

Art. 47f. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi i aktualizuje „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.

Art. 47g. 1. Minister właściwy do spraw transportu po weryfikacji wniosku, o którym mowa w art. 47b ust. 4 albo art. 47c ust. 1:

- 1) dokonuje wyznaczenia dworca do udzielania pomocy poprzez jego zamieszczenie w „Wykazie dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej” albo
- 2) odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wyznaczenia dworca do udzielania pomocy i wyznacza dodatkowy termin na jego dostosowanie do jej udzielania, w przypadku gdy dworzec nie został dostosowany w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.

2. Minister właściwy do spraw transportu po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w:

- 1) art. 47c ust. 2 – pozbawia dworzec statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy poprzez jego usunięcie z wykazu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;
- 2) art. 47d i dokonaniu jego weryfikacji:
 - a) pozbawia dworzec statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy poprzez jego usunięcie z wykazu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo

- b) odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, pozbawienia dworca statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy, w przypadku gdy w wyniku weryfikacji wniosku ustali, że dworzec nadal spełnia kryteria określone w art. 47b ust. 1.

3. Minister właściwy do spraw transportu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej i na bieżąco aktualizuje „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.

4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 181/2011 „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej” i jego aktualizacje.”;

- 4) po art. 54b dodaje się art. 54c w brzmieniu:

„Art. 54c. Główny Inspektor Transportu Drogowego wykonuje określone w ustawie zadania związane z ochroną praw pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 181/2011.”;

- 5) po rozdziale 9 dodaje się rozdział 9a w brzmieniu:

„Rozdział 9a

Ochrona praw pasażerów

Art. 82a. Przepisy rozdziału stosuje się do pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 181/2011.

Art. 82b. 1. W przypadku gdy pasażer został zawiadomiony przez przewoźnika drogowego o nieuwzględnieniu wniesionej do niego skargi na podstawie art. 27 rozporządzenia nr 181/2011 albo nie uzyskał odpowiedzi na taką skargę w terminie określonym w art. 27 tego rozporządzenia może wnieść skargę na przewoźnika drogowego w sprawie naruszenia przez niego przepisów rozporządzenia nr 181/2011.

2. Organem właściwym do rozpatrzenia skargi jest:

- 1) w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

- 2) w przewozach regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym – organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a;
- 3) w przewozach regularnych w transporcie drogowym realizowanych w strefie transgranicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 tej ustawy.

3. W przypadku gdy przewozy, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 3, są realizowane w formie samorządowego zakładu budżetowego organem właściwym do rozpatrzenia skargi jest wojewoda.

4. Do skargi pasażer dołącza kopię skargi skierowanej do przewoźnika drogowego, kopię odpowiedzi na tę skargę albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 27 rozporządzenia nr 181/2011, a ponadto:

- 1) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę,
- 2) inne dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011 – o ile je posiada.

Art. 82c. 1. Pasażer może wnieść skargę na niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o tego rozporządzenia.

2. Podmiotem zarządzającym dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, jest właściciel dworca, a w przypadku gdy właścicielem dworca jest spółka z udziałem Skarbu Państwa – podmiot, któremu powierzono administrowanie dworcem.

3. Organem właściwym do rozpatrzenia skargi, o której mowa w ust. 1, jest marszałek województwa na obszarze którego jest zlokalizowany dworzec wyznaczony do udzielania pomocy, a w przypadku gdy dworzec ten stanowi własność samorządu województwa – wojewoda.

4. Do skargi pasażer dołącza:

- 1) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę,

- 2) dokumenty potwierdzające niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o tego rozporządzenia

– o ile je posiada.

Art. 82d. 1. Skargi, o których mowa w art. 82b i art. 82c, składa się na piśmie w postaci papierowej lub elektronicznej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114).

2. W przypadku gdy skarga jest składana w postaci elektronicznej, załączniki, o których mowa w art. 82b ust. 4 i art. 82c ust. 4, składa się również w postaci elektronicznej.

Art. 82e. W przypadku wniesienia skargi na przewoźnika drogowego albo podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, organ właściwy do jej rozpatrzenia określony odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3, w drodze decyzji administracyjnej, stwierdza:

- 1) brak naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo
- 2) naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, określając jego zakres.

Art. 82f. 1. Organem właściwym do kontroli zgodności prowadzonej działalności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011 jest organ właściwy do rozpatrzenia skargi, o którym mowa odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3.

2. Do kontroli, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 85 stosuje się.”;

- 6) po art. 95a dodaje się art. 95b–95f w brzmieniu:

„Art. 95b. 1. W przypadku naruszenia przepisów art. 7–11, art. 13–17, art. 19–21 i art. 24–27 rozporządzenia nr 181/2011 przewoźnik drogowy lub podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, podlegają karze pieniężnej w wysokości do 30 000 złotych.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 82e, organ właściwy do rozpatrzenia skargi, określony odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3.

3. Ustalając wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, organ uwzględnia zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia.

4. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, nakładana przez:

- 1) organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego;
- 2) organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a – stanowi dochód budżetu państwa;
- 3) marszałka województwa – stanowi dochód samorządu województwa;
- 4) wojewodę – stanowi dochód budżetu państwa.

Art. 95c. 1. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 95b, nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 95b, nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

Art. 95d. 1. W przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 47b ust. 2–4, na jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, nakłada się karę pieniężną w wysokości do 100 000 złotych.

2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, wojewoda.

3. Ustalając wysokość kary, o której mowa w ust. 1, organ uwzględnia zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia.

4. Jednostka, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, może złożyć wniosek o zawieszenie zapłaty kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1.

5. Wojewoda może zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zapłatę kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, na okres konieczny do podjęcia działań naprawczych, nie dłuższy niż 6 miesięcy, w przypadku przedstawienia przez jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, udokumentowanego wniosku dotyczącego podjętych działań naprawczych zmierzających do usunięcia przyczyny nałożenia tej kary.

6. Wojewoda umarza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, w przypadku usunięcia w terminie określonym w decyzji o jej zawieszeniu przyczyny nałożenia tej kary. W przypadku nieusunięcia przyczyny nałożenia kary pieniężnej podlega ona ściągnięciu.

7. Wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 95e. 1. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 95d, nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 95d, nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

Art. 95f. Kary pieniężne, o których mowa w art. 95b i art. 95d, podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r. poz. 196 i 822) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 9 po ust. 1c dodaje się ust. 1d w brzmieniu:

„1d. Marszałek województwa jest upoważniony do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.”;

2) po art. 16b dodaje się art. 16c w brzmieniu:

„Art. 16c. 1. Klient może wnieść skargę do marszałka województwa na niewłaściwe wykonywanie przez organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego obowiązków określonych w art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia nr 181/2011.

2. Do skargi klient dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, o ile takie dokumenty posiada.

3. W przypadku wniesienia skargi, o której mowa w ust. 1, marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej, stwierdza:

1) brak naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo

2) naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, określając jego zakres.”;

3) w art. 45a:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Organizator turystyki lub pośrednik turystyczny, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia nr 181/2011, podlega karze pieniężnej do 30 000 zł.”,

b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, określa marszałek województwa, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, ustala marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 1 w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1).”;

2) w art. 16 w ust. 5 w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47g ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.”;

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 228, poz. 1368 oraz z 2014 r. poz. 423 i 915.

3) w art. 43 w ust. 1 w pkt 9 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 82b ust. 2 pkt 1 i 3, art. 82e, art. 82f ust. 1 i art. 95b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”.

Art. 4. 1. W terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta w mieście powyżej 50 000 mieszkańców dokona analizy:

- 1) liczby pasażerów korzystających w roku 2013 z dworców, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego, której jest on organem wykonawczym;
- 2) dotyczącej dostosowania dworców, o których mowa w pkt 1, do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.

2. W terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta przekaze do właściwego marszałka województwa informację o lokalizacji dworców, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w tym o ich adresie:

- 1) w których liczba obsługiwanych pasażerów w roku 2013 przekroczyła 500 000 oraz
- 2) które są dostosowane do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.

Art. 5. W terminie czterech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy marszałek województwa przekaze ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o lokalizacji dworców spełniających kryteria określone w art. 47b ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, które:

- 1) wymagają dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 oraz
- 2) zostały dostosowane do udzielania pomocy, o której mowa w pkt 1.

Art. 6. W terminie dziewięciu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy dworce, o których mowa w art. 5 pkt 1, jednostka określona w art. 47b ust. 1 pkt 1 ustawy,

o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jest obowiązana dostosować do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.

Art. 7. 1. W terminie dziesięciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta przekaze do właściwego marszałka województwa informacje o lokalizacji dworców, które zostały dostosowane zgodnie z art. 6 do udzielania pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.

2. W terminie jedenastu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy marszałek województwa przekaze ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o lokalizacji dworców, o których mowa w ust. 1.

Art. 8. Minister właściwy do spraw transportu na podstawie informacji, o których mowa w art. 5 i art. 7 ust. 2, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od dnia upływu terminu określonego w tych przepisach:

- 1) dokona wyznaczenia dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 albo odmówi wyznaczenia dworca do jej udzielania, zgodnie z art. 47g ust. 1 pkt 1 albo 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;
- 2) przekaze Komisji Europejskiej informację o dworcach wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.

Art. 9. W terminie do dnia 31 grudnia 2016 r. w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej, zadania przewidziane w ustawie, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dla organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje właściwy organ, określony w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.³⁾).

Art. 10. 1. W latach 2015–2024 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2015 r. – 0 zł;
- 2) 2016 r. – 80 000,00 zł;

- 3) 2017 r. – 80 000,00 zł;
- 4) 2018 r. – 80 000,00 zł;
- 5) 2019 r. – 80 000,00 zł;
- 6) 2020 r. – 80 000,00 zł;
- 7) 2021 r. – 80 000,00 zł;
- 8) 2022 r. – 80 000,00 zł;
- 9) 2023 r. – 80 000,00 zł;
- 10) 2024 r. – 80 000,00 zł.

2. W latach 2015–2024 maksymalny limit wydatków jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2015 r. – 2 430 000,00 zł;
- 2) 2016 r. – 320 000,00 zł;
- 3) 2017 r. – 320 000,00 zł;
- 4) 2018 r. – 320 000,00 zł;
- 5) 2019 r. – 320 000,00 zł;
- 6) 2020 r. – 320 000,00 zł;
- 7) 2021 r. – 320 000,00 zł;
- 8) 2022 r. – 320 000,00 zł;
- 9) 2023 r. – 320 000,00 zł;
- 10) 2024 r. – 320 000,00 zł.

3. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o których mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na racjonalizacji wykonywania działań, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu ochrony praw pasażerów przewidzianych w rozporządzeniu nr 181/2011.

4. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 3, jest minister właściwy do spraw transportu.

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu wykonanie postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”. Rozporządzenie nr 181/2011 jest stosowane bezpośrednio we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej od dnia 1 marca 2013 r. Jest aktem prawnym kompleksowo regulującym kwestie praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, które nie były wcześniej objęte przepisami unijnymi.

Projektowana ustawa oprócz zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.), wprowadza również zmiany w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r. poz. 196, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13, z późn. zm.).

Projekt ustawy został opracowany na podstawie założeń przyjętych przez Radę Ministrów w dniu 21 listopada 2013 r.

Przepisy rozporządzenia nr 181/2011 pozostawiają pewne kwestie do uregulowania przez poszczególne państwa członkowskie. Obowiązujące obecnie polskie przepisy prawne nie wykonują w pełni zobowiązań nałożonych przez rozporządzenie nr 181/2011. W związku z tym w projekcie ustawy zawarto regulacje dotyczące:

- 1) wyznaczenia dworców autobusowych i autokarowych, w których będzie udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011;
- 2) organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia nr 181/2011;
- 3) sankcji za naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011.

Projekt ustawy przewiduje ponadto zmianę ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym polegającą na możliwości zwiększenia stawki opłaty za korzystanie przez operatora publicznego transportu zbiorowego i przewoźnika z dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do

rozporządzenia nr 181/2011 z maksymalnie 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu do maksymalnie 2 zł.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zmienianej w art. 1 projektu ustawy, dodano rozdział 8a określający zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Projekt ustawy wprowadza obowiązek dostosowania dworców autobusowych i autokarowych, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego, i które są zlokalizowane w miastach powyżej 50 000 mieszkańców oraz w których rocznie obsługiwanych jest powyżej 500 000 pasażerów, do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. W celu monitorowania spełniania przez dworce, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego, powyższych kryteriów warunkujących dostosowanie dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, na jednostkę samorządu terytorialnego został nałożony obowiązek przeprowadzania corocznie do dnia 31 marca analizy dotyczącej spełniania tych kryteriów. Wyniki analizy przekazuje się niezwłocznie wojewodzie. Obowiązek dostosowania przez jednostkę samorządu terytorialnego danego dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej powstaje, jeżeli przeprowadzona analiza wykáže, że dworzec spełnia ustawowe kryteria. W takim przypadku jednostka samorządu terytorialnego jest obowiązana dostosować dworzec w terminie roku następującym po roku, w którym dworzec spełnił te kryteria. Wyznaczenia dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu na wniosek jednostki samorządu terytorialnego, która dostosowała dworzec do udzielania tej pomocy. Wniosek do ministra właściwego do spraw transportu będzie składany za pośrednictwem wojewody.

Minister właściwy do spraw transportu przed wyznaczeniem dworca będzie weryfikował wniosek jednostki samorządu terytorialnego, a w szczególności przekazane wraz z wnioskiem dokumenty potwierdzające dostosowanie dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności

ruchowej. Projektowana ustawa wprowadza uprawnienie dla wojewody oraz ministra właściwego do spraw transportu do przeprowadzania kontroli dostosowania dworców do udzielania tej pomocy jako instrumentu pozwalającego na weryfikację dostosowania dworca w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. Natomiast wojewoda będzie uprawniony do kontroli realizacji obowiązku sporządzenia przez jednostkę samorządu terytorialnego analizy, uwzględniając zakres, sposób i terminowość jego wykonania. W ramach wyżej wymienionych kontroli osoba upoważniona do ich przeprowadzania będzie miała prawo żądania od kontrolowanego pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.

Na podstawie projektowanych przepisów minister właściwy do spraw transportu będzie miał prawo do odmowy wyznaczenia dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, jeżeli w wyniku weryfikacji wniosku ustali, że dworzec nie został dostosowany w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. W takim przypadku minister właściwy do spraw transportu wyznaczy dodatkowy termin na dostosowanie dworca do udzielania tej pomocy.

W projekcie ustawy przewidziano również możliwość wyznaczenia dworca, po jego dostosowaniu w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011, jako dworca, w którym jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, w przypadku gdy właścicielem dworca nie jest jednostka samorządu terytorialnego lub gdy dworzec jest zlokalizowany w mieście do 50 000 mieszkańców lub w którym rocznie obsługiwanych jest do 500 000 pasażerów. Projekt ustawy z uwagi na brak obowiązku wyznaczenia tego typu dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wprowadza możliwość wystąpienia przez jego właściciela z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, o pozbawienie dworca statusu dworca wyznaczonego do udzielania tej pomocy.

Zgodnie z projektowanymi przepisami, w przypadku gdy właścicielem dworca wyznaczonego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przestała być jednostka samorządu terytorialnego lub liczba mieszkańców miasta, w którym jest on zlokalizowany, przestała przekraczać

50 000, lub liczba rocznie obsługiwanych na dworcu pasażerów przestała przekraczać 500 000, dworzec utrzymuje nadal status dworca wyznaczonego do udzielania tej pomocy, o ile jego właściciel nie wystąpi do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, z wnioskiem o pozbawienie dworca tego statusu. W przypadku otrzymania takiego wniosku minister właściwy do spraw transportu, dokona jego weryfikacji, w szczególności na podstawie dołączonych do wniosku dokumentów potwierdzających, że dworzec przestał spełniać którekolwiek z powyższych kryteriów. Jeżeli w wyniku weryfikacji wniosku minister stwierdzi, że dworzec nadal spełnia powyższe kryteria, to odmówi, w drodze decyzji administracyjnej, pozbawienia dworca statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Projekt ustawy ustanawia dla ministra właściwego do spraw transportu obowiązek prowadzenia Wykazu dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Wykaz będzie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej ministra właściwego do spraw transportu i na bieżąco aktualizowany. Zamieszczenie dworca w Wykazie będzie oznaczało nadanie mu statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, natomiast usunięcie dworca z Wykazu oznaczać będzie pozbawienie dworca tego statusu.

Minister właściwy do spraw transportu będzie organem właściwym do przekazywania Komisji Europejskiej aktualnego Wykazu dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dodano rozdział 9a „Ochrona praw pasażerów”, którego przepisy będą miały zastosowanie do pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 181/2011.

Projekt ustawy przewiduje, że w przypadku gdy pasażer został zawiadomiony przez przewoźnika drogowego o nieuwzględnieniu wniesionej do niego skargi na podstawie art. 27 rozporządzenia nr 181/2011 albo nie uzyskał odpowiedzi na taką skargę w terminie określonym w art. 27 tego rozporządzenia, to może wnieść skargę na przewoźnika drogowego w sprawie naruszenia przez niego przepisów rozporządzenia nr 181/2011. Zgodnie z art. 28 ust. 3 rozporządzenia nr 181/2011 w projekcie ustawy

przyjęto, że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę do przewoźnika drogowego, a nie bezpośrednio do organu administracji publicznej wyznaczonego w Rzeczypospolitej Polskiej do rozpatrywania skarg na naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011.

Projekt ustawy zakłada, że organem właściwym do rozpatrzenia skargi będzie w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym oraz w przewozach regularnych w transporcie drogowym realizowanych w strefie transgranicznej – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym, czyli odpowiednio gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów albo województwo. W przypadku gdy ww. przewozy realizowane będą w formie samorządowego zakładu budżetowego, organem właściwym do rozpatrzenia skargi będzie wojewoda. Projektowany przepis jest zgodny z art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przewidującym, że operatorem publicznego transportu zbiorowego jest samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej określonej w umowie. Jednocześnie projektowany przepis zapewnia wyznaczenie organu, który pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego jest niezależny od podmiotów realizujących przewóz. W przewozach regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym organem właściwym do rozpatrzenia skargi będzie organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, czyli Główny Inspektor Transportu Drogowego. W związku z tym przewidziano dodanie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przepisu kompetencyjnego dla Głównego Inspektora Transportu Drogowego do wykonywania określonych w tej ustawie zadań związanych z ochroną praw pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 181/2011.

Pasażer, wnosząc skargę, będzie obowiązany dołączyć do niej kopię skargi wcześniej skierowanej do przewoźnika drogowego, kopię odpowiedzi udzielonej przez

przewoźnika na tę skargę albo oświadczenie pasażera, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 27 rozporządzenia nr 181/2011. Pasażer ponadto dołącza do skargi – o ile posiada – kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę, a także inne dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011.

Oprócz skargi na przewoźnika drogowego pasażer będzie mógł również wnieść skargę na niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Projektowana ustawa przewiduje, że podmiotem zarządzającym dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, jest właściciel dworca, a w przypadku gdy dworzec stanowi własność spółki z udziałem Skarbu Państwa – podmiot, któremu powierzono administrowanie dworcem. Organem właściwym do rozpatrzenia skargi na podmiot zarządzający dworcem będzie marszałek województwa, na obszarze którego zlokalizowany jest dworzec wyznaczony do udzielania tej pomocy, a w przypadku gdy dworzec ten stanowi własności samorządu województwa – wojewoda. Projektowany przepis zapewnia wyznaczenie organu, który pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego jest niezależny od podmiotów zarządzających dworcami. Zgodnie z projektem ustawy pasażer dołącza do wnoszonej skargi – o ile posiada – kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę oraz dokumenty potwierdzające niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Skargi składa się na piśmie w postaci papierowej lub elektronicznej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114). W przypadku gdy skarga jest składana w postaci elektronicznej, załączniki do skargi składa się również w postaci elektronicznej.

Organy właściwe do rozpatrzenia skargi na przewoźnika drogowego i podmiot zarządzający dworcem będą w wyniku rozpatrzenia skargi pasażera stwierdzać, w drodze decyzji administracyjnej, brak naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo naruszenie tych przepisów. Projektowana ustawa przyznaje również

tym organom kompetencję do przeprowadzenia kontroli zgodności prowadzonej działalności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011. Kontrola ta będzie odbywała się zgodnie z zasadami określonymi w przepisach art. 85 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Uwzględniając art. 31 rozporządzenia nr 181/2011, który zakłada ustanowienie przez państwa członkowskie Unii Europejskiej skutecznych, proporcjonalnych i odstrasżających sankcji, mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów tego rozporządzenia, w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym proponuje się dodanie przepisu sankcjonującego naruszenia tych przepisów przez przewoźnika drogowego i podmiot zarządzający terminalem. Na podmioty te będzie można nałożyć administracyjną karę pieniężną w wysokości do 30 000 złotych. Kary pieniężne nakładać będą te same organy, które są właściwe do rozpatrywania skarg wnoszonych przez pasażerów. Zgodnie z projektowanymi przepisami kara pieniężna nakładana będzie, w drodze decyzji administracyjnej, o której mowa w projektowanym art. 82e. W projekcie ustawy przewidziano dyrektywy wymiaru kary pieniężnej w postaci zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń oraz korzyści finansowych uzyskanych z ich tytułu.

Projekt ustawy zakłada, że kara pieniężna nakładana przez: organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Głównego Inspektora Transportu Drogowego) – stanowi dochód budżetu państwa, marszałka województwa – stanowi dochód samorządu województwa, natomiast kara pieniężna nakładana przez wojewodę stanowi dochód budżetu państwa.

Kary pieniężne nakładane z tytułu naruszeń przepisów rozporządzenia nr 181/2011 będą podlegały ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym. Kary pieniężnej nie będzie można nałożyć, jeżeli od dnia dokonania naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 upłynęło 5 lat, a wymierzonej kary pieniężnej nie będzie można pobrać po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o jej nałożeniu.

Projektowana ustawa przewiduje, że w przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 47b ust. 2–4 (tj. przeprowadzenie analizy, dostosowanie dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wystąpienie z wnioskiem o wyznaczenie dworca jako dworca, w którym jest udzielana pomoc), na jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, nakłada się karę pieniężną w wysokości do 100 000 złotych. Maksymalna wysokość kary jest równa szacunkowym kosztom dostosowania 1 dworca do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Karę pieniężną nakłada wojewoda, w drodze decyzji administracyjnej. Ustalając wysokość kary, wojewoda uwzględnia zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia. Powyższy przepis zapewnia prawidłowe wykonanie ww. obowiązków poprzez zastosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających sankcji. Jednocześnie przewiduje się możliwość złożenia przez jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, wniosku o zawieszenie zapłaty kary pieniężnej. W takim przypadku wojewoda będzie mógł zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zapłatę kary pieniężnej, na okres konieczny do podjęcia działań naprawczych, nie dłuższy niż 6 miesięcy, w przypadku przedstawienia przez jednostkę udokumentowanego wniosku dotyczącego podjętych działań naprawczych zmierzających do usunięcia przyczyny nałożenia tej kary. Termin, w którym przyczyny nałożenia kary powinny zostać usunięte, nie może być dłuższy niż termin zawieszenia zapłaty kary pieniężnej. Projektowana ustawa przewiduje, że jeśli przyczyny nałożenia kary pieniężnej zostaną usunięte w terminie określonym w decyzji o jej zawieszeniu, to wojewoda umarza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną. Natomiast, jeśli przyczyny te nie zostaną usunięte, kara pieniężna będzie podlegała ściągnięciu. Wpływy z tytułu ww. kar pieniężnych będą stanowiły dochód budżetu państwa. Kary pieniężnej nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary. Kary pieniężne podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.

Nowe zadanie dla jednostek samorządu terytorialnego, dotyczące dostosowania dworca autobusowego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej będzie zgodnie z projektowaną ustawą zadaniem

własnym tych jednostek. Nowe zadania jednostek samorządu terytorialnego dotyczące rozpatrywania skarg na niewłaściwe wykonanie określonych obowiązków, kontroli zgodności prowadzonej działalności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011 oraz nakładania, w drodze decyzji administracyjnej, kar pieniężnych w przypadku naruszeń przepisów rozporządzenia nr 181/2011 będą również zadaniami własnymi. Dlatego też w projekcie ustawy w art. 1 w pkt 2 zaproponowano stosowną zmianę w tym zakresie przepisu art. 47a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który stanowi, które zadania organów jednostek samorządu terytorialnego wynikające z tej ustawy są wykonywane jako zadania własne. Przewiduje się, że przyjęcie takiego rozwiązania będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami dla jednostek sektora finansów publicznych.

W art. 2 projektu ustawy proponuje się zmiany w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych w zakresie niezbędnym do wykonania rozporządzenia nr 181/2011, którego regulacje obejmują działalność biur podróży i organizatorów wycieczek. Dlatego też przewidziano, że marszałek województwa będzie organem upoważnionym do kontroli zgodności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011 działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych, których zakres prowadzonej działalności odpowiada zakresowi wynikającemu z definicji biura podróży i organizatora wycieczek, określonego w art. 3 lit. h i j rozporządzenia nr 181/2011. Na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych klient (pasażer w rozumieniu rozporządzenia nr 181/2011) będzie mógł wnieść skargę do marszałka województwa na niewłaściwe wykonywanie przez organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego obowiązków określonych w przepisach rozporządzenia nr 181/2011. Do skargi będzie on obowiązany dołączyć posiadane dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów ww. rozporządzenia. W wyniku wniesienia skargi marszałek województwa będzie stwierdzał naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo brak takiego naruszenia.

Konsekwencją naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 przez organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego będzie nałożenie na niego administracyjnej kary pieniężnej w wysokości do 30 000 złotych, czyli w wysokości analogicznej do przewidzianej w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Karę pieniężną będzie ustalał marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej.

Zgodnie z obowiązującym art. 45b ust. 2 ustawy o usługach turystycznych ww. kary pieniężne będą stanowiły dochód budżetu państwa.

Na podstawie art. 2a ustawy o usługach turystycznych zadania marszałka, o których mowa w ustawie, są zadaniami z zakresu administracji rządowej. Projektowany przepis rozszerza zatem zakres zadań z zakresu administracji rządowej. Jednocześnie przewiduje się, że nowe zadanie dla marszałka województwa będzie wiązało się z dodatkowymi kosztami dla budżetu państwa w postaci dotacji celowej.

W art. 3 projektu ustawy proponuje się wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Zmiany w tej ustawie przewidują w szczególności możliwość zwiększenia przez jednostkę samorządu terytorialnego stawki opłaty za korzystanie przez operatora publicznego transportu zbiorowego i przewoźnika z dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 z maksymalnie 1 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu do maksymalnie 2 zł. Celem tej zmiany jest zapewnienie źródła finansowania wydatków jednostek samorządu terytorialnego związanych z dostosowaniem dworców autobusowych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. Ponadto projekt ustawy zakłada, że wykonywanie zadań przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, polegających na rozpatrywaniu skarg pasażerów w sprawie naruszenia przez przewoźnika drogowego przepisów rozporządzenia nr 181/2011, kontroli zgodności prowadzonej przez przewoźników drogowych działalności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011 oraz nakładaniu kar pieniężnych z tytułu tych naruszeń, będzie stanowiło element zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

W projekcie ustawy w art. 4–8 zawarto przepisy dostosowujące, w których określono obowiązki dla organów administracji publicznej i terminy ich realizacji, mające na celu adaptację dworców spełniających kryteria określone w projektowanych przepisach, do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. Zgodnie z projektem ustawy burmistrz lub prezydent miasta w mieście powyżej 50 000 mieszkańców w terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy dokona analizy liczby pasażerów korzystających w 2013 r.

z dworców autobusowych, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego, której jest on organem wykonawczym. Analiza ta będzie miała również na celu wykazanie dworców, które są dostosowane do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej i które będą mogły być wyznaczone do udzielania tej pomocy bez konieczności ich dodatkowego dostosowywania. W wyniku powyższej analizy burmistrz lub prezydent miasta przekaze do właściwego marszałka województwa w terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy informacje będące wynikiem powyższej analizy. Marszałkowie województw w terminie czterech miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy przekażą ministrowi właściwemu do spraw transportu informacje o lokalizacji dworców spełniających kryteria określone w nowelizowanej ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, które wymagają dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011, a także o dworcach, które zostały już dostosowane do udzielania tej pomocy.

Zgodnie z art. 6 projektu ustawy w przypadku dworców, które na podstawie projektowanych przepisów powinny zostać dostosowane do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, obowiązek ten powinien zostać zrealizowany przez jednostkę samorządu terytorialnego najpóźniej w terminie dziewięciu miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 7 projektu ustawy zawarto przepisy, które obligują burmistrza lub prezydenta miasta do przekazania właściwemu marszałkowi województwa, w terminie dziesięciu miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, informacji o lokalizacji dworców dostosowanych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Marszałkowie województw przekażą następnie informację o lokalizacji dworców dostosowanych do udzielania tej pomocy ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie jedenastu miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

Stosownie do art. 8 projektu ustawy minister właściwy do spraw transportu po uzyskaniu od marszałków województw informacji o lokalizacji dworców dostosowanych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dokona wyznaczenia dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej albo

odmówi wyznaczenia danego dworca do udzielania tej pomocy i wyznaczy dodatkowy termin na jego dostosowanie. Minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej informację o dworcach wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 181/2011.

Zgodnie z art. 9 projektu ustawy w terminie do dnia 31 grudnia 2016 r. w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej, zadania przewidziane w nowelizowanej ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dla organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje właściwy organ, określony w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Na podstawie bowiem art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może w krajowym transporcie drogowym być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, czyli ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2016 r. Ponadto do dnia 31 grudnia 2016 r. przepisy art. 30–37 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie mają zastosowania do regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym.

W art. 10 projektu ustawy określono maksymalny limit wydatków budżetu państwa i jednostek samorządu terytorialnego będący skutkiem finansowym projektowanej ustawy na lata 2015–2024, mechanizmy korygujące, które będą zastosowane w przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków oraz organ właściwy do monitorowania wykorzystania limitu wydatków i wdrożenia mechanizmów korygujących.

W proponowanym art. 11 określono, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia – stosownie do art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172, z późn. zm.), z wyjątkiem art. 2, który wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Przepisy projektowanej ustawy mają wpływ na wykonywanie działalności gospodarczej w sektorze transportu drogowego, jednakże w tym przypadku postanowiono odstąpić od zasad wyznaczania terminu wejścia w życie projektowanych regulacji wynikających z uchwały nr 20 Rady Ministrów z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie zaleceń ujednoczenia terminów wejścia w życie

niektórych aktów normatywnych (M.P. poz. 205). Za wyznaczeniem zaproponowanego w projekcie ustawy 14-dniowego *vacatio legis* przemawia konieczność zapewnienia, w stopniu większym niż dotychczas, ochrony praw pasażerów w transporcie drogowym, a także konieczność dostosowania dworców autobusowych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Wejście w życie zaproponowanych w projekcie ustawy przepisów, służących ochronie praw pasażerów, związane jest również z koniecznością wykonania rozporządzenia nr 181/2011, które stosuje się od dnia 1 marca 2013 r.

Mając na uwadze ustawowe terminy określające harmonogram prac Rady Ministrów nad projektem ustawy budżetowej (w szczególności konieczność przedłożenia ww. projektu Sejmowi w terminie do dnia 30 września roku poprzedzającego rok budżetowy), obecny etap prac legislacyjnych nad projektem ustawy budżetowej oraz projektowaną ustawą, a także brak możliwości zabezpieczenia w budżecie państwa na 2015 r. środków finansowych (dotacji celowej) na wykonanie przez marszałków województw nowych zadań zleconych z zakresu administracji rządowej, przewiduje się, że projektowany art. 2 wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r. Takie *vacatio legis* stanowić będzie podstawę do wystąpienia w 2015 r. o zaplanowanie w projekcie budżetu państwa na 2016 r. środków na realizację ww. nowych zadań zleconych.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów na rok 2014 pod numerem UC 110.

Projekt ustawy był przedmiotem obrad Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. KWRiST pozytywnie zaopiniowała niniejszy dokument.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt założeń, na podstawie których opracowano projekt ustawy, został udostępniony w Biuletynie

Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Twardowski, Zastępca Dyrektora, kierujący Departamentem Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju; tel. 22 630 12 40; sekretariatDTD@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 23.09.2014 r.</p> <p>Źródło: Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1)</p> <p>Nr w wykazie prac UC110</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie prawa polskiego do wymagań przepisów rozporządzenia nr 181/2011 w zakresie wyznaczenia dworców, w których jest udzielana pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, określenia organu odpowiedzialnego za egzekwowanie rozporządzenia oraz określenia sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów rozporządzenia.

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

Wprowadzenie przepisów określających organy odpowiedzialne za egzekwowanie rozporządzenia (tj. organizator publicznego transportu zbiorowego, organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym oraz marszałek województwa, na obszarze którego jest zlokalizowany wyznaczony dworzec). Projekt zawiera również przepisy określające sankcje za naruszenia przepisów rozporządzenia, warunki, jakie musi spełnić dworzec, aby został wyznaczony do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej oraz sposób wyznaczania dworców. Przewiduje się, że dworzec stanowiący własność jednostki samorządu terytorialnego, zlokalizowany w mieście powyżej 50 000 mieszkańców i obsługujący w roku kalendarzowym powyżej 500 000 pasażerów, po odpowiednim dostosowaniu, zostanie wyznaczony przez ministra właściwego do spraw transportu do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Szacuje się, że warunki te spełni 21 obiektów dworcowych.

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

Poszczególne kraje członkowskie UE odpowiednio dostosowały prawo krajowe do wymagań ww. rozporządzenia w opisanym powyżej zakresie. W niektórych państwach wyznaczonych zostało tylko kilka dworców (np. Niemcy, Anglia, Hiszpania, Portugalia), w innych natomiast (np. w Bułgarii) kilkadziesiąt takich obiektów, co jest zgodne z postanowieniami ww. rozporządzenia.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy wykonujący przewozy drogowe osób powyżej 250 km	ok. 3500	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, GUS	Obowiązek respektowania praw pasażerów określonych przepisami rozporządzenia, naruszenie tych przepisów wiąże się z nałożeniem sankcji na przedsiębiorcę
Marszałkowie województw	16	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. Nr 96, poz. 603, z późn. zm.)	Pełnienie funkcji organu odpowiedzialnego za egzekwowanie rozporządzenia
Wojewodowie	16	Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. Nr 96, poz. 603, z późn. zm.)	Pełnienie funkcji organu uczestniczącego w procesie wyznaczania dworców
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 ,	Pełnienie funkcji organu odpowiedzialnego za egzekwowanie rozporządzenia

Zarządzający wyznaczonymi dworcami	ok. 21	z późn. zm.) Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Obowiązek respektowania praw pasażerów określonych przepisami rozporządzenia, naruszenie tych przepisów wiąże się z nałożeniem sankcji na zarządzającego wyznaczonym dworcem
Organizatorzy Turystyki	ok. 3500	Centralna Ewidencja Organizatorów Turystycznych i Pośredników Turystycznych	Obowiązek respektowania praw pasażerów określonych przepisami rozporządzenia, naruszenie tych przepisów wiąże się z nałożeniem sankcji na organizatora turystyki

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

Projekt założeń projektu ustawy, na podstawie którego przygotowany został ww. projekt ustawy, został przekazany w ramach konsultacji publicznych do zaopiniowania organizacjom zrzeszającym przewoźników drogowych oraz jednostki samorządu terytorialnego. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała projekt założeń projektu ustawy.

Stosownie do § 118 ust. 2 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy opracowany przez Rządowe Centrum Legislacji został przekazany do Ministra Spraw Zagranicznych z prośbą o przedstawienie opinii o zgodności z prawem Unii Europejskiej oraz do Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z prośbą o zajęcie stanowiska dotyczącego OSR i ocenę zgodności z przyjętymi założeniami.

Minister Spraw Zagranicznych wyraził opinię o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej, z zastrzeżeniem uwagi dotyczącej wątpliwości co do skuteczności ustanowienia obowiązku dostosowania w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 dworców określonych w projektowanym art. 47b ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Uwaga nie została przyjęta. Stanowisko MliR w tej sprawie zostało umieszczone w protokole rozbieżności.

Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów stwierdził, że projekt ustawy jest zgodny z przyjętymi przez Radę Ministrów założeniami, z wyjątkiem pewnych kwestii dotyczących regulacji, których nie zawierały założenia oraz regulacji, które zostały zmienione w porównaniu z założeniami dotyczy to, np. terminów wskazanych w przepisach przejściowych. W związku z powyższym opracowana została informacja wraz z uzasadnieniem na temat wszelkich zmian dokonanych w projekcie ustawy w stosunku do założeń projektu ustawy przyjętych przez Radę Ministrów.

W dniu 11 czerwca 2014 r. projekt ustawy został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich z uwzględnieniem uwagi Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Uwagi o charakterze krajowym zgłoszone przez Ministerstwo Finansów oraz Ministerstwo Sportu i Turystyki Komitet pozostawił do rozstrzygnięcia Stałemu Komitetowi Rady Ministrów. Uwzględniając uwagi zgłoszone przez Ministerstwo Sportu i Turystyki, projekt ustawy w lipcu 2014 r. został przesłany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz do konsultacji z branżą turystyczną. Na posiedzeniu w dniu 30 lipca 2014 r. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

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	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
budżet państwa												
JST	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	2,43	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	6,03
budżet państwa	0	0	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,72
JST	0	2,43	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	0,32	5,31
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Saldo ogółem	0	-2,43	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	2,97
budżet państwa		0	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,08	-0,72
JST	0	-2,43	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	0,68	3,69
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	Środki JST i środki z budżetu państwa – dotacja celowa na realizację zadań zleconych z zakresu administracji rządowej
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Według posiadanych przez MliR informacji wynika, że w dworcach autobusowych, w których liczba odprawianych pasażerów przekracza 500 000 rocznie ma miejsce ok. 4000 zatrzymań środków transportu. Zakładając zatem, że z danego dworca jest odprawianych 4000 kursów miesięcznie, a za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu obecnie jest pobierana opłata w wysokości 1 zł, to roczne wpływy z tytułu pobierania tej opłaty wynoszą 48 000 zł. Jeśli ww. opłata będzie wynosiła 2 zł, to roczne wpływy z tytułu jej pobierania wzrosną o 48 000 zł. W skali całego kraju przy przewidywanym wyznaczeniu 21 dworców będzie to zwiększenie wpływów o 1 008 000 zł rocznie. $4000 \text{ zatrzymań} \times 1 \text{ zł} \times 12 \text{ m-cy} \times 21 \text{ dworców} = 1\,008\,000 \text{ zł}$ (szacunkowe wpływy z tytułu zwiększenia opłat za zatrzymanie środków transportu na dworcach).</p> <p>Jednorazowe wydatki związane z dostosowaniem dworców $21 \text{ obiektów dworcowych} \times 100\,519 \text{ zł}$ (szacunkowy koszt dostosowania 1 obiektu) = 2 110 899 zł. Z uwagi na to, że szacowane koszty dostosowania dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej są niewielkie i będą dotyczyły JST o dużym potencjale, wydaje się, że wszystkie JST, do których należą ww. dworce, będą przygotowane na finansowanie dostosowania tych dworców – zanim uzyskają wystarczające wpływy ze zwiększonej opłaty dworcowej.</p> <p>Szacuje się, że liczba uzasadnionych, kwalifikujących się do rozpatrzenia zgodnie z rozporządzeniem nr 181/2011 skarg wyniesie nie więcej niż 100 przypadków rocznie w skali całego kraju. Około 20% skarg może dotyczyć organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych. Projektowana ustawa zawiera przepisy zmieniające ustawę z dnia 27 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych i określające, że organem właściwym do rozpatrywania skarg na niewłaściwe wykonywanie przez organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego obowiązków określonych w rozporządzeniu nr 181/2011 będzie marszałek województwa. Zgodnie z art. 2a ustawy o usługach turystycznych zadania marszałka województwa, o których mowa w ustawie, są zadaniami z zakresu administracji rządowej. Natomiast stosowanie do postanowień art. 49 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego jednostka samorządu terytorialnego wykonująca zadania zlecone z zakresu administracji rządowej oraz inne zadania zlecone ustawami otrzymuje z budżetu państwa dotacje celowe w wysokości zapewniającej realizację tych zadań. Przyjmując zatem, że może wystąpić konieczność rozpatrzenia 20 takich skarg rocznie w skali całego kraju, a koszt jednostkowy rozpatrzenia wniesionej skargi wyniesie 4000 zł, przewiduje się dotację celową w wysokości 80 000 zł rocznie, w celu zapewnienia realizacji tych zadań. Projekt ustawy przewiduje, że nowe zadania zlecone z zakresu administracji rządowej będą wykonywane przez marszałka województwa od dnia 1 stycznia 2016 r.</p> <p>Wysokość dotacji celowej dla marszałka województwa na realizację zadań zleconych z zakresu administracji rządowej ustalana będzie w zależności od liczby zdarzeń, kosztu roboczogodziny oraz czasu niezbędnego na realizację jednej czynności.</p> <p>Koszt jednostkowy rozpatrzenia skargi obliczono następująco: koszt roboczogodziny 22,92 zł x 174,5 godzin (w tym: rozpatrzenie skargi obejmujące m.in. kontrolę działalności przewoźnika lub podmiotu zarządzającego wyznaczonym dworcem – ok. 00 godzin, sporządzenie decyzji administracyjnej i doręczenie decyzji administracyjnej – ok. 10 godzin, wznowienie postępowania, uchylenie, zmiana lub stwierdzenie nieważności decyzji administracyjnej – ok. 64,5 godziny) = 4000 zł.</p> <p>Natomiast w przypadku skarg na przewoźników i podmioty zarządzające dworcami wyznaczonymi do udzielania pomocy szacuje się, że może wystąpić konieczność rozpatrzenia przez organy jednostek samorządu terytorialnego 80 takich przypadków rocznie w skali całego kraju. Zgodnie z projektowaną ustawą rozpatrywanie takich skarg będzie zadaniem własnym organów jednostek samorządu terytorialnego. Przyjmując, że koszt jednostkowy rozpatrzenia takiej skargi wyniesie 4000 zł przewiduje się, że wydatki związane z realizacją ww. zadań własnych wyniosą 320 000 zł rocznie w skali całego kraju. Zakłada się, że zarówno wydatki związane z rozpatrzeniem skarg na</p>

	<p>przewoźników, jak i wydatki związane z rozpatrzeniem skarg na podmioty zarządzające wyznaczonymi dworcami wyniosą po 160 000 zł.</p> <p>Projekt ustawy określa, że kary pieniężne nakładane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Natomiast kary pieniężne nakładane przez marszałków województw stanowią dochód samorządu województwa – w przypadku gdy kary będą nakładane w ramach realizacji zadań własnych lub dochód budżetu państwa – w przypadku gdy kary będą nakładane w ramach realizacji zadań zleconych. Jednakże na obecnym etapie nie jest możliwe oszacowanie wielkości wpływów z tego tytułu, ponieważ nie wiadomo jak będzie kształtowała się praktyka w zakresie wielkości nakładanych przez marszałków województw kar pieniężnych. Projektowane przepisy przewidują nakładanie kar pieniężnych w wysokości do 30 000 złotych, jednak ustalając wysokość kary pieniężnej organ uwzględni zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia.</p> <p>Wydatki na nowe zadania własne z art. 47a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym będą finansowane ze środków pozostających w dyspozycji JST. Biorąc pod uwagę, że wpływy z kar pieniężnych nakładanych przez JST będą stanowiły dochód tych jednostek, przewiduje się, że wydatki na ww. nowe zadania własne znajdą finansowe pokrycie we wprowadzanych karach pieniężnych.</p> <p>Źródło danych Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Wejście w życie projektowanych przepisów nie spowoduje negatywnych skutków dla budżetu państwa i nie będzie stanowił podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa na cele w nich wskazane, z wyjątkiem ww. dotacji celowej.</p>
--	--

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							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.						
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Wejście w życie ustawy nie będzie miało wpływu na obciążenia regulacyjne.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na rynek pracy.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
II połowa 2014 r./I połowa 2015 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Ewaluacja efektów projektu nastąpi w I połowie 2015 r. Możliwe będzie wtedy określenie liczby wyznaczonych dworców, w których udzielana jest pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		

TYTUŁ PROJEKTU:	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ

Jedn. red.	Treść przepisu UE	Koniec zność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
-------------------	--------------------------	--	-----------------------	---------------------------------------	--

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

Art. 1	Przedmiot Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy w zakresie transportu autobusowego i autokarowego dotyczące: a) niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków transportu oferowanych przez przewoźników; b) praw pasażerów w przypadku wypadków związanych ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru, którego skutkiem jest śmierć lub odniesienie obrażeń lub utrata lub uszkodzenie bagażu; c) niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich; d) praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia; e) minimalnych informacji przekazywanych pasażerom; f) rozpatrywania skarg; g) ogólnych zasad egzekwowania przepisów.	N			
Art. 2	Zakres stosowania 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów	N			

<p>podróżujących w ramach usług regularnych dla nieokreślonych kategorii pasażerów, w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego oraz w przypadku gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, wynosi najmniej 250 km.</p> <p>2. W odniesieniu do usług, o których mowa w ust. 1, ale gdy zaplanowana długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, jest krótsza niż 250 km, stosuje się art. 4 ust. 2, art. 9, art. 10 ust. 1, art. 16 ust. 1 lit. b), art. 16 ust. 2, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 24-28.</p> <p>3. Ponadto niniejsze rozporządzenie, z wyjątkiem art. 9-16, art. 17 ust. 3 oraz rozdziałów IV, V i VI, ma zastosowanie do pasażerów podróżujących w ramach usług okazjonalnych, w przypadku gdy początkowe miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego.</p> <p>4. Z wyjątkiem art. 4 ust. 2, art. 9, art. 10 ust. 1, art. 16 ust. 1 lit. b), art. 16 ust. 2, art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 24-28, państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminujący wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia krajowe usługi regularne. Wyłączenia takie mogą być przyznawane począwszy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia na okres nie dłuższy niż cztery lata, który może zostać odnowiony raz.</p> <p>5. Na okres maksymalnie czterech lat od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą w sposób przejrzysty i niedyskryminujący wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia określone usługi regularne, ze względu na to, że znacząca część takich usług regularnych, w tym co najmniej jeden planowany przystanek, ma miejsce poza Unią. Takie wyłączenia mogą zostać odnowione raz.</p> <p>6. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach, które przyznano na podstawie ust. 4 i 5, dotyczących różnych typów usług. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia 2 marca 2018 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie</p>				
---	--	--	--	--

	<p> sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 4 i 5.</p> <p> 7. Żaden z elementów niniejszego rozporządzenia nie może być rozumiany jako sprzeczny z istniejącymi przepisami dotyczącymi wymogów technicznych dla autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach, ani jako wprowadzający jakiegokolwiek dodatkowe wymogi w tym zakresie.</p> <p> 8. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na prawa pasażerów określone dyrektywą 90/314/EWG i nie ma zastosowania w przypadku odwołania wycieczki zorganizowanej, o której mowa w tej dyrektywie, z powodów innych niż odwołanie usługi regularnej.</p>				
Art. 3	<p>Definicje</p> <p>Do celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:</p> <p>a) „usługi regularne” oznaczają usługi polegające na przewozie osób autobusem lub autokarem w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, przy czym pasażerowie są zabierani z określonych z góry przystanków i dowożeni na z góry określone przystanki;</p> <p>b) „usługi okazjonalne” oznaczają usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych oraz których główną cechą jest to, że obejmują przewóz autobusem lub autokarem grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika;</p> <p>c) „umowa transportowa” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi regularnej lub okazjonalnej;</p> <p>d) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy transportowej;</p> <p>e) „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż organizator wycieczek, biuro podróży lub sprzedawca biletów, oferującą ogółowi społeczeństwa transport w ramach usług regularnych lub okazjonalnych;</p> <p>f) „wykonujący przewóz” oznacza osobę fizyczną lub prawną inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;</p>	N			

<p>g) „sprzedawca biletów” oznacza każdego pośrednika zawierającego umowy transportowe w imieniu przewoźnika;</p> <p>h) „biuro podróży” oznacza każdego pośrednika działającego w imieniu pasażera w sprawach zawierania umów transportowych;</p> <p>i) „organizator wycieczek” oznacza organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, innych niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 ust. 2 i 3 dyrektywy 90/314/EWG;</p> <p>j) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której sprawność ruchowa podczas korzystania ze środków transportu jest ograniczona w wyniku jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub motorycznej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności intelektualnej, upośledzenia lub jakiegokolwiek innej przyczyny niepełnosprawności bądź z powodu wieku i której sytuacja wymaga należytej uwagi i dostosowania usług udostępnianych wszystkim pasażerom do jej szczególnych potrzeb;</p> <p>k) „warunki dostępu” oznaczają odnośne normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do autobusów lub wyznaczonych terminali, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;</p> <p>l) „rezerwacja” oznacza rezerwację miejsca siedzącego na pokładzie autobusu lub autokaru w ramach usługi regularnej o określonym czasie rozpoczęcia podróży;</p> <p>m) „terminal” oznacza terminal obsługiwany przez dany personel, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów, poczekalnia lub kasa biletowa;</p> <p>n) „przystanek autobusowy” oznacza każde miejsce inne niż terminal, w którym zgodnie z określoną trasą usługi regularnej planowany jest przystanek służący wejściu na pokład pojazdu lub jego opuszczeniu przez pasażerów;</p> <p>o) „podmiot zarządzający terminalem” oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim odpowiedzialną za zarządzanie wyznaczonym terminalem;</p>				
---	--	--	--	--

	<p>p) „odwołanie” oznacza niewykonanie usługi regularnej, która została uprzednio zaplanowana;</p> <p>q) „opóźnienie” oznacza różnicę między zaplanowanym czasem rozpoczęcia usługi regularnej zgodnie z opublikowanym rozkładem a rzeczywistym czasem jej rozpoczęcia.</p>				
Art. 4	<p>Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne</p> <p>1. Przewoźnicy wydają pasażerowi bilet, chyba że inne dokumenty upoważniają do transportu. Bilet może być wydany w formie elektronicznej.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych, warunki umowne i taryfy stosowane przez przewoźników są oferowane ogółowi społeczeństwa bez jakiegokolwiek dyskryminacji, bezpośredniej lub pośredniej, ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii.</p>	N			
Art. 5	<p>Inne strony wykonujące</p> <p>1. W przypadku gdy wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia zostało powierzone wykonującemu przewóz, sprzedawcy biletów lub jakiegokolwiek innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są mimo wszystko odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej.</p> <p>2. Ponadto strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wycieczek lub podmiot zarządzający terminalem powierzyli wykonanie obowiązku, podlega przepisom niniejszego rozporządzenia w zakresie powierzonego obowiązku.</p>	N			
Art. 6	<p>Niedopuszczalność uchyleń</p> <p>1. Obowiązki względem pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia nie podlegają ograniczeniu ani uchyleniu, w szczególności na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie transportowej.</p> <p>2. Przewoźnicy mogą oferować pasażerom warunki umowne</p>	N			

	korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.				
Art. 7	<p>Śmierć lub obrażenia pasażerów i utrata lub uszkodzenie bagażu</p> <p>1. Zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym pasażerowie uprawnieni są do odszkodowania w związku ze śmiercią, w tym również za uzasadnione wydatki pogrzebowe, lub odniesieniem obrażeń, jak również utratą lub uszkodzeniem bagażu w związku z wypadkami związanymi ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru. W przypadku śmierci pasażera prawo to ma, na zasadzie minimum, zastosowanie do osób, do których utrzymania pasażer był lub byłby prawnie zobowiązany.</p> <p>2. Wysokość odszkodowania jest obliczana zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym. Każdy maksymalny poziom odszkodowania przewidziany w prawie krajowym w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu w każdym poszczególnym wypadku wynosi nie mniej niż:</p> <p>a) 220 000 EUR na pasażera;</p> <p>b) 1 200 EUR na sztukę bagażu. W przypadku uszkodzenia wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych wysokość odszkodowania jest zawsze równa kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu.</p>	N			
Art. 8	<p>Natychmiastowe praktyczne potrzeby pasażerów</p> <p>W razie wypadku związanego ze skorzystaniem z autobusu lub autokaru przewoźnik zapewnia rozsądną i proporcjonalną pomoc w odniesieniu do natychmiastowych praktycznych potrzeb pasażerów w następstwie wypadku. Pomoc ta obejmuje w razie konieczności zakwaterowanie, żywność, ubiór, transport i zapewnienie pierwszej pomocy. Żadna udzielona pomoc nie stanowi uznania odpowiedzialności.</p> <p>W odniesieniu do każdego pasażera przewoźnik może ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania do kwoty 80 EUR za noc, przez maksymalnie dwie noce.</p>	N			

Art. 9	<p>Prawo do transportu</p> <p>1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania biletu, ani przyjęcia danej osoby na pokład pojazdu, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe.</p> <p>2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwuje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat.</p>	N			
Art. 10	<p>Odstępstwa i warunki specjalne</p> <p>1. Niezależnie od art. 9 ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu, lub przyjęcia danej osoby na pokład, ze względu na niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe:</p> <p>a) aby spełnić mające zastosowanie wymogi w zakresie bezpieczeństwa ustanowione na mocy prawa międzynarodowego, unijnego lub krajowego lub aby spełnić wymogi w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa ustalone przez właściwe organy;</p> <p>b) w przypadku gdy konstrukcja pojazdu lub infrastruktura, w tym przystanki autobusowe i terminale, fizycznie uniemożliwiają wejście na pokład pojazdu, jego opuszczenie lub przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w sposób bezpieczny i operacyjnie wykonalny.</p> <p>2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji, wydania lub udostępnienia w inny sposób biletu ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek informują daną osobę o wszelkich akceptowalnych alternatywnych usługach realizowanych przez danego przewoźnika.</p> <p>3. Jeśli osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, mającej rezerwację lub bilet, która spełniła wymogi art. 14 ust. 1 lit. a), mimo wszystko odmówiono przyjęcia na pokład ze względu na jej niepełnosprawność lub ograniczenie ruchowe, osobie tej i wszelkim osobom towarzyszącym zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu oferuje się wybór pomiędzy:</p>	N			

	<p>a) prawem do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą transportową do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie; oraz</p> <p>b) z wyjątkiem przypadków, gdy nie jest to wykonalne – kontynuacją podróży lub zmianą trasy za pośrednictwem rozsądnej alternatywnej usługi transportowej do miejsca przeznaczenia określonego w umowie transportowej.</p> <p>Brak powiadomienia zgodnie z art. 14 ust. 1 lit. a) nie ma wpływu na prawo do zwrotu kwoty zapłaconej za bilet.</p> <p>4. Jeżeli przewoźnik, biuro podróży lub organizator wycieczek odmawia przyjęcia rezerwacji osoby, wydania lub dostarczenia w inny sposób tej osobie biletu lub przyjęcia jej na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową z przyczyn wymienionych w ust. 1, osoba ta może zażądać, aby towarzyszyła jej inna, wybrana przez nią osoba będąca w stanie udzielić pomocy danej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, tak aby nie miały już zastosowania kryteria określone w ust. 1.</p> <p>Taka osoba towarzysząca jest przewożona nieodpłatnie i, jeżeli jest to wykonalne, ma miejsce siedzące obok osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej.</p> <p>5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży lub organizatorzy wycieczek korzystają z możliwości przewidzianej w ust. 1, natychmiast informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o powodach oraz na żądanie informują ją na piśmie w ciągu pięciu dni roboczych od złożenia wniosku.</p>				
Art.11	<p>Dostępność i informacja</p> <p>1. Przy współpracy z organizacjami przedstawicielskimi osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, ustanawiają lub mają niedyskryminacyjne warunki dostępu osób niepełnosprawnych i osób</p>	N			

	<p>o ograniczonej sprawności ruchowej do transportu.</p> <p>2. Warunki dostępu przewidziane w ust. 1, w tym tekst międzynarodowych, unijnych lub krajowych przepisów ustanawiających wymogi w zakresie bezpieczeństwa, na których oparte są te niedyskryminacyjne warunki dostępu, są publicznie udostępniane przez przewoźników i podmioty zarządzające terminalami fizycznie lub w Internecie, na żądanie w przystępnych formach, w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj udostępniane wszystkim pasażerom. Przy udzielaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.</p> <p>3. Organizatorzy wycieczek udostępniają warunki dostępu przewidziane w art. 1, mające zastosowanie do podróży w ramach zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.</p> <p>4. Informacje w sprawie warunków dostępu, o których mowa w art. 2 i 3, są fizycznie udostępniane na żądanie pasażera.</p> <p>5. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wycieczek zapewniają osobą niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formatach wszelkich istotnych informacji ogólnych na temat podróży i warunków przewozu, w tym, w stosownych przypadkach, na temat rezerwacji i informacji <i>on-line</i>. Informacje te są fizycznie rozprowadzane na żądanie pasażera.</p>				
Art. 12	<p>Wyznaczanie terminali</p> <p>Państwa członkowskie wyznaczają terminale autobusowe i autokarowe, w których udzielana jest pomoc dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Państwa członkowskie informują o tym Komisję. Komisja udostępnia w Internecie wykaz wyznaczonych terminali autobusowych i autokarowych.</p>	T		<p>„Rozdział 8a Wyznaczanie dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej</p> <p>Art. 47b. 1. Dworzec w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym:</p> <p>1) którego właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego oraz</p> <p>2) który jest zlokalizowany w mieście powyżej 50.000</p>	

			<p>mieszkańców oraz w którym rocznie jest obsługiwanych powyżej 500.000 pasażerów</p> <p>– podlega obowiązkowi dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.</p> <p>2. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, jest obowiązana corocznie do dnia 31 marca przeprowadzić analizę dotyczącą spełniania przez dworzec, którego jest właścicielem, kryteriów określonych w ust. 1 pkt 2. Wyniki analizy przekazuje się niezwłocznie wojewodzie.</p> <p>3. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w terminie roku następującym po roku, w którym dworzec, którego jest właścicielem, spełnił kryteria określone w ust. 1 pkt 2, jest obowiązana dostosować dworzec do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011, zwanej dalej „pomocą”.</p> <p>4. Jednostka, o której mowa w ust. 1 pkt 1, po dostosowaniu dworca do udzielania pomocy, jest obowiązana niezwłocznie wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, o wyznaczenie tego dworca jako dworca, w którym jest udzielana pomoc.</p> <p>5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, dołącza się dokumenty potwierdzające dostosowanie dworca do udzielania pomocy.</p> <p>Art. 47c. 1. Właściciel dworca, który nie spełnia kryteriów określonych w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2, w przypadku dostosowania tego dworca do udzielania pomocy, może wystąpić do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, z wnioskiem o jego</p>
--	--	--	--

			<p>wyznaczenie jako dworca, w którym jest udzielana pomoc. Przepis art. 47b ust. 5 stosuje się.</p> <p>2. Na wniosek właściciela złożony do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, dworzec wyznaczony zgodnie z ust. 1 do udzielania pomocy może zostać pozbawiony statusu dworca wyznaczonego do jej udzielania.</p> <p>Art. 47d. W przypadku gdy dworzec wyznaczony do udzielania pomocy przestał spełniać kryteria określone w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2, utrzymuje on status dworca wyznaczonego do jej udzielania, o ile jego właściciel nie wystąpi do ministra właściwego do spraw transportu, za pośrednictwem wojewody, z wnioskiem o jego pozbawienie statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy. Do wniosku dołącza się dokumenty potwierdzające, że dworzec przestał spełniać kryteria określone w art. 47b ust. 1 pkt 1 lub 2.</p> <p>Art. 47e. 1. Wojewoda i minister właściwy do spraw transportu są uprawnieni do kontroli dostosowania dworców do udzielania pomocy.</p> <p>2. Wojewoda jest uprawniony do kontroli realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 47b ust. 2, uwzględniając zakres, sposób i terminowość jego wykonania.</p> <p>3. W ramach kontroli, o których mowa w ust. 1 i 2, osoba upoważniona do ich przeprowadzania ma prawo żądania od kontrolowanego pisemnych lub ustnych wyjaśnień, okazania dokumentów i innych nośników informacji oraz udostępniania wszelkich danych mających związek z przedmiotem kontroli.</p> <p>Art. 47f. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi i aktualizuje „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.</p> <p>Art. 47g. 1. Minister właściwy do spraw transportu po weryfikacji wniosku, o którym mowa:</p> <p>1) w art. 47b ust. 4 albo art. 47c ust. 1 – dokonuje wyznaczenia dworca do udzielania pomocy poprzez jego zamieszczenie w „Wykazie dworców</p>	
--	--	--	--	--

				<p>wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej” albo</p> <p>2) odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, wyznaczenia dworca do udzielania pomocy i wyznacza dodatkowy termin na jego dostosowanie do jej udzielania w przypadku, gdy dworzec nie został dostosowany w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu po otrzymaniu wniosku, o którym mowa w:</p> <p>1) art. 47c ust. 2 – pozbawia dworzec statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy poprzez jego usunięcie z wykazu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1;</p> <p>2) art. 47d i dokonaniu jego weryfikacji:</p> <p>a) pozbawia dworzec statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy poprzez jego usunięcie z wykazu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 albo</p> <p>b) odmawia, w drodze decyzji administracyjnej, pozbawienia dworca statusu dworca wyznaczonego do udzielania pomocy w przypadku, gdy w wyniku weryfikacji wniosku ustali, że dworzec nadal spełnia kryteria określone w art. 47b ust. 1.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej i na bieżąco aktualizuje „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej”.</p> <p>4. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje Komisji Europejskiej zgodnie z art. 12 rozporządzenia nr 181/2011 „Wykaz dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej” i jego aktualizacje.”</p> <p>Art. 95d. 1. W przypadku niewykonania obowiązku, o którym mowa w art. 47b ust. 2-4, na jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, nakłada się karę pieniężną w wysokości do 100.000 złotych.</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej, wojewoda.</p> <p>3. Ustalając wysokość kary, o której mowa w ust. 1, organ uwzględnia zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia</p> <p>4. Jednostka, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, może złożyć wniosek o zawieszenie zapłaty kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1.</p> <p>5. Wojewoda może zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zapłatę kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, na okres konieczny do podjęcia działań naprawczych, nie dłuższy niż 6 miesięcy, w przypadku przedstawienia przez jednostkę, o której mowa w art. 47b ust. 1 pkt 1, udokumentowanego wniosku dotyczącego podjętych działań naprawczych zmierzających do usunięcia przyczyny nałożenia tej kary.</p> <p>6. Wojewoda umarza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, w przypadku usunięcia w terminie określonym w decyzji o jej zawieszeniu przyczyny nałożenia tej kary. W przypadku nieusunięcia przyczyny nałożenia kary pieniężnej podlega ona ściągnięciu.</p> <p>7. Wpływy z kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód budżetu państwa.</p> <p>Art. 95e. 1. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 95d, nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.</p> <p>2. Wymierzonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 95d, nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.</p> <p>Art. 95f. Kary pieniężne, o których mowa w art. 95b i 95d, podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.</p> <p>Art. 4. 1. W terminie dwóch miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta w mieście powyżej 50.000 mieszkańców dokona analizy:</p> <p>1) liczby pasażerów korzystających w roku 2013</p>	
--	--	--	--	--

			<p>z dworców, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego samodzielnie lub wspólnie z inną jednostką samorządu terytorialnego, której jest on organem wykonawczym;</p> <p>2) dotyczącej dostosowania dworców, o których mowa w pkt 1, do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.</p> <p>2. W terminie trzech miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta przekaze do właściwego marszałka województwa informację o lokalizacji dworców, o których mowa w ust. 1 pkt 1, w tym o ich adresie:</p> <p>1) w których liczba obsługiwanych pasażerów w roku 2013 przekroczyła 500.000 oraz</p> <p>2) które są dostosowane do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>Art. 5. W terminie czterech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy marszałek województwa przekaze ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o lokalizacji dworców spełniających kryteria określone w art. 47b ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, które:</p> <p>1) wymagają dostosowania do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 oraz</p> <p>2) zostały dostosowane do udzielania pomocy, o której mowa w pkt 1.</p> <p>Art. 6. W terminie dziewięciu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy dworce, o których mowa w art. 5</p>	
--	--	--	--	--

				<p>pkt 1, jednostka określona w art. 47b ust. 1 pkt 1 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą, jest obowiązana dostosować do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>Art. 7. 1. W terminie dziesięciu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy burmistrz lub prezydent miasta przekaze do właściwego marszałka województwa informacje o lokalizacji dworców, które zostały dostosowane zgodnie z art. 6 do udzielania pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>2. W terminie jedenastu miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy marszałek województwa przekaze ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o lokalizacji dworców, o których mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 8. Minister właściwy do spraw transportu na podstawie informacji, o których mowa w art. 5 i art. 7 ust. 2, niezwłocznie, nie później niż w ciągu 14 dni od dnia upływu terminu określonego w tych przepisach:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dokona wyznaczenia dworców do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011 albo odmówi wyznaczenia dworca do jej udzielania, zgodnie z art. 47f ust. 1 pkt 1 albo 2 ustawy, o której mowa w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą; 2) przekaze Komisji Europejskiej informację o dworcach wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia nr 181/2011. 	
Art. 13	<p>Prawo do uzyskania pomocy w wyznaczonych terminalach i na pokładzie autobusów i autokarów</p> <p>1. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające</p>	N			

	<p>terminalami, w ramach zakresu swoich kompetencji, udzielają w wyznaczonych przez państwa członkowskie terminalach nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, co najmniej w zakresie określonym w załączniku 1 część a).</p> <p>2. Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 11 ust. 1, przewoźnicy udzielają na pokładzie autobusów i autokarów nieodpłatnej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, co najmniej w zakresie określonym w załączniku 1 część b).</p>				
Art. 14	<p>Warunki udzielania pomocy</p> <p>1. Przewoźnicy i podmioty gospodarcze zarządzające terminalami współpracują w celu udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, pod warunkiem że:</p> <p>a) przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży lub organizatorzy wycieczek zostali powiadomieni o udzielenia takiej pomocy danej osobie najpóźniej 36 godzin przed koniecznością udzielenia pomocy; oraz</p> <p>b) dana osoba sama stawi się w wyznaczonym miejscu:</p> <p>(i) w czasie określonym z góry przez przewoźnika, nieprzekraczającym 60 minut przed opublikowanym czasem odjazdu, o ile przewoźnik i pasażer nie uzgodnią krótszego terminu; lub</p> <p>(ii) jeśli nie zostanie określony czas, nie później niż 30 minut przed opublikowanym czasem odjazdu.</p> <p>2. W uzupełnieniu ust. 1, osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoźnika, biuro podróży lub organizatora wycieczek w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przedsprzedaży o szczególnych potrzebach w zakresie miejsc siedzących, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.</p> <p>3. Przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszystkie środki niezbędne do ułatwienia przyjmowania powiadomień o potrzebie pomocy od osób niepełnosprawnych lub osób</p>	N			

	<p>o ograniczonej sprawności ruchowej. Obowiązek ten ma zastosowanie we wszystkich wyznaczonych terminalach i ich punktach sprzedaży, włącznie ze sprzedażą telefoniczną i przez Internet.</p> <p>4. Jeżeli nie zostanie dokonane powiadomienie zgodnie z ust. 1 lit. a) i ust. 2, przewoźnicy, podmioty zarządzające terminalami, biura podróży i organizatorzy wycieczek podejmują wszelkie uzasadnione wysiłki w celu zapewnienia, aby pomoc została udzielona w sposób umożliwiający osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej wejście na pokład odjeżdżającego pojazdu, przesiadkę do odpowiedniego pojazdu lub opuszczenie pokładu pojazdu przyjeżdżającego, na który zakupiła bilet.</p> <p>5. Podmiot zarządzający terminalem wyznacza punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten jest wyraźnie oznakowany i oferuje w przystępnych formach podstawowe informacje dotyczące terminalu i udzielanej pomocy.</p>				
Art. 15	<p>Przekazywanie informacji stronom trzecim</p> <p>W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy wycieczek otrzymują powiadomienie, o którym mowa w art. 14 ust. 1 lit. a), przekazują tę informację jak najszybciej, w czasie normalnych godzin pracy, przewoźnikowi lub podmiotowi zarządzającemu terminalem.</p>	N			
Art. 16	<p>Szkolenie</p> <p>1. Przewoźnicy oraz, w stosownych przypadkach, podmioty zarządzające terminalami ustanawiają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, aby:</p> <p>a) ich personel, poza kierowcami, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a) i b); oraz</p>	N		Stosownie do art. 16 ust. 2, w związku z wdrożeniem przez Polskę dyrektywy nr 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG, nie zachodzi potrzeba zastosowania wyłączenia, o którym mowa w ust. 2. Przepisy krajowe przewidują dla kierowców odpowiednie szkolenia w zakresie przewidzianym tym artykułem.	

	<p>b) ich personel, w tym kierowcy, którzy bezpośrednio zajmują się podróznymi lub kwestiami związanymi z podróznymi, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku II część a).</p> <p>2. Państwo członkowskie może na maksymalny okres pięciu lat od dnia 1 marca 2013 r. przyznać wyłączenie ze stosowania ust. 1 lit. b) w odniesieniu do szkolenia kierowców.</p>				
Art. 17	<p>Odszkodowanie za wózki inwalidzkie i inny sprzęt służący do poruszania się</p> <p>1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami odpowiadają za spowodowaną przez siebie utratę lub uszkodzenie wózków inwalidzkich, innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych. Utrata lub uszkodzenie podlegają odszkodowaniu ze strony przewoźnika lub podmiotu zarządzającego terminalem odpowiedzialnych za tę utratę lub uszkodzenie.</p> <p>2. Odszkodowanie, którym mowa w ust. 1, jest równe kosztowi zastąpienia lub naprawy utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.</p> <p>3. W razie potrzeby podejmuje się wszelkie działania mające na celu szybkie zapewnienie tymczasowego sprzętu lub urządzeń zastępczych. Wózki inwalidzkie, inny sprzęt służący do poruszania się lub urządzenia pomocnicze mają w miarę możliwości właściwości techniczne i funkcjonalne, które są podobne do właściwości utraconego lub uszkodzonego sprzętu lub urządzeń.</p>	N			
Art. 18	<p>Wyłączenia</p> <p>1. Bez uszczerbku dla art. 2 ust. 2 państwa członkowskie mogą wyłączyć krajowe usługi regularne z zakresu stosowania wszystkich lub niektórych przepisów niniejszego rozdziału, pod warunkiem że zapewniają, aby poziom ochrony osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na mocy ich przepisów krajowych był co najmniej taki sam jak na mocy niniejszego rozporządzenia.</p> <p>2. Państwa członkowskie informują Komisję o wyłączeniach</p>	N			

	<p>przyznanych zgodnie z ust. 1. Komisja podejmuje odpowiednie działania, jeżeli uzna, że takie wyłączenie nie jest zgodne z przepisami niniejszego artykułu. Do dnia 2 marca 2018 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wyłączeń przyznanych na podstawie ust. 1.</p>				
Art. 19	<p>Kontynuacja podróży, zmiana trasy i zwrot kosztów</p> <p>1. W przypadku gdy przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa regularna będzie odwołana lub odjazd z terminalu będzie opóźniony o ponad 120 minut lub w przypadku nadkompletu, pasażerowi niezwłocznie daje się wybór pomiędzy:</p> <p>a) kontynuacją podróży lub zmianą trasy do miejsca docelowego, bez dodatkowych kosztów i na warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie;</p> <p>b) zwrotem ceny biletu oraz, w stosownych przypadkach, nieodpłatną powrotną usługą autobusem lub autokarem do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie transportowej, w najwcześniejszym możliwym terminie.</p> <p>2. Jeżeli przewoźnik nie zaproponuje pasażerowi wyboru, o którym mowa w ust. 1, pasażer ma prawo do odszkodowania w wysokości 50 % ceny biletu, oprócz zwrotu, o którym mowa w ust. 1 lit. b). Przewoźnik wypłaca tę kwotę w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie.</p> <p>3. W przypadku awarii autobusu lub autokaru podczas podróży przewoźnik zapewnia możliwość kontynuowania podróży innym pojazdem z miejsca wystąpienia awarii lub transport z miejsca wystąpienia awarii do odpowiedniego miejsca oczekiwania lub terminalu, z którego możliwe będzie kontynuowanie podróży.</p> <p>4. W przypadku gdy usługa regularna zostaje odwołana lub odjazd jest opóźniony o ponad 120 minut, pasażerowie mają prawo do kontynuacji podróży lub zmiany trasy, lub uzyskania od przewoźnika zwrotu ceny biletu, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>5. Płatność zwrotu kosztów przewidzianego w ust. 1 lit. b)</p>	N			

	<p>i ust. 4 jest dokonywana w ciągu 14 dni od złożenia oferty lub otrzymania wniosku. Płatność pokrywa pełny koszt biletu według ceny zakupu, za niewykorzystaną(-e) część (części) podróży oraz za już wykonaną(-e) część (części) podróży, jeżeli podróż nie służy już w żaden sposób realizacji jakiegokolwiek celu związanego z pierwotnym planem podróży pasażera. W przypadku biletów kuponowych lub biletów sezonowych płatność ta równa jest proporcjonalnej części pełnego kosztu tych biletów. Zwrot kosztów ma formę pieniężną, chyba że pasażer akceptuje inną formę zwrotu kosztów.</p>				
Art. 20	<p>Informacje</p> <p>1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi regularnej przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem, jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informuje pasażerów rozpoczynających podróż z terminalu o sytuacji oraz o przypuszczalnym czasie rozpoczęcia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.</p> <p>2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie zgodne z rozkładem jazdy, przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem podejmuje uzasadnione starania w celu poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.</p> <p>3. Przewoźnik lub, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający terminalem zapewniają, aby osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej otrzymały w przystępnych formatach informacje, o których mowa w ust. 1 i 2.</p> <p>4. Jeżeli jest to wykonalne, informacje wymagane na mocy ust. 1 i 2 są przekazywane drogą elektroniczną wszystkim pasażerom, włącznie z tymi, którzy rozpoczynają podróż z przystanków autobusowych w terminalach określonych w ust. 1, jeśli dany pasażer wystąpił o zastosowanie takiego rozwiązania i przekazał przewoźnikowi niezbędne dane kontaktowe.</p>	N			

Art. 21	<p>Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu W przypadku podróży o planowanym czasie dłuższym niż trzy godziny przewoźnik w razie odwołania lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej 90 minut oferuje pasażerom nieodpłatnie:</p> <p>a) przekąski, posiłki lub napoje odpowiednio do czasu oczekiwania lub opóźnienia, pod warunkiem że są one dostępne w autobusie lub w terminalu lub mogą zostać w rozsądnym czasie dostarczone;</p> <p>b) pokój hotelowy lub inne zakwaterowanie, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy. W odniesieniu do każdego pasażera przewoźnik może ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania, z wyłączeniem przewozu w obu kierunkach między terminalem a miejscem zakwaterowania, do kwoty 80 EUR za noc, przez maksymalnie dwie noce.</p> <p>Stosując niniejszy artykuł, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im towarzyszących.</p>	N			
Art. 22	<p>Dalsze roszczenia Żaden z przepisów niniejszego rozdziału nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi odszkodowania zgodnie z przepisami krajowymi z tytułu szkód wynikających z odwołania lub opóźnienia usług regularnych.</p>	N			
Art. 23	<p>Wyłączenia</p> <p>1. Artykuł 19 i 21 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest określony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilety kuponowe lub bilety sezonowe.</p> <p>2. Artykuł 21 lit. b) nie ma zastosowania w przypadkach, gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane bardzo złymi warunkami pogodowymi lub poważnymi klęskami żywiołowymi stwarzającymi zagrożenia dla bezpiecznej realizacji usług transportu</p>	N			

	autobusowego lub autokarowego.				
Art. 24	Prawo do informacji dotyczących podróży Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży. Jeżeli jest to wykonalne, informacje te są przekazywane na żądanie w przystępnych formach.	N			
Art. 25	Informacje dotyczące praw pasażerów 1. Przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami w ramach swoich odnośnych zakresów kompetencji zapewniają, aby pasażerowie otrzymywali odpowiednie zrozumiałe informacje dotyczące ich praw na mocy niniejszego rozporządzenia najpóźniej w momencie odjazdu. Informacje te są dostarczane w terminalach oraz, w stosownych przypadkach, w Internecie. Na żądanie osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej udziela się informacji, jeżeli jest to wykonalne, w przystępnych formatach. Informacje takie obejmują dane kontaktowe organu(-ów) odpowiedzialnego(-ych) za egzekwowanie przepisów wyznaczonego(-ych) przez państwo członkowskie zgodnie z art. 28 ust. 1. 2. W celu wypełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i podmioty zarządzające terminalami mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej i im udostępnionego.	N			
Art. 26	Skargi Przewoźnicy opracowują lub stosują istniejący mechanizm rozpatrywania skarg odnoszący się do praw i obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu.	N			
Art. 27	Składanie skarg Bez uszczerbku dla roszczeń o odszkodowanie zgodnie z art. 7, jeżeli pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika, składa ją w ciągu trzech	N			

	<p>miesiący od dnia, w którym usługa regularna została wykonana lub w którym usługa regularna powinna być zostać wykonana. W ciągu jednego miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna odpowiedź, nie przekracza trzech miesięcy od dnia wpłynięcia skargi.</p>				
Art. 28	<p>Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów</p> <p>1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy(-e) lub istniejący(-e) organ(-y) odpowiedzialny(-e) za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług regularnych z miejsc położonych na jego terytorium oraz regularnych usług z państwa trzeciego do takich miejsc. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od przewoźników, organizatorów wycieczek i podmiotów zarządzających terminalami.</p> <p>2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie(-ach) wyznaczonym(-ych) zgodnie z niniejszym artykułem.</p> <p>3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie skargę w sprawie zarzucanego naruszenia niniejszego rozporządzenia.</p> <p>Państwo członkowskie może postanowić, że na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę do przewoźnika, w którym to przypadku krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza dla skarg, które nie zostały rozstrzygnięte z zastosowaniem art. 27.</p>	T		<p>Rozdział 9a Ochrona praw pasażerów</p> <p>Art. 82a. Przepisy rozdziału stosuje się do pasażerów korzystających z przewozu drogowego w ramach usług, o których mowa w art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>Art. 82b. 1. W przypadku gdy pasażer został zawiadomiony przez przewoźnika drogowego o nieuwzględnieniu wniesionej do niego skargi na podstawie art. 27 rozporządzenia nr 181/2011 albo nie uzyskał odpowiedzi na taką skargę w terminie określonym art. 27 tego rozporządzenia może wnieść skargę na przewoźnika drogowego w sprawie naruszenia przez niego przepisów rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>2. Organem właściwym do rozpatrzenia skargi jest:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; 2) w przewozach regularnych w międzynarodowym transporcie drogowym – organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a; 3) w przewozach regularnych w transporcie drogowym realizowanych a strefie transgranicznej w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 tej ustawy. 	

			<p>3. W przypadku gdy przewozy, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 3, są realizowane w formie samorządowego zakładu budżetowego organem właściwym do rozpatrzenia skargi jest wojewoda.</p> <p>4. Do skargi pasażer dołącza kopię skargi skierowanej do przewoźnika drogowego, kopię odpowiedzi na tę skargę albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 27 rozporządzenia nr 181/2011, a ponadto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę, 2) inne dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, – o ile je posiada. <p>Art. 82c. 1. Pasażer może wnieść skargę na niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o tego rozporządzenia.</p> <p>2. Podmiotem zarządzającym dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, jest właściciel dworca, a w przypadku gdy właścicielem dworca jest spółka z udziałem Skarbu Państwa – podmiot, któremu powierzono administrowanie dworcem.</p> <p>3. Organem właściwym do rozpatrzenia skargi, o której mowa w ust. 1, jest marszałek województwa na obszarze którego jest zlokalizowany dworzec wyznaczony do udzielania pomocy, a w przypadku, gdy dworzec ten stanowi własność samorządu województwa – wojewoda.</p> <p>4. Do skargi pasażer dołącza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę; 2) dokumenty potwierdzające niewłaściwe wykonywanie obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia nr 181/2011 przez podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o tego rozporządzenia, – o ile je posiada. <p>Art. 82d. 1. Skargi, o których mowa w art. 82b i art. 82c, składa się na piśmie w postaci papierowej lub elektronicznej, za pomocą środków komunikacji elektronicznej w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów</p>	
--	--	--	--	--

			<p>realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2014 r. poz. 1114).</p> <p>2. W przypadku gdy skarga jest składana w postaci elektronicznej załączniki, o których mowa w art. 82b ust. 4 i art. 82c ust. 4, składa się również w postaci elektronicznej.</p> <p>Art. 82e. W przypadku wniesienia skargi na przewoźnika drogowego albo podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, organ właściwy do jej rozpatrzenia określony odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3, w drodze decyzji administracyjnej, stwierdza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) brak naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo 2) naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, określając jego zakres. <p>Art. 82f. 1. Organem właściwym do kontroli zgodności prowadzonej działalności z przepisami rozporządzenia nr 181/2011 jest organ właściwy do rozpatrzenia skargi, o którym mowa odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3.</p> <p>2. Do kontroli, o której mowa w ust. 1, przepisy art. 85 stosuje się.”</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r. poz. 196) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 9 po ust. 1c dodaje się ust. 1d w brzmieniu: „1d. Marszałek województwa jest upoważniony do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 181/2011”.”; 2) po art. 16b dodaje się art. 16c w brzmieniu: 	
--	--	--	---	--

				<p>„Art. 16c. 1. Klient może wnieść skargę do marszałka województwa na niewłaściwe wykonywanie przez organizatora turystyki lub pośrednika turystycznego obowiązków określonych w art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia nr 181/2011.</p> <p>2. Do skargi klient dołącza dokumenty potwierdzające naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, o ile takie dokumenty posiada.</p> <p>3. W przypadku wniesienia skargi, o której mowa w ust. 1, marszałek województwa, w drodze decyzji administracyjnej, stwierdza:</p> <p>1) brak naruszenia przepisów rozporządzenia nr 181/2011 albo</p> <p>2) naruszenie przepisów rozporządzenia nr 181/2011, określając jego zakres.”;</p>	
Art. 29	<p>Sprawozdanie z egzekwowania przepisów</p> <p>W terminie do dnia 1 czerwca 2015 r., a następnie co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 28 ust. 1 publikują sprawozdanie ze swoich działań prowadzonych w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie niniejszego rozporządzenia oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych kar.</p>	N			
Art. 30	<p>Współpraca organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów</p> <p>Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 28 ust.1, wymieniają między sobą, w stosownych przypadkach, informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.</p>	N			
Art. 31	<p>Sankcje</p> <p>Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszystkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wdrożenia.</p>	T		<p>„Art. 95b. 1. W przypadku naruszenia przepisów art. 7–11, art. 13–17, art. 19–21 i art. 24–27 rozporządzenia nr 181/2011 przewoźnik drogowy lub podmiot zarządzający dworcem, o którym mowa w art. 3 lit. o rozporządzenia nr 181/2011, podlegają karze pieniężnej w wysokości</p>	

<p>Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadają Komisję o tych przepisach i środkach do dnia 1 marca 2013 r. oraz niezwłocznie powiadają ją o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.</p>		<p>do 30 000 złotych.</p> <p>2. Karę pieniężną, o której mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, o której mowa w art. 82e, organ właściwy do rozpatrzenia skargi, określony odpowiednio w art. 82b ust. 2 i 3 oraz art. 82c ust. 3.</p> <p>3. Ustalając wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, organ uwzględnia zakres naruszenia, powtarzalność naruszeń oraz korzyści finansowe uzyskane z tytułu naruszenia.</p> <p>4. Kara pieniężna, o której mowa w ust. 1, nakładana przez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) organizatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym - stanowi dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego; 2) organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a – stanowi dochód budżetu państwa; 3) marszałka województwa – stanowi dochód samorządu województwa; 4) wojewodę – stanowi dochód budżetu państwa. <p>Art. 95c. 1. Kary pieniężnej, o której mowa w art. 95b, nie nakłada się, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.</p> <p>2. Wymierzonej kary pieniężnej, o której mowa w art. 95b, nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.</p> <p>Art. 95f. Kary pieniężne, o których mowa w art. 95b i art. 95d, podlegają ściągnięciu w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji w zakresie egzekucji obowiązków o charakterze pieniężnym.</p> <p>Art. 2. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2014 r. poz. 196) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3) w art. 45a: <ol style="list-style-type: none"> a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: 	
---	--	---	--

				<p>„1a. Organizator turystyki lub pośrednik turystyczny, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 9, art. 10 ust. 2–5, art. 14 ust. 3 i 4 oraz art. 15 rozporządzenia nr 181/2011, podlega karze pieniężnej do 30 000 złotych.”,</p> <p>b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:</p> <p>„2. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1 i 1a, określa marszałek województwa, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.</p> <p>3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 i 1a, ustala marszałek województwa w drodze decyzji administracyjnej.”</p>	
Art. 32	<p>Sprawozdanie</p> <p>Do dnia 2 marca 2016 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące działania i skutków niniejszego rozporządzenia. W razie konieczności sprawozdaniu towarzyszą wnioski ustawodawcze dotyczące wykonania w stopniu bardziej szczegółowym przepisów niniejszego rozporządzenia lub jego zmiany.</p>	N			
Art. 33	<p>Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004</p> <p>W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się punkt w brzmieniu:</p> <p>„19. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (*)</p> <p>(*) Dz. U. L 55 z 28.2.2011, s.1”.</p>	N			
Art. 34	<p>Wejście w życie</p> <p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 marca 2013 r.</p>	N			
Załącznik I	<p>Pomoc udzielana osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej</p>	N			
Załącznik II	<p>Szkolenie z zakresu niepełnosprawności</p>	N			

Raport z konsultacji

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw

Projekt ustawy został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich w dniu 11 czerwca 2014 r. z uwzględnieniem uwagi Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Ze względu na uwagi o charakterze krajowym zgłoszone przez Ministra Sportu i Turystyki (pismem z dnia 2 czerwca br.; sygn. DT-III/0731812014.EM17) projekt został przesłany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do konsultacji społecznych z branżą turystyczną pismem z dnia 10 lipca 2014 r. Projekt otrzymali:

1. Polska Izba Turystyki
2. Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej
3. Polski Związek Organizatorów Turystyki
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Agentów Turystycznych
5. Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
6. Polska Izba Turystyki Młodzieżowej
7. Federacja Konsumentów
8. Stowarzyszenie Konsumentów Polskich
9. Europejskie Centrum Konsumenckie

Do projektu ustawy uwagi zgłosili:

- Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK)

Uwaga dotyczyła wskazania w ustawie, że obowiązkowe ubezpieczenie przewoźnika uwzględnia w swojej wysokości stawki odszkodowań zawarte w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym.

Uwaga nie została uwzględniona w związku z brzmieniem artykułu 7 ust. 2 rozporządzenia, który stanowi, że wysokość odszkodowania jest obliczana zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym, wyznaczającym minimalny poziom odszkodowania w przypadku śmierci lub odniesienia obrażeń lub utraty lub uszkodzenia bagażu. Biorąc pod uwagę, że

rozporządzenie obowiązuje wprost, nie ma uzasadnienia do powtarzania jego przepisów odnoszących się do kwot minimalnych stawek ubezpieczeń w projektowanej ustawie.

PTTK wskazało również, że opóźnienia w terminie wejścia w życie ustawy mają wpływ na ewentualne roszczenia poszkodowanych lub ich następców prawnych. Uwaga nie została uwzględniona, ze względu na fakt, że osoby poszkodowane mają prawo dochodzenia roszczeń w kwotach określonych wprost w rozporządzeniu.

PTTK stwierdziło ponadto, że po raz kolejny klienci poniosą koszty wycieczek i imprez oraz VAT. Należy zauważyć, że mechanizm tworzenia cen w przewozach autobusowych i autokarowych będących następstwem obowiązku wypłaty odszkodowań w wyniku szkód powstałych w podróży funkcjonuje na podobnych zasadach jak w innych branżach. Oznacza to, że przedsiębiorca może lecz nie musi przenieść koszty ubezpieczeń na klienta. Będzie to zależało od poziomu konkurencyjności rynku w tym obszarze usług i nie wymaga dodatkowych regulacji.

PTTK zauważyło także, iż przewoźnikom do zestawu kar dojdzie kolejna pozycja z konsekwencjami finansowymi wprost i pośrednio (strata nieuzasadniona). Należy wskazać, że jednym z istotnych elementów rozporządzenia pozwalającego na egzekwowanie jego postanowień jest system kar przewidziany w projekcie ustawy. Jednocześnie należy stwierdzić, że obowiązek umieszczania kar w krajowych elektronicznym rejestrze przedsiębiorców transportu drogowego przewidują przepisy rozporządzenia 1071/2009, co po uruchomieniu tego rejestru będzie miało miejsce.

- Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej RP

Organizacja ta wskazała, że projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw w niewielkim stopniu zawiera faktycznie proponowane regulacje praw pasażerów i dotyczy wskazania podmiotów będących w obowiązku dostosowania dworców autobusowych oraz nakładani kar.

W projekcie brakuje propozycji dostosowania przepisów ustawy – Prawo przewozowe do regulacji rozporządzenia. W tym kontekście Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej podkreśla, że zasadnym jest by Polska skorzystała z zastosowania wyłączeń, o których mowa w rozporządzenia, w tym w odniesieniu do przeszkolenia kierowców w celu nabycia umiejętności pomocy osobom niepełnosprawnym.

Uwaga nie została uwzględniona, gdyż projekt ustawy zawiera wszystkie niezbędne rozwiązania w zakresie wydania przepisów krajowych przewidziane w rozporządzeniu, takie jak wyznaczenie organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów rozporządzenia,

wyznaczenia terminali do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, a także ustanowienie kar za ich nieprzestrzeganie. W tym miejscu należy zauważyć, że w chwili obecnej wyłączenie w ustawie niektórych jego postanowień przewidzianych w rozporządzenia spod zakresu jego stosowania byłoby niecelowe w sytuacji gdy pasażerowie uzyskali już nadane im prawa z dniem stosowania rozporządzenia.

Ponadto w odniesieniu do podniesionej w uwagach przekazanych przez Izbę Turystyki RP kwestii dotyczącej przeszkolenia kierowców należy wskazać, że obecnie obowiązujące przepisy dotyczące szkoleń w ramach kwalifikacji wstępnej kierowców zamierzających wykonywać przewozów drogowy przewidują już obowiązek szkolenia w zakresie udzielania pomocy w osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

Kolejna uwaga Izby Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej odnosi się do sposobu sankcjonowania przewidzianego w projekcie ustawy poprzez nakładanie kary pieniężnej na przewoźników w wysokości 30 tys. zł. Izba uznaje, że nie są one pobierane w wysokości zależnej od wielkości przedsiębiorca, tak jak przewiduje to obecnie obowiązujący art. 92a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym. Ponadto Izba Turystyki RP krytykuje zapis, zgodnie z którym w stosunku do przewoźnika nie istnieje możliwość zawieszenia kary tak jak to ma miejsce w przypadku podmiotu zarządzającego terminalem. Uwaga nie została uwzględniona ze względu na brzmienie art. 95b projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, stanowiące, że w przypadku naruszenia określonych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 181/2011 przewoźnik drogowy lub podmiot zarządzający dworcem podlega karze pieniężnej w wysokości do 30 tys. zł.

W przypadku naruszenia przepisów przez przewoźnika konieczność egzekucji kary wynika z faktu, że interes pasażera został już naruszony, zatem doszło też do naruszenia przepisów rozporządzenia UE 181/2011. Projekt ustawy przewiduje także możliwość złożenia przez jednostkę samorządu terytorialnego będącej właścicielem terminalu wyznaczonego do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej wniosku o zawieszenie zapłaty kary pieniężnej. W takim przypadku wojewoda będzie mógł zawiesić, w drodze decyzji administracyjnej, zapłatę kary pieniężnej, na okres konieczny do podjęcia działań naprawczych, nie dłuższy niż 6 miesięcy, w przypadku przedstawienia przez jednostkę udokumentowanego wniosku dotyczącego podjętych działań naprawczych zmierzających do usunięcia przyczyny nałożenia tej kary. Termin, w którym przyczyny nałożenia kary powinny zostać usunięte, nie może być dłuży niż termin zawieszenia zapłaty kary pieniężnej. Projektowana ustawa przewiduje, że jeśli przyczyny nałożenia kary pieniężnej zostaną usunięte w terminie określonym w decyzji o jej zawieszeniu to wojewoda

umarza, w drodze decyzji administracyjnej, karę pieniężną. Natomiast jeżeli przyczyny te nie zostaną usunięte, kara pieniężna będzie podlegała ściągnięciu. Takie rozwiązanie ma na celu stworzenie możliwości usunięcia przez podmiot zarządzający terminalem uchybień mających charakter trwałe i mogących być przedmiotem skarg ze strony kolejnych pasażerów, którym nie udzielono odpowiedniej pomocy w takim obiekcie. W tym przypadku zawieszenie kary oraz możliwość jej umorzenia ma szerszy wymiar społeczny i stanowi dodatkowy bodziec do wprowadzenia odpowiednich zmian w funkcjonowaniu terminalu skutkujących poprawą obsługi innych pasażerów w przyszłości.

Izba Turystyki Rzeczypospolitej Polskiej skomentowała także sprawę dostosowania terminali do obsługi osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przedstawiając swoje stanowisko w tej sprawie organizacja powołuje się na przepis art. 7 rozporządzenia 181/2011, zgodnie z którym żaden z elementów rozporządzenia nie może być rozumiany jako sprzeczny z istniejącymi przepisami dotyczącymi wymogów technicznych dla autobusów lub autokarów lub infrastruktury lub urządzeń na przystankach i w terminalach, ani jako wprowadzający jakiegokolwiek dodatkowe wymogi w tym zakresie. Projekt ustawy nie nakłada na przewoźników jak też na podmioty zarządzające wyznaczonym terminalem żadnych dodatkowych obowiązków w zakresie rozwiązań technicznych odnoszących się do pojazdów jak też infrastruktury. W projekcie ustawy nie zawarto przepisów dotyczących konieczności dostosowania autobusów do potrzeb osób niepełnosprawnych i ograniczonej sprawności ponieważ w tej dziedzinie obowiązują przepisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. poz. 407 oraz 1718). Natomiast w odniesieniu do terminali zakres wymaganego dostosowania został określony w załączniku nr I do rozporządzenia, który przewiduje pomoc i rozwiązania niezbędne, aby osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogły uzyskać określoną w nim pomoc.

Ponadto Izba zwróciła uwagę, że projekt ustawy przewiduje dokonanie zmiany w ustawie o publicznym transporcie drogowym poprzez podwyższenie stawki do 2 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, sugerując że podwyższona opłata powinna być wnoszona jedynie w związku z przewozem niepełnosprawnego pasażera. Natomiast nałożenie takiego obowiązku w odniesieniu do wszystkich środków transportu jest nieuzasadnionym podwyższeniem kosztów przewoźnika.

Uwaga nie została uwzględniona ponieważ wprowadzenie rozwiązania w kształcie

proponowanym przez tę organizację mogłoby mieć de facto charakter dyskryminujący pasażerów niepełnosprawnym oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej. Ograniczenie obowiązku wnoszenia powiększonej opłaty tylko do przypadku przewozu tej grupy osób, faktycznie mogłoby powodować, że przewoźnicy wykazywali by skłonność do nie zabierania ich na pokład autobusów, co byłoby sprzeczne z celem samego rozporządzenia jakim jest jednakowe prawo do podróży dla wszystkich pasażerów.

Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami prawa Unii Europejskiej, a projekt nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingsową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem.



Warszawa, dnia 7 listopada 2014 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.821.2013/bc/36

dot.: RM-10-105-13 z 06.11.2014 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych
SEKRETARZ STANU
 Rafał Trzaskowski

Do wiadomości:

Pani Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju

1-11-2014