

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową („projekt”) ma na celu zapewnienie wykonania postanowień rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 1177/2010”. Rozporządzenie to powinno być stosowane od dnia 18 grudnia 2012 r. Projekt przygotowany został przez działającą przy ministrze właściwym do spraw gospodarki morskiej (Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej) Komisję Kodyfikacyjną Prawa Morskiego.

Na mocy art. 25 ust. 1 rozporządzenia 1177/2010 państwa członkowskie Unii Europejskiej zobowiązane zostały do wyznaczenia organu lub organów odpowiedzialnych za egzekwowanie jego przepisów w zakresie wykonywania usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych drogą morską i drogą śródlądową z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Wyznaczony organ (lub organy) powinien być władny do podejmowania niezbędnych środków w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów, a w szczególności – uprawniony do rozpatrywania skarg pasażerów na naruszenie przez przewoźników i operatorów terminali obowiązków wynikających z rozporządzenia 1177/2010. Ponadto powinien on być pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego niezależny od interesów handlowych.

Zgodnie z art. 28 rozporządzenia 1177/2010 na państwie członkowskim ciąży również obowiązek ustanowienia przepisów określających sankcje za naruszenie postanowień tego rozporządzenia oraz obowiązek podjęcia wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia ich stosowania. Przy czym przewidziane sankcje powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Projekt obejmuje swoim zakresem dwie dziedziny transportu: morski i wodny śródlądowy. Z uwagi na fakt, że przepisy rozporządzenia 1177/2010 obowiązują bezpośrednio i nie wymagają transpozycji do prawa krajowego, projekt stanowi jedynie

wypełnienie obowiązków określonych w art. 25 oraz art. 28 tego rozporządzenia oraz przewiduje zmiany w Kodeksie morskim (k.m.) mające na celu modyfikację przepisów k.m. w celu zapewnienia ich zgodności ze standardami minimalnego poziomu ochrony pasażerów przewidzianymi w rozporządzeniu 1177/2010.

Projekt dotyczy ochrony indywidualnych interesów konsumentów – pasażerów podróżujących drogą morską i wodną śródlądową – i nie narusza on kompetencji Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w zakresie zapewnienia ochrony zbiorowych interesów konsumentów.

Uwzględniając fakt, że przewóz drogą morską i drogą wodną śródlądową, a także sprawy nadzoru nad tymi gałęziami transportu unormowane są w odrębnych ustawach, projekt przewiduje zmianę następujących ustaw:

- 1) ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.);
- 2) ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.);
- 3) ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173, z późn. zm.);
- 4) ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.).

Ponadto ze względu na fakt, iż rozporządzenie 1177/2010 przewiduje pewne obowiązki biur podróży i organizatorów wyjazdów grupowych, projekt zakłada zmianę ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o usługach turystycznych”.

Art. 1 projektu przewiduje zmianę w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173, z późn. zm.) polegającą na umieszczeniu normy wyłączającej stosowanie tejże ustawy w zakresie uregulowanym w rozporządzeniu 1177/2010.

Art. 2 projektu wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej („ustawa o obszarach morskich”). Art. 2 pkt 1 zakłada zmianę w art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich polegającą na dodaniu pkt 28, który stanowi, iż zapewnienie wykonywania przestrzegania przepisów rozporządzenia 1177/2010 należy do zadań organów

administracji morskiej w zakresie ich właściwości terytorialnego działania, z zastrzeżeniem, iż rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia 1177/2010, należeć będzie do zadań dyrektora urzędu morskiego wskazanego w drodze rozporządzenia. Nadzór ten nie powinien sprowadzać się tylko do rozpatrywania skarg pasażerów. Jeżeli będzie to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia na morzu lub w porcie albo przystani morskiej, dyrektor urzędu morskiego może – zgodnie z art. 48 ustawy o obszarach morskich – ustanawiać w zakresie określonym w rozporządzeniu 1177/2010, np. w razie konieczności odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia rejsu spowodowanej warunkami pogodowymi stwarzającymi zagrożenie bezpiecznej żeglugi, przepisy porządkowe zawierające zakazy lub nakazy określonego zachowania się.

Organy administracji morskiej, jako jednostki państwowe, są pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego niezależne od interesów handlowych, spełniają zatem wymogi art. 25 rozporządzenia 1177/2010.

Art. 2 pkt 2 (projektowany art. 43a ustawy o obszarach morskich) przewiduje, że skargi pasażerów rozpatrywać będzie jeden z dyrektorów urzędów morskich wskazany przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w drodze rozporządzenia. W związku z tym, że obowiązki wynikające z rozporządzenia 1177/2010 powinny być unormowane w akcie prawnym rangi ustawowej, w ustawie dodaje się przepis określający tryb rozpatrywania skarg pasażerów. Przyjmuje się, że skargi składane będą w pierwszej instancji do przewoźnika lub operatora terminalu. W przypadku nierozpatrzenia skargi w terminie lub gdy pasażer nie będzie zadowolony ze sposobu jej załatwienia, będzie miał on prawo wnieść skargę do wyznaczonego, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego, który wniesioną skargę będzie rozpatrywał w trybie skargowym w rozumieniu przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego. Jeżeli w toku rozpatrywania skargi dyrektor urzędu morskiego stwierdzi naruszenie przepisów rozporządzenia 1177/2010, wówczas z urzędu wszczęte zostanie postępowanie administracyjne wobec podmiotu, który dopuścił się naruszenia przepisów rozporządzenia 1177/2010. Takie uprawnienia dyrektora urzędu morskiego wynikać będą z art. 42 ust. 2 pkt 28, art. 50 ust. 1 oraz 56a ustawy. W kwestii relacji projektowanego art. 43a ust. 4 do ust. 1 tegoż artykułu wskazać należy, iż art. 43a ust. 4 stanowić będzie przepis kompetencyjny dla dyrektora urzędu morskiego upoważnionego na podstawie art. 43a ust. 5. Natomiast kontrola przestrzegania

postanowień rozporządzenia 1177/2010 w pozostałym zakresie należeć będzie do właściwego miejscowo dyrektora urzędu morskiego.

Art. 2 pkt 3 przewiduje zmianę art. 50 ust. 1 ustawy o obszarach morskich polegającą na dodaniu w pkt 1 litery e, przewidującej uprawnienia inspekcji morskiej do kontrolowania wypełniania obowiązków wynikających z rozporządzenia 1177/2010 – w zakresie usług przewozu drogą morską.

Art. 2 pkt 4 dodaje w ustawie o obszarach morskich art. 56a zawierający normę sankcyjną. Za naruszenie enumeratywnie wymienionych przepisów rozporządzenia 1177/2010 przewidziano karę pieniężną wymierzaną przez dyrektora urzędu morskiego, w drodze decyzji administracyjnej, w wysokości do równowartości 10 000 SDR¹⁾. Karze tej podlegać będzie przewoźnik, działający w imieniu przewoźnika sprzedawca biletów oraz operator terminalu, wykonujący usługi związane z przewozem pasażera drogą morską. Zgodnie z art. 28 rozporządzenia 1177/2010, państwo członkowskie powinno ustanowić sankcje za naruszanie przepisów rozporządzenia. Sankcje te powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. W projekcie nie przewiduje się różnych sankcji za poszczególne naruszenia, z uwagi na ich wielość i różnorodność osób, które podlegać będą karze. Wysokość kary każdorazowo określać będzie dyrektor urzędu morskiego, kierując się również wytyczną zawartą w art. 28 rozporządzenia 1177/2010.

Art. 2 pkt 5 oraz 6 zawiera zmiany art. 57 oraz art. 59 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich mające charakter porządkowy i uwzględniające dodanie w pkt 4 artykułu 56a.

Art. 3 pkt 1 przewiduje dodanie w ustawie o usługach turystycznych przepisu kompetencyjnego, wyraźnie upoważniającego marszałka województwa do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z określonymi przepisami rozporządzenia 1177/2010.

Ustawa o usługach turystycznych implementuje postanowienia dyrektywy Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz. Urz. WE L 158 z 23.06.1990, s. 59–64), do której odsyła – między innymi w zakresie siatki pojęciowej – rozporządzenie 1177/2010. Z dniem 1 stycznia

¹⁾ Special Drawing Rights – Specjalne Prawo Ciągnięcia, którego wartość określana jest przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy w stosunku do najważniejszych światowych walut. W chwili obecnej 1 SDR to ok. 4,85 PLN.

2006 r. na mocy ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze zmianami w podziale zadań i kompetencji administracji terenowej (Dz. U. Nr 175, poz. 1462), do kontroli działalności organizatorów turystyki i pośredników turystycznych upoważnieni zostali marszałkowie województw. W tym celu w urzędach marszałkowskich utworzone zostały odpowiednie komórki organizacyjne. Ze względu na fakt, iż zastosowane w wersji polskiej rozporządzenia 1177/2010 pojęcia „organizator wyjazdów grupowych” oraz „biuro podróży” odpowiadają zastosowanym w ustawie o usługach turystycznych pojęciom „organizatora turystyki” oraz „pośrednika turystycznego” kontrola tych podmiotów należy do marszałka województwa. Zatem w celu uniknięcia sporów kompetencyjnych między marszałkami województw a dyrektorami urzędów morskich oraz urzędów żeglugi śródlądowej, w art. 3 pkt 1 wyraźnie wskazano, iż organem upoważnionym do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z przepisami rozporządzenia 1177/2010 jest marszałek województwa.

Kontrola ta dotyczyć będzie jedynie przypadków, przewidzianych w następujących artykułach rozporządzenia 1177/2010:

- a) art. 7 – generalny zakaz odmowy przyjęcia rezerwacji ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową,
- b) art. 8 – obowiązek podjęcia „racjonalnie uzasadnionych starań, aby danej osobie zaproponować alternatywny transport”,
- c) art. 9 – obowiązek informowania o warunkach niedyskryminacyjnego dostępu i podróży osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz
- d) art. 12 – obowiązek przyjmowania i przekazywania przewoźnikom lub operatorom terminali powiadomień o konieczności udzielenia pomocy osobom niepełnosprawnym w porcie lub na statku.

Z tego względu, biorąc pod uwagę, iż przewidziane obecnie dla marszałka województwa sankcje (wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru lub wydanie zakazu wykonywania działalności) wydają się być nieproporcjonalne w stosunku do ww. naruszeń, w art. 3 pkt 2 projektu przewidziano – podobnie jak dla dyrektorów urzędów morskich oraz urzędów żeglugi śródlądowej – możliwość nałożenia kary pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

Kurs SDR podawany jest codziennie w „Tabeli A kursów średnich walut obcych” na stronie internetowej Narodowego Banku Polskiego²⁾. Bieżące kursy średnie walut obcych w złotych obliczane są zgodnie z § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP Nr 14, poz. 39 i Nr 20, poz. 51, z 2004 r. Nr 2, poz. 3, z 2007 r. Nr 1, poz. 2 i Nr 18, poz. 35, z 2011 r. Nr 11, poz. 12 i Nr 12, poz. 13 oraz z 2012 r. poz. 7).

Art. 4 pkt 1 projektu przewiduje zmiany w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej – w art. 9 ust. 2 pkt 11 nakłada na organy administracji żeglugi śródlądowej obowiązki związane z zapewnieniem wykonywania przepisów rozporządzenia 1177/2010, podobnie jak w przypadku zmiany art. 42 ust. 2 ustawy o obszarach morskich.

Art. 4 pkt 2 przewiduje dodanie w art. 9 ustawy o żegludze śródlądowej ustępu 2f zawierającego delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wskazania dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, który będzie właściwy do rozpatrywania skarg – podobnie jak w przypadku projektowanego art. 43a ustawy o obszarach morskich.

Art. 4 pkt 3 projektu zakłada dodanie art. 9a określającego tryb postępowania przy rozpatrywaniu skarg pasażerów. Podobnie jak w przypadku transportu morskiego, przyjmuje się, że pasażerowie w pierwszej kolejności składać będą skargi do przewoźnika lub operatora terminalu. W przypadku gdy nie zostanie ona rozpatrzona w terminie przez przewoźnika lub operatora terminalu lub gdy pasażer nie będzie usatysfakcjonowany sposobem jej załatwienia, będzie mógł on wnieść skargę do wskazanego dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej. Skargi te będą rozpatrywane w trybie określonym przepisami Działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego. W przypadku stwierdzenia naruszenia praw pasażerów dyrektor z urzędu podejmie postępowanie administracyjne o naruszenie przepisów rozporządzenia 1177/2010, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami.

Art. 4 pkt 4 zawiera uzupełnienie art. 10 ustawy o żegludze śródlądowej o odwołanie do art. 9 ust. 2 pkt 11 przewidującego, iż dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej realizuje zadania w zakresie zapewnienia wykonywania przepisów rozporządzenia 1177/2010.

²⁾ <http://www.nbp.pl/kursy/kursya.html>

Art. 4 pkt 5 projektu przewiduje dodanie rozdziału 9a ustawy zawierającego sankcje i jest wypełnieniem obowiązku wynikającego z art. 28 rozporządzenia 1177/2010. Sankcje za naruszenie przepisów rozporządzenia 1177/2010 w przewozach drogą wodną śródlądową zostały określone na takim samym poziomie i w tej samej formie, co sankcje przewidziane w przewozach morskich. W projekcie nie przewiduje się różnych sankcji za naruszenie poszczególnych przepisów rozporządzenia, z uwagi na wielość przypadków i różnorodność osób, które podlegać będą karze. Wysokość kary każdorazowo określać będzie dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, kierując się również wytyczną zawartą w art. 28 rozporządzenia 1177/2010. Projektowany art. 63b przewiduje, iż kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.

Art. 5 projektu wprowadza zmiany w k.m. Art. 5 pkt 1 (projektowany art. 172 § 1a k.m.) wyłącza stosowanie k.m. w zakresie uregulowanym w rozporządzeniu 1177/2010. Art. 5 pkt 2 przewiduje zmianę art. 177 regulującego odstąpienie od umowy przewozu przez pasażera i zwrot biletu opłaty za przewóz w takiej sytuacji. Polega ona na dostosowaniu brzmienia art. 177 do rozwiązań przewidzianych w rozporządzeniu 1177/2010, w zakresie przewozów nieobjętych tym rozporządzeniem. KM w obecnym brzmieniu przewiduje możliwość odstąpienia od umowy i żądania zwrotu opłaty za przewóz, jeżeli statek pasażerski nie wyruszył w drogę najpóźniej w ciągu 3 dni, a inny statek w ciągu 7 dni. Tak długie terminy oczekiwania na rozpoczęcie podróży ustalone zostały w Kodeksie morskim z 1961 r. (art. 166 k.m.) i pozostały niezmienione do chwili obecnej, co nie przystaje już do realiów żeglugi pasażerskiej. W związku z tym, w przedmiotowej nowelizacji termin ten został znacznie skrócony – do 90 minut, niezależnie od przyczyny opóźnienia, a więc również gdy przyczyną są przeszkody lokalne. Ze względu na szeroki zakres rozporządzenia 1177/2010 projektowany artykuł 177 k.m. stosowany będzie do żeglugi przybrzeżnej i na niewielkich dystansach. W takiej sytuacji nie można mówić o zaistnieniu przeszkód lokalnych, a więc przeszkód innych, niż występujące w miejscu rozpoczęcia podróży, będących okolicznościami co do zasady niezależnymi od przewoźnika, o których istnieniu nie wiedział on przy rozpoczęciu podróży (np. strajk w porcie przeznaczenia czy warunki pogodowe uniemożliwiające wejście do takiego portu). Również opłata za przewóz na takich dystansach będzie niewielka. Jej dzielenie w stosunku do przebytego dystansu, tak jak dotychczas, nie wydaje się być uzasadnione ekonomicznie. Z tego też właśnie względu art. 19 ust. 6 rozporządzenia 1177/2010 stanowi, iż przewoźnicy mogą określić kwotę

minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 6 EUR. W związku z tym, proponowane brzmienie art. 177 przewiduje zwrot całości opłaty za przewóz w przypadku opóźnienia lub odwołania podróży – zarówno przed rozpoczęciem, jak i w jej trakcie. Również zmiany art. 178 k.m. i art. 180 k.m. (art. 5 pkt 3 – 4), dotyczących odstąpienia od umowy przewozu przez przewoźnika oraz rozwiązania umowy przewozu w sytuacjach nadzwyczajnych, wynikają z potrzeby dostosowania przepisów k.m. do rozwiązań rozporządzenia 1177/2010 – w zakresie nieobjętym tymże rozporządzeniem.

Art. 6 określa maksymalny limit wydatków budżetu państwa wynikających z przedmiotowego projektu.

Art. 7 i 8 zawierają przepisy przejściowe oraz określają datę wejścia w życie projektu ustawy, po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i art. 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 został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt ustawy nie podlega konieczności przedstawienia właściwym organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o której mowa w § 12a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji i norm aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

W dniu 27 lutego 2013 r. projekt został uzgodniony na posiedzeniu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

Projektowana ustawa oddziałuje na przewoźników dokonujących przewozu pasażerów drogą morską lub wodną śródlądową oraz pasażerów korzystających z usług takich przewoźników, a także operatorów terminali, biura podróży, organizatorów wyjazdów grupowych oraz na administrację morską, administrację żeglugi śródlądowej i marszałków województw.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 3) Henryk Skoczek Żegluga Pasażerska,
- 4) Przedsiębiorstwo Żegluga Augustowska w Augustowie Sp. z o.o.,
- 5) Żegluga Mazurska Sp. z o.o.,
- 6) Żegluga Gdańska Sp. z o.o.,
- 7) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 8) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 9) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 10) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 11) Polska Organizacja Turystyczna,
- 12) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 13) Pracodawcy RP,
- 14) Business Centre Club,
- 15) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 16) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- 17) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 18) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 19) Związek Miast i Gmin Morskich,

- 20) Federacja Konsumentów,
- 21) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

Podmioty te nie zgłosiły uwag.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie rozporządzenia 1177/2010 wiązać się będzie ze wzrostem zadań dyrektorów urzędów wskazanych zgodnie z delegacją przewidzianą w art. 9 ust. 2f ustawy o żegludze śródlądowej oraz art. 43a ustawy o obszarach morskich.

Ze względu na wyłączenia zawarte w rozporządzeniu 1177/2010, jego zastosowanie w żegludze śródlądowej będzie bardzo ograniczone. Rozporządzenie 1177/2010 stosuje się bowiem do „usług przewozu pasażerskiego” definiowanych jako „komercyjna usługa przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowana według opublikowanego rozkładu rejsów”. Podstawowym kryterium jest zatem komunikacyjny charakter przewozu, praktycznie niespotykany w przewozach drogą wodną śródlądową w Polsce. Nie ma ono natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących:

- a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów,
- b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę,
- c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe lub
- d) statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.

Obecnie zdecydowana większość rejsów w żegludze śródlądowej, to rejsy spacerowe i krajoznawcze, wykonywane statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób.

Również w żegludze morskiej, ze względu na ukształtowanie geograficzne polskiego wybrzeża (brak połączeń pasażerskich pomiędzy wyspami), krajowa żegluga pasażerska wykonywana jest w bardzo ograniczonym zakresie. Rozporządzenie 1177/2010 będzie mieć zatem zastosowanie, co do zasady, do morskich przewozów międzynarodowych o charakterze komunikacyjnym.

Konsultacje z urzędami morskimi, urzędami żeglugi śródlądowej, zarządami portów oraz z organizacjami reprezentującymi przewoźników (Związek Armatorów Polskich, Związek Polskich Armatorów Śródlądowych, przewoźnicy niezrzeszeni) wskazują, iż w latach 2010 i 2011 przypadki dające podstawę wystąpienia ze skargą na podstawie rozporządzenia 1177/2010 zdarzały się sporadycznie.

Przykładowo, promy pasażerskie największego przewoźnika na Bałtyku w korytarzu z Polski do Skandynawii, spółki UNITY LINE Sp. z o.o., zanotowały w roku 2010 jedynie dziesięć opóźnień, a w roku 2011 trzynaście opóźnień, o których mowa w artykule 17 rozporządzenia 1177/2010 (o ponad 90 minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży). Ponadto były to najczęściej opóźnienia do 120 minut – w roku 2010 najdłuższe opóźnienie wynosiło 135 minut, a w roku 2011 – 250 minut.

Niemniej jednak pamiętać należy, iż w przypadku żeglugi morskiej jednorazowe opóźnienie statku przewożącego np. 500 pasażerów może spowodować nagły i niemożliwy do przewidzenia w danym czasie wzrost obciążenia urzędu. Nie można również wykluczyć składania skarg pomimo ich bezzasadności i konieczność ich rozpatrywania przez urzędy morskie i żeglugi śródlądowej.

Z tego względu, przewiduje się potrzebę zatrudnienia jednego dodatkowego pracownika w urzędzie żeglugi śródlądowej wskazanym zgodnie z delegacją przewidzianą w projektowanym art. 9 ust. 2f ustawy o żegludze śródlądowej oraz jednego pracownika w urzędzie morskim wskazanym zgodnie z projektowanym art. 43a ustawy o obszarach morskich.

Wiązać się to będzie z:

1. poniesieniem kosztów jednorazowych:
 - zakup 2 komputerów stacjonarnych z oprogramowaniem – 5 000 zł,
 - zakup 2 telefonów stacjonarnych – ok. 150 zł,

- zakup mebli biurowych – ok. 1 000 zł,
- wstępne szkolenie 2 pracowników – 10 000 zł.

Łącznie ok. 16 150 zł (ok. 8 075 zł dla jednego pracownika).

2. ponoszeniem stałych kosztów zatrudnienia. Po konsultacji z właściwymi urzędami, przewiduje się, iż koszt zatrudnienia jednego pracownika na stanowisku specjalisty, bez pochodnych oraz dodatku z tytułu wysługi lat to ok. 46 000 zł rocznie. Natomiast biorąc pod uwagę wynagrodzenie zasadnicze wraz z pochodnymi oraz dodatkiem za wysługę lat (przyjmując średnią 10 lat), roczny koszt zatrudnienia jednego pracownika wyniesie ok. 58 500 zł rocznie (zatem łącznie ok. 117 000 zł dla obu wyznaczonych w drodze rozporządzenia urzędów).

Wejście w życie projektowanej ustawy spowoduje zatem konieczność wygosparowania następujących środków w roku 2013:

- w części 21 – Gospodarka Morska – 67 000 zł,
- w części 39 – Transport – 67 000 zł.

Łącznie w roku 2013 – 134 000 zł.

Ponadto przewiduje się następujące skutki finansowe w kolejnych latach:

- 1) 59 000 zł na każdą część w roku 2014,
- 2) 60 500 zł na każdą część w roku 2015,
- 3) 61 500 zł na każdą część w roku 2016,
- 4) 63 500 zł na każdą część w roku 2017,
- 5) 65 000 zł na każdą część w roku 2018,
- 6) 66 700 zł na każdą część w roku 2019,
- 7) 68 380 zł na każdą część w roku 2020,
- 8) 70 000 zł na każdą część w roku 2021,
- 9) 71 800 zł na każdą część w roku 2022.

W przedstawionych powyżej kwotach została uwzględniona CPI – dynamika średnioroczna, określona w wytycznych MF dotyczących jednolitych wskaźników makroekonomicznych, będących podstawą oszacowania skutków finansowych projektowanych ustaw.

Koszty te mogą wzrosnąć w razie zwiększenia kosztów pracy (wzrost wynagrodzeń, podwyżki obciążeń publicznoprawnych).

W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa powyżej, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące, polegające na racjonalizacji wykonywania działań, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu ochrony praw pasażerów.

Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków oraz wdrożenia mechanizmów korygujących będzie minister właściwy do spraw gospodarki morskiej działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Opis celów nowych zadań i mierników określających stopień realizacji celów:

- 1) celem projektu jest wykonanie postanowień rozporządzenia 1177/2010 – zapewnienie przestrzegania praw pasażerów w transporcie wodnym,
- 2) miernikiem będzie stosunek ilości rozpatrzonych przez urzędy skarg do ilości skarg złożonych. Wartość miernika powinna wynosić 100%.

Ze względu na fakt, iż rozporządzenie 1177/2010 stosuje się od dnia 18 grudnia 2012 r., wydatki te planowane są od roku 2013.

Ze względu na fakt, iż kontrola wypełniania obowiązków organizatorów turystyki i pośredników turystycznych przewidzianych w rozporządzeniu 1177/2010 prowadzona będzie w ramach kontroli prowadzonej przez marszałków województw na zasadach ogólnych przewidzianych w ustawie o usługach turystycznych, wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wskazanie źródeł finansowania

Wydatki związane z wejściem w życie projektowanej ustawy zostaną wygosparowane w ramach wydatków planowanych corocznie w części 21 – Gospodarka Morska oraz części 39 – Transport, bez konieczności dodatkowego zwiększania limitu tych części.

Projekt przewiduje możliwość nakładania kar pieniężnych o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych w wypadku naruszeń przepisów rozporządzenia

1177/2010. Na podstawie konsultacji z właściwymi urzędami oraz konsultacji społecznych przewiduje się, iż przypadki nakładania kar występować będą sporadycznie – nawet jednak nałożenie kilku kar spowoduje zrównoważenie wydatków budżetowych na wykonanie postanowień rozporządzenia 1177/2010.

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

Projektowane zmiany i dostosowanie ustaw do standardów międzynarodowych powinno pozytywnie wpłynąć na konkurencyjność transportu morskiego oraz żeglugi śródlądowej ze względu na zapewnienie ochrony pasażerów na poziomie porównywalnym z ochroną dostępną w innych rodzajach transportu. Zmiany te spowodują również, iż przedsiębiorcy oferujący usługi w zakresie przewozów morskich i żeglugi śródlądowej konkurować będą z przedsiębiorcami w innych gałęziach transportu na porównywalnych zasadach.

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowana ustawa nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionów.