



PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa, dnia 26 listopada 2014 r.

RM-10-105-13

Pan Radosław SIKORSKI  
Marszałek Sejmu

*Szanowny Panie Marszałku*

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi

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

Projekt ustawy 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*

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1), 2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.<sup>3)</sup>) 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

---

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> 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.

<sup>3)</sup> 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.<sup>4)</sup>) 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.”;

---

<sup>4)</sup> 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.<sup>3)</sup>).

**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><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Łukasz Twardowski, Zastępca Dyrektora, kierujący Departamentem Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju; tel. 22 630 12 40; sekretariatDTD@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 23.09.2014 r.</p> <p><b>Źródło:</b> 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><b>Nr w wykazie prac</b> 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	Pełnienie funkcji organu odpowiedzialnego za

		(Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 , z późn. zm.)	egzekwowanie rozporządzenia
Zarządzający wyznaczonymi dworcami	ok. 21	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)
<b>Dochody ogółem</b>	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)												
<b>Wydatki ogółem</b>	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)												

<b>Saldo ogółem</b>	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. <math>4000 \text{ zatrzymań} \times 1 \text{ zł} \times 12 \text{ m-cy} \times 21 \text{ dworców} = 1\,008\,000 \text{ zł}</math> (szacunkowe wpływy z tytułu zwiększenia opłat za zatrzymanie środków transportu na dworcach).</p> <p>Jednorazowe wydatki związane z dostosowaniem dworców  21 obiektów dworcowych x 100 519 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</p>

	<p>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 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 uwzględnia 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 stanowić 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** nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

 tak  
 nie  
 nie dotyczy zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne: zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

 tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Wejście w życie 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** środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne: demografia  
 mienie państwowe informatyzacja  
 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.)**



## **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 rozporządzeniu, 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.