

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia .....2011 r.

**w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym**

Na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa kolejowe krajowe połączenia pasażerskie oraz połączenia ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej zwolnione ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14), zwanego dalej: „rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007”.

**§ 2.** Przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, z wyjątkiem art. 4, art. 5, art. 7, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 25, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia, nie stosuje się do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym roku, z uwzględnieniem § 3.

**§ 3.** Do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, realizowanych pociągami objętymi obowiązkową rezerwacją miejsc, stosuje się art. 13 i art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.

**§ 4.** Rozporządzenie traci moc z dniem 3 grudnia 2014 r.

**§ 5.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

## UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658), w dniu 30 czerwca 2011 r. upływa termin obowiązywania zwolnienia krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. *dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* (zwanego dalej: „rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007”).

Stosownie do postanowień art. 2 ust. 2 i 3 ww. ustawy, minister właściwy do spraw transportu może na wniosek zainteresowanego podmiotu, w drodze rozporządzenia określającego listę krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami UE, przedłużyć do dnia 3 grudnia 2014 r. okres zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 przedmiotowych połączeń. Zgodnie z przepisami przywołanej ustawy, do dnia 31 grudnia 2010 r. wnioski złożyły spółki: Przewozy Regionalne sp. z o.o., PKP Intercity SA i Arriva RP sp. z o.o. Wyżej wymienione podmioty wnioskowały o zwolnienie ze stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 w dotychczasowym zakresie. Uzasadniając wnioski, przewoźnicy wskazali na trudną sytuację finansową, która uniemożliwiała im dostosowanie się do szeregu wymagań przewidzianych w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.

Przewoźnicy wskazali między innymi, że dostosowanie taboru, którym dysponują do wymagań określonych w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, w zakresie:

- 1) dostarczania pasażerom w trakcie podróży informacji dotyczących usług świadczonych w pociągu, następnej stacji, opóźnienia, możliwości przesiadek oraz informacji dotyczących bezpieczeństwa i ochrony (art. 8 ust. 2 i 3),
- 2) zapewnienia dostępności taboru dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej zgodnie z wymogami TSI (art. 21 ust. 1),

jest procesem długotrwałym i kosztownym. Spełnienie wymagań w tym zakresie skutkować będzie poniesieniem w okresie do dnia 3 grudnia 2014 r. wydatków, między innymi, na zakup nowego taboru, montaż instalacji wizualnej i głosowej, modernizację kabin WC, wjazdów do wagonów, na łączną kwotę ok. 3,4 mld zł.

Za zwolnieniem z obowiązku dostarczania informacji oraz wystawiania biletów w systemie KSIRTK dostosowanym do wymagań określonych w TSI, o czym stanowi art. 10 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, przemawia fakt, że podsystem TSI dotyczący aplikacji teleinformatycznych dla usług pasażerskich umożliwiający dostarczanie określonych informacji oraz wystawianie biletów zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007 nie został dotychczas przyjęty przez Komisję Europejską. Powyższe uniemożliwiło sformułowanie precyzyjnych założeń technicznych dla nowego sprzętu.

Szacunkowy koszt dostosowania do wymogów art. 10 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 wyniósłby ok. 17 mln zł.

Uzasadniając zwolnienie z obowiązku wypłaty zaliczek w przypadku zranienia lub śmierci pasażera, które wypłacane są w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do poniesionej szkody (art. 13 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007), przewoźnicy podnoszą, że w obecnej sytuacji finansowej w jakiej się znajdują, każdy dodatkowy wydatek stanowi dla nich obciążenie mające wpływ na możliwości płatnicze. Zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. rozporządzenia, zaliczka wypłacana w razie śmierci pasażera nie może być niższa niż 21.000 EUR.

Szacunkowe koszty ponoszone przez przewoźników w przypadku stosowania art. 13 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 wyniosłyby ok. 8,9 mln zł.

Szacunkowe koszty związane ze stosowaniem art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, regulującego obowiązek wypłaty przez przewoźnika odszkodowania z tytułu opóźnienia pociągu, wyniosłyby w okresie do 2014 r. ok. 32,5 mln zł, natomiast szacunkowe koszty stosowania art. 18 ust. 2 i 3 dotyczącego obowiązku udzielenia pasażerom w przypadku opóźnienia pociągu pomocy polegającej na zapewnieniu zakwaterowania, posiłków i napojów, transportu zastępczego, to ok. 18,5 mln zł.

Biorąc pod uwagę chęć poprawy świadczenia usług przez przewoźników kolejowych oraz stosunkowo niewielkie obciążenia finansowe, Minister Infrastruktury podjął decyzję o objęciu przewoźników kolejowych obowiązkiem stosowania art. 7 oraz art. 25 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, tym samym rozszerzając zakres stosowania przepisów przedmiotowego rozporządzenia. Mając na uwadze możliwości finansowe i organizacyjne podmiotów wnoszących o zwolnienie, projekt rozporządzenia uwzględnia wnioskiwane przez podmioty zwolnienie ze stosowania przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, z wyjątkiem artykułów określonych w § 2 projektu.

Art. 7 stanowi o obowiązku informowania przez przewoźników o zaprzestaniu obsługiwanego połączenia. Natomiast art. 25, który stanowi o wyłączeniu ograniczeń wysokości odszkodowania w przypadku choćby częściowej odpowiedzialności przewoźnika za utratę bądź uszkodzenie sprzętu osób niepełnosprawnych bądź osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Jednocześnie wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, w projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury przyjęto, że poza obecnie stosowanymi artykułami rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 wymienionymi w art. 2 ust. 1. ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* (Dz. U. Nr 214, poz. 1658) w odniesieniu do połączeń kolejowych realizowanych pociągami objętymi obowiązkową rezerwacją miejsc (Express Intercity, Euro City oraz pociągi międzynarodowe) od dnia 1 lipca 2011 r. stosowane będą dodatkowo art. 13 i art. 17 rozporządzenia nr 1371/2007 (WE). Art. 13 odnosi się do zaliczek wypłacanych przez przewoźników na wypadek zranienia bądź śmierci pasażera natomiast art. 17 stanowi o obowiązku wypłacenia przez przewoźnika odszkodowania z tytułu opóźnienia pociągu.

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

Projekt rozporządzenia 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.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałują regulacje:**

Projektowane rozporządzenie oddziałuje bezpośrednio na przewoźników kolejowych świadczących usługi przewozu osób, w zakresie krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej.

### **2. Konsultacje społeczne:**

Projekt rozporządzenia został poddany konsultacjom społecznym zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Przedmiotowy projekt został skierowany do:

1. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
2. NSZZ „Solidarność”
3. Forum Związków Zawodowych
4. PKPP „Lewiatan”
5. Business Center Club – Związek Pracodawców
6. Związek Pracodawców Kolejowych
7. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

Ponadto, projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Brak wpływu.

### **4. Wpływ regulacji na rynek pracy:**

Brak wpływu.

### **5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:**

Przewidziane w projektowanym rozporządzeniu wyłączenie ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 pozwoli przewoźnikom, którzy wystąpili o takie zwolnienie, poprawić jakość świadczonych przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania przedmiotowego zwolnienia.

### **6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:**

Brak wpływu.