



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-18-13

Druk nr 1268

Warszawa, 8 kwietnia 2013 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek

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

- o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

U S T A W A

z dnia

o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową^{1),2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 i 1529) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu:

„Art. 1a. Do umowy przewozu podróznego w przypadku przewozu wykonywanego śródlądową drogą wodną w rozumieniu art. 3 lit. i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), przepisy ustawy stosuje się w zakresie nieuregulowanym w tym rozporządzeniu.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 42 w ust. 2 dodaje się pkt 28 w brzmieniu:

„28) związane z wykonywaniem zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, ustawę z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, ustawę z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych, ustawę z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej oraz ustawę z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

²⁾ Niniejsza ustawa wykonuje postanowienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817, z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 778 i Nr 228, poz. 1368, z 2012 r. poz. 951 i 1069 oraz z 2013 r. poz. 165.

„rozporządzeniem nr 1177/2010”, w zakresie usług przewozu drogą morską, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do zadań dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 43a ust. 5.”;

2) po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:

„Art. 43a. 1. W przypadku gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.

2. Do skargi wnoszonej do dyrektora urzędu morskiego pasażer dołącza:

- 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010;
- 2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010;
- 3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę.

3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu morskiego stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu morskiego, określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.

5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, kierując się natężeniem ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich.”;

3) w art. 50 w ust. 1:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Wykonując w polskich obszarach morskich zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1–6, 9 i 28:”;

b) w ust. 1 w pkt 1 dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) kontrolowania, czy przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, wypełniają obowiązki określone w rozporządzeniu nr 1177/2010;”;

4) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:

„Art. 56a. 1. Przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2, art. 7, art. 8 ust. 2, 3 i 5, art. 9 ust. 1, 2 i 4, art. 10, art. 11 ust. 1, 4 i 5, art. 12–19, art. 22, art. 23 ust. 1 i 3 oraz art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, o których mowa w art. 55 ust. 1.

2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, ustala dyrektor urzędu morskiego z uwzględnieniem, w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;

5) w art. 57:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 55–56a, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z wyłączeniem decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 56a ust. 1.”;

6) w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary ustalone na podstawie art. 55–56a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

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

„1c. Marszałek województwa jest upoważniony do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów turystyki lub pośredników turystycznych z art. 7,

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 175, poz. 1462, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112, z 2010 r. Nr 106, poz. 672 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 171, poz. 1016.

art. 8 ust. 2 i 5, art. 9 ust. 3 i 4 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”.”;

2) w po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu:

„Rozdział 5a

Kary pieniężne

Art. 45a. 1. Organizator turystyki lub pośrednik turystyczny, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 7, art. 8 ust. 2 i 5, art. 9 ust. 3 i 4 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, określa marszałek województwa, z uwzględnieniem w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

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

4. Od decyzji, o której mowa w ust. 3, przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.

Art. 45b. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

3. Kary ustalone na podstawie art. 45a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 45c. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818, z 2010 r. Nr 127, poz. 857

1) w art. 9 w ust. 2 dodaje się pkt 11 w brzmieniu:

„11) wykonywanie zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”, w zakresie usług przewozu drogą wodną śródlądową, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f.”;

2) w art. 9 po ust. 2e dodaje się ust. 2f w brzmieniu:

„2f. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, kierując się natężeniem ruchu pasażerskiego występującego w żegludze śródlądowej.”;

3) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. 1. W przypadku gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f.

2. Do skargi wniesionej do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej pasażer dołącza:

- 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010;
- 2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010;
- 3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę.

3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.

4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.”;

4) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2–8, 10 i 11, wykonują uprawnieni do inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej „inspektorami”.”;

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

„Rozdział 9a

Kary pieniężne

Art. 63a. 1. Przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2, art. 7, art. 8 ust. 2, 3 i 5, art. 9 ust. 1, 2 i 4, art. 10, art. 11 ust. 1, 4 i 5, art. 12–19, art. 22, art. 23 ust. 1 i 3 oraz art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.

2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, określa dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, z uwzględnieniem w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ustala dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w drodze decyzji administracyjnej.

4. Od decyzji, o której mowa w ust. 3, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 63b. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.

2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.

3. Kary ustalone na podstawie art. 63a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

Art. 63c. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 172 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu:

„§ 1a. Do umowy przewozu pasażera przepisy Kodeksu morskiego stosuje się w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.)”;

2) art. 177 otrzymuje brzmienie:

„Art. 177 § 1. Pasażer może odstąpić od umowy i żądać zwrotu opłaty za przewóz w całości, gdy podróż została odwołana albo jej rozpoczęcie opóźniło się o ponad 90 minut.

§ 2. Przewoźnik dokonuje zwrotu opłaty za przewóz w terminie 7 dni od dnia zgłoszenia żądania.”;

3) w art. 178 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Z przyczyny określonej w § 1 przewoźnik może w czasie podróży odstąpić od umowy przewozu statkiem innym niż pasażerski. Na żądanie pasażera przewoźnik obowiązany jest zwrócić mu część opłaty za nieodbyłą część podróży albo na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym dostępnym statkiem lub innym środkiem transportu. Do zwrotu opłaty za nieodbyłą część podróży stosuje się art. 177 § 2.”;

4) w art. 180 § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. Jeżeli umowa przewozu uległa rozwiązaniu z przyczyn określonych w § 1, przewoźnik obowiązany jest na żądanie pasażera zwrócić mu całość lub część opłaty za nieodbyłą część podróży. Do zwrotu opłaty za nieodbyłą część podróży stosuje się art. 177 § 2.”.

Art. 6. 1. W latach 2013–2022 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:

- 1) 2013 r. – 134 000 zł;
- 2) 2014 r. – 118 000 zł;
- 3) 2015 r. – 121 000 zł;

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857, z 2011 r. Nr 80, poz. 432 i Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 1068, 1069, 1398 i 1544.

- 4) 2016 r. – 123 000 zł;
- 5) 2017 r. – 127 000 zł;
- 6) 2018 r. – 130 000 zł;
- 7) 2019 r. – 133 400 zł;
- 8) 2020 r. – 136 760 zł;
- 9) 2021 r. – 140 000 zł;
- 10) 2022 r. – 143 600 zł.

2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na racjonalizacji wykonywania działań, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu ochrony praw pasażerów przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.).

3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.

Art. 7. Do umów przewozu pasażera drogą morską, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej, w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. W czasie prac nad projektem nie wpłynęły zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem w trybie ustawy o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

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

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

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje ustawa

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

2. Konsultacje społeczne

Projekt został przesłany w ramach konsultacji społecznych do następujących podmiotów:

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

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

Podmioty te nie zgłosiły uwag.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wiązać się to będzie z:

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

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

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

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

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

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

Łącznie w roku 2013 – 134 000 zł.

Ponadto przewiduje się następujące skutki finansowe w kolejnych latach:

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

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

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

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

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

Opis celów nowych zadań i mierników określających stopień realizacji celów:

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

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

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

4. Wskazanie źródeł finansowania

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

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

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

5. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

6. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość

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

7. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾:		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
		T / N			
Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004					
Art. 1	<p>Artykuł 1</p> <p>Przedmiot</p> <p>Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące przewozów drogą morską i drogą wodną śródlądową w odniesieniu do następujących kwestii:</p> <p>a) niedyskryminacji pasażerów w zakresie warunków przewozu oferowanych przez przewoźników;</p> <p>b) niedyskryminacji osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz pomocy udzielanej tym osobom;</p> <p>c) praw pasażerów w przypadkach odwołania lub opóźnienia usługi;</p> <p>d) minimalnych informacji udostępnianych pasażerom;</p>	N			

	e) rozpatrywania skarg; f) ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.				
Art. 2	Zakres 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów podróżujących: a) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; b) z wykorzystaniem usług przewozu pasażerskiego, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się poza terytorium państwa członkowskiego, a port, w którym schodzą na ląd, jest położony na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem że usługa jest realizowana przez przewoźnika unijnego w rozumieniu art. 3 lit. e); c) rejssem wycieczkowym, w przypadku gdy port, w którym pasażerowie wchodzi na pokład, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego. Do tych pasażerów nie mają jednak zastosowania art. 16 ust. 2, art. 18, 19 oraz art. 20 ust. 1 i 4. 2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pasażerów podróżujących: a) statkami dopuszczonymi do przewozu nie więcej niż 12 pasażerów; b) statkami, których załoga odpowiedzialna za eksploatację statku składa się z nie więcej niż 3 osób lub w przypadku gdy dystans, na którym wykonuje się całkowitą usługę przewozu pasażerskiego, jest mniejszy niż 500 metrów w jedną stronę;	T	Art. 1 oraz 5	Art. 1. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2012 r. poz. 1173 i 1529) po art. 1 dodaje się art. 1a w brzmieniu: „Art. 1a. Do umowy przewozu podróżnego w przypadku przewozu wykonywanego śródlądową drogą wodną w rozumieniu art. 3 lit. i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.), przepisy ustawy stosuje się w zakresie nieuregulowanym w tym rozporządzeniu.”. Art. 5. W ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689, z późn. zm.)) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 172 po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu: „§ 1a. Do umowy przewozu pasażera przepisy Kodeksu morskiego stosuje się w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str.1, z późn. zm.)”;	Normy określające zakres prawa krajowego w stosunku do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, w zakresie w nim określonym.

	<p>c) rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe; lub</p> <p>d) statkami nienapędzanymi środkami mechanicznymi oraz oryginalnymi historycznymi statkami pasażerskimi zaprojektowanymi przed rokiem 1965 lub pojedynczymi replikami takich statków, zbudowanymi głównie z oryginalnych materiałów, uprawnionych do przewozu najwyżej 36 pasażerów.</p> <p>3. Przez okres dwóch lat od dnia 18 grudnia 2012 r. państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia statki morskie poniżej 300 ton brutto eksploatowane w transporcie krajowym, pod warunkiem że prawa pasażerów wynikające z niniejszego rozporządzenia są odpowiednio zagwarantowane w prawie krajowym.</p> <p>4. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi przewozu pasażerskiego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, umów o świadczenie usług publicznych lub usług zintegrowanych, pod warunkiem że prawa pasażerów przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są porównywalnie zagwarantowane w prawie krajowym.</p> <p>5. Bez uszczerbku dla dyrektywy 2006/87/WE i dyrektywy 2009/45/WE niniejsze rozporządzenie nie ustanawia wymogów technicznych nakładających na przewoźników, operatorów terminali ani inne podmioty, obowiązku zmiany lub wymiany statków, infrastruktury, portów lub terminali portowych.</p>				
Art. 3	<p>Definicje</p> <p>Na użytek niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:</p> <p>a) „osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej” oznacza każdą osobę, której</p>	N			

<p> sprawność ruchowa podczas korzystania z przewozu jest ograniczona na skutek jakiegokolwiek niepełnosprawności fizycznej (sensorycznej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), niepełnosprawności umysłowej lub upośledzenia umysłowego lub niepełnosprawności wynikającej z dowolnych innych przyczyn lub z wieku i której sytuacja wymaga właściwej uwagi oraz przystosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do jej szczególnych potrzeb;</p> <p>b)</p> <p> „terytorium państwa członkowskiego” oznacza terytorium, do którego zastosowanie ma Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z jego art. 355 i na warunkach w nim przewidzianych;</p> <p>c)</p> <p> „warunki dostępu” oznaczają odpowiednie normy, wytyczne i informacje dotyczące dostępu do terminali portowych i statków, wraz z istniejącymi w nich rozwiązaniami przeznaczonymi dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej;</p> <p>d)</p> <p> „przewoźnik” oznacza osobę fizyczną lub prawną, inną niż organizator wyjazdów grupowych, biuro podróży lub sprzedawca biletów, oferującą ogólnie dostępne przewozy w postaci usług przewozu pasażerskiego lub rejsów wycieczkowych;</p> <p>e)</p> <p> „przewoźnik unijny” oznacza przewoźnika z siedzibą na terytorium państwa członkowskiego lub oferującego transport w postaci usług przewozu pasażerskiego, który rozpoczyna lub kończy się na terytorium państwa członkowskiego;</p> <p>f)</p> <p> „usługa przewozu pasażerskiego” oznacza komercyjną usługę przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowaną według opublikowanego rozkładu rejsów;</p> <p>g)</p>				
---	--	--	--	--

<p>„usługi zintegrowane” oznaczają połączone usługi przewozu realizowane w określonym obszarze geograficznym z wykorzystaniem jednego systemu informacyjnego, systemu biletowego i rozkładu jazdy;</p> <p>h) „wykonujący przewóz” oznacza osobę inną niż przewoźnik, która faktycznie wykonuje całość lub część przewozu;</p> <p>i) „śródlądowa droga wodna” oznacza dowolną naturalną lub sztuczną jednolitą część wód lub system połączonych jednolitych części wód, wykorzystywane do celów przewozu, jak np. jeziora, rzeki lub kanały, lub dowolne ich połączenie;</p> <p>j) „port” oznacza miejsce lub obszar geograficzny posiadający udogodnienia i obiekty umożliwiające przyjmowanie statków, w którym pasażerowie regularnie wchodzą na pokład lub schodzą na ląd;</p> <p>k) „terminal portowy” oznacza terminal obsługiwany przez pracowników przewoźnika lub operatora terminalu, w porcie wyposażonym w obiekty takie jak stanowiska odprawy, kasy biletowe lub poczekalnie, oraz dysponujący personelem, co umożliwia wchodzenie na pokład lub schodzenie na ląd pasażerów korzystających z usług przewozu pasażerskiego lub z rejsu wycieczkowego;</p> <p>l) „statek” oznacza jednostkę pływającą użytkowaną do celów żeglugi po morskich lub śródlądowych drogach wodnych;</p> <p>m) „umowa przewozu” oznacza umowę przewozu zawartą między przewoźnikiem a pasażerem, dotyczącą świadczenia co najmniej jednej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;</p> <p>n) „bilet” oznacza ważny dokument lub inny dowód zawarcia umowy przewozu;</p> <p>o)</p>				
--	--	--	--	--

	<p>„sprzedawca biletów” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego zawierającego umowy przewozu w imieniu przewoźnika;</p> <p>p) „biuro podróży” oznacza każdego sprzedawcę detalicznego działającego w imieniu pasażera lub organizatora wycieczek w sprawach zawierania umów przewozu;</p> <p>q) „operator turystyczny” oznacza organizatora lub punkt sprzedaży detalicznej, innych niż przewoźnik, w rozumieniu art. 2 pkt 2) i 3) dyrektywy 90/314/EWG;</p> <p>r) „rezerwacja” oznacza rezerwację konkretnej usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego;</p> <p>s) „operator terminalu” oznacza podmiot prywatny lub publiczny na terytorium państwa członkowskiego odpowiedzialny za administrowanie i zarządzanie terminalem portowym;</p> <p>t) „rejs wycieczkowy” oznacza usługę przewozu świadczoną na morskiej lub śródlądowej drodze wodnej realizowaną wyłącznie dla przyjemności lub w celach rekreacyjnych, w uzupełnieniu której oferowane jest zakwaterowanie i inne elementy, obejmującą więcej niż dwa noclegi na statku;</p> <p>u) „incydent żeglugowy” oznacza rozbicie statku, jego wywrócenie, zderzenie lub wejście na mieliznę, wybuch lub pożar na statku lub uszkodzenie statku.</p>				
Art. 4	<p>Bilety i niedyskryminacyjne warunki umowne</p> <p>1. Przewoźnicy wystawiają pasażerowi bilet, chyba że prawo krajowe przewiduje inne dokumenty uprawniające do przewozu. Bilet może być wystawiony w formie elektronicznej.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla taryf socjalnych warunki umowne i stawki stosowane przez przewoźników lub sprzedawców</p>	N			

	biletów są ogólnie dostępne bez jakiegokolwiek, bezpośredniej lub pośredniej, dyskryminacji ze względu na obywatelstwo klienta końcowego lub siedzibę przewoźnika lub sprzedawcy biletów w Unii.				
Art. 5	<p>Inne strony wykonujące</p> <p>1. W przypadku gdy wykonywanie obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia zostało powierzone wykonującemu przewóz, sprzedawcy biletów lub dowolnej innej osobie, przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu, którzy powierzyli wykonanie takich obowiązków, są niemniej jednak odpowiedzialni za działania i zaniechania tej strony wykonującej w ramach zleconych jej czynności.</p> <p>2. W uzupełnieniu ust. 1 strona, której przewoźnik, biuro podróży, organizator wyjazdów grupowych lub operator terminalu powierzyli wykonanie obowiązku, podlega w zakresie powierzonych obowiązków przepisom niniejszego rozporządzenia, w tym dotyczącym odpowiedzialności i środków obrony.</p>	N			
Art. 6	<p>Wyłączenie uchylenia się od odpowiedzialności</p> <p>Prawa i obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia nie mogą zostać wyłączone ani ograniczone, w szczególności poprzez odmienne postanowienia lub wyłączenia w umowie przewozu.</p>	N			
Art. 7	<p>Prawo do przewozu</p> <p>1. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych nie mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu ani przyjęcia danej osoby na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową jako taką.</p> <p>2. Osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej rezerwacje oraz bilety oferowane są bez dodatkowych opłat i na takich samych warunkach jak</p>	N			

	pozostałym pasażerom.				
Art. 8	<p>Wyjątki i warunki specjalne</p> <p>1. W drodze odstępstwa od art. 7 ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą odmówić przyjęcia rezerwacji, wydania lub innego udostępnienia biletu lub przyjęcia na pokład osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej:</p> <p>a) ze względu na obowiązujące wymogi w zakresie bezpieczeństwa określone w prawie międzynarodowym, unijnym lub krajowym lub ze względu na wymogi dotyczące bezpieczeństwa określone przez właściwe organy;</p> <p>b) w przypadkach gdy konstrukcja statku pasażerskiego lub infrastruktura portu i jego wyposażenie, w tym terminali portowych, uniemożliwia wejście na pokład lub zejście na ląd lub gdy przewóz rzeczony osoby nie może być przeprowadzony w sposób bezpieczny lub nie jest wykonalny z punktu widzenia eksploatacyjnego.</p> <p>2. W przypadku odmowy przyjęcia rezerwacji lub wydania lub udostępnienia biletu w inny sposób ze względów, o których mowa w ust. 1, przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych dokładają wszelkich racjonalnie uzasadnionych starań, aby danej osobie zaproponować alternatywny transport z wykorzystaniem usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego realizowanych przez danego przewoźnika.</p> <p>3. W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej, posiadającej rezerwację lub bilet, która spełnia wymogi, o których mowa w art. 11 ust. 2, odmówiono jednak przyjęcia na pokład na podstawie niniejszego rozporządzenia, osobie tej oraz każdej osobie towarzyszącej, o której mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, oferuje się wybór pomiędzy zwrotem kosztów</p>	N			

	<p>a zmianą trasy zgodnie z załącznikiem I. Prawo wyboru między podróżą powrotną a zmianą trasy jest uzależnione od spełnienia wszystkich wymogów w zakresie bezpieczeństwa.</p> <p>4. W przypadku bezwzględnej konieczności i na warunkach określonych w ust. 1 przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych mogą wymagać, aby osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszyła inna osoba zdolna do udzielenia pomocy potrzebnej tej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku usług przewozu pasażerskiego taka osoba towarzysząca jest przewożona bezpłatnie.</p> <p>5. W przypadku gdy przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych powołują się na przepisy ust. 1 lub 4, niezwłocznie informują osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności ruchowej o konkretnych powodach zastosowania tych przepisów. Na wniosek, osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej jest powiadamiana o tych powodach na piśmie, nie później niż pięć dni roboczych po jego złożeniu. W przypadku odmowy na podstawie ust. 1 lit. a) należy odwołać się do odpowiednich wymogów z zakresu bezpieczeństwa.</p>				
Art. 9	<p>Dostęp i informacja</p> <p>1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej przewoźnicy i operatorzy terminali, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają lub stosują istniejące warunki niedyskryminacyjnego dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób im towarzyszących. O warunkach dostępu powiadamia się na wniosek krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów.</p>	N			

	<p>2. Warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, są podawane do publicznej wiadomości przez przewoźników, władze portowe i operatorów terminali fizycznie lub w Internecie, w przystępnych formach na wniosek, oraz w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.</p> <p>3. Organizatorzy wyjazdów grupowych podają do publicznej wiadomości warunki dostępu, o których mowa w ust. 1, mające zastosowanie do podróży, w tym zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek, które są przez nich organizowane, sprzedawane lub oferowane na sprzedaż.</p> <p>4. Przewoźnicy, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych zapewniają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dostęp do podanych we właściwych i przystępnych formach wszelkich istotnych informacji na temat warunków przewozu, podróży i warunków dostępu, w tym na temat rezerwacji on-line i informacji. Osoby potrzebujące pomocy otrzymują za pomocą wszelkich dostępnych środków, w tym drogą elektroniczną lub krótką wiadomością tekstową (SMS-em), potwierdzenie, że zostanie ona udzielona.</p>				
Art. 10	<p>Prawo do uzyskania pomocy w portach i na pokładzie statków</p> <p>Z zastrzeżeniem warunków dostępu przewidzianych w art. 9 ust. 1 przewoźnicy i operatorzy terminali, w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji, udzielają osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej bezpłatnej pomocy, szczególnie określonej w załącznikach II i III, w portach – w tym podczas wchodzenia na statek i schodzenia na ląd – oraz na pokładzie statków. Pomoc jest dostosowana w miarę możliwości do indywidualnych potrzeb osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności</p>	N			

	ruchowej.				
Art. 11	<p>Warunki udzielania pomocy</p> <p>1. Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji udzielają pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, jak przewidziano w art. 10, pod warunkiem że:</p> <p>a) przewoźnik lub operator terminalu zostali powiadomieni, za pomocą wszelkich dostępnych środków, w tym drogą elektroniczną lub SMS-em, o potrzebie udzielenia takiej pomocy danej osobie co najmniej 48 godzin przed koniecznością udzielenia pomocy, o ile pasażer i przewoźnik lub operator terminalu nie uzgodnią krótszego terminu; oraz</p> <p>b) osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej pojawi się w porcie lub w wyznaczonym punkcie, o którym mowa w art. 12 ust. 3:</p> <p>(i) w czasie określonym na piśmie przez przewoźnika, przy czym nie może on przypadać wcześniej niż 60 minut przed opublikowanym czasem wchodzenia na pokład; lub</p> <p>(ii) jeżeli nie określono konkretnego czasu, nie później niż 60 minut przed opublikowanym czasem rozpoczęcia podróży, chyba że pasażer i przewoźnik lub operator terminalu ustalą krótszy termin.</p> <p>2. W uzupełnieniu ust. 1 osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powiadamiają przewoźnika w momencie dokonywania rezerwacji lub kupowania biletu w przedsprzedaży o szczególnych potrzebach w zakresie zakwaterowania, miejsc siedzących lub wymaganych usług lub o potrzebie wniesienia na pokład sprzętu medycznego, pod warunkiem że potrzeby te są w tym czasie znane.</p> <p>3.</p>	N			

	<p>Powiadomienie, o którym mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 2, może zawsze zostać złożone w biurze podróży lub u organizatora wyjazdów grupowych, u których zakupiono bilet. Jeżeli bilet obejmuje kilka podróży, wystarczające jest jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazane zostaną odpowiednie informacje na temat terminów kolejnych podróży. Pasażer otrzymuje potwierdzenie, że o potrzebnej pomocy powiadomiono zgodnie z ust. 1 lit. a) i 2.</p> <p>4.</p> <p>Jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z ust. 1 lit. a) oraz z ust. 2, przewoźnicy i operatorzy terminali podejmują jednak wszelkie racjonalnie uzasadnione starania w celu zapewnienia udzielenia pomocy, tak aby osoba niepełnosprawna lub osoba o ograniczonej sprawności ruchowej mogła wejść na pokład, zejść na ląd i odbyć podróż statkiem.</p> <p>5.</p> <p>W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej towarzyszy uznany pies asystujący, pies ten jest kwaterowany razem z tą osobą, pod warunkiem że przewoźnik, biuro podróży lub organizator wyjazdów grupowych zostali powiadomieni zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi przewozu uznanych psów asystujących na statkach pasażerskich, o ile przepisy takie istnieją.</p>				
Art. 12	<p>Przyjmowanie powiadomień i wyznaczanie punktów spotkań</p> <p>1.</p> <p>Przewoźnicy, operatorzy terminali, biura podróży i organizatorzy wyjazdów grupowych podejmują wszelkie środki niezbędne w celu żądania powiadomień i przyjmowania powiadomień składanych zgodnie z art. 11 ust. 1 lit. a) i art. 11 ust. 2. Obowiązek ten ma zastosowanie do wszystkich punktów sprzedaży, w tym sprzedaży telefonicznej i sprzedaży przez Internet.</p> <p>2.</p> <p>W przypadku gdy biura podróży lub organizatorzy</p>	N			

	<p>wyjazdów grupowych otrzymają powiadomienie, o którym mowa w ust. 1, niezwłocznie przekazują tę informację w czasie normalnych godzin pracy przewoźnikowi lub operatorowi terminalu.</p> <p>3. Przewoźnicy i operatorzy terminali wyznaczają punkt wewnątrz lub na zewnątrz terminalu portowego, w którym osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mogą zgłosić swoje przybycie i potrzebę uzyskania pomocy. Punkt ten musi być wyraźnie oznakowany i muszą być w nim dostępne w przystępnej formie podstawowe informacje dotyczące terminalu portowego i udzielanej pomocy.</p>				
Art. 13	<p>Normy jakości dotyczące pomocy</p> <p>1. We współpracy z reprezentatywnymi organizacjami osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej operatorzy terminali i przewoźnicy eksploatujący terminale portowe lub realizujący usługi przewozu pasażerskiego, którzy w poprzednim roku kalendarzowym dokonali przewozu więcej niż 100 000 pasażerów, ustalają w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji normy jakości pomocy określonej w załączniku II i III oraz, w stosownych przypadkach za pośrednictwem swoich organizacji, określają środki wymagane do spełnienia tych norm.</p> <p>2. Przy ustalaniu norm jakości należy w pełni uwzględnić międzynarodowo uznane strategie i kodeksy postępowania dotyczące udogodnień w przewozie osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w szczególności zalecenie IMO w sprawie projektowania i eksploatacji statków pasażerskich odpowiadających potrzebom osób starszych i niepełnosprawnych.</p> <p>3. Normy jakości, o których mowa w ust. 1, są przez operatorów terminali i przewoźników podawane</p>	N			

	do wiadomości publicznej fizycznie lub w Internecie w przystępnych formach i w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom.				
Art. 14	<p>Szkolenie i instruktaż</p> <p>Bez uszczerbku dla Międzynarodowej konwencji dotyczącej wymagań w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht dla marynarzy ani przepisów przyjętych zgodnie z poprawioną Konwencją o żegludze na Renie oraz Konwencją o żegludze na Dunaju, przewoźnicy oraz – w stosownych przypadkach – operatorzy terminali określają procedury szkolenia w zakresie niepełnosprawności, w tym instruktażu, i zapewniają, aby:</p> <p>a)</p> <p>ich pracownicy, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku IV część A i B;</p> <p>b)</p> <p>ich pracownicy, którzy w inny sposób są odpowiedzialni za rezerwację i sprzedaż biletów lub wchodzenie na pokład i schodzenie na ląd, w tym pracownicy zatrudnieni przez jakąkolwiek inną stronę wykonującą, przeszli szkolenie lub instruktaż opisane w załączniku IV część A; oraz</p> <p>c)</p> <p>kategorie pracowników, o których mowa w lit. a) i b), podtrzymywały swoje umiejętności, np. poprzez instruktaż lub szkolenia odświeżające wiedzę, odpowiednio do przypadku.</p>	N			
Art. 15	<p>Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się lub inny sprzęt specjalistyczny</p> <p>1.</p> <p>Przewoźnicy i operatorzy terminali ponoszą odpowiedzialność za straty wynikające z utraty lub uszkodzenia sprzętu ułatwiającego poruszanie się lub innego sprzętu specjalistycznego używanego przez osobę niepełnosprawną lub osobę o ograniczonej sprawności</p>	N			

	<p>ruchowej, jeżeli do zdarzenia, które spowodowało straty, doszło z winy lub z powodu zaniedbania przewoźnika lub operatora terminalu. W przypadku strat spowodowanych incydem żeglugowym domniemywa się winę lub zaniedbanie przewoźnika.</p> <p>2. Wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1, odpowiada wartości odtworzeniowej tego sprzętu lub, w odpowiednich przypadkach, kosztom jego naprawy.</p> <p>3. Ustępy 1 i 2 nie mają zastosowania w przypadku gdy zastosowanie ma art. 4 rozporządzenia (WE) nr 392/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morskich drogach wodnych z tytułu wypadków(1) Dz. U. L 131 z 28.5.2009, s. 24..</p> <p>4. Ponadto dokłada się wszelkich starań, aby szybko dostarczyć tymczasowy sprzęt zastępczy stanowiący stosowną alternatywę.</p>				
Art. 16	<p>Informacje w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu</p> <p>1. W przypadku odwołania lub opóźnienia rozpoczęcia usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu jak najszybciej, a w każdym razie nie później niż 30 minut po planowanym czasie rozpoczęcia podróży, informują pasażerów rozpoczynających podróż w terminalach portowych, lub w razie możliwości pasażerów rozpoczynających podróż w portach, o sytuacji oraz powiadamiają ich o przypuszczalnym czasie rozpoczęcia i zakończenia podróży, gdy tylko taka informacja będzie dostępna.</p> <p>2. Jeżeli z powodu odwołania lub opóźnienia pasażerowie nie zdążą na połączenie w usłudze przewozu pasażerskiego, przewoźnik oraz, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu podejmują racjonalnie uzasadnione starania w celu</p>	N			

	<p>poinformowania tych pasażerów o połączeniach alternatywnych.</p> <p>3. Przewoźnik lub, w odpowiednich przypadkach, operator terminalu zapewniają uzyskanie przez osoby niepełnosprawne lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, w przystępnej formie.</p>				
Art. 17	<p>Pomoc w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu</p> <p>1. Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że rozpoczęcie usługi przewozu pasażerskiego lub rejsu wycieczkowego zostanie odwołane lub opóźni się o ponad 90 minut w stosunku do planowanego czasu rozpoczęcia podróży, pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych oferuje się bezpłatne przekąski, posiłki lub napoje, odpowiednio do czasu oczekiwania, pod warunkiem że są one dostępne lub mogą być dostarczone przy rozsądnym nakładzie środków.</p> <p>2. W przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu powodującego konieczność co najmniej jednego noclegu lub pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera, przewoźnik oferuje bezpłatnie pasażerom rozpoczynającym podróż w terminalach portowych, jeżeli jest to fizycznie wykonalne, oprócz przekąsek, posiłków lub napojów, o których mowa w ust. 1, odpowiednie zakwaterowanie na pokładzie lub na lądzie oraz przewóz w obu kierunkach między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania. W odniesieniu do każdego pasażera przewoźnik może ograniczyć całkowity koszt zakwaterowania na lądzie, z wyłączeniem przewozu w obu kierunkach między terminalem portowym a miejscem zakwaterowania, do kwoty 80 EUR za noc, przez maksymalnie 3 noce.</p> <p>3. Stosując przepisy ust. 1 i 2, przewoźnik zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz wszelkich osób im</p>	N			

	towarzyszących.				
Art. 18	<p>Zmiana trasy i zwrot kosztów w przypadku odwołania lub opóźnienia odjazdu</p> <p>1.</p> <p>Jeżeli przewoźnik z uzasadnionych względów spodziewa się, że usługa przewozu pasażerskiego będzie odwołana lub odjazd z terminalu portowego będzie opóźniony o ponad 90 minut, pasażerowi niezwłocznie oferuje się następujący wybór:</p> <p>a)</p> <p>podróż zmienioną trasą do miejsca docelowego, w warunkach porównywalnych do warunków przewidzianych w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie, bez dodatkowych opłat; lub</p> <p>b)</p> <p>zwrot ceny biletu oraz, w odpowiednich przypadkach, bezpłatną powrotną usługę przewozu do punktu rozpoczęcia podróży, określonego w umowie przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie.</p> <p>2.</p> <p>W przypadku gdy usługa przewozu pasażerskiego zostaje odwołana lub jeżeli odjazd jest opóźniony o ponad 90 minut, pasażerowie mają prawo do takiej podróży zmienioną trasą do miejsca docelowego lub uzyskania zwrotu ceny biletu od przewoźnika.</p> <p>3.</p> <p>Zwrot, o którym mowa w ust. 1 lit. b) i ust. 2, jest dokonywany w ciągu siedmiu dni, gotówką, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekiem bankowym w wysokości pełnego kosztu biletu według ceny zakupu, za niewykonaną część lub części podróży oraz za już wykonaną część lub części podróży, jeżeli podróż nie prowadzi już w żaden sposób do realizacji pierwotnego planu podróży. Za zgodą pasażera całkowity zwrot kosztów biletu może również nastąpić w postaci bonów lub innych usług o wartości odpowiadającej kwocie, za którą bilet ten został kupiony, pod warunkiem że zasady będą elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca</p>	N			

	docelowego.				
Art. 19	<p>Odszkodowanie w przypadku opóźnionego zakończenia podróży</p> <p>1. Nie tracąc prawa do przewozu, pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika odszkodowania w przypadku opóźnionego przybycia do miejsca docelowego określonego w umowie przewozu. Minimalny poziom odszkodowania wynosi 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej:</p> <p>a) godzinę w przypadku rejsu rozkładowego trwającego do czterech godzin;</p> <p>b) dwie godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż cztery godziny, ale nieprzekraczającego ośmiu godzin;</p> <p>c) trzy godziny w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż osiem godzin, ale nieprzekraczającego 24 godzin; lub</p> <p>d) sześć godzin w przypadku rejsu rozkładowego trwającego dłużej niż 24 godziny.</p> <p>Jeżeli opóźnienie ponad dwukrotnie przekracza czas określony w lit. a)–d), odszkodowanie wynosi 50 % ceny biletu.</p> <p>2. Pasażerowie, którzy posiadają bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy i którzy napotykają na powtarzające się opóźnienia zakończenia podróży w okresie jego ważności, mogą dochodzić odpowiedniego odszkodowania zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przewoźnika. W warunkach tych określone są kryteria dotyczące stwierdzania opóźnienia zakończenia podróży i sposób obliczania odszkodowania.</p> <p>3. Odszkodowanie oblicza się w stosunku do ceny, jaką</p>	N			

	<p>pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę przewozu pasażerskiego.</p> <p>4. Gdy przewóz dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie zakończenia podróży tam lub z powrotem obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za tę usługę przewozu pasażerskiego.</p> <p>5. Wypłata odszkodowania następuje w ciągu miesiąca od złożenia wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może mieć postać bonów lub innych usług, o ile ich warunki są elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego. Na wniosek pasażera odszkodowanie jest wypłacane w formie pieniężnej.</p> <p>6. Odszkodowanie za koszt biletu nie jest pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub koszty przesyłki. Przewoźnicy mogą określić kwotę minimalną, poniżej której odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość tej kwoty nie może przekraczać 6 EUR.</p>				
Art. 20	<p>Zwolnienia</p> <p>1. Artykuły 17, 18 i 19 nie mają zastosowania do pasażerów posiadających bilety otwarte, jeżeli czas odjazdu nie jest wyszczególniony, z wyjątkiem pasażerów posiadających bilet wieloprzejazdowy lub bilet okresowy.</p> <p>2. Artykuły 17 i 19 nie mają zastosowania, jeżeli pasażer został poinformowany o odwołaniu lub opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli odwołanie lub opóźnienie wynikły z winy pasażera.</p> <p>3. Artykuł 17 ust. 2 nie ma zastosowania w przypadku gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie są spowodowane warunkami pogodowymi, które zagrażają bezpiecznej eksploatacji statku.</p> <p>4.</p>	N			

	Artykuł 19 nie ma zastosowania w przypadkach, gdy przewoźnik udowodni, że odwołanie lub opóźnienie zostało spowodowane warunkami pogodowymi zagrażającymi bezpiecznej eksploatacji statku lub nadzwyczajnymi okolicznościami utrudniającymi wykonanie usługi przewozu pasażerskiego, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.				
Art. 21	Dalsze roszczenia Niniejsze rozporządzenie nie uniemożliwia pasażerom dochodzenia przed sądami krajowymi zgodnie z prawem krajowym odszkodowania za straty wynikające z odwołania lub opóźnienia usług przewozu, w tym na podstawie dyrektywy 90/314/EWG.	N			
Art. 22	Prawo do informacji dotyczących podróży Przewoźnicy i operatorzy terminali w ramach swoich odpowiednich zakresów działalności dostarczają pasażerom odpowiednich informacji podczas całej podróży w przystępnych wszystkim formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.	N			
Art. 23	Informacje o prawach pasażerów 1. Przewoźnicy, operatorzy terminali i w odpowiednich przypadkach władze portowe w ramach swoich odpowiednich zakresów kompetencji zapewniają podawanie do publicznej wiadomości zarówno na statkach, w portach, o ile to możliwe, i w terminalach portowych informacji dotyczących praw przysługujących pasażerom na mocy niniejszego rozporządzenia. Informacje te są podawane w miarę możliwości w przystępnych formach w tych samych językach, w których informacje są zazwyczaj podawane wszystkim pasażerom. Przy podawaniu tych informacji szczególną uwagę zwraca się na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności	N			

	<p>ruchowej.</p> <p>2. W celu spełnienia obowiązku informacyjnego, o którym mowa w ust. 1, przewoźnicy i operatorzy terminali oraz w odpowiednich przypadkach władze portowe mogą korzystać ze streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych instytucji Unii Europejskiej, które jest im udostępniane.</p> <p>3. Przewoźnicy, operatorzy terminali i w odpowiednich przypadkach władze portowe informują pasażerów we właściwy sposób na statkach, w portach, o ile to możliwe i w terminalach portowych o danych kontaktowych organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego przez zainteresowane państwo członkowskie na mocy art. 25 ust. 1.</p>				
Art. 24	<p>Skargi</p> <p>1. Przewoźnicy i operatorzy terminali tworzą lub stosują istniejący przystępny mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych niniejszym rozporządzeniem.</p> <p>2. W przypadku gdy pasażer objęty niniejszym rozporządzeniem chce wnieść skargę do przewoźnika lub operatora terminalu, składa ją w ciągu dwóch miesięcy od dnia, w którym wykonana została usługa lub w którym powinna być ona zostać wykonana. W ciągu miesiąca od dnia wpłynięcia skargi przewoźnik lub operator terminalu powiadamia pasażera, że jego skarga została uznana, oddalona lub jest w dalszym ciągu rozpatrywana. Termin, w jakim ma zostać udzielona ostateczna odpowiedź, nie może być dłuższy niż dwa miesiące od dnia otrzymania skargi</p>	N			
Art. 25	Organy krajowe odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów	T	Art. 2, 3 oraz	Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich	

<p>1. Każde państwo członkowskie wyznacza nowy lub istniejący organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia w zakresie usług przewozu pasażerskiego i rejsów wycieczkowych z portów położonych na jego terytorium oraz usług przewozu pasażerskiego z państwa trzeciego do takich portów. Każdy organ podejmuje środki konieczne do zapewnienia przestrzegania niniejszego rozporządzenia. Każdy organ – pod względem swojej organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu decyzyjnego – jest niezależny od interesów handlowych.</p> <p>2. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem.</p> <p>3. Każdy pasażer może zgodnie z prawem krajowym wnieść skargę do właściwego organu wyznaczonego na mocy ust. 1 lub do jakiegokolwiek innego właściwego organu wyznaczonego przez państwo członkowskie w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia. Właściwy organ dostarcza pasażerom uzasadnioną odpowiedź na skargę w rozsądnym terminie. Państwo członkowskie może postanowić, że:</p> <p>a) na pierwszym etapie pasażer wnosi skargę na podstawie niniejszego rozporządzenia do przewoźnika lub operatora terminalu; lub</p> <p>b) krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub inny odpowiedni organ wyznaczony przez państwo członkowskie działa jako instancja odwoławcza w odniesieniu do skarg dotyczących sporów, które nie zostały rozwiązane na podstawie art. 24.</p> <p>4. Państwa członkowskie, które postanowiły objąć niektóre usługi odstępstwem zgodnie z art. 2 ust. 4, zapewniają istnienie porównywalnego mechanizmu egzekwowania praw</p>	<p>4</p>	<p>Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 42 w ust. 2 dodaje się pkt 28 w brzmieniu:</p> <p>„28) związane z wykonywaniem zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”, w zakresie usług przewozu drogą morską, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do zadań dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 43a ust. 5.”;</p> <p>2) po art. 43 dodaje się art. 43a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 43a. 1. W przypadku, gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia, lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu morskiego określonego w przepisach wydanych na podstawie ust. 5.</p> <p>2. Do skargi wnoszonej do dyrektora urzędu morskiego pasażer dołącza:</p> <p>1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010;</p> <p>2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010;</p> <p>3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji</p>	
--	----------	--	--

	<p>pasażerów.</p>		<p>na daną trasę;</p> <p>3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu morskigo stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu morskigo, określa w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskigo właściwego do rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, kierując się natężeniem ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich.”;</p> <p>3) w art. 50 w ust. 1:</p> <p>a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Wykonując w polskich obszarach morskich zadania, o których mowa w art. 42 ust. 2 pkt 1-6, 9 i 28:”,</p> <p>b) w ust. 1 w pkt 1 dodaje się lit. e w brzmieniu:</p> <p>„e) kontrolowania, czy przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, wypełniają obowiązki określone w rozporządzeniu nr 1177/2010;”;</p> <p>Art. 3.</p> <p>W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o usługach turystycznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 223, poz. 2268, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 9 po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:</p> <p>„1c. Marszałek województwa jest upoważniony do kontroli zgodności działalności prowadzonej przez organizatorów</p>	
--	-------------------	--	---	--

			<p>turystyki lub pośredników turystycznych z art. 7, art. 8 ust. 2 i 5, art. 9 ust. 3 i 4 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str.1), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”.”;</p> <p>Art. 4:</p> <p>W ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.)) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 9 w ust. 2 dodaje się pkt 11 w brzmieniu:</p> <p>„11) wykonywanie zadań organu krajowego, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str.1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 1177/2010”, w zakresie usług przewozu drogą wodną śródlądową, z tym że rozpatrywanie skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 tego rozporządzenia, należy do właściwości dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f.”;</p> <p>2) w art. 9 po ust. 2e dodaje się ust. 2f w brzmieniu:</p> <p>„2f. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia nr 1177/2010, kierując się natężeniem ruchu pasażerskiego występującego</p>	
--	--	--	--	--

			<p>w żegludze śródlądowej.”;</p> <p>3) po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 9a. 1. W przypadku, gdy pasażer nie jest zadowolony ze sposobu rozpatrzenia przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, skargi, o której mowa w art. 24 tego rozporządzenia lub nie uzyska on odpowiedzi na taką skargę, może wnieść skargę do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej, określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 9 ust. 2f.</p> <p>2. Do skargi wniesionej do dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej pasażer dołącza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kopię skargi skierowanej do przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010; 2) kopię odpowiedzi na skargę, o której mowa w pkt 1, albo oświadczenie, że odpowiedź nie została udzielona w terminie określonym w art. 24 ust. 2 rozporządzenia nr 1177/2010; 3) kopię biletu lub potwierdzonej rezerwacji na daną trasę; <p>3. Do rozpatrywania skarg pasażerów przez dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej stosuje się przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>4. W przypadku stwierdzenia naruszenia prawa przez przewoźnika lub operatora terminalu, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.”;</p> <p>4) w art. 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Zadania, o których mowa w art. 9 ust. 2 pkt 2–8, 10 i 11, wykonują uprawnieni do inspekcji pracownicy urzędów żeglugi śródlądowej, zwani dalej</p>	
--	--	--	--	--

				„inspektorami”.”;	
Art. 26	Sprawozdanie dotyczące egzekwowania rozporządzenia Do dnia 1 czerwca 2015 r., a następnie co dwa lata, organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wyznaczone na mocy art. 25 podają do publicznej wiadomości sprawozdanie ze swoich działań w ciągu poprzedzających dwóch lat kalendarzowych, zawierające w szczególności opis działań podjętych w celu wprowadzenia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia, szczegółowe informacje na temat zastosowanych kar oraz dane statystyczne dotyczące skarg i zastosowanych kar.	N			
Art. 27	Współpraca między organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, o których mowa w art. 25 ust. 1, wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy, zasad podejmowania decyzji oraz praktyk w zakresie koniecznym do spójnego stosowania niniejszego rozporządzenia. Komisja wspomaga je w wykonywaniu tego zadania.	N			
Art. 28	Sankcje Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich stosowanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach w terminie do dnia 18 grudnia 2012 r. i powiadamiają ją niezwłocznie o wszystkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.	T	Art. 2 pkt 4, 5 i 6 oraz art. 3 pkt 2 i art. 4 pkt 5	Art. 2: 4) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu: „Art. 56a. 1. Przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w: art. 4 ust. 2, art. 7, art. 8 ust. 2, 3 i 5, art. 9 ust. 1, 2 i 4, art. 10, art. 11 ust. 1, 4 i 5, art. 12–19, art. 22, art. 23 ust. 1 i 3 oraz art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, o których mowa w art. 55 ust. 1. 2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, ustala dyrektor urzędu morskiego z uwzględnieniem, w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu	

			<p>naruszenia.”;</p> <p>5) w art. 57:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 55–56a, wymierza dyrektor urzędu morskiego w drodze decyzji administracyjnej.”;</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z wyłączeniem decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 56a ust. 1.”;</p> <p>6) w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Kary ustalone na podstawie art. 55–56a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.</p> <p>Art. 3:</p> <p>2) w po rozdziale 5 dodaje się rozdział 5a w brzmieniu: „Rozdział 5a Kary pieniężne</p> <p>Art. 45a. 1. Organizator turystyki lub pośrednik turystyczny, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w: art. 7, art. 8 ust. 2 i 5, art. 9 ust. 3 i 4 oraz art. 12 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych, zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.</p> <p>2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1,</p>	
--	--	--	--	--

			<p>określa marszałek województwa, z uwzględnieniem w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.</p> <p>3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ustala marszałek województwa w drodze decyzji administracyjnej.</p> <p>4. Od decyzji, o której mowa w ust. 3, przysługuje do odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego.</p> <p>Art. 45b. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.</p> <p>2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.</p> <p>4. Kary ustalone na podstawie art. 45a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.</p> <p>Art. 45c. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”.</p> <p>Art. 4:</p> <p>5) po rozdziale 9 dodaje się rozdział 9a w brzmieniu: „Rozdział 9a</p> <p>Kary pieniężne</p> <p>Art. 63a. 1. Przewoźnik, operator terminalu lub sprzedawca biletów, w rozumieniu rozporządzenia nr 1177/2010, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w: art. 4 ust. 2, art. 7, art. 8 ust. 2, 3 i 5, art. 9 ust. 1, 2 i 4, art. 10, art. 11 ust. 1, 4 i 5, art. 12–19, art. 22, art. 23 ust. 1 i 3 oraz art. 24 rozporządzenia nr 1177/2010, podlega karze pieniężnej o równowartości do 10 000 jednostek obliczeniowych,</p>	
--	--	--	--	--

				<p>zwanych Specjalnym Prawem Ciągnięcia (SDR), określanych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy.</p> <p>2. Wysokość kary pieniężnej, o której mowa w ust. 1, określa dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, z uwzględnieniem w szczególności zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.</p> <p>3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, ustala dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej w drodze decyzji administracyjnej.</p> <p>4. Od decyzji, o której mowa w ust. 3, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Art. 63b. 1. Nie można nałożyć kary pieniężnej, jeżeli od dnia popełnienia czynu upłynęło 5 lat.</p> <p>2. Wymierzonej kary pieniężnej nie pobiera się po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznej decyzji o nałożeniu kary.</p> <p>4. Kary ustalone na podstawie art. 63a, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.</p> <p>Art. 63c. Kary pieniężne stanowią dochód budżetu państwa.”.</p>	
Art. 29	<p>Sprawozdanie</p> <p>W terminie do dnia 19 grudnia 2015 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia. Sprawozdaniu w razie konieczności towarzyszą wnioski legislacyjne dotyczące dalszego szczegółowego wykonania przepisów niniejszego rozporządzenia lub zmieniające niniejsze rozporządzenie.</p>	N			
Art. 30	<p>Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2006/2004</p> <p>W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 2006/2004 dodaje się punkt w brzmieniu:</p> <p>„18.</p>	N			

	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową.				
Art. 31	Wejście w życie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 grudnia 2012 r.	T	Art. 8	Art. 8. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	
POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU⁴⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu			
Art. 5 pkt 2 (projekt owany art. 177 KM)	„Art. 177. § 1. Pasażer może odstąpić od umowy i żądać zwrotu opłaty za przewóz w całości, gdy podróż została odwołana albo jej rozpoczęcie opóźniło się o ponad 90 minut. § 2. Przewoźnik dokonuje zwrotu opłaty za przewóz w terminie 7 dni od dnia zgłoszenia żądania.”;	Zmiana polega na dostosowaniu brzmienia art. 177 do rozwiązań przewidzianych w rozporządzeniu 1177/2010, w zakresie przewozów nieobjętych tym rozporządzeniem. W związku z wprowadzeniem w rozporządzeniu 1177/2010 obowiązku zwrotu ceny biletu przez przewoźnika w razie opóźnienia rozpoczęcia podróży o ponad 90 minut, utrzymanie obecnego przepisu, umożliwiającego żądanie zwrotu opłaty za przewóz jeżeli statek pasażerski nie wyruszył w drogę najpóźniej w ciągu 3 dni, a inny statek w ciągu 7 dni, nie wydaje się uzasadnione.			

<p>art. 5 pkt 3 (art.178 §2 KM)</p>	<p>„§ 2. Z przyczyny określonej w § 1 przewoźnik może w czasie podróży odstąpić od umowy przewozu statkiem innym niż pasażerski. Na żądanie pasażera przewoźnik obowiązany jest zwrócić mu część opłaty za nieodbyłą część podróży albo na swój koszt przewieźć pasażera do portu przeznaczenia pierwszym dostępnym statkiem lub innym środkiem transportu. Do zwrotu opłaty za nieodbyłą część podróży stosuje się art. 177 § 2.”;</p>	<p>Zmiana wprowadzona celem zapewnienia spójności z przepisami rozporządzenia 1177/2010. Dotyczy przypadków odstąpienia od umowy przewozu przez przewoźnika w sytuacjach nadzwyczajnych – w zakresie nieobjętym tymże rozporządzeniem - i ma na celu zapewnienie zwrotu części opłaty za przewóz, w stosunku do nieodbytej podróży lub zapewnienie przejazdu do miejsca przeznaczenia.</p>
<p>art. 5 pkt 4 (art.180 § 2 KM)</p>	<p>„§ 2. Jeżeli umowa przewozu uległa rozwiązaniu z przyczyn określonych w § 1, przewoźnik obowiązany jest na żądanie pasażera zwrócić mu całość lub część opłaty za nieodbyłą część podróży. Do zwrotu opłaty za nieodbyłą część podróży stosuje się art. 177 § 2.”;</p>	<p>Zmiana wprowadzona celem zapewnienia spójności z przepisami rozporządzenia 1177/2010. Zmiana przewiduje obowiązek zwrotu opłaty za przewóz w razie rozwiązania umowy, jeśli z przyczyn, za które żadna ze stron nie ponosi odpowiedzialności statek zaginął, zatonął, został zabrany jako łup albo uległ wypadkowi wskutek którego stał się niezdalny do naprawy lub jej niewart.</p>
<p>Art. 6.</p>	<p>Art. 6. 1. W latach 2013 – 2022 maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy wynosi w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 2013 r. – 134 000 zł; 2) 2014 r. – 118 000 zł; 3) 2015 r. – 121 000 zł; 4) 2016 r. – 123 000 zł; 5) 2017 r. – 127 000 zł; 6) 2018 r. – 130 000 zł; 7) 2019 r. – 133 400 zł; 8) 2020 r. – 136 760 zł; 9) 2021 r. – 140 000 zł; 10) 2022 r. – 143 600 zł. <p>2. W przypadku przekroczenia lub zagrożenia przekroczenia przyjętego na dany rok budżetowy</p>	<p>Art. 6 określa maksymalny limit wydatków budżetu państwa będący skutkiem finansowym ustawy.</p>

	<p>maksymalnego limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, zostaną zastosowane mechanizmy korygujące polegające na racjonalizacji wykonywania działań, przy jednoczesnym zapewnieniu właściwego poziomu ochrony praw pasażerów przewidzianych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str.1).</p> <p>3. Organem właściwym do monitorowania wykorzystania limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz wdrożenia mechanizmów korygujących, o których mowa w ust. 2, jest minister właściwy do spraw gospodarki morskiej działający w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu.</p>	
Art. 7.	<p>Art. 7. Do umów przewozu pasażera drogą morską, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy zmienianej, w zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 5 w brzmieniu dotychczasowym.</p>	Art. 7 zawiera przepisy przejściowe.

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy



Warszawa, 11 marca 2013 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.165.2013 / 2

DPUE -920 - 789 - 12/13/ar/4
dot.: DRM-10-5(2)13 (UC62) z dn. 04.03.2012 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów

opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw dotyczących praw pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową, wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

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

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższej opinii chciałbym uprzejmie przypomnieć o obowiązkach informacyjnych wynikających z art. 25 ust. 2 oraz art. 28 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, zgodnie z którymi państwo członkowskie jest zobowiązane do przekazywania Komisji Europejskiej informacji o organach odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów powyższego rozporządzenia oraz przepisach dotyczących sankcji w przypadku naruszenia jego przepisów. Ponadto zgodnie z art. 26 rozporządzenia nr 1177/2010 istnieje obowiązek opracowywania sprawozdań dotyczących egzekwowania przedmiotowego rozporządzenia.

Z poważaniem

Z up. Ministra Spraw Zagranicznych

SEKRETARZ STANU

Piotr Serafin
Piotr Serafin

Do wiadomości:

Pan Sławomir Nowak

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

www.inforflex.pl

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do
rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną
śródlądową**

Na podstawie art. 9 ust. 2f ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu żeglugi śródlądowej właściwym do spraw rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową jest dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ**

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057, z 2009 r. Nr 98, poz. 818, z 2010 r. Nr 127, poz. 857 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 168, poz. 1003, Nr 171, poz. 1016, Nr 222, poz. 1326 i Nr 227, poz. 1367.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 9 ust. 2f ustawy z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o żegludze śródlądowej”.

Zgodnie z przedmiotową delegacją minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej właściwego do rozpatrywania skarg dotyczących naruszeń praw pasażerów, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., str.1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1177/2010”. Wydając przedmiotowe rozporządzenie, minister właściwy do spraw transportu powinien kierować się natężeniem ruchu pasażerskiego występującym w żegludze śródlądowej.

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

Ze względu na wyłączenia zawarte w rozporządzeniu 1177/2010, jego zastosowanie w żegludze krajowej będzie bardzo ograniczone. Rozporządzenie 1177/2010 stosuje się bowiem do „usług przewozu pasażerskiego” definiowanych jako „komercyjna usługa przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowana według opublikowanego rozkładu rejsów”. Rozporządzenie 1177/2010 nie ma natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących:

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

Podstawowym kryterium jest zatem komunikacyjny charakter przewozu, praktycznie niespotykany w przewozach krajowych. Przewozy takie występują natomiast na trasach międzynarodowych, objętych systemem usług informacji rzecznej RIS, które występują na obszarze działania Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie. Z tego względu, uzasadnione jest wskazanie Dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, jako organu właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą wodną śródlądową.

Skrócenie terminu *vacatio legis* wynika z konieczności jak najszybszego zapewnienia egzekwowania postanowień rozporządzenia 1177/2010 poprzez umożliwienie pasażerom występowania ze skargą na naruszenia praw pasażerów. Jednocześnie rozporządzenie oddziaływać będzie jedynie na dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie, zatem nie występuje konieczność dostosowania się przez przedsiębiorców do wprowadzanych rozwiązań. Wejścia w życie rozporządzenia w proponowanym terminie wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ww. ustawy.

Zgodnie z rozporządzeniem 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, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych w Szczecinie,
- 2) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 3) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 4) Pracodawcy RP,
- 5) Business Centre Club,
- 6) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 7) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A,
- 8) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 9) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 10) Związek Miast i Gmin Morskich,
- 11) Federacja Konsumentów,
- 12) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia

**w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg
w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską**

Na podstawie art. 43a ust. 5 z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Dyrektorem urzędu morskiego właściwym do spraw rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską jest dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – gospodarka morską, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652, z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 93, poz. 895 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 203, poz. 1683, z 2006 r. Nr 220, poz. 1600 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 21, poz. 125, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817, z 2011 r. Nr 32, poz. 159, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 778 i Nr 228, poz. 1368 oraz z 2012 r. poz. 951 i 1069.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie określenia dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 43a ust. 5 z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1502, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o obszarach morskich”.

Zgodnie z przedmiotową delegacją minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dyrektora urzędu morskiego właściwego do rozpatrywania skarg dotyczących naruszeń praw pasażerów, o których mowa w art. 25 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010 r., str.1), zwanym dalej „rozporządzeniem 1177/2010”. Wydając przedmiotowe rozporządzenie, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej powinien kierować się natężeniem ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich.

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

Ze względu na wyłączenia zawarte w rozporządzeniu 1177/2010, jego zastosowanie w żegludze krajowej będzie bardzo ograniczone. Rozporządzenie 1177/2010 stosuje się bowiem do „usług przewozu pasażerskiego” definiowanych jako „komercyjna usługa przewozu pasażerskiego drogą morską lub drogą wodną śródlądową realizowana według opublikowanego rozkładu rejsów”. Rozporządzenie 1177/2010 nie ma natomiast zastosowania do pasażerów podróżujących:

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

Podstawowym kryterium jest zatem komunikacyjny charakter przewozu, praktycznie niespotykany w przewozach krajowych. Ze względu na ukształtowanie geograficzne polskiego wybrzeża krajowa żegluga pasażerska wykonywana jest w bardzo ograniczonym zakresie. Rozporządzenie 1177/2010 będzie mieć zatem zastosowanie, co do zasady, do morskich przewozów międzynarodowych o charakterze komunikacyjnym.

W związku z powyższym, jako podstawę dla ustalenia natężenia ruchu pasażerskiego w portach i przystaniach morskich przyjęto dane dotyczące międzynarodowego ruchu pasażerskiego (Gospodarka morska w Polsce w 2011 r., Szczecin, kwiecień 2012 r. Ośrodek Statystyki Morskiej Głównego Urzędu Statystycznego). Dane te za 2011 r. przedstawiają się następująco:

- 1) W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie przewieziono 947.256 pasażerów,
- 2) W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni w 2011 r. przewieziono 635.000 pasażerów,

3) W obszarach żeglugi pasażerskiej leżących we właściwości terytorialnej Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku w 2011 r. przewieziono 28.500 pasażerów. Całość międzynarodowego ruchu pasażerskiego na tym obszarze przypada na port Kołobrzeg, leżący w województwie zachodniopomorskim, którego stolicą jest miasto Szczecin. Miasto Kołobrzeg jest również siedzibą jednego z największych przewoźników pasażerskich na Bałtyku – Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Powyższe dane uzasadniają wskazanie Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, jako organu właściwego do rozpatrywania skarg w sprawie naruszeń praw pasażerów podróżujących drogą morską.

Skrócenie terminu *vacatio legis* wynika z konieczności jak najszybszego zapewnienia egzekwowania postanowień rozporządzenia 1177/2010 poprzez umożliwienie pasażerom występowania ze skargą na naruszenia praw pasażerów. Jednocześnie rozporządzenie oddziaływać będzie jedynie na dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie, zatem nie występuje konieczność dostosowania się przez przedsiębiorców do wprowadzanych rozwiązań. Wejście w życie rozporządzenia w proponowanym terminie wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Zgodnie z uchwałą Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt nie podlega opinii właściwych instytucji i organów Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej z dniem wysłania projektu do uzgodnień międzyresortowych. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie ww. ustawy.

Zgodnie z rozporządzeniem 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, z późn. zm.), projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Wskazanie podmiotów, na które oddziałuje akt normatywny

Projektowana regulacja ma wpływ na działalność dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 3) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 4) Pracodawcy RP,
- 5) Business Centre Club,
- 6) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 7) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A.,
- 8) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 9) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 10) Związek Miast i Gmin Morskich,
- 11) Federacja Konsumentów,
- 12) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie przedmiotowej regulacji nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rozwój regionalny.