

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**

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DIREKTOR
Departamentu Prawnego

Deputa Tysiąc...

- 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, z 2011 r. Nr 106, poz. 622, Nr 168, poz. 1003, Nr 171, poz. 1016, Nr 222, poz. 1326 i Nr 227, poz. 1367 oraz z 2013 r. Nr

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 występującego w żegludze śródlądowej.

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.

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 noclegi na statku; lub
- d) statkami nienapędzonymi 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 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 Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Związek Armatorów Polskich,
- 2) Związek Polskich Armatorów Śródlądowych,
- 3) Rada do spraw Promocji Żeglugi Śródlądowej,
- 4) Krajowa Izba Gospodarki Morskiej,
- 5) Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków,
- 6) Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”,
- 7) Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy,
- 8) Krajowa Izba Gospodarcza,
- 9) Pracodawcy RP,

- 10) Business Centre Club,
- 11) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
- 12) Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście S.A,
- 13) Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.,
- 14) Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A.,
- 15) Związek Miast i Gmin Morskich,
- 16) Federacja Konsumentów,
- 17) Stowarzyszenie Konsumentów Polskich.

W toku konsultacji społecznych, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA podniósł, że wskazanie jedynie dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie jest niewystarczające. ZMPG SA zaproponował wskazanie również dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku. Jako uzasadnienie tej propozycji podano, iż pasażerowie w żegludze śródlądowej korzystający z portów Trójmiasta „to w ogromnej większości turyści, oczekujący usługi przewozowej na odpowiednim poziomie”.

Propozycja ta nie została uwzględniona ze względu na fakt, iż zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. c) rozporządzenia 1177/2010, nie ma ono zastosowania do pasażerów podróżujących rejsami spacerowymi i krajoznawczymi innymi niż rejsy wycieczkowe podczas których pasażer spędza więcej niż dwa noclegi na statku. Rejsy takie w obszarze właściwości dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku zdarzają się sporadycznie.

Ponadto wskazany w drodze rozporządzenia MTBiGM dyrektor funkcjonować będzie jedynie jako organ odwoławczy dla skarg skierowanych do przewoźników i operatorów terminali na podstawie art. 25 rozporządzenia 1177/2010. Natomiast kontrola przestrzegania postanowień rozporządzenia 1177/2010 w pozostałym zakresie należy będzie do właściwego miejscowo dyrektora urzędu – a więc również dyrektora Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku, na obszarze jego działania.

3. Wpływ aktu normatywnego 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.

