

Protokół rozbieżności z uzgodnień międzyresortowych
do projektu ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze

Lp.	Jedn. redakcyjna	Podmiot zgłaszający uwagę	Zgłoszona uwaga	Stanowisko MFiPR wobec zgłoszonej uwagi
1	art. 3	MI	<p>Wnoszę o uwzględnienie poprzednio zgłaszanych uwag do art. 3 i art. 15 pkt 3 projektu w zakresie obowiązku przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym. Wskazuję ponadto, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad wdrożeniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), które szczegółowo reguluje prawa pasażerów i obowiązki przewoźników w transporcie kolejowym (i nie dotyczy pozostałych gałęzi transportu publicznego) a które zawierają odmienne regulacje od rozwiązań proponowanych przez Ministerstwo</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, podtrzymujemy stanowisko zapisane w tabeli uwag z uzgodnień, opublikowanej w BIP RCL 15.07.22r. :</p> <p>„Obowiązek przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym wynika z implementowanej dyrektywy. W celu określenia zakresu przekazywanych informacji w art. 5 wprowadzono definicję informacji o podróży w czasie rzeczywistym”.</p>

			<p>Rozwoju i Technologii.</p> <p>W związku z powyższym, jeśli organ wiodący nie uwzględni powyższych uwag proponuję alternatywnie wyłączenie dla transportu kolejowego w zakresie spornych przepisów z materii projektowanej ustawy.</p> <p>Treść uwag zgłoszonych w ramach I tury konsultacji: dotyczące art. 3 i 15 pkt 3</p> <p>„Zgodnie z art. 3 ust. 2 pkt 3 lit. d projektu przepisy ustawy stosuje się do następujących usług świadczonych na rzecz konsumentów:</p> <p>3) pasażerskiego transportu drogowego, lotniczego, wodnego oraz kolejowego w zakresie:</p> <p>d) dostarczania informacji związanych z tą usługą, w tym informacji o podróży w czasie rzeczywistym – przy czym, w odniesieniu do ekranów informacyjnych, wyłącznie do interaktywnych ekranów znajdujących się na terytorium Unii Europejskiej” .</p> <p>Należy podkreślić, że zapewnienie danych w czasie rzeczywistym może być problematyczne ze względów technicznych w odniesieniu do informacji</p>	
--	--	--	---	--

			<p>pasażerskiej nie tylko w obszarze kolejowym.</p> <p>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., dalej PKP PLK S.A. dostarcza dane o podróży, jednakże nie ma wpływu na czas transmisji tych danych do użytkownika końcowego z czego może wynikać ich późniejsze przekazanie, a nie w czasie rzeczywistym do odbiorcy końcowego (w przypadku danych dostarczanych przez urządzenia mobilne różnica w czasie może wynosić do kilku minut, w przypadku danych rejestrowanych przez operatora może wynosić od minuty do kilkunastu minut).</p> <p>Dane dotyczące podróży są przekazywane w trakcie przebiegu podróży jednak nie są to dane dostarczone w tym samym czasie co czas rzeczywisty odbywanej podróży.</p> <p>Rekomenduję aby sformułowanie: w czasie rzeczywistym wykreślić z projektu ustawy bądź odpowiednio zmodyfikować.”</p> <p>„Art. 15 pkt 3 projektu określa obowiązek zapewnienia informacji o podróży w czasie rzeczywistym.</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Przepis ten wymaga zmiany analogicznie jak w uwadze do art. 3 ust. 2 pkt 3 lit. d.</p> <p>Dodatkowo w projektowanym przepisie zwracam uwagę na obowiązek zapewnienia informacji o podróży, w tym w zakresie dalszej podróży innym środkiem transportu.</p> <p>Systemy informacji pasażerskiej znajdujące się w gestii PKP PLK S.A. nie posiadają informacji o możliwości dalszej podróży innym środkiem transportu (oprócz zastępczej komunikacji autobusowej uwzględnionej w rozkładzie jazdy).”</p>	
--	--	--	--	--

2	art. 4	MEiN	<p>Podtrzymanie uwagi zgłoszonej w ramach I konsultacji: W art. 4 po pkt 3 dodanie pkt 4</p> <p>W opinii MEiN cyfrowe odzwierciedlenia podręczników tradycyjnych załączane do dopuszczonych do użytku szkolnego podręczników w formie papierowej nie podlegają regulacjom dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (tzw. Europejski Akt o Dostępności, ang. European Accessibility Act - „dyrektywa 2019/882”).</p> <p>Podręczniki szkolne są opracowywane według szczegółowych warunków określonych w ustawie z dnia 7 września 1999 r. o systemie oświaty (art. 22ao - 22aq) oraz rozporządzeniu z dnia 3 października 2019 r. Ministra Edukacji Narodowej w sprawie dopuszczania do użytku szkolnego podręczników. Podręczniki są wydawane w postaci papierowej lub elektronicznej. Podręczniki w postaci papierowej, zgodnie z art. 22ao ust. 3 pkt 6a ustawy o systemie oświaty, muszą być wydane w</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, zgodnie z przedstawioną przez MEiN opinią cyfrowe odzwierciedlenie podręcznika nie stanowi e-booka dlatego nie podlega pod zakres przedmiotowy ustawy, w związku z czym proponowany zapis o wyłączeniu z zakresu ustawy jest zbędny. Dyrektywa ponadto nie przewiduje wyłączeń dla usługi udostępnienia książki elektronicznej.</p>
---	--------	------	--	---

			<p>formie drukowanej wraz dołączonym cyfrowym odzwierciedleniem danego podręcznika, zamieszczonym na informatycznym nośniku danych lub w Internecie.</p> <p>Cyfrowe odzwierciedlenie podręcznika papierowego nie jest książką elektroniczną, tylko kopią papierowej formy dopuszczonego do użytku szkolnego podręcznika. Stanowi dodatkowy, obowiązkowy dla wydawców od 2020 r. element, który nie podlega ocenie, ani nie podlega rygorom wersji książki elektronicznej. Odzwierciedlenie podręcznika papierowego nie jest odrębnym produktem/usługą, który funkcjonuje samodzielnie (poza wersją papierową). Szkoła, rodzic czy uczeń kupują papierową postać podręcznika, dla którego cyfrowe odzwierciedlenie jest tylko obligatoryjnym dodatkiem. Zatem w naszej opinii, cyfrowe odzwierciedlenie podręcznika papierowego załączane jako dodatek do podręcznika papierowego nie podlega powołanej dyrektywie, a tym samym nie może mieścić się w zakresie przedmiotowym projektowanej ustawy – implementującej tę dyrektywę.</p> <p>Wyrażone powyżej stanowisko wydaje się</p>	
--	--	--	---	--

			<p>jednocześnie znajdować potwierdzenie w motywie 41 dyrektywy, odnoszącym cele regulacji tego aktu do ujednolicenia zasad działania w ramach rynku wewnętrznego, podczas gdy podręczniki szkolne są przygotowywane na potrzeby polskiego systemu oświaty.</p> <p>Ponadto podkreślić należy, że opracowanie cyfrowego odzwierciedlenia podręcznika według wszystkich określonych w projekcie ustawy o dostępności niektórych produktów i usług wymagań, spowodowałoby, że treść przygotowanego w ten sposób odzwierciedlenia nie byłaby równoważna z oryginalną treścią papierowego podręcznika, który został przez ministra ds. oświaty i wychowania dopuszczony do użytku szkolnego, co jest sprzeczne z przepisami oświatowymi w tym zakresie.</p> <p>Dodatkowo zauważyć należy, że wprowadzenie wymogu opracowywania cyfrowych odzwierciedleń podręczników papierowych według zasad projektowanej ustawy, wiązałoby się ze znacznie wyższymi kosztami wydania podręczników szkolnych. Co w konsekwencji, przełożyłoby się na</p>	
--	--	--	--	--

			<p>ponoszenie przez budżet państwa dodatkowych kosztów, związanych z koniecznością podniesienia wysokości kwot dotacji celowej na zakup podręczników dla uczniów szkół podstawowych, co de facto nie zostało wskazane w OSR.</p> <p>Jednocześnie podkreślić należy, iż dla możliwości i potrzeb uczniów o specjalnych potrzebach edukacyjnych, czyli w tym dla uczniów z niepełnosprawnością, dopuszczone do użytku szkolnego podręczniki podlegają adaptacji odpowiedniej do niepełnosprawności uczniów.</p> <p>Treść uwagi zgłoszonej w ramach I konsultacji: W art. 4 po pkt 3 dodanie pkt 4 „4) podręczników i materiałów ćwiczeniowych, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2021 r. poz. 1915 oraz z 2022 r. poz. 583), oraz książek pomocniczych, o których mowa odpowiednio w przepisach ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty i ustawy z dnia 27 października 2017 r. o finansowaniu zadań oświatowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1930 i 2445).”</p>	
--	--	--	--	--

3	art 6 ust 9	RCL	<p>Zgodnie z art. 6 pkt 9 projektu minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego opracowuje wytyczne i zapewnia narzędzia, w porozumieniu z odpowiednimi podmiotami, aby ułatwić mikroprzedsiębiorcom zapewnianie dostępności produktów i usług. Zauważa się jednak uwagę, że pojęcie odpowiednich podmiotów jest nieprecyzyjne, a obowiązek nakładany na ministra niedookreślony, co budzi wątpliwości. Konieczne jest zatem doprecyzowanie przepisu w powyższym zakresie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, ustawowe określenie zamkniętego podmiotu katalogu podmiotów jest niecelowe. Minister w ramach swoich kompetencji będzie na bieżąco wybierał podmioty do współpracy przy realizacji tego zadania.</p>
---	-------------	-----	---	--

4	art 15 ust 3	MI	<p>Wnoszę o uwzględnienie poprzednio zgłaszanych uwag do art. 3 i art. 15 pkt 3 projektu w zakresie obowiązku przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym. Wskazuję ponadto, że w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad wdrożeniem Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), które szczegółowo reguluje prawa pasażerów i obowiązki przewoźników w transporcie kolejowym (i nie dotyczy pozostałych gałęzi transportu publicznego) a które zawierają odmienne regulacje od rozwiązań proponowanych przez Ministerstwo Rozwoju i Technologii.</p> <p>W związku z powyższym, jeśli organ wiodący nie uwzględni powyższych uwag proponuję alternatywnie wyłączenie dla transportu kolejowego w zakresie spornych przepisów z materii projektowanej ustawy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, podtrzymujemy stanowisko z tabeli uwag opublikowanej na BIP RCL dn. 15.07.22r.</p> <p>Obowiązek przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym wynika z implementowanej dyrektywy. W celu określenia zakresu przekazywanych informacji w art. 5 wprowadzono definicję informacji o podróży w czasie rzeczywistym.</p>
---	--------------	----	--	---

5	art. 15 ust 3	MI	<p>Odnosząc się do art. 15 ust. 3 projektu i stanowiska MFiPR w tej sprawie w zakresie przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym, informuję, że obowiązek ten będzie miał zastosowanie do usług objętych art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 55 z 28.02.2011, str. 1) i będzie nałożony na przewoźników świadczących ww. usługi. W celu określenia praktycznych możliwości i sposobu zastosowania ww. obowiązku niezbędne jest skonsultowanie projektowanych przepisów z organizacjami zrzeszającymi przewoźników autobusowych. Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje danymi, które pozwoliłyby na ocenę możliwości wprowadzenia takiego rozwiązania. Kluczowe w tej sprawie będą opinie zgłoszone w ramach konsultacji publicznych do MFiPR.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, w konsultacjach publicznych udział mogli wziąć wszyscy zainteresowani. Projekt został przekazany do konsultacji m.in. organizacji zrzeszających przewoźników: Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji). W ramach uzgodnień dokument został przekazany do MI, w którym znajduje się k.o. do spraw transportu drogowego.</p>
---	---------------	----	---	---

6	art 19 ust 2	RCL	W związku z tym, że przepis art. 19 ust. 2 pkt 4 projektu dotyczy zarówno produktu, jak i usługi, wyjaśnienia wymaga czy przepis art. 19 ust. 2 pkt 4 lit. a nie powinien zostać uzupełniony w zakresie usługi, która nie została uwzględniona w tej regulacji.	Uwaga nieuwzględniona, przepis jest zgodny z dyrektywą, jego celem jest zapewnienie spełnienia tego wymogu względem produktów, objętych ustawą; skutkiem rozszerzenia wymogu na usługi byłyby trudności interpretacyjne, związane z określeniem obowiązków usługodawców.
---	--------------	-----	---	--

7	art 21 ust 8	RCL	W przepisie art. 21 ust. 8 projektu należy doprecyzować, jakie dokumenty mikroprzedsiębiorca dokonujący obrotu produktami, który nie zapewnia spełnienia wymogów dostępności, przedstawia na żądanie właściwego organu nadzoru rynku	Uwaga nieuwzględniona, z brzmienia przepisu wynika, że są to dokumenty mające znaczenie dla dokonania oceny; przedsiębiorcy mogą zastosować różnorodne dokumenty w procesie oceny, stąd niecelowe jest określenie jakie dokumenty przedsiębiorca przedstawia na żądanie; wyliczenie mogłoby być przykładowe i nieadekwatne.
---	--------------	-----	--	---

8	art 36 ust 3 pkt 2 lit h	MI	<p>Informuję, że podtrzymuję uwagi ujęte w „tabeli uwag” na str. 131 i str. 177 - dotyczące odpowiednio art. 36 ust 3 pkt 2 lit h oraz art. 69 (brak przypisania numerów do tych uwag).</p> <p>W uwadze, ujętej na str. 131 (uwaga na str. 177 jest wyłącznie zmianą wynikową względem tej uwagi), wnoszę o usunięcie dodawanej w projekcie regulacji przypisującej dyrektorom urzędów żeglugi śródlądowej zadania i funkcje organów nadzoru rynku, których obecnie nie wykonują. Podkreślenia przy tym wymaga, że w ramach spotkania uzgodnieniowego do projektu, które odbyło się w dniu 18 maja br. z udziałem projektodawcy, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury jednoznacznie określili, że wskazywanie dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej jako organów nadzoru rynku wymagałoby znaczących nakładów finansowych w tym zapewnienia dodatkowych środków na ten cel. W tym kontekście rozdzielenie zadań organów nadzoru rynku na wiele różnych organów (w tym dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej) zamiast skupienie przedmiotowych zadań w kilku wyspecjalizowanych organach administracji jest całkowicie niecelowe</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, zgodnie z uzgodnieniami w trakcie nieformalnego spotkania z MI, MFiPR oczekiwało ze strony MI jako resortu realizującego politykę państwa w dziedzinie transportu, konkretnych propozycji legislacyjnych oraz przedstawienia propozycji organów, z którymi MI uzgodnił powierzenie zadań nadzorczych.</p>
---	-----------------------------	----	--	---

			<p>pod względem finansowym (gdyż zbytecznie zwiększa koszty wyposażenia w specjalistyczny sprzęt i koszty niezbędne na zapewnienie odpowiednich zasobów kadrowych – zamiast wykorzystać korzyść skali i zapewnić wyposażenie dla mniejszej liczby podmiotów) oraz organizacyjnym i powinno zostać powierzone innym podmiotom. Należy podkreślić, że na ww. spotkaniu przedstawiciele MFiPR przyjęli powyższą argumentację i poinformowali, że wykreślą z projektu dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej jako organy mające pełnić funkcję organów nadzoru rynku. Pomimo przedmiotowej deklaracji w projekcie powyższe uwagi nie zostały uwzględnione. Przy czym w tabeli uwag wyjaśniono, że przedmiotowe uwagi nie zostały uwzględnione gdyż Ministerstwo Infrastruktury nie przedstawiło propozycji alternatywnego organu, który miałby przejąć zadania nadzorcze. Należy wskazać, że to obowiązkiem wnioskodawcy projektu ustawy - MFiPR jest opracowanie odpowiednich przepisów prawnych, które to zastąpią regulacje, zanegowane przez Ministerstwo Infrastruktury. Dla</p>	
--	--	--	---	--

			<p>Ministerstwa Infrastruktury wystarczające jest usunięcie dyrektorów urzędów żeglugi śródlądowej z systemu organów nadzoru rynku.</p> <p>Treść podtrzymywanych uwag dot art. 36 ust 3 pkt 2 lit h zgłoszonej w I konsultacjach projektu: „Obowiązek przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym wynika z implementowanej dyrektywy. W celu określenia zakresu przekazywanych informacji w art. 5 wprowadzono definicję informacji o podróży w czasie rzeczywistym” oraz art. 69 „Proponuję wykreślenie lub zmianę projektowanego przepisu”</p>	
--	--	--	---	--

9	art. 36 ust 3 pkt 5	MI	Podtrzymuję uwagę zgłoszoną w ramach uzgodnień międzyresortowych w zakresie wykreślenia Głównego Inspektora Transportu Drogowego i wojewódzkich inspektorów transportu drogowego jako organów nadzoru rynku w ramach usług pasażerskiego transportu drogowego. Proponuję powołanie nowego organu, którego zadaniem będzie nadzór nad spełnianiem wymagań dostępności wszystkich produktów i usług określonych w ustawie o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług poprzez podmioty gospodarcze.	Uwaga nieuwzględniona, zgodnie z uzgodnieniami w trakcie nieformalnego spotkania MFiPR oczekiwało ze strony MI jako resortu realizującego politykę państwa w dziedzinie transportu, konkretnych propozycji legislacyjnych oraz przedstawienia propozycji organów, z którymi MI uzgodnił powierzenie zadań nadzorczych.
10	art. 41	MF	Podtrzymujemy wyrażone wcześniej stanowisko, że z punktu widzenia działań kontrolnych prowadzonych przez organy celne i organy nadzoru rynku istotne jest, aby do przepisów projektowanej ustawy dodać zapisy dotyczące pobierania próbek towarów do badań przez ww. organy i związanych z tym procedur i kosztów (vide rozwiązania w art. 28 i art. 45 ust 3 i 4 projektowanej ustawie o krajowym systemie nadzoru rynku w odniesieniu do produktów podlegających unijnemu prawodawstwu harmonizacyjnemu).	Uwaga nieuwzględniona, ze względu na zakres przedmiotowy ustawy i objęte nią produkty zrezygnowano z kontroli polegającej na pobraniu próbek (produkty nie wymagają badania w laboratorium, takie badanie nie jest konieczne do stwierdzenia przestrzegania wymogów).

11	art. 57	MF	<p>Zgodnie z rozporządzeniem 2019/10201, organy wyznaczone na podstawie art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia mogą zniszczyć produkty stwarzające ryzyko dla zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników końcowych lub w inny sposób sprawić, że staną się one niezdatne do użytku, gdy dany organ uzna to za niezbędne i proporcjonalne. W projekcie ustawy nie określono trybu, w jakim następuje „uznanie za niezbędne i proporcjonalne”. W zaproponowanym uprzednio przez nas brzmieniu art. 56 projektu te kwestie były poruszone</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, art 19 ust. 1 Dyrektywy 2019/882 odsyła do określonych artykułów rozporządzenia (WE) nr 765/2008, które nie przewidują środków nadzoru rynku w postaci zniszczenia produktu.</p>
----	---------	----	---	--

12	art. 65 ust. 3	MF	<p>Proponujemy następujący zapis art. 65 ust. 3: „2. Na wniosek Prezesa Zarządu PFRON, pozostałe organy nadzoru rynku, każdy w zakresie swojej właściwości, przekazują informacje lub dane do krajowej strategii nadzoru rynku.” Organy celne nie są organami nadzoru rynku w zakresie dostępności produktów, a jedynie tworzą system nadzoru rynku stosownie do art. 36 ust 2 projektowanej ustawy. Zakres danych nie dotyczy zakresu działań organów celnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, organy celne nie są organami nadzoru rynku, współtworzą one system nadzoru rynku, stąd również powinny mieć obowiązki informacyjne.</p>
----	----------------	----	---	---

13	art. 66	MF	<p>Odnosnie do art. 66 ust. 1 podtrzymujemy uwagę, że organy celne nie są organami nadzoru rynku w zakresie dostępności produktów, a jedynie tworzą system nadzoru rynku stosownie do art. 36 ust 2 projektowanej ustawy. Zakres danych nie dotyczy zakresu działań organów celnych. Sprawozdanie tworzone na podstawie tego przepisu nie zawiera informacji należących do właściwości organów celnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, zakres informacji niezbędny do sporządzenia sprawozdania zgodnie z art. 33 dyrektywy 2019/882 wymaga, aby organy celne, będące częścią systemu nadzoru rynku, przekazywały posiadane przez nie informacje do Prezesa Zarządu PFRON.</p>
----	---------	----	---	---

14	art. 67 ust. 7	MF	<p>W art. 67 ust. 7 projektowanej ustawy wskazano, że „środki finansowe pochodzące z kar pieniężnych stanowią dochód Funduszu Dostępności.”. W ocenie Ministerstwa Finansów środki pochodzące z kar powinny stanowić wyłącznie dochód budżetu państwa, a wszelkie propozycje zmniejszenia dochodów budżetu państwa należy ocenić negatywnie. Dlatego podtrzymujemy tę uwagę. Ponadto, pomimo podtrzymania przez projektodawcę stanowiska o przeznaczeniu tych środków na Fundusz, nie wyjaśniono jakie zadania w związku z wejściem w życie ustawy miałyby być finansowane z Funduszu Dostępności. Nie przedstawiono również analizy finansowej, stanowiącej rozliczenie dotychczasowej realizacji zadań realizowanych ze środków Funduszu i uzasadniającej przeznaczenie dodatkowych wpływów na jego funkcjonowanie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, OSR zostało uzupełnione o informacje dot. przeznaczenia środków, pochodzących z kar pieniężnych na Fundusz Dostępności, oraz wyjaśniono jakie zadania w związku z wejściem w życie ustawy będą finansowane z Funduszu Dostępności. Przedstawiono również analizę finansową, stanowiącą rozliczenie dotychczasowej realizacji zadań realizowanych ze środków Funduszu i uzasadniającą przeznaczenie dodatkowych wpływów na jego funkcjonowanie.</p>
----	----------------	----	---	--

15	art.75	MSWIA	Usunięcie w ww. projekcie ustawy pkt 1 w art. 75. Powyższe wynika z faktu, że w przepisie tym nowelizuje się ustawę z dnia 22 listopada 2013 r. o systemie powiadamiania ratunkowego w ten sposób, że w art. 2 tej ustawy dodaje się pkt 9, który wprowadza nową definicję „pełnej konwersacji”. Zamieszczanie tej definicji jest zbędne i nadmiarowe, mając na względzie art. 75 pkt 2 opiniowanego projektu, w którym wprowadza się zmianę polegającą na dodaniu nowego ust. 1a w art. 10 ustawy o systemie powiadamiania ratunkowego, zawierającego opis pełnej konwersacji.	Uwaga nieuwzględniona, ust. 1 a zawiera opis konwersacji w czasie rzeczywistym, a pkt 9 pełnej konwersacji, są to 2 różne definicje
16	art. 76	MF	Konsekwencją uwagi nr 5 jest potrzeba usunięcia art. 76 projektu, wprowadzającego zmianę w ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz.U. z 2020 r. poz. 1062 z późn.zm.), polegającą na dodaniu w art. 36 ust. 1 wpływów z kar pieniężnych, o których mowa w art. 65 ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze, jako źródła finansowania Funduszu Dostępności. W aktualnej wersji projektu jest to art. 67.	Uwaga nieuwzględniona, projekt ustawy przewiduje, że dochody z kar będą zasilaly Fundusz Dostępności.

17	OSR	MF	<p>W pkt 6 OSR – Wpływ na sektor finansów publicznych, w dodatkowych informacjach wskazano, iż „(...) Wdrożenie dyrektywy 2019/882 jest związane z rozbudowaniem dotychczasowego systemu nadzoru rynku o nową, bardzo specyficzną materię, którą jest dostępność, a także nałożeniem nowych zadań nadzorczych na zaangażowane organy. W instytucjach tych istnieje potrzeba zbudowania zespołu kadr z wiedzą zarówno o nadzorze rynku i jego monitorowaniu, jak i w obszarze dostępności produktów i usług.” Nowe obowiązki wszystkich organów w systemie nadzoru rynku będą wiązały się z zapewnieniem personelu do wykonywania dodatkowych zadań oraz jego szkoleń, a także narzędzi niezbędnych do wykonywania czynności kontrolnych. W części tekstowej pkt 6 OSR nadal znajdują się zapisy o zabezpieczeniu i zaangażowaniu etatów w oddziałach PFRON i Biurze Funduszu. Zapisy te należy wykreślić, lub wyraźnie wskazać, że do wymienionych zadań będą przydzielani pracownicy obecnie zatrudnieni w podanych instytucjach. Zgodnie z ustaleniami podjętymi na posiedzeniu w dniu 27 stycznia 2022 r.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona, PFRON oraz liczne organy nadzoru rynku (np. UKE, UOKiK, Rzecznik Finansowy) przekazały do MFIPR informacje, że wykonywanie zadań wynikających z ustawy będzie się wiązało ze zwiększonymi nakładami pracy.</p>
----	-----	----	--	--

			<p>przez Zespół do spraw Programowania Prac Rządu, w odniesieniu do ww. projektu mowa jest o uwzględnieniu uwag Ministra Finansów, w szczególności dotyczących braku zgody na nowe etaty. Zatem informacje zawarte w OSR są niespójne z ustaleniami Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu. OSR w powyższym zakresie wymaga korekty. Jednocześnie OSR należy uzupełnić o treść, iż realizacja zadań wynikających z projektowanej ustawy będzie finansowana w ramach limitów wydatków dla poszczególnych dysponentów oraz planu finansowego PFRON i nie będzie stanowiła podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki na ten cel w latach obowiązywania ustawy.</p>	
--	--	--	---	--