



Znak sprawy: DP-3.0220.299.2022

Szanowna Pani
Wioletta Zwara

Sekretarz Komitetu Rady Ministrów
do spraw Cyfryzacji

Szanowna Pani Sekretarz,

nawiązując do pisma (znak: DAIP.WWOC.0102.142.1.2022) przekazującego do rozpatrzenia przez Komitet Rady Ministrów do spraw Cyfryzacji **projekt ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze** przedstawiam następujące stanowisko.

I. Na wstępie informuję, że w sprawie propozycji wskazania organów Inspekcji Transportu Drogowego (ITD) jako nowych organów nadzoru rynku w porozumieniu z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego podtrzymuję dotychczas prezentowane stanowisko.

Zgodnie z treścią art. 36 ust. 3 pkt. 5 projektu organami nadzoru rynku są w zakresie zapewniania spełniania wymogów dostępności dotyczących usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego, o których mowa w art. 3 ust. 2 pkt 3 lit. a–e, Główny Inspektor Transportu Drogowego i wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego.

Od początku prac nad treścią ww. ustawy GITD podnosił, że wskazywanie ITD jako nowego organu nadzoru rynku jest pomysłem chybionym. Stanowisko GITD było argumentowane:

- brakiem przygotowania do wykonywania czynności kontrolnych jako organ nadzoru rynku przez jednostki ITD (brak wiedzy oraz przygotowania merytorycznego do pełnienia w/w funkcji w ramach wskazanych przepisów),
- zakresem kompetencji, który dodatkowo różni się pomiędzy pracownikami WITD a osobami reprezentującymi BKOE, delegatury terenowe GITD oraz CANARD,
- ograniczonymi zasobami kadrowymi.

Natomiast odnosząc się do uzasadnienia nieuwzględnienia uwag GITD do projektu ustawy, tj. „obecnie żaden organ nadzoru nie posiada kompetencji w zakresie objętym ustawą - obowiązek nabycia tej właściwości wynika z przepisów w projekcie tej ustawy. Brak jest również propozycji GITD co do tego, jaki organ mógłby przejąć obowiązki ITD”, należy podkreślić, że faktycznie żaden organ obecnie nie posiada takich kompetencji, jednakże ITD, nigdy w swojej historii nie prowadziła i nie była przygotowana ani szkolona do kontroli urządzeń niemających nic wspólnego z działalnością transportową podmiotów uczestniczących w transporcie drogowym osób.

Ponadto zauważam, że:

1. ITD w swoim zakresie kompetencyjnym posiada szereg uprawnień i obowiązków ustawowych. Generalnie charakteryzując profil realizowanych działań należy zauważyć, że inspektorzy GITD skupiają swoją działalność ustawową na aspektach związanych z kontrolą uiszczenia opłaty elektronicznej i opłaty za

przejazd autostradą, ujawnianiem za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych naruszeń przepisów ruchu drogowego polegających na przekraczaniu dopuszczalnej prędkości oraz niestosowaniu się do sygnałów świetlnych oraz zadań wynikających z ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi. Inspektorzy WITD realizują zaś przede wszystkim zadania oparte na specjalistycznej wiedzy z zakresu transportu drogowego. W oparciu o takie podejście kształtowane jest przygotowanie szkoleniowe w stosunku do inspektorów, które istotnie różni się w przypadku inspektorów GITD i WITD uwzględniając specyfikę realizowanych przez nich działań.

2. Nakładane projektowaną ustawą zadania znacznie różnią się od dotychczas wykonywanych zadań. Inspektorzy GITD nie posiadają specjalistycznej wiedzy z zakresu kontroli nadzoru rynku. Zdobycie odpowiedniej wiedzy teoretycznej, jak i praktycznej w wymaganym do prowadzenia kontroli zakresie wiązałoby się z koniecznością zmiany zakresu merytorycznego kursu specjalistycznego i dodatkowo przeprowadzenia szkoleń. Zgodnie z założeniami Ministerstwa Infrastruktury w najbliższym czasie zaplanowane jest objęcie opłatą elektroniczną kolejnych odcinków dróg (ok. 1500 km, co stanowi ok. 40% dotychczasowej sieci). Tak duży wzrost sieci dróg objętej opłatą wiąże się z koniecznością zaangażowania inspektorów GITD w bardzo dużym wymiarze, przy czym nastąpi to z uwzględnieniem dotychczasowych zasobów osobowych i sprzętowych. Należy podkreślić, iż GITD jest zobowiązane ustawowo do zapewnienia szczelności systemu poboru opłat na możliwie najwyższym poziomie, co zdecydowanie potwierdza, iż dotychczasowy zakres kompetencyjny inspektorów GITD powinien pozostać bez zmian.

3. Inspektorzy CANARD i Delegatur terenowych realizują zadania wynikające z art. 54 ust. pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do czego są przygotowywani podczas szkolenia zawodowego w ramach kursu I stopnia. Zadania dotyczące kontroli i nadzoru nad przestrzeganiem przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w zakresie, o którym mowa w art. 129g ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, to ujawnianie za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych następujących naruszeń przepisów ruchu drogowego: przekraczania dopuszczalnej prędkości oraz niestosowania się do sygnałów świetlnych. Natomiast w przypadkach rażącego naruszenia przez kierujących pojazdami zastosowanie ma art. 129a ustawy Prawo o ruchu drogowym, jednak stanowi on wyjątek od podstawowego zakresu działania inspektorów.

Mając na uwadze powyższe ponownie wskazuję, że zadania określone w projekcie ustawy nie wpisują się w żadnym aspekcie w zadania realizowane obecnie przez ITD. Wytypowanie GITD i wojewódzkich inspektorów transportu drogowego do pełnienia roli organu nadzoru usług towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autokarowego i autobusowego (art. 36 ust. 3 pkt 5 projektu ustawy) nie dotyczy działalności kontrolnej realizowanej przez ITD. Ponadto wskazuję, że zakres regulacji określonych w art. 3 ust. 2 pkt 3 lit a – e projektowanej ustawy odnosi się w istocie do kwestii stricte teleinformatycznych. W tym zaś zakresie ITD nie jest właściwe i nie ma w tym obszarze odpowiedniej wiedzy, doświadczenia oraz zasobów kadrowych. Dlatego też uzasadnione jest zachowanie dotychczasowej specjalizacji kompetencyjnej ITD.

Podkreślam również, że posiadane przez ITD siły i środki nie pozwalają na realizację nowych zadań przez dotychczasowych pracowników, bez uszczerbku dla wykonywania obecnych zadań.

Jednocześnie informuję, że w odniesieniu do zastosowania przepisów projektu ustawy (art. 3 ust. 2 pkt 3 lit. d) do „usług świadczonych na rzecz konsumentów towarzyszących usługom pasażerskiego transportu autobusowego i autokarowego, lotniczego, wodnego oraz kolejowego w zakresie dostarczania informacji związanych z tymi usługami, 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” przyjąłem do wiadomości wyjaśnienia Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w zakresie autobusowych przewozów drogowych. Niemniej jednak ponownie wskazuję, że zapewnienie danych w czasie rzeczywistym, w odniesieniu do informacji pasażerskiej w zakresie przewozów autobusowych może być trudne do realizacji przez przewoźników autobusowych ze względów technicznych.

Odnosząc się natomiast do projektowanego art. 15 ust. 3 pkt 3, który wprowadza obowiązek przekazywania informacji o podróży w czasie rzeczywistym w zakresie usług objętych art. 2 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, ponownie informuję, że duże rozdrobnienie rynku przewoźników autobusowych może stanowić istotne

ograniczenie w praktycznym stosowaniu przepisów dotyczących przekazywania informacji w czasie rzeczywistym.

II .Odnosząc się do części art. 5 pkt 8 lit. c w brzmieniu: „*możliwości dalszej podróży innym środkiem transportu*” zaznacza, że na podstawie *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* (Dz. Urz. UE L 172 z 17.5.2021 str. 1) przedsiębiorstwa kolejowe i sprzedawcy biletów nie mają obowiązku przekazywania informacji pasażerom o możliwych dalszych podróżach innym środkiem transportu np. autokarem czy tramwajem. Jak wskazywano na spotkaniu uzgodnieniowym nie jest możliwe zagregowanie a więc i przekazanie informacji o wszystkich możliwych połączeniach w konkretnym miejscu dla różnych środków komunikacji. Na podstawie załącznika II część II ww. rozp. przedsiębiorstwo kolejowe ma jedynie obowiązek dostarczyć informacje w trakcie podróży o głównych możliwościach przesiadek, co zostało ujęte w art. 5 pkt 8 lit. b projektu ustawy. W związku z powyższym proszę o rozważenie wyjaśnienia zakresu tej regulacji w uzasadnieniu przez wskazanie, że chodzi o informowanie o możliwości przesiadki na inne środki transportu.

III. Proponuję uzupełnić art. 20 ust. 1 (wykaz aktów prawnych dot. wymogów dostępności w zakresie informacji) przez wymienienie *rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym* (Dz. Urz. UE L 172 z 17.5.2021 str. 1). Rozporządzenie weszło już w życie i będzie stosowane od 7 czerwca 2023 r.

IV. Informuję, że podtrzymuję uwagę zgłaszaną w toku uzgodnień wraz ze stanowiskiem w niej wyrażonym, która wykracza poza zakres KRMC (zawartą w tabeli pn. „*Tabela uwag zgłoszonych w ramach uzgodnień międzyresortowych projektu ustawy o zapewnianiu spełniania wymogów dostępności niektórych produktów i usług przez podmioty gospodarcze*”, dotyczącą **art. 36 ust 3 pkt 2 lit h projektu ustawy**).

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z up. Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu