



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-50-23
UD498

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

przedstawiam autopoprawkę do przekazanego w dniu 26 kwietnia 2023 r. projektu ustawy o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk nr 3178).

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

AUTOPOPRAWKA

do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk nr 3178)

W rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk nr 3178) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ogólne określenie przedmiotu ustawy otrzymuje brzmienie:
„o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa, ustawy – Prawo budowlane oraz ustawy o transporcie kolejowym¹⁾”;
- 2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 1 w brzmieniu:
„¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu 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 17.05.2021, str. 1).”;
- 3) po art. 2 dodaje się art. 2a w brzmieniu:
„Art. 2a. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602) wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) art. 3a otrzymuje brzmienie:
„Art. 3a. 1. Przepisów 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 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób:
 - 1) które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem przepisów art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia;
 - 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. 14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.;

- 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 9 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 10 grudnia 2028 r.,
 - c) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.,
 - d) art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2028 r.;
- 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 10 tego rozporządzenia stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.
 2. Art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.
 3. Art. 10 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.”;
- 2) w art. 13 w ust. 1b w pkt 1, w art. 14b w ust. 3 oraz w art. 66 w ust. 2c wyrazy „rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „rozporządzenia 2021/782/UE”;
- 3) w art. 46 w ust. 11 wyrazy „art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE”;
- 4) w art. 66 w ust. 1 w pkt 6 wyrazy „art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „art. 4, art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE”.”;
- 4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1, który wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 2a, który wchodzi w życie z dniem 7 czerwca 2023 r.”.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, został opracowany w celu:

- 1) zapewnienia realizacji reformy określonej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym dalej „KPO”, przyjętym przez Komisję Europejską w dniu 1 czerwca 2022 r., która została ujęta w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność* – E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr: E5L);
- 2) dostosowania do przepisów 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 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”, do krajowego porządku prawnego.

Zmiana ogólnego określenia przedmiotu ustawy jest zmianą wynikową w związku z dodaniem do projektu zmiany w zakresie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Zgodność z KPO – reforma E2.3 Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań (kamień milowy nr: E5L)

Procedowana zmiana ustawy o transporcie kolejowym zapewnia wdrożenie reformy E2.3 KPO (Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań – poprawa praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego, numer kamienia milowego: E5L) przez nadanie nowego brzmienia art. 3a ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie stosowania art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r. Na tej podstawie zakłada się stosowanie w Polsce dla regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku. Biorąc pod uwagę, że art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 jest odpowiednikiem art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1371/2007”, uznaje się, że w zakresie regionalnych połączeń pasażerskich reforma E2.3 KPO została wdrożona. Jednocześnie nie uwzględnia ona wdrożenia art. 21 ust. 1 rozporządzenia

(WE) 1371/2007 z uwagi na brak regulacji w tym zakresie w rozporządzeniu (UE) 2021/782, które zastępuje rozporządzenie (WE) 1371/2007.

W aktualnie obowiązującym KPO wdrożenie postanowień dotyczących taboru kolejowego do unijnych wymogów powinno nastąpić do dnia 2 grudnia 2028 r. Biorąc pod uwagę, że dostępność taboru jest ustalana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego wraz z operatorem na etapie konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów, zasadnym jest, aby termin dostosowania taboru został wydłużony do dnia 9 grudnia 2028 r., czyli ostatniego dnia obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów edycji 2027/2028. Na tej podstawie dostosowany tabor kolejowy będzie zaplanowany i wykorzystywany od nowego rozkładu jazdy pociągów edycji 2028/2029, czyli od dnia 10 grudnia 2028 r. Zmiany w tym zakresie zostaną zaproponowane w ramach aktualizacji zapisów KPO.

Dostosowanie przepisów krajowych do rozporządzenia (UE) 2021/782

Art. 3a ustawy o transporcie kolejowym obecnie odnosi się do wyłączeń stosowania przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007, które zostanie zastąpione przez rozporządzenie (UE) 2021/782 od dnia 7 czerwca 2023 r. Mając na uwadze, że zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania tego rozporządzenia niektóre kolejowe usługi pasażerskie, wprowadza się zwolnienia ze stosowania rozporządzenia (UE) 2021/782, z określonymi wyjątkami dla kolejowych przewozów osób w następujących kategoriach przewozów:

- art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 – zwolnienie ze stosowania rozporządzenia (UE) 2021/782 dla kolejowych przewozów osób, które są świadczone na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia,
- art. 6 we wszystkich rodzajach przewozów, w tym miejskich, podmiejskich oraz międzynarodowych poza Unią Europejską, będzie stosowany od dnia 7 czerwca 2025 r., stosownie do postanowień art. 41 rozporządzenia (UE) 2021/782 i dotyczy zapewnienia co najmniej 4 miejsc na rowery w pociągu,
- art. 9 – Informacje o podróży (przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki i przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów przekazują informacje o podróży przed i w trakcie podróży) – zgodnie z reformą E2.3 KPO przewozy regionalne są zwolnione ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 (przekazywanie informacji w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnością) do dnia 9 grudnia 2028 r. Proponuje się bezterminowe zwolnienie przewozów miejskich i podmiejskich ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3, biorąc pod uwagę specyfikę tych przewozów

- (np. stała powtarzalność, brak potrzeby informowania o przesiadkach, ponieważ przewozy dotyczą dojazdów do szkoły i pracy, trudności w wygłaszaniu wielu informacji w krótkim odstępie czasu między postojami), oraz przewozów międzynarodowych poza UE ze stosowania art. 9 ust. 3 (np. pociąg może być zestawiony z wagonów przewoźnika spoza Unii, które nie spełniają wymogów dotyczących przekazywania informacji o podróży w najodpowiedniejszej formie dla osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku),
- art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży (zarządcy infrastruktury przekazują m.in. przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji dane w czasie rzeczywistym dotyczące przejazdów i odjazdów pociągów, a przewoźnicy przekazują innym przewoźnikom, sprzedawcom biletów i organizatorom turystyki informacje o podróży dostarczane przed i w trakcie podróży) – wprowadza się zwolnienie dopuszczalne na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/782 dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do dnia 6 czerwca 2030 r. Na podstawie informacji przekazanej przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK SA) nie ma aktualnie możliwości technicznych (art. 10 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/782) pozyskania danych o wykonaniu rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, tym samym nie ma możliwości ich przekazywania przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki i zarządcy stacji. Przepisy będą wdrożone po zakończeniu realizacji projektu „Wspólny Bilet – Nowy System Centralny Rezerwacji Miejsc i Sprzedaży Biletów zgodny z założeniami Wspólnego Biletu”, planowanego do współfinansowania w ramach KPO. Projekt zakłada m.in. zapewnienie funkcjonalności związanej z informacją pasażerską (przekazywanie informacji posiadaczom biletów, np. informacje o zajętości pociągu, opóźnieniach). W przypadku wcześniejszego zakończenia ww. projektu i biorąc pod uwagę przygotowanie innych podmiotów do przekazywania danych do centralnego komputerowego systemu informacji i rezerwacji, przepisy art. 10 zostaną wdrożone odpowiednio wcześniej. Aktualnie należy skorzystać z maksymalnego zwolnienia, tj. do dnia 6 czerwca 2030 r.,
 - art. 12 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Wspólne bilety (obowiązek oferowania wspólnego biletu przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe w przypadku usług dalekobieżnych i regionalnych, natomiast w przypadku innych kolejowych usług są podejmowane starania, aby oferować wspólny bilet, pasażer jest informowany, czy jest to wspólny bilet (jedna transakcja), np. na bilecie) – propozycja wdrożenia przepisu od dnia 7 czerwca 2023 r. dla przewozów dalekobieżnych, regionalnych, miejskich i podmiejskich z wyjątkiem

- przewozów międzynarodowych poza UE w celu propagowania wspólnego biletu w transporcie kolejowym, jednocześnie z uwagi na konieczność wyeliminowania ewentualnych niejasności stanu prawnego co do zakresu odpowiedzialności przewoźnika w przypadku, jeżeli przewóz miejski lub podmiejski będzie wykonywany w ramach wspólnego biletu, a opóźnienie w jego wykonaniu doprowadzi do utraty przez pasażera połączenia lub połączeń wprowadzono zwolnienie kolejowych przewozów osób miejskich i podmiejskich ze stosowania art. 12 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782,
- art. 16 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Kwestionowanie odpowiedzialności (nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za zranienie przewożonego przez siebie pasażera, podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich) – aktualnie przewozy regionalne, miejskie i podmiejskie są zwolnione z analogicznego wymogu na podstawie rozporządzenia (WE) 1371/2007 (art. 14), ale uzasadnione jest, aby pasażer miał takie same uprawnienia wynikające z tego przepisu niezależnie od przewoźnika kolejowego wykonującego usługę,
 - art. 18 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy. Art. 18 ust. 3 dotyczy możliwości skorzystania przez pasażera z innego przewozu (kolej, autobus lub autokar) w przypadku, gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowanego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołanej usługi lub utraty połączenia, a przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi konieczne, odpowiednie i uzasadnione koszty, które poniósł,
 - art. 19 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Odszkodowanie (odszkodowanie za opóźnienie w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej) – utrzymanie w mocy dotychczasowego zwolnienia ze stosowania przepisów dotyczących wypłaty odszkodowania dla miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozów kolejowych. Jest to podyktowane przede wszystkim względami ekonomicznymi (wysokie koszty dla przewoźników). Przepisy art. 19 będą stosowane w dalekobieżnych kolejowych usługach pasażerskich (niestanowiących przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich) jako kontynuacja stosowania art. 17 rozporządzenia (WE) 1371/2007,
 - art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Pomoc (w przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu lub odwołania usługi pasażerowie są informowani – przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji – o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz

spodziewanym czasie przyjazdu lub o usłudze zastępczej niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji) – obowiązek stosowania przez miejskie, podmiejskie, regionalne oraz międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie poza UE w związku z koniecznością informowania pasażerów przez przewoźników kolejowych lub zarządców stacji o opóźnieniach/odwołaniach pociągów, w tym ewentualnej komunikacji zastępczej po pojawieniu się takich informacji. W większości przypadków udzielanie takiej informacji nie wiąże się z dodatkowymi kosztami dla podmiotów kolejowych, np. obecnie na stacjach, na których są megafony i wyświetlacze, zarządca infrastruktury świadczy usługę głosowego lub głosowo-wizualnego informowania podróżnych o opóźnieniach bądź odwołaniu pociągu. Brak obowiązku stosowania art. 20 ust. 2–6 (np. oferowanie posiłków w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej 60 min.) w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich ze względów ekonomicznych (wysokie koszty dla przewoźników),

- rozdział V rozporządzenia (UE) 2021/782 (art. 21–26) Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się – (obowiązek stosowania we wszystkich rodzajach przewozów od dnia 7 czerwca 2023 r.,
- art. 28 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Skargi (obowiązek rozpatrywania skarg przez przewoźników i zarządców stacji w terminie miesiąca). Propozycja stosowania we wszystkich rodzajach przewozów pasażerskich. Wymóg ten uwzględnia dodatkowy podmiot, tj. zarządcę stacji, do którego pasażer może złożyć skargę.

Wyszczególnienie zwolnień w zakresie art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu wyraźne określenie obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich, ale będą już wymagane w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 i 3 (zapewniają realizację reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu, kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi). Zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu, jednocześnie biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy. W związku z tym kolejowe przewozy miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a kolejowe przewozy regionalne tylko tymczasowo, tj. do 10 grudnia 2028 r.

Z uwagi na zastąpienie rozporządzenia (WE) 1371/2007 przez rozporządzenie (UE) 2021/782 zaproponowano także wprowadzenie zmian w:

- art. 13 w ust. 1b w pkt 1, w art. 14b w ust. 3 oraz w art. 66 w ust. 2c ustawy o transporcie kolejowym przez zastąpienie wyrazów „rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „rozporządzenia 2021/782/UE”,
- art. 46 w ust. 11 o transporcie kolejowym przez zastąpienie wyrazów „art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE”;
- art. 66 w ust. 1 w pkt 6 o transporcie kolejowym przez zastąpienie wyrazów „art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art. 4 art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE”.

W powyższym zakresie projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 7 czerwca 2023 r., stosownie do postanowień art. 41 rozporządzenia (UE) 2021/782, jednocześnie zasadne jest wejście w życie w tym terminie również przepisu w zakresie realizacji KPO, z uwagi na fakt, że jest on ściśle związany ze stosowaniem rozporządzenia (UE) 2021/782.

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk nr 3178)</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jakub Kapturzak, Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 13 00, e-mail: sekretariatDTK@mi.gov.pl Katarzyna Rytko, Główny Specjalista, nr tel.: (22) 630 17 59, e-mail: katarzyna.rytko@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2023.05.08</p> <p>Źródło: Prawo UE (rozporządzenie) Decyzja RM – KPO</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

1. Konieczność wdrożenia, w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność* Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanego dalej „KPO”, reformy E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr: E5L).
2. Konieczność dostosowania polskich przepisów do przepisów 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 17.05.2021, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”, które zastępuje rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (WE) 1371/2007” i będzie stosowane od dnia 7 czerwca 2023 r.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wdrożenie reformy E2.3 KPO nastąpi przez wprowadzenie obowiązku stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r., tj. obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku.

W projektowanej ustawie wprowadzone zostaną również odpowiednie zmiany mające na celu dostosowanie prawa krajowego do przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782, zapewniając właściwe stosowanie przepisów ww. rozporządzenia w zakresie kolejowych usług pasażerskich oraz praw i obowiązków pasażerów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Każde państwo członkowskie ma swobodę w określaniu zwolnienia ze stosowania przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 ograniczoną regulacjami zawartymi w tym rozporządzeniu. Również KPO były uzgadniane odrębnie przez poszczególne państwa członkowskie z KE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy kolejowi	127	Informacja własna MI	Określenie terminów stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 dla przewoźników kolejowych wykonujących kolejowe przewozy pasażerskie i związana z tym poprawa praw pasażerów.
Zarządcy stacji kolejowych	1	Urząd Transportu Kolejowego	Określenie terminów stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 i związana z tym poprawa praw pasażerów.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania z organami, organizatorami publicznego transportu zbiorowego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, podmiotami rynku kolejowego i partnerami społecznymi, takim jak:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
4. PKP Intercity S.A.;
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
6. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
7. Fundacja „Pro Kolej”;
8. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
9. Forum Kolejowe Railway Business Forum;
10. Związek Pracodawców Kolejowych;
11. Związek Województw RP;
12. Rada Dialogu Społecznego;
13. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759). W dniu 29 listopada 2022 r. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego wyraziła do projektu opinię pozytywną z uwagą.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania swoje uwagi zgłosili:

1. PKP S.A.
2. PKP INTERCITY S.A.
3. Urząd Transportu Kolejowego
4. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.
5. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych
6. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Projekt ustawy, stosownie do przepisów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Omówienie wyników konsultacji przedstawiono w raporcie z konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Projekt nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Wejście w życie przedmiotowego projektu nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt nie wpływa na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych i osób starszych.						
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Przewidywane w projektowanej zmiany dostosowujące do rozporządzenia (UE) 2021/782 pozwolą poprawić prawa pasażerów w ruchu kolejowym.						

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:-

9. Wpływ na rynek pracy

Nie powoduje zmiany warunków na rynku pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	-
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Z dniem wejścia w życie ustawy.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC133)

Omówienie wyników przeprowadzanych konsultacji publicznych i opiniowania.

W dniu 22 września 2022 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC133) w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do nw. podmiotów:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
4. PKP Intercity S.A.;
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
6. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
7. Fundacja „Pro Kolej”;
8. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
9. Forum Kolejowe Railway Business Forum;
10. Związek Pracodawców Kolejowych;
11. Związek Województw RP;
12. Rada Dialogu Społecznego;
13. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Wyznaczono 7-dniowy termin na zajęcie stanowiska od dnia otrzymania pisma kierującego projekt do konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania swoje uwagi zgłosiły następujące podmioty:

1. PKP S.A.;
2. PKP INTERCITY S.A.
3. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
4. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
5. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
6. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna przekazała stanowisko o braku uwag.

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych i opiniowania wraz z odniesieniem projektodawcy ujęto w tabeli stanowiącej załącznik do raportu z konsultacji.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

**ZESTAWIENIE UWAG W RAMACH KONSULTACJI I OPINIOWANIA
DO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM
(WDROZENIE KPO ORAZ ROZP.UE 2021/782)**

KONSULTACJE			
LP	Jednostka redakcyjna	Treści wniesionej uwagi wraz z uzasadnieniem i propozycją zmiany	Stanowisko MI
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A			
1	Art. 3a	<p>W zakresie proponowanego brzmienia art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 <i>ustawy o transporcie kolejowym</i> wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcie w pkt. 2 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów miejskich i podmiejskich art. 4, art. 7, art. 10 i art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r., dalej: „Rozporządzenie”; 2) usunięcie w pkt. 3 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów regionalnych art. 4, art. 7, art. 10 i art. 17 Rozporządzenia. <p>Powyższy wniosek jest dopuszczalny w świetle art. 2 ust. 6 i 8 Rozporządzenia, który zezwala na niestosowanie ww. przepisów do kolejowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.</p> <p>Tytułem uzasadnienia wnioskowanych zmian wskazujemy, że nie jest uzasadnione, aby względem przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych obowiązywał art. 4 Rozporządzenia, jeżeli przepis art. 2 ust. 6 i 8 pozwala na jego bezterminowe wyłączenie. Jednocześnie wyjaśniamy, że art. 4 referuje do załącznika I tytuł II i III, obejmującego m.in. wymagania w stosunku do biletu kolejowego, które są częściowo niezgodne z przepisami art. 6 ust. 1 i art. 16 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8), w zakresie w jakim m.in. przewidują przewóz w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz możliwość wskazania na bilecie organizatora publicznego transportu zbiorowego w miejsce przewoźnika.</p> <p>W sytuacji, gdy stosowanie Rozporządzenia jest generalnie wyłączone w stosunku do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, nie powinien mieć zastosowania także przepis art. 7 Rozporządzenia, bowiem jest w nim mowa o wszystkich objętych Rozporządzeniem obowiązkach wobec pasażerów.</p> <p>Z uwagi na poważne koszty oraz wszelkie kwestie związane z zastosowaniem art. 10, jak również charakter przewozów, uzasadnione jest także bezterminowe wyłączenie stosowania względem miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich art. 10 Rozporządzenia, na co również zezwala Rozporządzenie.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W ocenie Ministerstwa Infrastruktury nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA. dot. usunięcia w punkcie 2 i 3 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych art. 4, art. 7 i art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782:</p> <p>Przepis art. 4 rozp. (UE) 2021/782 dotyczy umowy przewozu, a w szczególności zawierania i sposobów wykonywania umowy przewozu oraz dostarczania informacji i zapewniania biletów, co zostało uregulowane przepisami załącznika I tytułów II i III rozp. (UE) 2021/782. Stosowanie przepisu art. 4 rozp. (UE) 2021/782 stanowi kontynuację stosowania art. 4 rozp. 1371/2007 dla przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych. Pomimo możliwości zastosowania bezterminowego zwolnienia ze stosowania art. 4 dla miejskich, podmiejskich i regionalnych usług pasażerskich, w ocenie MI nie jest zasadne zastosowanie tego zwolnienia biorąc pod uwagę dążenie do stosowania rozp. (UE) 2021/782 we wszystkich rodzajach przewozów kolejowych w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz kontynuację stosowania przepisu art. 4 rozp. 1371/2007, które zostanie zastąpione rozporządzeniem (UE) 2021/782 (stosowanie od dnia 7 czerwca 2023 r.).</p> <p>Zatem w ocenie MI nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA.</p> <p>Niezależnie od powyższego Ministerstwo Infrastruktury przeprowadzi weryfikację zapisów ustawy z dnia 15 listopada 1984</p>

	<p>Odnosnie postulatu wyłączenia przepisu art. 17 Rozporządzenia wskazujemy, że art. 17 referuje do Załącznika I tytułu IV rozdziału II, który zawiera rozwiązania nieadekwatne do przewozów na stosunkowo krótkich dystansach. Z tego też względu stosowanie art. 17 powinno zostać wyłączone do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.</p> <p>Mając na względzie powyższe projektowane przepisy art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 <i>ustawy o transporcie kolejowym</i> powinny otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>„2) <i>miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 5, art. 6, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 11-14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 / 7, art. 20 ust. 1 i art. 21-30 tego rozporządzenia;</i></p> <p>3) <i>regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 5, art. 6, art. 8, art. 9, art. 11 -14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21- 30 tego rozporządzenia;</i>”.</p>	<p>r. Prawo przewozowe w zakresie spójności art. 6 ust. 1 i art. 16 z rozporządzeniem 1371 i 782.</p> <p>Natomiast przepis art. 7 rozp. (UE) 2021/782 dotyczy nieograniczenia lub niewyłączenia obowiązków wobec pasażerów, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu oraz możliwości oferowania pasażerom warunków umownych, które są korzystniejsze od tych określonych w rozporządzeniu unijnym. rt. 7 „Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń” rozporządzenia (UE) 2021/782 (a ściślej ustęp pierwszy tego artykułu), przesądza o tym, że zakres obowiązków wobec pasażerów określony w rozporządzeniu stanowi normę bezwzględnie obowiązującą (<i>ius cogens</i>), tj. strony umowy przewozu nie mogą zgodnie ze swą wolą w ramach swobody zawierania umów wyłączyć lub ograniczyć tego zakresu obowiązków. Jednak art. 7 ust. 1 rozporządzenia nie stoi na przeszkodzie możliwości państw członkowskich wyłączenia na mocy art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2021/782 stosowania rozporządzenia do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych oraz międzynarodowych, których istotna część, co obejmuje co najmniej jeden planowy przystanek, wykonywana jest poza Unią.</p> <p>Pomimo możliwości zastosowania bezterminowego zwolnienia ze stosowania art. 7 dla miejskich, podmiejskich i regionalnych usług pasażerskich, w ocenie MI nie jest zasadne zastosowanie tego zwolnienia biorąc pod uwagę przedstawione powyżej znaczenie/zastosowanie tego przepisu, dążenie do stosowania rozp. (UE) 2021/782 we wszystkich rodzajach przewozów kolejowych w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz kontynuację stosowania przepisu art. 6 rozp. 1371/2007, które zostanie zastąpione rozporządzeniem (UE) 2021/782 (stosowanie od dnia 7 czerwca 2023 r.).</p> <p>Zatem w ocenie MI nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA. W odniesieniu do art. 10 rozp. (UE) 2021/782 w opinii projektodawcy nie ma możliwości prawnych, aby wyłączyć bezterminowo ze stosowania art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782 dla przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, ponieważ na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 nie ma zastosowania do 7 czerwca 2030 r. w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane w czasie</p>
--	---	---

			<p>rzeczywistym w rozumieniu art. 10 ust. 1 rozporządzenia przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki lub zarządcy stacji. Biorąc pod uwagę informację uzyskaną od PKP PLK SA o braku możliwości przekazywania informacji o odjazdach i przyjazdach pociągów w czasie rzeczywistym zasadnym jest przyznanie zwolnienia ze stosowania art. 10 do 2030.</p> <p>W opinii Ministerstwa Infrastruktury w momencie zapewnienia przez PKP PLK SA możliwości przekazywania danych o ruchu pociągów w czasie rzeczywistym, przewoźnicy kolejowi powinni zapewniać innym przewoźnikom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów i organizatorom turystyki dostęp do minimalnych informacji o podróży określonych w załączniku II część I i II oraz do operacji dotyczących systemów rezerwacji, o których mowa w zał. II część III rozporządzenia (UE) 2021/782 w celu poprawy dostępu do informacji o usługach kolejowych dla zainteresowanych podmiotów co ma istotny wpływ na rozwój kolei i zachęcanie pasażerów do korzystania z kolei jako środka transportu.</p> <p>Przepis art. 17 rozp. (UE) 2021/782: dotyczy odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia, utratę połączenia i odwołania, które są uregulowane przepisami załącznika I tytuł IV rozdział II rozporządzenia UE 2021/782, a w szczególności za szkody jakie poniósł podróżny jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia przez podróżnego podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub wskutek zaszaleń okoliczności od podróżnego nie można zgodnie ze zdrowym rozsądkiem wymagać kontynuowania podróży tego samego dnia. Biorąc pod uwagę argumentację PKP SA, że rozwiązania zawarte w art. 17 są nieadekwatne do przewozów na stosunkowo krótkich dystansach oraz mając na uwadze względy finansowe przewoźników w przypadku odpowiedzialności za szkodę, projektodawca przychyliła się do wniosku o wyłączenie stosowania art. 17 do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.</p>
2.	Art. 3a	<p>Niezależnie od powyższej uwagi wnosimy o dodanie w art. 3a <i>ustawy o transporcie kolejowym</i> ust. 4.</p> <p>Wyjaśniamy, że zastosowanie w regionalnych usługach pasażerskich art. 9 ust. 2 i 3 Rozporządzenia wymaga znacznego dostosowania technicznego taboru do przekazywania podróżnym informacji w najodpowiedniejszej formie, w tym osobom z upośledzeniem słuchu lub wzroku. Z uwagi na poważne</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Odnosząc się do propozycji PKP SA w zakresie dodania nowego zapisu dot. wyłączeń ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 w przewozach regionalnych, w opinii MI propozycja PKP SA nie może być uwzględniona. Termin stosowania art. 9</p>

		<p>koszty oraz wszelkie kwestie związane z wdrożeniem takich zmian w KPO przewidziano, iż: „Dostosowanie taboru kolejowego do wymogów rozp. 1371/2007 w zakresie art. 8 ust. 3 i art. 21 ust. 1 ma zastosowanie tylko do taboru którego modernizacja jest uzasadniona i racjonalna biorąc pod uwagę okres który pozostał do eksploatacji tego taboru.” (str. 459). Założenie przyjęte w KPO powinno znaleźć zatem odzwierciedlenie w Projekcie.</p> <p>Dodanie do art. 3a ust. 4 o następującym brzmieniu: „Obowiązek dostosowania taboru kolejowego do wymogów art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE ma zastosowanie tylko do taboru, którego modernizacja jest uzasadniona ekonomicznie i racjonalna biorąc pod uwagę okres który pozostał do eksploatacji tego taboru. ”</p>	<p>ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 w przewozach regionalnych od 10 grudnia 2028 r. został ustalony na podstawie stanowisk przekazanych przez przewoźników kolejowych i wojewódzkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Do tego czasu, jak zadeklarowały ww. podmioty, cały tabor powinien być dostosowany do wymogów art. 9 ust. 2 i 3. Podmioty te nie wnioskowały również o wprowadzenie ew. wyłączeń ze stosowania przepisów dla , którego modernizacja jest nieekonomiczna i nieracjonalna biorąc pod uwagę okres, który pozostał do eksploatacji tego taboru. Ponadto, powyższe wyłączenie ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 nie jest przewidziane w reformie E2.3 KPO, która jest wdrażana w ramach procedowanej zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzenie ww. wyłączenia jako zmiany merytorycznej do KPO mogłoby zostać odrzucone przez Komisję Europejską, co spowolniłoby proces dofinansowania przewoźników kolejowych ze środków KPO.</p>
3.	Art. 3a	<p>Odnosnie art. 2 pkt 1 lit. b) projektu</p> <p>Odnosnie art. 2 pkt 1) lit. b) wskazujemy, że stosowanie art. 18 ust. 3 Rozporządzenia (zgodnie z art. 2 Rozporządzenia) może być wyłączone do dnia 7 czerwca 2028 r., a zatem jego stosowanie będzie konieczne od dnia 8 czerwca 2028 r.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Na podstawie art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3 dotyczące regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r. W przypadku innych zapisów rozporządzenia, np. art. 2 ust. 5 czy art. 41 wskazane w nich przepisy stosuje się od dnia 7 czerwca, dlatego też projektodawca w celu ujednoczenia zapisów prawnych i zachowania spójności przyjął, że również art. 18 ust. 3 powinien być stosowany od dnia 7 czerwca 2028 r. a nie od dnia 8 czerwca 2028 r.</p>
PKP INTERCITY			
4.		<p><u>BEZ UWAG PRZEKAZANIE STANOWISKA</u></p> <p>PKP Intercity nie zgłasza uwag do treści przedmiotowej regulacji. Niemniej, jako przewoźnik zobowiązany do stosowania przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (dalej: Rozporządzenie) nadmieniamy, że projektodawca korzystając z możliwości nadanych mu na mocy Art. 2 ust. 5 Rozporządzenia i postanawiając, że Art. 10 przedmiotowego aktu prawnego będzie stosowany od dnia 7 czerwca 2030 r., pozbawił tym samym PKP IC (jako przewoźnika dalekobieżnego) możliwości wykonywania obowiązków wynikających z art. 18 (Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy). Zgodnie z treścią art. 18 ust. 1 Rozporządzenia: „1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać</p>	<p>Na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/782 do dnia 7 czerwca 2030 r. państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 (dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży) nie ma zastosowania w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane <u>w czasie rzeczywistym</u> podmiotom i na zasadach określonych w art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782.</p>

		<p>- w momencie odjazdu albo w przypadku utraty połączenia lub odwołania – że opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego w ramach umowy przewozu wyniesie co najmniej 60 minut, przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę natychmiast oferuje pasażerowi wybór jednej spośród następujących opcji oraz podejmuje niezbędne działania (...)”.</p> <p>Należy więc zauważyć, że przy zastosowaniu zwolnienia ze stosowania Art. 10 (Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży) do dnia 7 czerwca 2030 r. zarządca infrastruktury nie będzie do tego czasu zobowiązany do przekazywania odpowiednich informacji dotyczących przyjazdów i odjazdów pociągów w czasie rzeczywistym. Tym samym, przewoźnik pozbawiony możliwości uzyskania bieżących informacji o potencjalnym opóźnieniu, o którym mowa w Art. 18 ust. 1, nie będzie miał możliwości zaferowania pasażerom wyboru określonych w art. 18 ust. 1 opcji, w tym zwrotu kosztu biletu, który jest stosunkowo najmniej kosztowym rozwiązaniem dla Przewoźnika, którego usługa została opóźniona lub odwołana, nie zawsze z jego winy Przewoźnik więc do momentu wejścia w życie przedmiotowego zapisu umożliwiającego uzyskanie informacji w czasie rzeczywistym będzie ponosił finansowe konsekwencje przesunięcia terminu wdrożenia tego rozwiązania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nie jest więc jasne jak przewoźnik ma wykonać ciężący na nim obowiązek wynikający z Art. 18 ust. 1 Rozporządzenia przy zastosowaniu czasowego zwolnienia ze stosowania Art. 10 wobec zarządcy infrastruktury.</p>	<p>Na podstawie informacji przekazanej przez PKP PLK SA nie ma aktualnie możliwości technicznych pozyskania danych o wykonaniu rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, tym samym nie ma możliwości ich przekazywania w czasie rzeczywistym przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów, organizacjom turystyki i zarządcom stacji.</p> <p>W związku z powyższym projektodawca zastosował tymczasowe zwolnienie ze stosowania art. 10.</p> <p>Udostępniane dane o przyjazdach i odjazdach pociągów są przekazywane przez zarządcę infrastruktury ale nie w czasie rzeczywistym. Do systemów źródłowych dane wprowadzanie są głównie w sposób manualny z pewną zwłoką, nawet kilkuminutową, a następnie przekazywane są automatycznie do systemów informacji pasażerskiej (m. in. hafas, BILKOM) gdzie obrazują sytuację w ruchu kolejowym sprzed kilku minut. W związku z tym, że informacje o odjazdach i przyjazdach pociągów są przekazywane przez zarządcę infrastruktury, Spółkę PKP Intercity SA obowiązują postanowienia art. 18 rozporządzenia (UE) 2021/782 dotyczące zwrotu kosztów biletów. Nie można zatem stwierdzić, że poprzez zastosowane zwolnienie ze stosowania art. 10 Spółka PKP Intercity SA pozbawiona została możliwości wykonywania obowiązków wynikających z art. 18. Obowiązki te powinny być wypełniane przez przewoźników kolejowych na podobnych zasadach jak w ramach art. 16 rozporządzenia (WE) 1371/2007.</p> <p>Przepis art. 10 będzie możliwy do wdrożenia po zakończeniu realizacji projektu "Wspólny Bilet - Nowy System Centralny Rezerwacji Miejsc i Sprzedaży Biletów zgodny z założeniami Wspólnego Biletu", planowanego do współfinansowania w ramach KPO. Projekt zakłada m. in. zapewnienie funkcjonalności związanej z informacją pasażerską. W przypadku wcześniejszego zakończenia ww. projektu i biorąc pod uwagę przygotowanie innych podmiotów do przekazywania danych do centralnego systemu informacji, przepisy art. 10 zostaną wdrożone odpowiednio wcześniej.</p>
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO			
5.	art. 3a	W zmienianym przepisie art. 3a ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, wskazane jest dopuszczenie możliwości stosowania art. 12 i 18 rozporządzenia Parlamentu Eu-	Uwaga nieuwzględniona Ustawodawca zaproponował stosowanie art. 12 (Wspólne bilety) rozporządzenia 2021/782/UE e wszystkich rodzajach

	<p>ropejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, dla przewozów międzynarodowych. Proponuje się zatem, aby w art. 1 pkt 1 projektu ustawy zmieniany przepis art. 3a ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym otrzymał brzmienie: „4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10–14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1–5 i 7 oraz 19–30 tego rozporządzenia”. Powyższa brzmienie uwzględnia usunięcie powtórzenia zawartego w projekcie ustawy: „(...) z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8 (...)”</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Art. 12 rozporządzenia 2021/782/UE dotyczy wspólnych biletów. Z punktu widzenia pasażerów jest korzystne, żeby mogli oni korzystać z takiej oferty także podczas przejazdów do państwa poza Unią Europejską, w szczególności np. na terytorium Ukrainy. Zasadne jest również rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia 2021/782/UE dla przejazdów międzynarodowych o art. 18 ust. 3. Przepis ten dotyczy możliwości samodzielnej organizacji transportu zastępczego przez podróżnych i otrzymania zwrotu kosztów w takim przypadku. Przyznanie tego uprawnienia dla przewozów międzynarodowych wpisuje się w cele rozporządzenia 2021/782/UE i jest działaniem wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom pasażer</p>	<p>przewozów w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, z wyjątkiem przewozów międzynarodowych wykonywanych poza UE. Zwolnienie dla przewozów międzynarodowych poza UE jest uwarunkowane potrzebą rozbudowy oferty wspólny bilet we współpracy z krajami poza UE, np. Ukrainą i Białorusią, a jest to bardzo odległy termin. Natomiast biorąc pod uwagę uregulowania wynikające z art.18 ust. 3 dotyczące możliwości skorzystania przez pasażera z innego przewozu (kolej, autobus lub autokar) w przypadku, gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowanego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołania usługi lub utraty połączenia, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi poniesione koszty. Stosowanie tego wymogu dotyczy przewozów dalekobieżnych (międzywojewódzkich i międzynarodowych na terenie UE) od 7 czerwca 2023 r. i przewozów regionalnych po dostosowaniu taboru kolejowego do przekazywania informacji pasażerom w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie (m. in. dla osób z niepełnosprawnością) tj. od 7 czerwca 2028 r. (zastosowanie wyłączenia na podstawie 2 ust. 8 rozporządzenia 2021/782/UE. W przypadku przewozów miejskich, podmiejskich i międzynarodowych wykonywanych poza UE wprowadzono bezterminowe zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3 co uwarunkowane jest względami ekonomicznymi (wysokie koszty dla przewoźników).</p>
<p>Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.</p>		

6.	Uwaga ogólna	<p>Rozdzielenie dotychczas występującej łącznie kategorii przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich na dwie grupy prowadzi do istotnej wątpliwości, jak należy traktować przypisane do tych grup w Projekcie standardy obsługi pasażera, w przypadku gdy trasa pociągu łączy te trzy kategorie i przewoźnik w ramach jednego przewozu realizuje zarówno regionalne jak też miejskie i podmiejskie usługi kolejowe;</p> <p>W Preambule do 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 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782” w pkt. 7 wskazuje się, że „Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie.”. Rozporządzenie (UE) 2021/782 zatem nie dzieli tych kategorii na dwie osobne grupy i w żadnym miejscu nie wprowadza dalszego podziału przewozów na regionalne i miejskie/podmiejskie. W takiej sytuacji jednolitego traktowania przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich należy rozważyć rezygnację z przyjętego założenia wprowadzenia zróżnicowania zakresu wyłączeń, ponieważ prowadzić ono będzie do szeregu praktycznych problemów w stosowaniu;</p> <p>Zważywszy na specyfikę tras przejazdów pociągów Kolei Mazowieckich, które w odróżnieniu od połączeń dalekobieżnych czy typowo regionalnych, mają na większości tras rozpoczynających się w Warszawie charakter mieszany – zarówno regionalny jak też miejski i podmiejski (na terenie aglomeracji warszawskiej), tj. charakteryzują się występowaniem dużej liczby stacji w bliskiej odległości, istnieje duże ryzyko braku możliwości wygłoszenia i wyświetlenia wszystkich wymaganych informacji pomiędzy przystankami (fizycznie nie zdążą zostać wygłoszone w sposób zrozumiały). Wygłaszanie komunikatów głosowych przez miejskie i podmiejskie odcinki trasy może również wpłynąć niekorzystnie na pasażerów wywołując niepotrzebny natłok informacyjny</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestia dotyczy trzech obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich a jedynie w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 (wdrożenie reformy KPO), art. 9 ust. 3 (wdrożenie reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu, kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi).</p> <p>W art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 nastąpił w pewnym sensie rozdział miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich, ponieważ zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3, które dotyczy regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r. W związku z tym, usługi miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a regionalne tylko tymczasowo, tj. do 2028 r.</p> <p>Jak wskazuje rozporządzenie (UE) 2021/782 zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich i powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu. Zatem projektodawca rozdzielając przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne na dwie kategorie tj. miejskie i podmiejskie oraz regionalne nie uważał za problematyczne stosowanie praw i obowiązków wynikających z rozporządzenia UE dla poszczególnych rodzajów usług/przewozów a jedynie miał na celu uporządkowanie zapisów prawnych w art. 3a ust. 1 w czytelny sposób, biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy.</p>
----	--------------	---	---

7.	Art. 3 a ust. 1 Art. 3 a ust. 2	<p>Biorąc powyższe pod uwagę, w razie wprowadzenia podziału na osobny standard dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich czy jako spółka kolejowa świadcząca przewozy regionalne możemy założyć, że wykładnia nowego przepisu art. 3a ust. 1 u.t.k. będzie dopuszczać uznanie przewozu regionalnego na trasie aglomeracyjnej za przewóz miejski i podmiejski, a w konsekwencji łączący w sobie odpowiednio wyłączenia z pkt. 2 i 3 w zależności od fragmentu trasy pociągu?</p> <p>Czy w przypadku gdyby taka wykładnia „mieszanego” charakteru przewozu została uznana za błędną, wymóg dotyczący informacji o podróży, określony w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782, przekazywanych „w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym” będzie spełniony, jeśli informacje o dodatkowych usługach czy kwestiach bezpieczeństwa będą wygłaszane np. co kilka stacji, a informacje o możliwych przesiadkach w przypadku tylko większych stacji?</p> <p>Wobec powyższych wątpliwości w ocenie Spółki KM zasadne byłoby rozważenie rezygnacji z wprowadzenia rozróżnienia standardów dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich ewentualnie dodania w art. 3a nowego ust. 2, zawierającego rozstrzygnięcie sytuacji, gdy kolejowy przewóz regionalny będzie świadczony na trasie łączącej różny charakter przewozów, w przykładowym brzmieniu:</p> <p><i>„2. W przypadku gdy kolejowy przewóz osób odbywa się na trasie pociągu, zawierającej odcinki o charakterze przewozu regionalnego oraz miejskiego i podmiejskiego wyłączenia, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio do każdego z tych odcinków.”;</i></p> <p>W tym kontekście wątpliwości budzi też zakres okresów wyłączeń wprowadzany na podstawie art. 2 pkt 1 Projektu, w szczególności dotyczący przewozów regionalnych</p>	Uwaga nieuwzględniona uzasadnienie jak wyżej
Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych			

8.	<p>Rozdzielenie dotychczas występującej łącznie kategorii przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich na dwie grupy prowadzi do istotnej wątpliwości, jak należy traktować przypisane do tych grup w Projekcie standardy obsługi pasażera, w przypadku gdy trasa pociągu łączy te trzy kategorie i przewoźnik w ramach jednego przewozu realizuje zarówno regionalne jak też miejskie i podmiejskie usługi kolejowe.</p> <p>W Preambule do 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 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782” w pkt. 7 wskazuje się, że „Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie.” Należy zatem rozważyć rezygnację z przyjętego założenia wprowadzenia zróżnicowania zakresu wyłączeń, ponieważ prowadzić ono będzie do szeregu praktycznych problemów w stosowaniu.</p> <p>Zważywszy na specyfikę tras przejazdów poszczególnych samorządowych spółek kolejowych, które w odróżnieniu od połączeń dalekobieżnych czy typowo regionalnych, tj. charakteryzują się występowaniem dużej liczby stacji w bliskiej odległości, istnieje duże ryzyko braku możliwości wygłoszenia i wyświetlenia wszystkich wymaganych informacji pomiędzy przystankami (fizycznie nie zdążą zostać wygłoszone w sposób zrozumiały). Wygłaszanie komunikatów głosowych przez miejskie i podmiejskie odcinki trasy może również wpłynąć niekorzystnie na pasażerów wywołując niepotrzebny natłok informacyjny.</p> <p>Powyższe pod uwagę, w razie wprowadzenia podziału na osobny standard dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich czy jako spółki kolejowe świadczące przewozy regionalne możemy założyć, że wykładnia nowego przepisu art. 3a ust. 1 u.t.k. będzie dopuszczać uznanie przewozu regionalnego na trasie aglomeracyjnej za przewóz miejski i podmiejski, a w konsekwencji łączący w sobie odpowiednio wyłączenia z pkt. 2 i 3 w zależności od fragmentu trasy pociągu?</p> <p>Czy w przypadku gdyby taka wykładnia „mieszanego” charakteru przewozu została uznana za błędną, wymóg dotyczący informacji o podróży, określony w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782, przekazywanych „w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym” będzie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestia dotyczy trzech obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich a jedynie w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 (wdrożenie reformy KPO), art. 9 ust. 3 (wdrożenie reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi).</p> <p>W art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 nastąpił w pewnym sensie rozdział miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich ponieważ zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3, które dotyczy regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r. W związku z tym, usługi miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a regionalne tylko tymczasowo, tj. do 2028 r.</p> <p>Jak wskazuje rozporządzenie (UE) 2021/782 zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich i powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu. Zatem projektodawca rozdzielając przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne na dwie kategorie tj. miejskie i podmiejskie oraz regionalne nie uważał za problematyczne stosowanie praw i obowiązków wynikających z rozporządzenia UE dla poszczególnych rodzajów usług a jedynie miał na celu uporządkowanie zapisów prawnych</p>
----	---	---

		<p>spełniony, jeśli informacje o dodatkowych usługach czy kwestiach bezpieczeństwa będą wygłaszane np. co kilka stacji, a informacje o możliwych przesiadkach w przypadku większych stacji?</p> <p>Wobec powyższych wątpliwości w ocenie Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych zasadne byłoby rozważenie rezygnacji z wprowadzenia rozróżnienia standardów dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich ewentualnie dodania w art. 3a nowego ust. 2, zawierającego rozstrzygnięcie sytuacji, gdy kolejowy przewóz regionalny będzie świadczony na trasie łączącej różny charakter przewozów, w przykładowym brzmieniu:</p> <p>„2. W przypadku gdy kolejowy przewóz osób odbywa się na trasie pociągu, zawierającej odcinki o charakterze przewozu regionalnego oraz miejskiego i podmiejskiego wyłączenia, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio do każdego z tych odcinków.</p> <p>W tym kontekście wątpliwość budzi też zakres okresów wyłączeń wprowadzany na podstawie art. 2 pkt 1 Projektu, w szczególności dotyczący przewozów regionalnych.</p> <p>Zastanawiające jest także zastosowanie w art. 33a ust. 1 pojęcia <i>innych zdarzeń nadzwyczajnych</i>, warunkujących możliwość podjęcia przez zarządcę infrastruktury działań wymienionych w pkt 1 i 2. Ustawodawca tak w projekcie ustawy o zmianie ustawy, jak i w treści obowiązującej obecnie ustawy o transporcie kolejowym, nie umieścił słownika stosowanych pojęć. Co więcej, w art. 25d. ust. 1 pkt 7) obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym stosuje już podobnie brzmiące sformułowanie, określone jako <i>inne sytuacje nadzwyczajne</i>.</p> <p>Brak precyzyjnego określenia, jak ustawodawca rozumie znaczenie zastosowanych w ustawie pojęć może spowodować, że będą one w sposób dowolny interpretowane.</p> <p>W przedstawionej sytuacji nie jest wiadome, czy wykorzystanie postanowień art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2 będzie miało np. zastosowanie w sytuacji występujących obecnie niemiarodajnych podwyżek cen energii, braku pewności co do zachowania w Polsce płynności dostaw paliw kopalnych, kryzysu energetycznego i ekonomicznego. Ustawodawca nie określa dokładnie, jakie czynniki muszą nastąpić, by zarządca infrastruktury mógł zastosować np. obniżenie o 50% wysokości pobieranych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.</p>	<p>w art. 3a ust. 1 w czytelny sposób, biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy.</p> <p>Celem projektowanych zmian jest zapewnienie możliwości szybkiego i elastycznego reagowania w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, oraz w celu zapobiegania sytuacjom kryzysowym i usuwaniu ich skutków. Wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, o ile nie wystąpił w wyniku zaistnienia ww. okoliczności, nie jest przesłanką do interwencji. Poprawie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w takiej sytuacji powinny służyć inne środki, tak jak miało to miejsce w czasie pandemii Covid-19, kiedy to Rząd RP wprowadził szereg rozwiązań pomocowych w postaci Tarcz dla przedsiębiorstw.</p>
<p>Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego</p>			
9.	Art. 3a	<p>Art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE stosuje się od 15 grudnia 2030 r. Zmiana dot. wdrożenia reformy E2.3</p> <p>KPO w zakresie wymogów dot. taboru kolejowego (numer kamienia milowego E5L) powinna obowiązywać od 15 grudnia 2030 r. W roku 2020 znaczna część organizatorów przewozów kolejowych podpisała 10-letnie umowy PSC, które obowiązują do końca rozkładu 2029/2030, dlatego termin dostosowania taboru powinien zostać wydłużony, aby zaplanować działanie i spełniać wymogi od rozkładu jazdy pociągów 2030/2031 wraz z początkiem obowiązywania nowych umów, które będą zawierać organizatorów przewozów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Termin stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE od dnia 10 grudnia 2028 r. w zakresie kolejowych przewozów regionalnych został ustalony przez resort infrastruktury na podstawie informacji przekazanych przez przewoźników kolejowych i organizatorów regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich jako odpowiedź na pismo znak DTK-8.4605.7.2021 z dnia 22 czerwca 2021 r., w którym resort informował o pracach nad dostosowaniem polskich regulacji do reformy E2.3 KPO i rozporządzenia (UE) 2021/782. Zarząd Województwa Opol-</p>

			<p>skiego poinformował, że spółka Polregio powinna być zwolniona z wymogów wynikających z załącznika II część II rozporządzenia 2021/782/UE, czyli z dostarczania informacji podróżnym w trakcie przejazdu (np. w zakresie opóźnień) do roku 2027, biorąc pod uwagę czas potrzebny na kompleksową wymianę taboru starszej generacji. Przychylając się do wniosku woj. opolskiego oraz pozostałych podmiotów projektodawca przyjął, że wymagania dot. przekazywania informacji podróżnym w trakcie podróży, w najodpowiedniejszej formie (art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE), powinny być stosowane w przewozach regionalnych od rocznego rozkładu jazdy edycji 2028/2029 (czyli od 10 grudnia 2028 r.). W związku z powyższym, uwaga dotycząca propozycji obowiązywania art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 od 15 grudnia 2030 r. zostaje odrzucona.</p>
--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk sejmowy nr 3178)		
I. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. projektu	Treść przepisu/ów projektu
		T / N		
Art. 1	<p>Przedmiot i cele</p> <p>W celu zapewnienia skutecznej ochrony pasażerów oraz zachęcania do podróży koleją niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego w odniesieniu do następujących kwestii:</p> <p>a) niedyskryminowania pasażerów w zakresie warunków transportu i zapewniania biletów;</p> <p>b) odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż;</p> <p>c) praw pasażerów w razie wypadku, który miał miejsce podczas korzystania z usług kolejowych i którego wynikiem jest śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, lub utrata lub uszkodzenie ich bagażu;</p> <p>d) praw pasażerów w przypadku zakłóceń, takich jak odwołanie lub opóźnienie pociągu, w tym ich prawa do odszkodowania;</p> <p>e) minimalnych i rzetelnych informacji, obejmujących wystawianie biletów, przekazywanych pasażerom w dostępnym formacie i w odpowiednim czasie;</p> <p>f) niedyskryminacji osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pomocy dla nich;</p> <p>g) określenia i monitorowania norm jakości usług oraz zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa osobistego pasażerów;</p>	N (prze pis rozpo rządź enia jest stoso wany bezp ośred nio)		

	h) rozpatrywania skarg; i) ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.			
Art. 2 ust. 1	Zakres stosowania 1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie w całej Unii do międzynarodowych i krajowych podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.	N		
Art. 2 ust. 2	2. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi, które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny. Zwolnienie to nie ma zastosowania w odniesieniu do art. 13 i 14.	T	art. 3a ust. 1 pkt 1 ustawy o transpo rcie kolejo wym	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 1) które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem przepisów art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia;”
Art. 2 ust. 3	3. Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 4 i 6 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 przed dniem 6 czerwca 2021 r. pozostają ważne do dnia, w którym te zwolnienia wygasają. Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 przed dniem 6 czerwca 2021 r. pozostają ważne do dnia 7 czerwca 2023 r.	N		
Art. 2 ust. 4	4. Przed wygaśnięciem zwolnienia dotyczącego krajowych kolejowych usług pasażerskich przyznanego na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 państwa członkowskie mogą zwolnić takie krajowe kolejowe usługi pasażerskie ze stosowania art. 15, 17 i 19, art. 20 ust. 2 lit. a) i b) oraz art. 30 ust. 2 niniejszego rozporządzenia przez dodatkowy okres nieprzekraczający pięciu lat.	N		
Art. 2 ust. 5	5. Do dnia 7 czerwca 2030 r. państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 nie ma zastosowania w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane w czasie rzeczywistym w rozumieniu art. 10 ust. 1 przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki lub zarządcy stacji. Co najmniej raz na dwa lata państwa członkowskie dokonują ponownej oceny stopnia, w jakim przekazywanie takich danych jest technicznie wykonalne.	T	art. 3a ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. c, pkt 4 lit. b i ust. 3 ustawy o transpo	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów (...) art. 10 (...), z tym, że” b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.;

			rcie kolejowym	4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów (...) art. 10(...), z tym, że: b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.” „3. Art. 10 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.”
Art. 2 ust. 6	6. Z zastrzeżeniem ust. 8 państwa członkowskie mogą zwolnić następujące usługi ze stosowania niniejszego rozporządzenia: a) miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie; b) międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie, których istotna część - co obejmuje co najmniej jeden planowy przystanek - wykonywana jest poza Unią.	T	art. 3a ust. 1 pkt 2-4 ustawy o transporcie kolejowym	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia (...); 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21– 30 tego rozporządzenia (...); 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia (...).”
Art. 2 ust. 7	7. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach przyznanych na podstawie ust. 2, 4, 5 i 6 oraz przedstawiają uzasadnienia tych zwolnień.	N		
Art. 2 ust. 8	8. Zwolnienia przyznane zgodnie z ust. 6 lit. a) nie mają zastosowania w odniesieniu do art. 5, 11, 13, 14, 21, 22, 27 i 28. W przypadku gdy zwolnienia te dotyczą regionalnych kolejowych usług pasażerskich, nie mają one również zastosowania w odniesieniu do art. 6 i 12, art. 18 ust. 3 oraz rozdziału V. Niezależnie od akapitu drugiego niniejszego ustępu zwolnienia ze stosowania art. 12 ust. 1 i art. 18 ust. 3 dotyczące regionalnych kolejowych usług pasażerskich mogą mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r.	T	art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym	„ Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.; 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21– 30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., b) art. 9 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 10 grudnia 2028 r., c) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r., d) art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2028 r.;”

<p>Art. 3</p>	<p>Definicje</p> <p>Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:</p> <p>1) "przedsiębiorstwo kolejowe" oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>2) "zarządca infrastruktury" oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>3) "zarządca stacji" oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim, której powierzono zarządzanie jedną stacją kolejową lub większą ich liczbą i która może być zarządcą infrastruktury;</p> <p>4) "organizator turystyki" oznacza organizatora lub sprzedawcę detalicznego, zdefiniowanych odpowiednio w art. 3 pkt 8 i 9 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 11, innego niż przedsiębiorstwo kolejowe;</p> <p>5) "przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów" oznacza sprzedawcę detalicznego kolejowych usług przewozowych, sprzedającego bilety, w tym wspólne bilety, na podstawie umowy lub innego porozumienia między sprzedawcą detalicznym a jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub większą ich liczbą;</p> <p>6) "umowa przewozu" oznacza umowę o odpłatny lub nieodpłatny przewóz koleją między przedsiębiorstwem kolejowym a pasażerem na wykonanie jednej usługi przewozowej lub większej ich liczby;</p> <p>7) "bilet" oznacza ważny dowód zawarcia umowy przewozu, niezależnie od jego formy;</p> <p>8) "rezerwacja" oznacza potwierdzenie, na papierze lub w formie elektronicznej, uprawniające do przewozu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych spersonalizowanych uzgodnień przewozowych;</p> <p>9) "wspólny bilet" oznacza wspólny bilet zdefiniowany w art. 3 pkt 35 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>10) "usługa" oznacza usługę pasażerskiego przewozu koleją wykonywaną między stacjami kolejowymi zgodnie z rozkładem, w tym usługi przewozowe oferowane w przypadku zmiany trasy;</p> <p>11) "podróż" oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową;</p>	<p>N</p>		
-------------------	---	----------	--	--

<p>12) "krajowa kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, w ramach której nie jest przekraczana granica państwa członkowskiego;</p> <p>13) "miejska i podmiejska kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską w rozumieniu art. 3 pkt 6 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>14) "regionalna kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>15) "dalekobieżna kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, która nie jest miejską, podmiejską ani regionalną kolejową usługą pasażerską;</p> <p>16) "międzynarodowa kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, w ramach której przekraczana jest co najmniej jedna granica państwa członkowskiego i której głównym celem jest przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich lub w państwie członkowskim i w państwie trzecim;</p> <p>17) "opóźnienie" oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu do stacji docelowej;</p> <p>18) "przyjazd" oznacza moment, w którym drzwi pociągu są otwarte na peronie stacji docelowej i dozwolone jest wysiadanie z pociągu;</p> <p>19) "abonament" lub "bilet okresowy" oznacza bilet na nieograniczoną liczbę podróży, umożliwiający uprawnionemu posiadaczowi przejazdu koleją na określonej trasie lub na obszarze określonej sieci kolejowej w określonym czasie;</p> <p>20) "utrata połączenia" oznacza sytuację, w której pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia w trakcie podróży koleją, sprzedanej w formie wspólnego biletu, w wyniku opóźnienia lub odwołania wcześniejszej usługi lub wcześniejszych usług lub odjazdu przed planowaną godziną odjazdu;</p> <p>21) "osoba z niepełnosprawnością" i "osoba o ograniczonej możliwości poruszania się" oznaczają osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej mogącym w zetknięciu z różnymi barierami utrudniać tej osobie korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi</p>			
---	--	--	--

	<p>pasażerami lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek wieku;</p> <p>22) "stacja" oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym kolejowa usługa pasażerska może się rozpocząć, zatrzymać lub zakończyć.</p>			
Art. 4	<p>Umowa przewozu</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału zawieranie i sposób wykonania umowy przewozu oraz dostarczanie informacji i zapewnianie biletów regulowane są przepisami załącznika I tytułów II i III.</p>	N		
Art. 5	<p>Niedyskryminujące warunki umowy i taryfy</p> <p>Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów lub organizatorzy turystyki oferują warunki umowne i taryfy ogółowi społeczeństwa bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na obywatelstwo pasażera lub miejsce prowadzenia działalności w Unii przedsiębiorstwa kolejowego, przedsiębiorstwa prowadzącego sprzedaż biletów lub organizatora turystyki.</p> <p>Akapit pierwszy niniejszego artykułu ma również zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów przy przyjmowaniu rezerwacji od pasażerów zgodnie z art. 11.</p>	N		
Art. 6	<p>Rowery</p> <p>1. Z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w ust. 3 oraz, w stosownych przypadkach, za opłatą w rozsądnej wysokości, pasażerom przysługuje prawo przewozu rowerów w pociągu.</p> <p>W pociągach, w których wymagana jest rezerwacja, musi istnieć możliwość dokonania rezerwacji na przewóz roweru.</p> <p>W przypadku gdy pasażer dokonał rezerwacji na rower, a przewozu tego roweru odmówiono bez należycie uzasadnionej przyczyny, pasażerowi przysługuje prawo do zmiany trasy lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 18, do odszkodowania zgodnie z art. 19 oraz pomocy zgodnie z art. 20 ust. 2.</p> <p>2. W przypadku gdy w pociągu dostępne są miejsca przeznaczone na rowery, pasażerowie umieszczają swoje rowery w takich</p>	N		

<p>miejscach. W przypadku gdy takie miejsca nie są dostępne, pasażerowie muszą zabezpieczyć swoje rowery i podjąć wszelkie rozsądne starania w celu zapewnienia, aby nie spowodowały one szkody dla innych pasażerów, uszkodzenia sprzętu ułatwiającego poruszanie się, bagażu lub zakłócenia ruchu kolejowego.</p> <p>3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ograniczyć prawo pasażerów do zabierania rowerów na pokład pociągu ze względów bezpieczeństwa lub ze względów operacyjnych, w szczególności w wyniku ograniczeń dostępności miejsc w godzinach szczytu, lub w przypadku gdy nie pozwalają na to warunki techniczne taboru. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą również ograniczyć przewóz rowerów na podstawie ich wagi i wymiarów. Publikują one warunki przewozu rowerów, w tym aktualne informacje dotyczące dostępności miejsca, wykorzystując aplikacje telematyczne, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011, na swoich oficjalnych stronach internetowych.</p> <p>4. Wszczynając postępowania o udzielenie zamówienia na nowy tabor lub dokonując istotnej modernizacji istniejącego taboru skutkującej potrzebą nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797¹², przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają, aby składy pociągów, z których zestawiony jest ten tabor, były wyposażone w odpowiednią liczbę miejsc na rowery. Niniejszy akapit nie ma zastosowania w odniesieniu do wagonów restauracyjnych, wagonów sypialnych ani wagonów z miejscami do leżenia.</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe określają odpowiednią liczbę miejsc na rowery przy uwzględnieniu wielkości składu pociągu, rodzaju usługi oraz popytu na przewóz rowerów. W planach, o których mowa w ust. 5, określa się odpowiednią liczbę miejsc na rowery. W przypadku braku takich planów lub gdy plany nie określają takiej liczby, każdy skład pociągu musi mieć co najmniej cztery miejsca na rowery.</p> <p>Państwa członkowskie mogą ustalić liczbę wyższą niż cztery jako minimalną odpowiednią liczbę dla niektórych rodzajów usług, w którym to przypadku liczba ta ma zastosowanie zamiast liczby określonej zgodnie z akapitem drugim.</p> <p>5. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ustanowić i aktualizować plany zwiększenia i poprawy przewozu rowerów oraz dotyczące innych rozwiązań zachęcających do łączonego korzystania z kolei i rowerów.</p>			
---	--	--	--

	<p>Właściwe organy, zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 13 , mogą ustanawiać takie plany w odniesieniu do usług wykonywanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie mogą zobowiązać te właściwe organy lub przedsiębiorstwa kolejowe działające na ich terytorium do ustanowienia takich planów.</p> <p>6. Plany, o których mowa w ust. 5, ustanawiane są po konsultacji ze społeczeństwem i odpowiednimi organizacjami przedstawicielskimi. Plany te publikuje się na stronie internetowej odpowiednio przedsiębiorstwa kolejowego lub właściwego organu.</p>			
Art. 7	<p>Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń</p> <p>1. Wynikające z niniejszego rozporządzenia obowiązki wobec pasażerów nie podlegają ograniczeniu ani wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu. Warunki umowne, których celem jest bezpośrednio lub pośrednio wyłączenie praw wynikających z niniejszego rozporządzenia, odstępstwo od nich lub ich ograniczenie, nie są wiążące dla pasażerów.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki lub przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.</p>	N		
Art. 8	<p>Obowiązek zapewniania informacji o zaprzestaniu wykonywania usług</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają decyzje o stałym lub czasowym zaprzestaniu wykonywania usług do wiadomości publicznej, przed ich wprowadzeniem w życie, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 i rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>	N		
Art. 9	<p>Informacje o podróży</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki i przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów oferujący umowy przewozu w imieniu jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub większej ich liczby przekazują pasażerowi na jego żądanie</p>	N		

	<p>przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część I w odniesieniu do podróży objętych umową przewozu oferowaną przez dane przedsiębiorstwo kolejowe.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz, gdy jest to możliwe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki przekazują pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część II. W przypadku gdy zarządca stacji dysponuje takimi informacjami, również przekazuje on te informacje pasażerowi.</p> <p>3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, przekazuje się w najodpowiedniejszej formie, w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym, w tym z wykorzystaniem odpowiednich technologii komunikacyjnych. Szczególną uwagę poświęca się zapewnieniu, aby informacje te były dostępne zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/882 i rozporządzeniami (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>			
Art. 10	<p>Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży</p> <p>1. Zarządcy infrastruktury przekazują przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów, organizatorom turystyki i zarządcom stacji dane w czasie rzeczywistym dotyczące przyjazdów i odjazdów pociągów.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają innym przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów i organizatorom turystyki, którzy sprzedają ich usługi, dostęp do minimalnych informacji o podróży określonych w załączniku II części I i II, oraz do operacji dotyczących systemów rezerwacji, o których mowa w załączniku II część III.</p> <p>3. Informacje rozpowszechniane są i dostęp do nich udzielany jest w sposób niedyskryminujący i bez zbędnej zwłoki. Jednorazowy wniosek jest wystarczający, aby uzyskać stały dostęp do informacji. Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązani do udostępniania informacji zgodnie z ust. 1 i 2 mogą zwrócić się o zawarcie umowy lub innego porozumienia, na podstawie którego rozpowszechniane będą informacje lub przyznawany będzie do nich dostęp.</p> <p>Warunki umów lub porozumień dotyczących wykorzystania informacji nie mogą, jeśli nie jest to niezbędne, ograniczać możliwości ich ponownego wykorzystania ani nie mogą być wykorzystywane do ograniczenia konkurencji.</p>	N		

	<p>Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wymagać od innych przedsiębiorstw kolejowych, organizatorów turystyki i przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów sprawiedliwego, rozsądnego i proporcjonalnego odszkodowania finansowego za koszty poniesione w związku z zapewnieniem dostępu, a zarządcy infrastruktury mogą wymagać odszkodowania zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami.</p> <p>4. Informacje rozpowszechniane są i dostęp do nich zapewniany jest za pomocą odpowiednich środków technicznych, takich jak interfejsy programowania aplikacji.</p> <p>5. W zakresie, w jakim informacje objęte zakresem stosowania ust. 1 lub 2 przekazywane są zgodnie z innymi unijnymi aktami prawnymi, w szczególności z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 14, odpowiednie obowiązki wynikające z niniejszego artykułu uznaje się za wypełnione.</p>			
Art. 11	<p>Dostępność biletów i rezerwacje</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów oraz organizatorzy turystyki oferują bilety oraz, w miarę możliwości, wspólne bilety i rezerwacje.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla ust. 3 i 4 przedsiębiorstwa kolejowe sprzedają pasażerom bilety bezpośrednio lub za pośrednictwem przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów lub organizatorów turystyki z wykorzystaniem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:</p> <p>a) w kasach biletowych, innych punktach sprzedaży lub automatach biletowych;</p> <p>b) przez telefon, Internet lub za pomocą innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;</p> <p>c) w pociągach.</p> <p>Właściwe organy, zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania biletów na usługi wykonywane w ramach umów o świadczenie usług publicznych z wykorzystaniem więcej niż jednego sposobu sprzedaży.</p>	N		

	<p>3. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:</p> <p>a) możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, przez Internet lub w pociągu;</p> <p>b) najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe.</p> <p>4. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej, dostępnego automatu biletowego ani innego dostępnego sposobu zakupu biletu z wyprzedzeniem, osobom z niepełnosprawnością umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ograniczyć to prawo lub je wyłączyć z uzasadnionych powodów związanych z bezpieczeństwem lub obowiązkiem rezerwacji miejsca w pociągu.</p> <p>W przypadku gdy w pociągu nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe informuje osoby z niepełnosprawnością o tym, czy i jak mogą one zakupić bilet.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zezwolić przedsiębiorstwom kolejowym, aby wymagały, by osoby z niepełnosprawnością były uznawane za takie zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego i praktyką krajową państwa ich zamieszkania.</p> <p>Państwa członkowskie mogą rozszerzyć zakres prawa, o którym mowa w akapicie pierwszym, na wszystkich pasażerów. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują tę możliwość, informują one o tym Komisję. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje te informacje na swojej stronie internetowej dotyczącej wykonania rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>			
Art. 12	<p>Wspólne bilety</p> <p>1. W przypadku gdy dalekobieżne lub regionalne kolejowe usługi pasażerskie są wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo to oferuje wspólny bilet na te usługi. W przypadku innych kolejowych usług pasażerskich przedsiębiorstwa kolejowe podejmują wszelkie rozsądne starania, aby oferować wspólne bilety, i współpracują ze sobą w tym celu. Do celów akapitu pierwszego termin "jedno przedsiębiorstwo kolejowe" obejmuje również wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, które w całości należą do tego samego właściciela, lub</p>	N		

<p>które są zależnymi przedsiębiorstwami, które w całości należą do jednego z zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych.</p> <p>2. W przypadku podróży obejmujących jedno połączenie lub większą ich liczbę pasażer jest przed zakupem biletu lub biletów informowany, czy ten bilet lub te bilety stanowią wspólny bilet.</p> <p>3. W przypadku podróży obejmujących jedno połączenie lub większą ich liczbę bilet lub bilety zakupione w ramach jednej transakcji handlowej od przedsiębiorstwa kolejowego stanowią wspólny bilet i przedsiębiorstwo kolejowe ponosi odpowiedzialność zgodnie z art. 18, 19 i 20, jeżeli pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia.</p> <p>4. W przypadku gdy bilet lub bilety zostały zakupione w ramach jednej transakcji handlowej i przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki połączył bilety z własnej inicjatywy, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki, który sprzedał bilet lub bilety, odpowiada za zwrot całkowitej kwoty zapłaconej w tej transakcji za ten bilet lub te bilety i ponadto za wypłatę odszkodowania w wysokości równoważnej 75 % tej kwoty, w przypadku gdy pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia.</p> <p>Prawo do zwrotu lub odszkodowania, o którym mowa w akapicie pierwszym, pozostaje bez uszczerbku dla prawa krajowego przyznającego pasażerom dodatkowe odszkodowanie za szkodę.</p> <p>5. Odpowiedzialność określona w ust. 3 i 4 nie ma zastosowania, jeżeli na biletach lub na innym dokumencie lub w formie elektronicznej w sposób, który pozwala pasażerowi na odtworzenie tej informacji w przyszłości, wskazane jest, że bilety te stanowią odrębne umowy przewozu, i pasażer został o tym poinformowany przed zakupem.</p> <p>6. Ciężar udowodnienia, że pasażerowi przekazano informację, o której mowa w niniejszym artykule, spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym, organizatorze turystyki lub przedsiębiorstwie prowadzącym sprzedaż biletów, którzy sprzedali bilet lub bilety.</p> <p>7. Zgodnie z ust. 4 przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów lub organizatorzy turystyki odpowiadają za rozpatrywanie wniosków i ewentualnych skarg pasażerów. Zwrot i</p>			
--	--	--	--

	odszkodowanie, o których mowa w ust. 4, wypłaca się w terminie 30 dni po otrzymaniu wniosku.			
Art. 13	<p>Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału oraz bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do dodatkowego odszkodowania odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdziały I, III i IV oraz tytuły VI i VII.</p>	N		
Art. 14	<p>Ubezpieczenie i pokrycie odpowiedzialności</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia swojej odpowiedzialności, zgodnie z art. 22 dyrektywy 2012/34/UE.</p>	N		
Art. 15	<p>Zaliczki</p> <p>1. W przypadku śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera dane przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnie z art. 26 ust. 5 załącznika I, niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż 15 dni po ustaleniu tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do poniesionej szkody.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla ust. 1 zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21 000 EUR na pasażera.</p> <p>3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała z winy pasażera lub gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania.</p>	N		
Art. 16	<p>Kwestionowanie odpowiedzialności</p> <p>Nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za zranienie przewożonego przez siebie pasażera, podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich.</p>	N		

Art. 17	<p>Odpowiedzialność za opóźnienia, utratę połączeń i odwołania</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdział II.</p>	N		
Art. 18	<p>Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy</p> <p>1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać - w momencie odjazdu albo w przypadku utraty połączenia lub odwołania - że opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego w ramach umowy przewozu wyniesie co najmniej 60 minut, przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę natychmiast oferuje pasażerowi wybór jednej spośród następujących opcji oraz podejmuje niezbędne działania:</p> <p>a) zwrot pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za niezrealizowaną część lub niezrealizowane części podróży oraz za część lub części już zrealizowane, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży pasażera, wraz z zapewnieniem, w stosownych przypadkach, połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie;</p> <p>b) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie;</p> <p>c) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.</p> <p>2. W przypadku gdy do celów ust. 1 lit. b) i c) porównywalna zmieniona trasa jest realizowana przez to samo przedsiębiorstwo kolejowe lub inne przedsiębiorstwo, któremu zleca się wykonanie tej zmienionej trasy, nie może to powodować dodatkowych kosztów dla pasażera. Wymóg ten ma także zastosowanie w przypadku, gdy zmiana trasy obejmuje skorzystanie z przewozu w wyższej klasie usługi oraz z zastępczych rodzajów transportu. Przedsiębiorstwa kolejowe podejmują rozsądne starania, aby uniknąć dodatkowych przesiadek oraz zapewniają, aby wydłużenie łącznego czasu podróży było jak najkrótsze. Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.</p>	N		

<p>3. Bez uszczerbku dla ust. 2 przedsiębiorstwo kolejowe może, na wniosek pasażera, pozwolić na zawarcie przez pasażera umów z innymi podmiotami świadczącymi usługi przewozu, które umożliwią pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego przy porównywalnych warunkach; w takim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi poniesione koszty.</p> <p>W przypadku gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołania usługi lub utraty połączenia, pasażer jest uprawniony do zawarcia takiej umowy z innymi podmiotami świadczącymi usługi przewozu w publicznym transporcie kolejną, autokarem lub autobusem. Przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi konieczne, odpowiednie i uzasadnione koszty, które poniósł.</p> <p>Niniejszy ustęp nie ma wpływu na krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, które przyznają pasażerom korzystniejsze warunki zmiany trasy.</p> <p>4. Podmioty świadczące usługi przewozu na zmienionej trasie muszą zapewniać osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się porównywalny poziom pomocy i dostępności, proponując zastępcze środki transportu. Podmioty świadczące usługi przewozu na zmienionej trasie mogą zapewnić osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się usługi zastępcze odpowiednie do ich potrzeb i różniące się od tych oferowanych innym pasażerom.</p> <p>5. Zwrotów, o których mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 3, dokonuje się w terminie 30 dni po otrzymaniu wniosku. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania takich wniosków za pomocą określonych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminujących. Zwrot może zostać dokonany w formie kuponów lub świadczenia innych usług, jeżeli warunki tych kuponów lub usług są wystarczająco elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego, oraz jeżeli pasażer zgadza się na przyjęcie tych kuponów lub usług. Zwrotu ceny biletu nie pomniejsza się o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki.</p> <p>6. Do dnia 7 czerwca 2023 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy ustanawiający wspólny formularz wniosków o zwrot na mocy niniejszego rozporządzenia. Ten wspólny formularz wniosków ustanawia się w formie dostępnej dla osób z</p>			
--	--	--	--

	<p>niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 38 ust. 2.</p> <p>7. Pasażerowie mają prawo do składania wniosków przy użyciu wspólnego formularza, o którym mowa w ust. 6. Przedsiębiorstwo kolejowe nie może odrzucić wniosku o zwrot wyłącznie z tego powodu, że pasażer nie użył tego formularza. Jeżeli wniosek nie jest wystarczająco precyzyjny, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do pasażera o wyjaśnienie wniosku i udziela przy tym pomocy pasażerowi.</p>			
<p>Art. 19</p>	<p>Odszkodowanie</p> <p>1. Pasażerowi przysługuje odszkodowanie od przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie lub na wspólnym bilecie miejscem wyjazdu a miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 18, przy czym pasażer nie traci prawa do przewozu. Minimalna kwota odszkodowania za opóźnienia wynosi:</p> <p>a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;</p> <p>b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.</p> <p>2. Ust. 1 ma zastosowanie również do pasażerów, którzy posiadają abonament lub bilet okresowy. Jeżeli pasażerowie ci napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, przysługuje im odpowiednie odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. W warunkach tych określa się kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania. W przypadku gdy opóźnienia nieprzekraczające 60 minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te można sumować, a pasażerom można wypłacać odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 2 odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do pełnej ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę. W przypadku gdy umowa przewozu dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży</p>	<p>N</p>		

<p>docelowej lub powrotnej oblicza się w stosunku do ceny wskazanej za ten odcinek podróży na bilecie. W przypadku gdy nie ma takiego wskazania ceny na każdą z dwóch stron podróży, odszkodowanie oblicza się w stosunku do połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźnioną usługę wykonywaną na podstawie każdej innej formy umowy przewozu upoważniającej pasażera do przejazdu na dwóch kolejnych odcinkach trasy lub większej ich liczbie, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.</p> <p>4. Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza Unią.</p> <p>5. Do dnia 7 czerwca 2023 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy ustanawiający wspólny formularz wniosków o odszkodowanie na mocy niniejszego rozporządzenia. Ten wspólny formularz wniosków ustanawia się w formacie dostępnym dla osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 38 ust. 2.</p> <p>6. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania wniosków o odszkodowanie za pomocą szczególnych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminujących. Pasażerowie mają prawo do składania wniosków przy użyciu wspólnego formularza, o którym mowa w ust. 5. Przedsiębiorstwo kolejowe nie może odrzucić wniosku o odszkodowanie wyłącznie z tego powodu, że pasażer nie użył tego formularza. Jeżeli wniosek nie jest wystarczająco precyzyjny, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do pasażera o wyjaśnienie wniosku i udziela przy tym pomocy pasażerowi.</p> <p>7. Wypłata odszkodowania w formie zwrotu kosztów biletu następuje w ciągu miesiąca po złożeniu wniosku o odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego. Odszkodowanie wypłaca się w formie pieniężnej na wniosek pasażera.</p> <p>8. Odszkodowanie w formie zwrotu kosztów biletu nie może być pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe</p>			
--	--	--	--

	<p>mogą wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie może przekraczać 4 EUR na bilet.</p> <p>9. Pasażerom nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli zostali poinformowani o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie powstało w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy nie przekracza 60 minut.</p> <p>10.</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe nie jest zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie udowodnić, że opóźnienie, utrata połączenia lub odwołanie zostały spowodowane bezpośrednio następującymi przyczynami lub z natury rzeczy z nimi powiązanych:</p> <p>a) nadzwyczajne okoliczności niezwiązane z ruchem kolei, takie jak ekstremalne warunki pogodowe, poważne katastrofy naturalne lub poważne kryzysy w dziedzinie zdrowia publicznego, których przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania wymaganej w danych okolicznościach staranności nie było w stanie uniknąć ani których skutkom nie mogło zapobiec;</p> <p>b) wina podróżnego; lub</p> <p>c) zachowanie się osoby trzeciej, którego przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania niezbędnej w danych okolicznościach staranności nie było w stanie uniknąć i którego skutkom nie mogło zapobiec, takie jak osoby na torach, kradzież kabli, sytuacja nadzwyczajna w pociągu, działania organów ścigania, sabotaż lub terroryzm.</p> <p>Strajki personelu przedsiębiorstwa kolejowego, działania lub zaniechania ze strony innych przedsiębiorstw korzystających z tej samej infrastruktury kolejowej i działania lub zaniechania ze strony zarządców infrastruktury i stacji nie są objęte wyłączeniem, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. c).</p>			
Art. 20	<p>Pomoc</p> <p>1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu lub odwołania usługi pasażerowie są informowani - przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji - o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz spodziewanym czasie przyjazdu lub o usłudze zastępczej niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji. W przypadku gdy przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i</p>	N		

<p>organizatorzy turystyki dysponują takimi informacjami, również przekazują je pasażerowi.</p> <p>2. W przypadku gdy opóźnienie, o którym mowa w ust. 1, wynosi co najmniej 60 minut lub w przypadku odwołania usługi przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę oferuje pasażerom nieodpłatnie:</p> <p>a) posiłki i napoje adekwatnie do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub ich dostarczenie jest możliwe, z uwzględnieniem kryteriów, takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt;</p> <p>b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz przewóz pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub większą liczbę nocy lub jeżeli niezbędny jest pobyt dodatkowy. W przypadkach gdy taki pobyt staje się konieczny ze względu na okoliczności, o których mowa w art. 19 ust. 10, przedsiębiorstwo kolejowe może ograniczyć czas zakwaterowania do maksymalnie trzech nocy. W miarę możliwości uwzględnia się wymogi dostępu osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz potrzeby psów towarzyszących;</p> <p>c) o ile jest to fizycznie możliwe, przewóz z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.</p> <p>3. Jeżeli usługa kolejowa zostaje przerwana i nie może być w ogóle lub w rozsądnym okresie kontynuowana, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pasażerom jak najszybciej zastępcze usługi przewozowe i podejmuje niezbędne działania.</p> <p>4. Przedsiębiorstwa kolejowe informują pasażerów, których to dotyczy, w jaki sposób zwrócić się o zaświadczenie, że usługa kolejowa uległa opóźnieniu, że opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia lub że usługa została odwołana. Zaświadczenie to stosuje się również w związku z przepisami określonymi w art. 19.</p> <p>5. Stosując ust. 1-4, wykonujące usługę przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także osób im towarzyszących i psów towarzyszących.</p>			
--	--	--	--

	6. W przypadku ustanowienia planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych na podstawie art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwa kolejowe koordynują z zarządcą stacji i zarządcą infrastruktury działania służące ich przygotowaniu się na wypadek wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących pozostawieniem dużej liczby pasażerów na stacji. Takie plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych obejmują wymogi dotyczące dostępności systemów alarmowych i informacyjnych.			
Art. 21	<p>Prawo do przewozu</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale organizacji przedstawicielskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiciele osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ustanawiają lub posiadają niedyskryminujące przepisy dotyczące dostępu do przewozu dla osób z niepełnosprawnością, w tym ich asystentów osobistych uznanych za takich zgodnie z praktyką krajową, oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Przepisy te uwzględniają umowy, o których mowa w pkt 4.4.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, w szczególności w odniesieniu do podmiotu odpowiedzialnego za udzielanie pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>2. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się rezerwacje i bilety oferowane są bez dodatkowych opłat. Przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki nie mogą odmówić osobie z niepełnosprawnością lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu ani wymagać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, chyba że jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w ust. 1.</p>	N		
Art. 22	<p>Informacja dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się</p> <p>1. Na żądanie zarządcy stacji, przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki przekazują osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacje, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 oraz dyrektywy (UE) 2019/882, o dostępności stacji i związanych z nią udogodnień i usług</p>	N		

	<p>kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego, zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1, oraz informują osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o udogodnieniach w pociągu.</p> <p>2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki korzysta z odstępstwa przewidzianego w art. 21 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przyczynach odmowy przyjęcia rezerwacji lub wystawienia biletu lub wymogu, aby towarzyszyła jej inna osoba. Przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki podejmują rozsądne starania, aby zaproponować danej osobie akceptowalny przewóz zastępczy, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności.</p> <p>3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy stacji zapewniają, aby łatwo dostępne informacje - w tym w przystępnych formatach zgodnie z przepisami rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 oraz dyrektywy (UE) 2019/882, były prezentowane zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1 - dotyczące najbliższych stacji, na których obecny jest personel, oraz dotyczące bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>			
<p>Art. 23</p>	<p>Pomoc na stacjach kolejowych i w pociągu</p> <p>1. Osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się udziela się pomocy w następujący sposób:</p> <p>a) asystent osobisty uznany za takiego zgodnie z praktyką krajową może podróżować według specjalnej taryfy i, w stosownych przypadkach, nieodpłatnie oraz w miarę możliwości siedzieć obok osoby z niepełnosprawnością;</p> <p>b) w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wymaga, aby pasażer podróżował z osobą towarzyszącą zgodnie z art. 21 ust. 2, osoba towarzysząca jest uprawniona do podróżowania bezpłatnie oraz w miarę możliwości do zajmowania miejsca obok osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się;</p>	<p>N</p>		

<p>c) może im towarzyszyć pies towarzyszący zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego;</p> <p>d) w przypadku pociągów, w których nie ma personelu, zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1, podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z pociągu, gdy na stacji znajduje się przeszkolony personel na służbie;</p> <p>e) podczas odjazdu ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przesiadania się na takiej stacji lub przyjazdu na nią zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w taki sposób, aby osoba ta była w stanie wsiąść do pociągu, przesiąść się w celu skorzystania z kolejnego połączenia, na którą posiada bilet, lub wysiąść z pociągu pod warunkiem obecności wyszkolonego personelu na służbie. W przypadku gdy o potrzebie pomocy powiadomiono z wyprzedzeniem zgodnie z art. 24 lit. a), zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia udzielenie pomocy zgodnie z wnioskiem;</p> <p>f) na stacjach kolejowych, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z niego, jeżeli w pociągu znajduje się wyszkolony personel;</p> <p>g) w przypadku braku wyszkolonego personelu w pociągu i na stacji zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe podejmują wszelkie rozsądne starania w celu umożliwienia osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostępu do podróży kolejną;</p> <p>h) przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje wszelkie rozsądne starania, aby osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zapewnić dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy osoby te nie mogą mieć dostępu do tych usług w sposób niezależny i bezpieczny.</p> <p>2. Przepisy, o których mowa w art. 21 ust. 1, określają zasady dotyczące wykonywania praw, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.</p>			
---	--	--	--

<p>Art. 24</p>	<p>Warunki udzielania pomocy</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki współpracują ze sobą w celu zapewniania nieodpłatnej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, jak określono w art. 21 i 23, oferując mechanizm pojedynczego powiadamiania, zgodnie z następującymi przepisami:</p> <p>a) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizatora turystyki, u którego zakupiono bilet, lub pojedynczy punkt kontaktowy, o którym mowa w lit. f), stosownie do przypadku, powiadomiono o potrzebie udzielenia takiej pomocy pasażerowi co najmniej 24 godziny przed sytuacją, w której taka pomoc będzie potrzebna. Wystarczy jedno powiadomienie dotyczące podróży. Takie powiadomienia przekazuje się wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji zaangażowanym w realizację podróży.</p> <p>Takie powiadomienia przyjmowane są bez dodatkowych kosztów niezależnie od wykorzystanych środków komunikacji.</p> <p>W przypadku gdy bilet lub bilet okresowy pozwala na zrealizowanie wielu podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja dotycząca terminu kolejnych podróży i w każdym razie co najmniej 24 godziny przed sytuacją, w której taka pomoc będzie potrzebna po raz pierwszy. Pasażer lub jego przedstawiciel podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu poinformowania o odwołaniu takich kolejnych podróży z wyprzedzeniem wynoszącym co najmniej 12 godzin.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zezwalać na przedłużenie 24-godzinnego okresu dla powiadomień, o których mowa w akapitach pierwszym, drugim i trzecim, do maksymalnie 36 godzin, ale nie po dniu 30 czerwca 2026 r. W takim przypadku państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tym zezwoleniu oraz przekazują informacje dotyczące środków podjętych lub planowanych w celu skrócenia tego okresu;</p> <p>b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki podejmują wszystkie środki niezbędne do przyjmowania powiadomień. W</p>	<p>N</p>		
--------------------	--	----------	--	--

<p>przypadku gdy przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów nie są w stanie przetwarzać takich powiadomień, wskazują alternatywne punkty zakupu lub alternatywne sposoby dokonania takiego powiadomienia;</p> <p>c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy w taki sposób, aby osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się mogła zrealizować podróż;</p> <p>d) bez uszczerbku dla lit. f) niniejszego artykułu zarządca stacji lub inna upoważniona osoba wyznacza punkty, w których osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogą zgłaszać swoje przybycie na stację kolejową oraz poprosić o pomoc. Obowiązki w zakresie wyznaczania takich punktów i zapewnienia informacji na ich temat określa się w przepisach dotyczących dostępności, o których mowa w art. 21 ust. 1;</p> <p>e) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się pojawi się w wyznaczonym punkcie w terminie określonym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji udzielających takiej pomocy. Wyznaczony termin nie może przekraczać 60 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy. Jeżeli nie został określony konkretny termin stawienia się osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, osoba ta musi stawić się w wyznaczonym punkcie nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub przed terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy;</p> <p>f) państwa członkowskie mogą wymagać, aby zarządcy stacji i przedsiębiorstwa kolejowe na ich terytorium współpracowały w celu ustanowienia i prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warunki prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych ustanawia się w przepisach dotyczących dostępności, o których mowa w art. 21 ust. 1. Te pojedyncze punkty kontaktowe są odpowiedzialne za:</p> <p>(i) przyjmowanie wniosków o pomoc na stacjach;</p>			
---	--	--	--

	(ii) przekazywanie poszczególnych wniosków o pomoc zarządcom stacji i przedsiębiorstwom kolejowym; oraz (iii) przekazywanie informacji dotyczących dostępności.			
Art. 25	<p>Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się, urządzenia wspomagające i psy towarzyszące</p> <p>1. W przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują utratę lub uszkodzenie sprzętu ułatwiającego poruszanie się, w tym wózków inwalidzkich i urządzeń wspomagających lub utratę lub zranienie psów towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, ponoszą odpowiedzialność za tą utratę, uszkodzenie lub zranienie oraz bez zbędnej zwłoki wypłacają odszkodowanie. Odszkodowanie to składa się z:</p> <p>a) kosztu zastąpienia lub naprawy sprzętu ułatwiającego poruszanie się lub urządzeń wspomagających, które utracono lub które uległy uszkodzeniu;</p> <p>b) kosztu zastąpienia lub leczenia psa towarzyszącego, który zginął lub został zraniony;</p> <p>c) uzasadnionych kosztów tymczasowego zastąpienia sprzętu ułatwiającego poruszanie się, urządzeń wspomagających lub psa towarzyszącego w przypadku gdy takie zastąpienie nie zostało zapewnione przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji zgodnie z ust. 2.</p> <p>2. W przypadku gdy zastosowanie ma ust. 1 przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji niezwłocznie podejmują wszelkie rozsądne starania, aby zapewnić potrzebny natychmiast tymczasowy zastępczy sprzęt ułatwiający poruszanie się lub urządzenia wspomagające. Osobie z niepełnosprawnością lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na zachowanie tego tymczasowego sprzętu zastępczego lub tych tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1.</p>	N		
Art. 26	<p>Szkolenie personelu</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji zapewniają, aby wszyscy członkowie personelu, w tym nowo zatrudnieni, którzy w ramach swoich regularnych zadań udzielają bezpośredniej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, zostali przeszkoleni z problematyki niepełnosprawności, aby wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z</p>	N		

	<p>niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>Zapewniają oni również - dla wszystkich członków personelu pracujących na stacji lub w pociągach, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi - szkolenia oraz regularne szkolenia przypominające mające na celu podniesienie poziomu świadomości w zakresie potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji mogą zezwolić na uczestnictwo w szkoleniach, o których mowa w ust. 1, pracowników z niepełnosprawnością oraz mogą rozważyć uczestnictwo pasażerów z niepełnosprawnością i pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się lub reprezentujących ich organizacji.</p>			
Art. 27	<p>Bezpieczeństwo osobiste pasażerów</p> <p>W porozumieniu z organami publicznymi przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i zarządcy stacji podejmują w odniesieniu ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności, odpowiednie działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka, a także dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez organy publiczne. Podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają się informacjami dotyczącymi najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które mogą pogorszyć poziom bezpieczeństwa.</p>	N		
Art. 28	<p>Skargi</p> <p>1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji na stacjach obsługujących średnio w ujęciu rocznym ponad 10 000 pasażerów dziennie ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności. Podają oni do ogólnej wiadomości pasażerów swoje dane kontaktowe oraz informują o swoim języku lub językach roboczych. Mechanizm ten nie ma zastosowania do celów rozdziału III.</p> <p>2. Pasażerowie mogą złożyć do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy stacji skargę w odniesieniu do ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności w ramach mechanizmów, o których mowa w ust. 1. Termin na złożenie takiej</p>	N		

	<p>skargi wynosi trzy miesiące od zdarzenia, którego ona dotyczy. W ciągu miesiąca od otrzymania skargi adresat udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w uzasadnionych przypadkach informuje pasażera, że otrzyma on odpowiedź w terminie krótszym niż trzy miesiące od dnia otrzymania skargi. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji przechowują dane dotyczące zdarzeń niezbędne do rozpatrzenia skargi przez cały okres procedury rozpatrywania skarg, w tym procedur rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 33 i 34, oraz udostępniają te dane krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie.</p> <p>3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być publicznie dostępne, w tym dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Informacje te muszą być dostępne na żądanie przynajmniej w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność.</p> <p>4. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 29 ust. 2, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych skarg oraz rozpatrzonych skarg, a także o terminach udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.</p>			
Art. 29	<p>Normy jakości obsługi</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają normy jakości usług i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać jakość usług. Normy jakości usług obejmują co najmniej pozycje wymienione w załączniku III.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe monitorują swoje wyniki w zakresie wdrażania norm jakości obsługi. Do dnia 30 czerwca 2023 r., a następnie co dwa lata publikują one sprawozdanie dotyczące wyników w zakresie jakości usług na swojej stronie internetowej. Takie sprawozdania udostępnia się również na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.</p> <p>3. Zarządcy stacji ustanawiają normy jakości usług w odniesieniu do odpowiednich pozycji wymienionych w załączniku III. Monitorują oni swoje wyniki w zakresie tych norm i zapewniają na żądanie krajowym organom publicznym dostęp do informacji dotyczących swoich wyników.</p>	N		

Art. 30	<p>Informowanie pasażerów o przysługujących im prawach</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki przy sprzedaży biletów na podróż pociągiem informują pasażerów o przysługujących im prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W celu wypełnienia tego wymogu informacyjnego mogą oni skorzystać z udostępnionego im streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii. Zamieszczają oni tę informację w formie papierowej lub elektronicznej, lub w inny sposób, w tym w formatach dostępnych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 oraz rozporządzenia (UE) nr 1300/2014. Określają oni, gdzie, w przypadku odwołania, utraty połączenia lub znacznego opóźnienia, można uzyskać takie informacje.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom - na stacjach, w pociągu i na swoich stronach internetowych - w odpowiedni sposób, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 oraz rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, informacje dotyczące przysługujących im praw i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz dane umożliwiające kontakt z organem lub organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie na podstawie art. 31.</p>	N		
Art. 31	<p>Wyznaczenie krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów</p> <p>1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia. Każdy z tych organów podejmuje działania niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.</p> <p>2. Każdy z tych organów musi być niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania oraz w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego.</p> <p>3. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz o jego lub ich zakresach odpowiedzialności. Komisja i wyznaczone organy publikują te informacje na swoich stronach internetowych.</p>	N		

	<p>4. Obowiązki w zakresie egzekwowania przepisów w odniesieniu do zarządców stacji i zarządców infrastruktury przewidziane w niniejszym rozdziale nie mają zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei, a w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych - dopóki jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe nie uzyska licencji od organu wydającego licencje wyznaczony przez Cypr lub Maltę zgodnie z art. 2 ust. 1.</p>			
<p>Art. 32</p>	<p>Egzekwowanie przepisów</p> <p>1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, w tym rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 w zakresie, w jakim o tych rozporządzeniach jest mowa w niniejszym rozporządzeniu, oraz podejmują działania niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.</p> <p>2. Do celów ust. 1 przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki bez zbędnej zwłoki, a najpóźniej w terminie miesiąca od otrzymania wniosku przekazują krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje. W przypadku skomplikowanych spraw krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów może przedłużyć ten termin maksymalnie o trzy miesiące od otrzymania wniosku. Wykonując swoje funkcje, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów uwzględniają informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. Mogą one również zdecydować o wszczęciu czynności z zakresu egzekwowania przepisów na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez taki organ.</p> <p>3. Co dwa lata krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują - do dnia 30 czerwca kolejnego roku kalendarzowego - sprawozdania zawierające statystyki dotyczące ich działalności, w tym zastosowanych sankcji. Sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.</p> <p>4. Przedsiębiorstwa kolejowe przekazują swoje dane kontaktowe krajowemu organowi lub krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich, w których prowadzą działalność.</p>	<p>N</p>		

<p>Art. 33</p>	<p>Rozpatrywanie skarg przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów oraz inne organy</p> <p>1. Bez uszczerbku dla przysługujących konsumentom praw do korzystania z alternatywnych mechanizmów dochodzenia roszczeń na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE 15 po negatywnym rozpatrzeniu skargi złożonej do przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy stacji na podstawie art. 28 pasażer może złożyć skargę do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji o odrzuceniu pierwotnej skargi. W przypadku braku odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od złożenia pierwotnej skargi pasażer ma prawo złożyć skargę do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego na podstawie ust. 2. W razie konieczności organ ten informuje skarżącego o przysługującym mu prawie do złożenia wniosku do organu oferującego alternatywne metody rozwiązywania sporów w celu dochodzenia indywidualnych roszczeń.</p> <p>2. Każdy pasażer może złożyć skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów albo do innego organu wyznaczonego w tym celu przez państwo członkowskie.</p> <p>3. Krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2 potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące od dnia utworzenia akt skargi. W przypadku skomplikowanych spraw organ ten może wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim przypadku informuje on pasażera o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie te sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. W przypadku gdy organ ten jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy 2013/11/UE, pierwszeństwo mają terminy określone w tej dyrektywie.</p> <p>Zapewnia się dostępność procedury rozpatrywania skarg dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>	<p>N</p>		
--------------------	--	----------	--	--

	<p>4. Skargi pasażerów dotyczące zdarzenia z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego rozpatruje krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2 w państwie członkowskim, które udzieliło temu przedsiębiorstwu licencji.</p> <p>5. W przypadku gdy skarga dotyczy domniemanego naruszenia popełnionego przez zarządców stacji lub zarządców infrastruktury, skargę tę rozpatruje organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2, w państwie członkowskim, na którego terytorium zdarzenie miało miejsce.</p> <p>6. W ramach współpracy prowadzonej na podstawie art. 34 organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów lub jakiegokolwiek inne organy wyznaczone na mocy ust. 2 mogą odstąpić od stosowania ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu, lub obu tych przepisów, w przypadku gdy z uzasadnionych powodów - w szczególności związanych z językiem lub miejscem zamieszkania - leży to w interesie pasażera.</p>			
Art. 34	<p>Wymiana informacji i współpraca transgraniczna między krajowymi organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów</p> <p>1. W przypadku gdy na podstawie art. 31 i 33 wyznaczono różne organy, ustanawia się mechanizmy sprawozdawcze w celu zapewnienia wymiany informacji między tymi organami, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, aby pomóc krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów w wykonywaniu powierzonych mu zadań w zakresie nadzoru oraz egzekwowania przepisów, a także po to, aby organ rozpatrujący skargi wyznaczony na podstawie art. 33 mógł zbierać informacje niezbędne do rozpatrzenia indywidualnych skarg.</p> <p>2. Do celów koordynacji krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy oraz zasad podejmowania decyzji i praktyk w tym zakresie. Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.</p> <p>3. W przypadku skomplikowanych spraw, takich jak sprawy obejmujące wiele skarg lub dotyczące wielu podmiotów, podróży transgranicznych lub wypadków na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, które przyznało licencję przedsiębiorstwu, a w szczególności w przypadku gdy nie jest</p>	N		

	<p>jasne, który krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów jest właściwy, lub gdy mogłoby to ułatwić lub przyspieszyć rozstrzygnięcie skargi, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów podejmują współpracę w celu określenia organu wiodącego, który będzie służył jako pojedynczy punkt kontaktowy dla wszystkich pasażerów. Wszystkie krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, których dotyczy dana skarga, współpracują w celu ułatwienia jej rozstrzygnięcia, w tym poprzez wymianę informacji, pomoc w tłumaczeniu dokumentów i dostarczanie informacji dotyczących okoliczności zdarzeń. Pasażerów informuje się, który organ pełni funkcję organu wiodącego</p>			
Art. 35	<p>Sankcje</p> <p>1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszenia niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie zgłaszają jej późniejsze ich zmiany.</p> <p>2. W ramach współpracy, o której mowa w art. 34, krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów, który jest właściwy do celów art. 33 ust. 4 lub 5, bada - na wniosek krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozpatrującego daną skargę - naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia stwierdzone przez ten organ oraz, w razie konieczności, nakłada sankcje.</p>	N		
Art. 36	<p>Akty delegowane</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 37 niniejszego rozporządzenia w celu:</p> <p>a) dostosowania kwoty wskazanej w art. 15 ust. 2 aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i nieprzetworzonej żywności, publikowanym przez Komisję (Eurostat);</p> <p>b) zmiany załącznika I w celu uwzględnienia zmian Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV), określonych w załączniku A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).</p>	N		

Art. 37	<p>Wykonywanie przekazanych uprawnień</p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 36, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 czerwca 2021 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 36, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p> <p>6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 36 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.</p>	N		
Art. 38	Procedura komitetowa	N		

	<p>1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p> <p>2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.</p>			
Art. 39	<p>Sprawozdanie</p> <p>Do dnia 7 czerwca 2026 r. Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszego rozporządzenia.</p> <p>Sprawozdanie będzie opierać się na informacjach dostarczanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszyć będą odpowiednie wnioski.</p>	N		
Art. 40	<p>Uchylenie</p> <p>Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 7 czerwca 2023 r.</p> <p>Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku IV.</p>	N		
Art. 41	<p>Wejście w życie</p> <p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 7 czerwca 2023 r.</p>	T	Art. 4 pkt 2 projektu	„Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 2) art. 2a, który wchodzi w życie z dniem 7 czerwca 2023 r.”
Art. 41	<p>Jednakże art. 6 ust. 4 stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.</p>	T	art. 3a ust. 1 pkt 2 lit. a , pkt 3 lit. a i pkt 4 lit. a ustawy o transporcie kolejowym	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...) 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21– 30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...) 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8, art.

				<p>9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia, z tym że:</p> <p>a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...)</p> <p>2. Art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.”</p>
--	--	--	--	--