



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-50-23

**Druk nr 3178-A**

Warszawa, 8 maja 2023 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*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/

## **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 kolejowym<sup>1)</sup>”;
- 2) do tytułu ustawy dodaje się odnośnik nr 1 w brzmieniu:  
„<sup>1)</sup> 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><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa oraz ustawy – Prawo budowlane (druk nr 3178)</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> 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><b>Data sporządzenia</b> 2023.05.08</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE (rozporządzenie) Decyzja RM – KPO</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów</b></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 lobbingowej 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)
<b>Dochody ogółem</b>	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
<b>Wydatki ogółem</b>	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
<b>Saldo ogółem</b>	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	-
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>	
Z dniem wejścia w życie ustawy.	
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>	
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.	
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>	
Brak.	