



Fundusze Europejskie
Wiedza Edukacja Rozwój



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz Społeczny



Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

Polski Związek Niewidomych
ul. Konwiktorska 9
00-216 Warszawa
L.dz. *Bh* / CR-110-XV/2022

KANCELARIA SENATU



03980200646008
RPW/16872/2022 P zał. 5
2022-07-18 rej. Borczon Szymon

Warszawa 8 lipca 2022 r.

Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu Rzeczypospolitej Polskiej
Ul. Wiejska 6/8
00-902 Warszawa

Petycja

Szanowny Panie Przewodniczący

Polski Związek Niewidomych jest uczestnikiem projektu pn. „Strażnicy dostępności”, nr POWR.02.16.00-00-0112/20-00, który współfinansowany jest ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego. Celem głównym projektu jest wzmocnienie potencjału instytucjonalnego oraz eksperckiego 12 organizacji pozarządowych działających na rzecz osób z niepełnosprawnościami do prowadzenia monitoringu w zakresie tworzenia i stosowania przepisów prawa regulującego obowiązki związane ze stosowaniem zasad dostępności. W ramach projektu realizujemy interwencję, której celem jest nowelizacja ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Osoby ze schorzeniami narządu wzroku bardzo często napotykają na liczne problemy/ trudności związane z przewozami autobusowymi. W związku z tym należy pochylić się nad obecnie obowiązującymi przepisami, aby je udoskonalić i tym samym poprawić komfort podróżowania osób z niepełnosprawnościami.

Obecnie na rynku jest wielu przewoźników transportu publicznego, w tym przewoźników prywatnych, którzy nie wprowadzają ulg ustawowych dla osób z niepełnosprawnością lub stosują je w niepełnym wymiarze. Często przewoźnicy tacy mają swoje wewnętrzne regulacje, jak na przykład przewoźnik „Flixbus”. Oferuje osobom z problemami wzroku możliwość sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi ale: tylko na wybranych połączeniach, które odbywają się w porach nocnych. Bilety sprzedawane są przede wszystkim w tańszych strefach, które z reguły znajdują się na górze pojazdu. Znaczy to, że osoby niepełnosprawne nie są traktowane na równi z innymi pasażerami, a z prawa do ulgowego biletu mogą korzystać wyłącznie nocą. W Warszawie autobusy odjeżdżające z Metro Wilanowska w ogóle nie mają biletów z ulgami dla niepełnosprawnych w swojej ofercie. Innym przykładem są przewoźnicy prywatni autobusów dalekobieżnych. Nie respektują oni prawa poszczególnych grup



Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

społecznych, jak osoby z niepełnosprawnością czy studenci, do zakupu biletu ulgowego. Powszechnie wiadomo, że przewoźnicy nie są stratni o kwotę danej ulgi, ale muszą wystąpić z wnioskiem o zwrot pieniędzy do odpowiedniej instytucji. Dlatego z uwagi na szereg procedur, jakie muszą wykonać, woła nie stosować ulg na swoich przejazdach, co z kolei ogranicza prawa osób, które są do nich uprawnione. Poza tym stosowanie ulg na przejazdy wiąże się także z zakupem innego urządzenia do sprzedaży biletów, na którym opisane są poszczególne ulgi. Ustawa powinna zobowiązać wszystkich przewoźników, jeżeli decydują się na usługę przewozu osób do respektowania również ich prawa do zakupu tańszego biletu. Bardzo często określone trasy obsługiwane są wyłącznie, bądź w przeważającej większości, przez przewoźników prywatnych, nie stosujących ulg na przejazdy dla pasażerów.

Bardzo często zakup ulgowych biletów w autobusach staje się sytuacją problematyczną dla osób z niepełnosprawnością narządu wzroku. Problematyczna może być nieprecyzyjność sformułowania nazwy ulg oraz brak jednolitego systemu numeracji poszczególnych ulg na terenie całego kraju. Uważamy, że należy to doprecyzować, aby uniknąć podobnych problemów przy zakupie biletów w autobusach w przyszłości. Z racji tego, że zarówno dla osób legitymujących się znacznym stopniem niepełnosprawności, jak również stopniem umiarkowanym, rozróżnieniem nazwy na bilecie staje się dodatkowy opis „niesamodzielnymi” w odniesieniu do osób ze znacznym stopniem niepełnosprawności. Uważamy, że bardziej praktyczne zastosowanie miałyby rozgraniczenie na stopnie niepełnosprawności, a nie na to czy osoba jest samodzielna czy niesamodzielną.

Aktualnie nie wypracowano jednolitej i obowiązującej w całym kraju listy ulg w przejazdach autobusowych. Powoduje to trudności w zorientowaniu się, pod jakim numerem przypisano ulgę u różnych przewoźników. Sytuacje, w których przy zakupie biletów trzeba podawać pełną nazwę ulgi, np. niewidomy niesamodzielnymi/ z propozycją zmiany na niewidomy, stopień znaczny, nie chronią danych osobowych obywateli. Po wejściu do autobusu czy pociągu powinniśmy podawać jedynie numer danej ulgi, np.: ulga numer 5 (pod tym numerem zaszyfrowano by np. ulgę niewidomy niesamodzielnymi), która obowiązywałaby na terenie całego kraju. Ponadto należy zwrócić uwagę, że samo okazanie legitymacji osoby niepełnosprawnej nie wystarczy, gdyż kasy wydające bilety nie posiadają czytnika zaszyfrowanych informacji i w dalszym ciągu należy podawać publicznie uprawnienia co do danej ulgi.

W związku z powyższym należałoby:

- wprowadzić jednolite przepisy dotyczące przewozu osób, z zastrzeżeniem ich prawa do zakupu biletu ulgowego u każdego przewoźnika w komunikacji podmiejskiej, dalekobieżnej jak i międzynarodowej,
- nałożyć obowiązek honorowania ulg ustawowych przez przewoźników prywatnych oraz umożliwienie osobom niepełnosprawnym podróżowania w każdym rejsowym połączeniu,



Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

- doprecyzować nazewnictwo poszczególnych ulg, w szczególności dla osób z niepełnosprawnością narządu wzroku,
- wprowadzić obowiązek szkoleń pracowników w zakresie obsługi osób z różnymi niepełnosprawnościami przez kompetentne instytucje,
- wprowadzić możliwość składania skarg na przewoźników do podmiotów niezależnych, w żaden sposób niepowiązanych z przewoźnikiem, zarówno w transporcie publicznym, jak i u prywatnych przewoźników.

Polski Związek Niewidomych we współpracy z Polskim Związkiem Głuchych przygotował projekt nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2018.295 t.j.).

Zasadniczym celem nowelizacji jest zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami ulgowych przejazdów w regularnych przewozach osób realizowanych przez przewoźników prywatnych, którzy realizują te przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Obowiązek stosowania ulgowych przejazdów ma zapobiec dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami, która może być spowodowana brakiem wprowadzenia w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami.

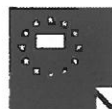
Projekt zmian ustawy stanowi również odpowiedź na problemy osób z niepełnosprawnościami związane z zakupem biletów objętych ulgami, gdyż przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ulg. Okoliczność ta powoduje trudności na etapie zakupu jak zaklasyfikować konkretne niepełnosprawności do określonych ulg. Osoby z niepełnosprawnościami są zmuszone przy obecności innych pasażerów do tłumaczenia na czym polega ich niepełnosprawność.

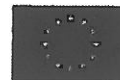
Jednocześnie projekt ma na celu wprowadzenie kontroli nad prywatnymi przewoźnikami realizującymi przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach proponowanych zmian projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku stosowania ulgowych przejazdów w regularnych przewozach dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników, którzy realizują przewozy poza systemem publicznego transportu w przewozie o charakterze użyteczności publicznej (art. 1 ust. 3 projektu).

Jednocześnie projekt zakłada wprowadzenie jednolitej numeracji wszystkich ulg w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu (art. 8d projektu). Według założeń rozporządzenie ma zawierać nazwę ulgi przyporządkowaną do konkretnej niepełnosprawności.

Ponadto projekt wprowadza doprecyzowanie w zakresie określenia osób uprawnionych do ulgowych przejazdów poprzez zastąpienie określenia „dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne” określeniem „dzieci, uczniowie lub studenci z niepełnosprawnością” (art. 2 ust. 5 pkt 1 i 2 projektu). Określenie „uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej





Projekt „Strażnicy dostępności” współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 1a projektu). Określenie „uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 3).

W omawianym projekcie zakres podmiotowy Art. 4 ust 1a i Art. 4 ust3 został rozszerzony o osoby z niepełnosprawnością wzroku posiadające orzeczenia o niepełnosprawności, które wydawane są do ukończenia 16 roku życia.

Projekt zakłada również usunięcie określeń stygmatyzujących. – nowe brzmienie Art. 1a ust. 4.

Niezależnie od powyższego projekt jednoznacznie określa, że prywatni przewoźnicy stosują ulgi dla osób z niepełnosprawnościami z zachowaniem prawa do rekompensaty (art. 8c projektu).

Wprowadzenie i stosowanie w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników ma podlegać kontroli organów, które są właściwe do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób właściwych dla przewoźnika.

Zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy ma ona wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, co powinno zapewnić podmiotom, na które ustawa nakłada określone obowiązki, odpowiedni czas na przygotowanie się do ich wykonywania.

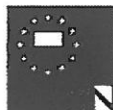
W załączeniu przekazujemy projekt ustawy o zmianie ustawy – o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz niektórych innych ustaw wraz z uzasadnieniem oraz projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ulg na przejazdy w transporcie zbiorowym.

Prosimy o spowodowanie wszczęcia prac legislacyjnych nad przedmiotowym projektem.

Z poważaniem

Załączniki:

1. Projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
2. Uzasadnienie do projektu ustawy,
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury



U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz niektórych innych ustaw

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. – o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U.2018.295 t.j.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1:

po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepisy ustawy stosuje się do przewoźników, o których jest mowa w art. 4 ust. 1 pkt 11) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”;

2. W Art. 1a ust 4 przyjmuje następujące brzmienie:

4.

Ileokroć w ustawie jest mowa o:

1)

osobach niezdolnych do samodzielnej egzystencji - należy przez to rozumieć osoby całkowicie niezdolne do pracy oraz niezdolne do samodzielnej egzystencji, w rozumieniu przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, albo posiadające znaczny stopień niepełnosprawności, w rozumieniu przepisów o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, bądź osób z niepełnosprawnościami zaliczonych do I grupy, jeżeli orzeczenie o zaliczeniu do I grupy inwalidzkiej nie utraciło mocy;

2)

dzieciach i młodzieży z niepełnosprawnościami - należy przez to rozumieć dzieci i młodzież z niepełnosprawnościami do ukończenia 24 roku życia oraz studentów z niepełnosprawnościami do ukończenia 26 roku życia;

3)

opiekunach lub przewodnikach - należy przez to rozumieć jedną osobę pełnoletnią, a w przypadku przewodnika osoby z niepełnosprawnością wzroku - osobę, która ukończyła 13 lat, albo psa - przewodnika;

3. art. 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

Do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych, jest uprawniony przewodnik lub opiekun towarzyszący w podróży osobie z niepełnosprawnością wzroku albo osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji.

2) art. 2 ust. 5 pkt 1) i 2) otrzymują brzmienie:

„5. Do ulgi 78% przy *przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego* kolejowego oraz autobusowego są *uprawnione* następujące osoby:

1) dzieci, młodzież i studenci z niepełnosprawnością - na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych;

2) jedno z rodziców lub opiekun dziecka, ucznia i studenta z niepełnosprawnością - na podstawie biletów jednorazowych.”;

3) art. 2 ust. 7 otrzymują brzmienie:

7.

Do ulgi 78% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione cywilne ofiary działań wojennych z niepełnosprawnością wzroku uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji.

4) art. 4 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Do ulgi 93% przy *przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego* kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby z niepełnosprawnością wzroku posiadające orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności.”;

5) art. 4 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do ulgi 37% przy *przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego* kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby z

niepełnosprawnością wzroku posiadające orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności.”.

6) po art. 8b dodaje się art. 8c w brzmieniu:

„Art. 8c. Przewoźnicy, o których jest mowa w art. 4 ust. 1 pkt 11) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym stosują ulgi dla osób z niepełnosprawnościami za zachowaniem prawa do rekompensaty.

7) po art. 8c dodaje się art. 8d w brzmieniu:

„Art. 8d. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, jednolitą numerację wszystkich ustawowych ulg na przejazdy środkami transportu zbiorowego.”;

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. - o transporcie drogowym (Dz.U.2022.180 t.j.) po art. 82b dodaje się ust. 3¹:

„3¹. W przypadku gdy przewozy, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 3, są realizowane przez przewoźników, o których jest mowa w art. 4 ust. 1 pkt 11) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organem właściwym do rozpatrywania skarg, w szczególności w zakresie stosowania ustawowych ulg i warunków podróży osób z niepełnosprawnościami, jest organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób właściwy dla tego przewoźnika.”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

I. Cel projektowanej ustawy

Zasadniczym celem nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2018.295 t.j.) jest zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami ulgowych przejazdów w regularnych przewozach osób realizowanych przez przewoźników prywatnych, którzy realizują te przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Obowiązek stosowania ulgowych przejazdów ma zapobiec dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami, która może być spowodowana brakiem wprowadzenia w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami.

Projekt zmian ustawy stanowi również odpowiedź na problemy osób z niepełnosprawnościami związane z zakupem biletów objętych ulgami, gdyż przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ulg. Okoliczność ta powoduje trudności na etapie zakupu jak zaklasyfikować konkretne niepełnosprawności do określonych ulg. Osoby z niepełnosprawnościami są zmuszone przy obecności innych pasażerów do tłumaczenia na czym polega ich niepełnosprawność.

Jednocześnie projekt ma na celu wprowadzenie kontroli nad prywatnymi przewoźnikami realizującymi przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

II. Rzeczywisty stan w dziedzinie, której dotyczy projekt ustawy

Obecnie ustawowy obowiązek stosowania w cennikach ulgowych przejazdów ciąży na przewoźnikach realizujących zadania w ramach publicznego transportu w przewozie o charakterze użyteczności publicznej. Prywatni przewoźnicy realizujący regularne przewozy poza publicznym transportem o charakterze użyteczności publicznej nie są zobowiązani do stosowania w cennikach ulgowych przejazdów, w tym dla osób z niepełnosprawnościami. Niniejszy stan rzeczy powoduje, że osoby z niepełnosprawnościami są traktowane w dyskryminacyjny sposób poprzez brak możliwości skorzystania z przysługujących im ulg u wszystkich przewoźników prywatnych. Brak stosowania ulgowych przejazdów dla osób z

niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników nie podlega kontroli organów publicznych.

Ulgowe przejazdy zarówno przewoźników realizujących przewóz w ramach publicznego transportu o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewoźników prywatnych są objęte rekompensatą, która jest przyznawana przewoźnikom na ich wnioski.

W przypadku przewoźników realizujących zadania w ramach publicznego transportu w przewozie o charakterze użyteczności publicznej jak i przewoźników prywatnych występują problemy z określeniem jakie ulgi przysługują osobom z niepełnosprawnościami. Problemy te występują na poziomie zakupu biletów np. bezpośrednio w pojeździe co obliguje kierowców do podejmowania decyzji jaki rodzaj ulgi przysługuje w przypadku konkretnej niepełnosprawności. Jeśli nawet przewoźnik przewiduje ulgowe przejazdy dla pasażerów z niepełnosprawnościami, to jednak różne nazewnictwo ulg powoduje problemy z określeniem jaki rodzaj ulgi powinien zostać przyznany w odniesieniu do konkretnej niepełnosprawności.

III. Różnice między dotychczasowym a proponowanym stanem prawnym

W ramach proponowanych zmian projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku stosowania ulgowych przejazdów w regularnych przewozach dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników, którzy realizują przewozy poza systemem publicznego transportu w przewozie o charakterze użyteczności publicznej (art. 1 ust. 3).

Jednocześnie projekt zakłada wprowadzenie jednolitej numeracji wszystkich ulg w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu (art. 8d). Według założeń rozporządzenie ma zawierać nazwę ulgi przyporządkowaną do konkretnej niepełnosprawności.

Ponadto projekt wprowadza doprecyzowanie w zakresie określenia osób uprawnionych do ulgowych przejazdów poprzez zastąpienie określenia „dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne” określeniem „dzieci, uczniowie lub studenci z niepełnosprawnością” (art. 2 ust. 5 pkt 1) i 2)). Określenie „uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 1a)). Określenie „uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie

„osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 3).

W omawianym projekcie zakres podmiotowy Art. 4 ust 1a i Art. 4 ust3 został rozszerzony o osoby z niepełnosprawnością wzroku posiadające orzeczenia o niepełnosprawności, które wydawane są do ukończenia 16 roku życia.

Projekt zakłada również usunięcie określeń stygmatyzujących. – nowe brzmienie Art. 1a ust. 4.

Niezależnie od powyższego projekt jednoznacznie określa, że prywatni przewoźnicy stosują ulgi dla osób z niepełnosprawnościami za zachowaniem prawa do rekompensaty (art. 8c).

Wprowadzenie i stosowanie w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników ma podlegać kontroli organów, które są właściwe do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób właściwych dla przewoźnika.

Zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy ma ona wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, co powinno zapewnić podmiotom, na które ustawa nakłada określone obowiązki, odpowiedni czas na przygotowanie się do ich wykonywania.

IV. Konsultacje

Projekt ustawy został przygotowany we współpracy Polskiego Związku Głuchych i Polskiego Związku Niewidomych.

V. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z Prawem Unii Europejskiej

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY

z dnia

w sprawie ulg na przejazdy w transporcie zbiorowym

Na podstawie art. 8d ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2018.295 t.j.) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Wprowadza się następującą numerację ulg określoną w załączniku do rozporządzenia.

§ 2.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

ZAŁĄCZNIK

NAZWA ULGI	NUMER
Emeryt i rencista w wymiarze dwóch przejazdów w roku	1
Cywilna ofiara działań wojennych z niepełnosprawnością wzroku niezdolna do pracy	2
Cywilna ofiara działań wojennych z niepełnosprawnością wzroku niezdolna do samodzielnej egzystencji	3
Działacze opozycji antykomunistycznej	4
Dzieci / młodzież	5
Dzieci / młodzież / studenci z niepełnosprawnościami	6
Honorowy Dawca Krwi	7
Inwalidzi wojenni i wojskowi z umiarkowanym / lekkim stopniem niepełnosprawności	8
Inwalidzi wojenni i wojskowi ze znacznym stopniem niepełnosprawności	9
Kombatanci	10
Kombatanci będący inwalidami wojennymi lub wojskowi ze znacznym stopniem niepełnosprawności	11

Kombatanci będący inwalidami wojennymi lub wojskowi z umiarkowanym / lekkim stopniem niepełnosprawności	12
Nauczyciele	13
Opiekun/przewodnik kombatanta / inwalidy ze znacznym stopniem niepełnosprawności	14
Osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku ze znacznym stopniem niepełnosprawności	15
Osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności	16
Osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności	17
Posiadacze Karty Polaka	18
Rodzic / Małżonek Rodzica – Karta Dużej Rodziny	19
Rodzic / Opiekun Dziecka / Młodzieży z niepełnosprawnością	20
Senior (lub osoba powyżej 60 roku życia)	21
Studenci do 26 lat / Doktoranci do 35 lat	22
Weterani	23
Żołnierze	24

<p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy - o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p>	<p>Data sporządzenia Kliknij tutaj, aby wprowadzić datę.</p> <p>Źródło: Wybierz element.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
--	--

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zasadniczym celem nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.2018.295 t.j.) jest zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami ulgowych przejazdów w regularnych przewozach osób realizowanych przez przewoźników prywatnych, którzy realizują te przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Obowiązek stosowania ulgowych przejazdów ma zapobiec dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami, która może być spowodowana brakiem wprowadzenia w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami.

Projekt zmian ustawy stanowi również odpowiedź na problemy osób z niepełnosprawnościami związane z zakupem biletów objętych ulgami, gdyż przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ulg. Okoliczność ta powoduje trudności na etapie zakupu jak zaklasyfikować konkretne niepełnosprawności do określonych ulg. Osoby z niepełnosprawnościami są zmuszone przy obecności innych pasażerów do tłumaczenia na czym polega ich niepełnosprawność.

Jednocześnie projekt ma na celu wprowadzenie kontroli nad prywatnymi przewoźnikami realizującymi przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

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

W ramach proponowanych zmian projekt przewiduje wprowadzenie obowiązku stosowania ulgowych przejazdów w regularnych przewozach dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników, którzy realizują przewozy poza systemem publicznego transportu w przewozie o charakterze użyteczności publicznej (art. 1 ust. 3).

Jednocześnie projekt zakłada wprowadzenie jednolitej numeracji wszystkich ulg w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu (art. 8d). Według założeń rozporządzenie ma zawierać nazwę ulgi przyporządkowaną do konkretnej niepełnosprawności.

Ponadto projekt wprowadza doprecyzowanie w zakresie określenia osób uprawnionych do ulgowych przejazdów poprzez zastąpienie określenia „dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne” określeniem „dzieci, uczniowie lub studenci z niepełnosprawnością” (art. 2 ust. 5 pkt 1) i 2)). Określenie „uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione przez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 1a)). Określenie „uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione przez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 3).

W omawianym projekcie zakres podmiotowy Art. 4 ust 1a i Art. 4 ust3 został rozszerzony o osoby z niepełnosprawnością wzroku posiadające orzeczenia o niepełnosprawności, które wydawane są do ukończenia 16 roku życia.

Projekt zakłada również usunięcie określeń stygmatyzujących. – nowe brzmienie Art. 1a ust. 4.

Niezależnie od powyższego projekt jednoznacznie określa, że prywatni przewoźnicy stosują ulgi dla osób z niepełnosprawnościami za zachowaniem prawa do rekompensaty (art. 8c).

Wprowadzenie i stosowanie w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami przez prywatnych przewoźników ma podlegać kontroli organów, które są właściwe do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób właściwych dla przewoźnika.

Zgodnie z art. 3 projektowanej ustawy ma ona wejść w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, co powinno zapewnić podmiotom, na które ustawa nakłada określone obowiązki, odpowiedni czas na przygotowanie się do ich wykonywania.

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

W Niemczech osoby posiadające niepełnosprawność powodującą problemy w poruszaniu się mają zapewniony darmowy przejazd transportem publicznym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Publiczne przedsiębiorstwa komunikacji zbiorowej			
Prywatni przewoźnicy			
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			
(dodaj/usuń)			

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

Projekt ustawy został przygotowany we współpracy Polskiego Związku Głuchych i Polskiego Związku Niewidomych.

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													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													

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							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

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 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 elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

--

brak

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
- sytuacja i rozwój regionalny
- inne: ...

- demografia
- mienie państwowe

- informatyzacja
- zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

<p>Nazwa projektu</p> <p>Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie ulg na przejazdy w transporcie zbiorowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>.....</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>.....</p>	<p>Data sporządzenia Kliknij tutaj, aby wprowadzić datę.</p> <p>Źródło: Wybierz element.</p> <p>Nr w wykazie prac</p>
<p>.....</p>	
<p>1. Jaki problem jest rozwiązywany?</p>	
<p>Zasadniczym celem rozporządzenia jest zapewnienie osobom z niepełnosprawnościami ulgowych przejazdów w regularnych przewozach osób realizowanych przez przewoźników prywatnych, którzy realizują te przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Obowiązek stosowania ulgowych przejazdów ma zapobiec dyskryminacji osób z niepełnosprawnościami, która może być spowodowana brakiem wprowadzenia w cennikach ulgowych przejazdów dla osób z niepełnosprawnościami.</p> <p>Projekt rozporządzenia stanowi również odpowiedź na problemy osób z niepełnosprawnościami związane z zakupem biletów objętych ulgami, gdyż przewoźnicy stosują różne systemy nazewnictwa ulg. Okoliczność ta powoduje trudności na etapie zakupu jak zaklasyfikować konkretne niepełnosprawności do określonych ulg. Osoby z niepełnosprawnościami są zmuszone przy obecności innych pasażerów do tłumaczenia na czym polega ich niepełnosprawność.</p> <p>Jednocześnie projekt ma na celu wprowadzenie kontroli nad prywatnymi przewoźnikami realizującymi przewozy poza systemem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.</p>	
<p>2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt</p>	
<p>Projekt wprowadza jednolitą numerację wszystkich. Według założeń rozporządzenie ma zawierać nazwę ulgi przyporządkowaną do konkretnej niepełnosprawności.</p> <p>Projekt rozporządzenia realizuje założenia ujęte w projekcie ustawy o zmianie ustawy – o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz niektórych innych ustaw. W którym to projekcie ponadto wprowadzono doprecyzowanie w zakresie określenia osób uprawnionych do ulgowych przejazdów poprzez zastąpienie określenia „dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawne” określeniem „dzieci, uczniowie lub studenci z niepełnosprawnością” (art. 2 ust. 5 pkt 1) i 2)). Określenie „uprawnione osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 1a)). Określenie „uprawnione osoby niewidome, jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji” zostaje zastąpione poprzez określenie „osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku posiadające orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności” (art. 4 ust. 3).</p>	
<p>3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?</p>	
<p>W Niemczech osoby posiadające niepełnosprawność powodującą problemy w poruszaniu się mają zapewniony darmowy przejazd transportem publicznym.</p>	
<p>4. Podmioty, na które oddziałuje projekt</p>	

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (dodaj/usuń)								
Niemierzalne	(dodaj/usuń)								
	(dodaj/usuń)								

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

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

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne: ...

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

brak

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: ...

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	