



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja

Druk nr 870
Warszawa, 11 grudnia 2020 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo przewozowe.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Paulinę Matysiak.

(-) Magdalena Biejat; (-) Agnieszka Dziemianowicz-Bąk; (-) Monika Falej; (-) Krzysztof Gawkowski; (-) Maciej Konieczny; (-) Maciej Kopiec; (-) Katarzyna Kotula; (-) Marcin Kulasek; (-) Beata Maciejewska; (-) Paulina Matysiak; (-) Małgorzata Prokop-Paczkowska; (-) Marek Rutka; (-) Joanna Scheuring-Wielgus; (-) Andrzej Szejna; (-) Krzysztof Śmiszek; (-) Katarzyna Ueberhan; (-) Dariusz Wieczorek; (-) Anna Maria Żukowska.

USTAWA

z dnia ... 2020 r.

o zmianie ustawy – Prawo przewozowe

Art. 1. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8) w art. 34a w ust. 1 pkt 1 lit. d in fine średnik zamienia się na przecinek i dodaje się lit. e w brzmieniu: „e) przebywania w pojeździe bez zakrytych ust i nosa, jeżeli obowiązek ich zakrywania został wprowadzony na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi (Dz. U. z 2020 r. poz. 1845 i 2112);”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel uchwalenia ustawy

Projektowana ustawa ma na celu umożliwienie przewoźnikom pobierania od pasażera nieprzestrzegającego w transporcie zbiorowym obowiązku zakrywania ust i nosa opłaty dodatkowej, a w konsekwencji także usunięcia tego pasażera z pojazdu. Obecnie brakuje bowiem jasnej podstawy prawnej, która umożliwiłaby wyproszenie osoby narażającej innych pasażerów na zakażenie wirusem SARS-CoV-2 lub innym czynnikiem chorobotwórczym. W związku z tym proponuje się wprowadzić niewielką zmianę w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

2. Projektowane rozwiązania

Projekt ustawy zakłada dodanie w art. 34a w ust. 1 w pkt 1 Prawa przewozowego lit. e w zaproponowanym brzmieniu, co zobligowałoby ministra właściwego do spraw transportu do określenia – w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej (obecnie obydwoma wskazanymi działami kieruje Minister Infrastruktury) w drodze rozporządzenia sposobu ustalania wysokości opłaty dodatkowej pobieranej w razie przebywania w pojeździe bez zakrytych ust i nosa, jeżeli obowiązek ich zakrywania został wprowadzony na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi.

W związku z art. 34a ust. 2 w odniesieniu do gminnego, powiatowego i wojewódzkiego regularnego przewozu osób sposób ustalania wysokości opłaty dodatkowej pobieranej we wspomnianym przypadku określa odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa, a w m. st. Warszawie – Rada m. st. Warszawy.

W związku z art. 15 ust. 2 oraz art. 33a ust. 7 i 8 ustawy zmienianej przewoźnik lub osoba przez niego upoważniona miałaby także prawo ująć podróżnego i niezwłocznie oddać go w ręce Policji lub innych organów porządkowych.

Należy podkreślić, że opłaty dodatkowej nie będzie można nałożyć na osobę, której obowiązek zakrywania ust i nosa nie dotyczy, a więc – w świetle obecnie

obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 października 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2020 r. poz. 1758, 1797 i 1829) – np. dzieci do ukończenia piątego roku życia czy osoby, które nie mogą zakrywać ust lub nosa z powodu całościowych zaburzeń rozwoju, zaburzeń psychicznych, niepełnosprawności intelektualnej w stopniu umiarkowanym, znacznym albo głębokim lub trudności w samodzielnych zakryciu lub odkryciu ust lub nosa.

Proponuje się, by ze względu na zagrożenie, jakie epidemia COVID-19 stanowi dla zdrowia i życia, okres spoczywania ustawy został skrócony – ustawa miałaby wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

3. Źródła finansowania

Koszt wejścia w życie proponowanego projektu ustawy jest dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego pomijalny, ponieważ ogranicza się on do kosztu wydania odpowiednio rozporządzenia Ministra Infrastruktury oraz uchwał rad (sejmików) jst.

4. Przewidywane skutki społeczne

Przewiduje się, że wejście w życie projektowanej regulacji przyczyni się do lepszej realizacji nakazu zakrywania ust i nosa w miejscach publicznych, co wpłynie pozytywnie na ograniczanie rozprzestrzeniania się COVID-19 i innych chorób zakaźnych.

5. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej i braku obowiązku przedstawienia projektu instytucjom Unii Europejskiej

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Przedmiot regulacji nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów dotyczących notyfikacji norm i aktów prawnych.

6. Obowiązek notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

7. Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw

Projektowana regulacja wpływa na działalność przewoźników (w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym), w tym przewoźników będących mikroprzedsiębiorcami oraz małymi i średnimi przedsiębiorcami. Zostają oni upoważnieni do pobierania opłaty dodatkowej w przypadku, o którym mowa w dodawanej w art. 34a w ust. 1 w pkt 1 lit. e.

8. Konsultacje społeczne

Proponowany projekt ustawy nie został poddany konsultacjom społecznym.

9. Zgodność z Konstytucją RP

W ocenie projektodawcy przedstawiony projekt ustawy jest zgodny z Konstytucją RP.

10. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

W przypadku przyjęcia ustawy konieczna stanie się zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych z tytułu przewozu osób, zabranych ze sobą do przewozu rzeczy i zwierząt oraz wysokości opłaty manipulacyjnej (Dz. U. z 2005 r. nr 14 poz.

117), tj. dodanie w § 1 w pkt 1 lit. e oraz w § 2 pkt 5. Projektodawca proponuje, by wysokość opłaty dodatkowej w przypadku przebywania w pojeździe bez zakrytych ust i nosa – podobnie jak w przypadku braku odpowiedniego dokumentu przewozu – ustalić jako 50-krotność ceny najtańszego biletu jednorazowego normalnego stosowanej przez danego przewoźnika.

Warszawa, 18 grudnia 2020 r.

BAS-WAPM-2743/20

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. >PS-WP.022-200(6)/20

Data wpływu 22.12.2020

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Paulina Matysiak)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2019 r. poz. 1028, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie przewidziano zmianę art. 34a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe¹, zwanej dalej „ustawą”.

Zmiana zakłada wprowadzenie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, w drodze rozporządzenia, sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych pobieranych w razie przebywania w pojeździe bez zakrytych ust i nosa, jeżeli obowiązek ich zakrywania został wprowadzony na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi². Wydając rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu miałby obowiązek wziąć pod uwagę zróżnicowanie wysokości opłat dodatkowych w zależności od strat poniesionych przez przewoźnika i powodu nałożenia opłaty dodatkowej.

Zgodnie z uzasadnieniem projektu proponowana *ustawa ma na celu umożliwienie przewoźnikom pobierania od pasażera nieprzestrzegającego w transporcie zbiorowym obowiązku zakrywania ust i nosa opłaty dodatkowej, a w konsekwencji także usunięcia tego pasażera z pojazdu. Obecnie brakuje bowiem jasnej podstawy prawnej, która umożliwiałaby wyproszenie osoby narażającej innych pasażerów na zakażenie wirusem SARS-CoV-2 lub innym czynnikiem chorobotwórczymi.*

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 8.

² Dz. U. z 2020 r. poz. 1845 i 2112.

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Odnosząc się do dziedziny ochrony zdrowia należy wskazać art. 168 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE). Zgodnie z ustępem 1 tego przepisu przy określaniu i urzeczywistnianiu wszystkich polityk i działań Unii zapewnia się wysoki poziom ochrony zdrowia ludzkiego. Działanie Unii, które uzupełnia polityki krajowe, nakierowane jest na poprawę zdrowia publicznego, zapobieganie chorobom i dolegliwościom ludzkim oraz usuwanie źródeł zagrożeń dla zdrowia fizycznego i psychicznego. Działanie to obejmuje zwalczanie epidemii, poprzez wspieranie badań nad ich przyczynami, sposobami ich rozprzestrzeniania się oraz zapobiegania im, jak również informacji i edukacji zdrowotnej, a także monitorowanie poważnych transgranicznych zagrożeń dla zdrowia, wczesne ostrzeżenie w przypadku takich zagrożeń oraz ich zwalczanie. Zgodnie z art. 168 ust. 7 zdanie pierwsze TfUE działania Unii są prowadzone poszanowaniu obowiązków państw członkowskich w zakresie określania ich polityki dotyczącej zdrowia, jak również organizacji i świadczenia usług zdrowotnych i opieki medycznej. Obowiązki państw członkowskich obejmują zarządzanie usługami zdrowotnymi i opieką medyczną, jak również podział przeznaczonych na nie zasobów. Na podstawie art. 168 ust. 7 TfUE można zatem stwierdzić, że określanie krajowych polityk zdrowotnych pozostaje wyłączną kompetencją państw członkowskich UE³.

Ze względu na przedmiot projektu można ponadto wziąć pod uwagę dokumenty Komisji Europejskiej niemające charakteru prawnie wiążącego, tj. Europejski plan działania prowadzący do zniesienia środków powstrzymujących rozprzestrzenianie się COVID-19⁴, zwany dalej „Europejskim planem działania”, oraz komunikat Komisji: Wytyczne dotyczące stopniowego przywracania usług transportowych i połączeń – COVID-19⁵, zwany dalej „wytycznymi Komisji”. Europejski plan działania zawiera opracowany przez Komisję Europejską zestaw zaleceń dla państw członkowskich UE dotyczących sposobów stopniowego znoszenia środków powstrzymujących rozprzestrzenianie

³ Tak też w motywie 9 zalecenia Rady (UE) 2020/1475 z dnia 13 października 2020 r. w sprawie skoordynowanego podejścia do ograniczania swobodnego przepływu w odpowiedzi na pandemię COVID-19 (Dz. Urz. UE L 337 z 14.10.2020 r., str. 3): [...] *Zgodnie z art. 168 ust. 7 TFUE określanie krajowej polityki zdrowotnej, w tym organizacja i świadczenie usług zdrowotnych i opieki medycznej, należy do obowiązków państw członkowskich i w związku z tym może się różnić w poszczególnych państwach członkowskich. Chociaż państwa członkowskie posiadają kompetencje do podejmowania decyzji w sprawie najważniejszych środków ochrony zdrowia publicznego, obejmujących m.in. wymogi dotyczące kwarantanny lub testowania, należy zapewnić koordynację takich środków, tak by [...] zwalczać poważne transgraniczne zagrożenie zdrowia, jakim jest COVID-19.*

⁴ Dz. Urz. UE C 126 z 17.4.2020 r., str. 1.

⁵ Dz. Urz. UE C 169 z 15.5.2020 r., str. 17.

się koronawirusa. W kwestii noszenia niemedyceńskich masek w przestrzeni publicznej Komisja Europejska stwierdziła w punkcie 6.7 tych zaleceń m.in., że stosowanie *takich masek przez społeczeństwo można rozważyć zwłaszcza w odniesieniu do przebywania w zamkniętych przestrzeniach, w których znajduje się dużo osób [...] lub podczas korzystania z transportu publicznego*. W wytycznych Komisji określono zasady bezpiecznego i stopniowego przywracania transportu pasażerskiego (część II) oraz praktyczne wytyczne dotyczące konkretnych środków służących zapewnieniu bezpiecznego transportu pasażerskiego we wszystkich rodzajach transportu w kontekście pandemii COVID-19 (część III). W celu ochrony pasażerów Komisja Europejska zaleciła w swoich wytycznych m.in. noszenie przez pasażerów maseczek w węzłach transportowych i pojazdach wykorzystywanych w transporcie zbiorowym, zwłaszcza w przypadku gdy nie można w każdym momencie w pełni przestrzegać zasad zachowania bezpiecznej odległości (część II.c pkt 29)⁶.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Wiążące przepisy prawa Unii Europejskiej nie regulują kwestii, o których mowa w projekcie ustawy. Proponowana ustawa nie jest sprzeczna z niewiązącymi postanowieniami prawa UE.

4. Konkluzja

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe nie jest objęty wiążącymi przepisami prawa Unii Europejskiej.

Autor:

Marcin Fryźlewicz

ekspert ds. legislacji

w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:

Wicedyrektor

Biura Analiz Sejmowych



Przemysław Sobolewski

⁶ Zalecenie dotyczące noszenia maseczek przez pasażerów przewidziano także w ramach środków przekrojowych wymienionych w części III.c pkt 41 lit. g wytycznych Komisji.

Warszawa, 18 grudnia 2020 r.

BAS-WAPM-2744/20

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-WP-020-200(7)/20

Data wpływu 22.12.20r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe (przedstawiciel wnioskodawców: posłanka Paulina Matysiak) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

W projekcie przewidziano zmianę art. 34a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe¹, zwanej dalej „ustawą”. Zmiana zakłada wprowadzenie upoważnienia ustawowego dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej, w drodze rozporządzenia, sposobu ustalania wysokości opłat dodatkowych pobieranych w razie przebywania w pojeździe bez zakrytych ust i nosa, jeżeli obowiązek ich zakrywania został wprowadzony na podstawie przepisów ustawy z dnia 5 grudnia 2008 r. o zapobieganiu oraz zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi². Wydając rozporządzenie minister właściwy do spraw transportu miałby obowiązek wziąć pod uwagę zróżnicowanie wysokości opłat dodatkowych w zależności od strat poniesionych przez przewoźnika i powodu nałożenia opłaty dodatkowej. Zgodnie z uzasadnieniem projektu proponowana *ustawa ma na celu umożliwienie przewoźnikom pobierania od pasażera nieprzestrzegającego w transporcie zbiorowym obowiązku zakrywania ust i nosa opłaty dodatkowej, a w konsekwencji także usunięcia tego pasażera z pojazdu. Obecnie brakuje bowiem jasnej podstawy prawnej, która umożliwiłaby wyproszenie osoby narażającej innych pasażerów na zakażenie wirusem SARS-CoV-2 lub innym czynnikiem chorobotwórczymi.*

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

¹ Dz. U. z 2020 r. poz. 8.

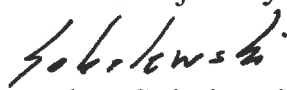
² Dz. U. z 2020 r. poz. 1845 i 2112.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe **nie jest**
projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Autor:

Marcin Fryźlewicz
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych


Przemysław Sobolewski



SĄD NAJWYŻSZY
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego

SZEFKA
DS. 175.6.21
04.01.2021

Warszawa, dnia grudnia 2020 r.

BSA III-021-390/20

Pan
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 16 grudnia 2020r., SPS-WP-020-200(5)/20, uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy działając na podstawie art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2017r. o Sądzie Najwyższym (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 825) nie zgłasza uwag *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo przewozowe*, albowiem projektowany akt prawny nie jest aktem normatywnym na podstawie którego orzekają i funkcjonują sądy, jak również nie ma on wpływu na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego.

Z poważaniem,

dr hab. Małgorzata Manowska

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-N/P-020-200(5)/20
Data wpływu 04.01.21