



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Rzecznik Praw Obywatelskich

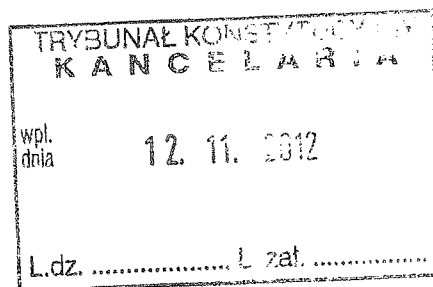
Warszawa, 12. 11. 2012 r.

RPO-715862-V-12/ST

Trybunał Konstytucyjny

00-090 Warszawa Tel. centr. 22 551 77 00
Al. Solidarności 77 Fax 22 827 64 53

Warszawa



Wniosek

Rzecznika Praw Obywatelskich

Na podstawie art. 191 ust. 1 pkt 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.) oraz art. 16 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 15 lipca 1987 r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (Dz. U. z 2001 r. Nr 14, poz. 147 ze zm.)

wnoszę o

stwierdzenie niezgodności art. 3a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm.) w zakresie w jakim bezterminowo wyłącza stosowanie art. 21 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14) z art. 2 w

związku z art. 69 Konstytucji RP i art. 9 ust. 1 lit. a Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1169).

Uzasadnienie

W badanych przez Rzecznika Praw Obywatelskich sprawach ujawnił się problem dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych stacji, peronów kolejowych oraz taboru kolejowego. Wiele z tych stacji, peronów oraz wagonów nie jest dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Istniejący w tym zakresie stan faktyczny utrwalają zaś obowiązujące przepisy prawa.

W myśl art. 3a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 ze zm.) przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 1371/2007/WE”, z wyjątkiem przepisów art. 4, art. 5, art. 8 ust. 1, art. 9, art. 11, art. 12, art. 16, art. 19, art. 20 ust. 1, art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23, art. 24, art. 26, art. 27, art. 28 i art. 29 tego rozporządzenia, nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób. Oznacza to, że ustawodawca wyłączył bezterminowo stosowanie do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE.

Zgodnie z treścią powołanego powyżej art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych o ograniczonej sprawności ruchowej. Art. 3a ustawy o transporcie kolejowym należy więc odczytywać jako przepis, który znosi bezterminowo obowiązek przedsiębiorstw kolejowych i zarządców stacji zapewnienia dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych w miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozach osób.

Na zarządcach stacji spoczywa jedynie obowiązek wynikający z art. 22 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Tak więc osobom niepełnosprawnym lub osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, które odjeżdżają ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przejeżdżają przez nią lub przyjeżdżają na nią, zarządca stacji zapewnia nieodpłatnie pomoc w taki sposób, aby osoby te były w stanie wsiąść do odjeżdżającego pociągu, przesiąść się do pociągu skomunikowanego lub wysiąść z pociągu przyjeżdżającego, na przejazd, na który zakupiły bilet, bez uszczerbku dla zasad dostępu ustanowionych na mocy art. 19 ust. 1 (a więc bez uszczerbku dla niedyskryminujących zasad dotyczących korzystania z przewozu przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej). Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca stacji zapewnia wywieszenie łatwo dostępnej informacji, dotyczącej najbliższej stacji, na której obecny jest personel oraz bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej

sprawności ruchowej (art. 22 ust. 3 rozporządzenia nr 1371/2007/WE). Natomiast przedsiębiorstwa kolejowe, bez uszczerbku dla powyższych zasad, zapewniają jedynie osobie niepełnosprawnej oraz osobie o ograniczonej sprawności ruchowej nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania i wysiadania (art. 23 rozporządzenia nr 1371/2007/WE).

Z mocy art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 25 czerwca 2009 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 214, poz. 1658) przepisów art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE nie stosowało się również do dnia 30 czerwca 2011 r., do krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej. Ponadto od dnia 1 lipca 2011 r., na okres nie dłuższy niż do dnia 3 grudnia 2014 r. ze stosowania tych przepisów mogą być zwolnione powyższe połączenia i ujęte na liście określonej na podstawie art. 2 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, na wniosek zainteresowanego podmiotu, określającego w szczególności zakres zwolnienia oraz harmonogram dostosowania się do przepisów rozporządzenia, złożony do ministra właściwego do spraw transportu w terminie do dnia 31 grudnia 2010 r. (art. 2 ust. 2 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym). Wskazany art. 2 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym stanowi zaś, że minister właściwy do spraw transportu może określić w drodze rozporządzenia, na podstawie złożonych wniosków, listę krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, zwolnionych ze stosowania m. in. art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE, biorąc pod uwagę możliwości finansowe i organizacyjne podmiotów wnoszących o zwolnienie. Zwolnienie to może zostać przedłużone dwukrotnie, na wniosek

zainteresowanego podmiotu, za każdym razem na okres nieprzekraczający 5 lat (art. 2 ust. 4 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym).

Działając na podstawie wymienionego art. 2 ust. 3 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym Minister Infrastruktury wydał w dniu 25 maja 2011 r. rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. Nr 117, poz. 683). Stosownie do § 1 tego rozporządzenia niektórych przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE, w tym art. 21 ust. 1, nie stosuje się do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym roku. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury utraci moc z dniem 3 grudnia 2014 r. (§ 3 tego rozporządzenia).

W świetle powołanych powyżej przepisów, wskazać trzeba, że ustawodawca wyznaczył horyzont czasowy, w jakim art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE nie ma zastosowania do krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej. Taki horyzont czasowy nie został natomiast wyznaczony przez ustawodawcę dla miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób. Z woli ustawodawcy wyrażonej w treści art. 3a ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorcy kolejowi i zarządcy stacji w tych rodzajach przewozów bezterminowo zostali zwolnieni z obowiązku zapewnienia dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Co do zasady zwolnienie powyższe jest dopuszczalne z mocy art. 2 ust. 5 rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Stanowi on, że z zastrzeżeniem przepisów wymienionych w ust. 3 (a więc art. 9, art. 11, art. 12, art. 19, art. 20 ust. 1 i art. 26), państwo członkowskie może zwolnić ze stosowania przepisów tego rozporządzenia miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie.

W tym miejscu warto jednak wskazać na motyw 10 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE. Wynika z niego, że z kolejowych usług pasażerskich powinni móc korzystać wszyscy obywatele. Dlatego osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej spowodowanej niepełnosprawnością, wiekiem lub jakimkolwiek innym czynnikiem powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. Osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają takie samo jak wszyscy inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodnego wyboru i niedyskryminacji. Zgodnie zaś z motywem 11 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE postępując zgodnie z TSI dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji powinni uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, w celu zapewnienia, zgodnie ze wspólnotowymi zasadami zamówień publicznych, dostępności wszystkich budynków i całego taboru poprzez stopniową eliminację barier fizycznych i przeszkód funkcjonalnych przy zakupie nowego wyposażenia, przeprowadzaniu prac budowlanych lub istotnych prac remontowych. Wreszcie w myśl motywu 26 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż usługi dalekobieżne. Dlatego państwa

członkowskie powinny mieć możliwość udzielania czasowych zwolnień ze stosowania przepisów tego rozporządzenia dla miejskich, podmiejskich i regionalnych usług pasażerskich, z wyjątkiem niektórych przepisów, które powinny mieć zastosowanie do wszelkich kolejowych usług pasażerskich w całej Wspólnocie.

W świetle powołanego powyżej motywu 26 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE zwolnienia ze stosowania przepisów tego rozporządzenia do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób powinny więc mieć charakter czasowy. Rozporządzenie nie wyznacza natomiast wyraźnych granic owego zwolnienia czasowego.

W świetle powyższego, prawo pochodne Unii Europejskiej przyznaje państwom członkowskim dość szeroki margines swobody regulacyjnej w zakresie zapewnienia ochrony praw pasażerów w miejskim, podmiejskim i regionalnym ruchu kolejowym. Jednak motyw 26 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE jest wskazówką interpretacyjną, że ta swoboda powinna mieć swoje ograniczenia czasowe. Niezależnie od tego margines swobody regulacyjnej ustawodawcy - zdaniem Rzecznika Praw Obywatelskich - należy postrzegać mając na uwadze uwarunkowania konstytucyjne. W orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego (wyrok z dnia 11 maja 2005 r., sygn. akt K 18/04, OTK z 2005 r., Nr 5/A, poz. 49; wyrok z dnia 24 listopada 2010 r., sygn. akt K 32/09, OTK z 2010 r., Nr 9/A, poz. 108; wyrok z dnia 16 listopada 2011 r., sygn. akt SK 45/09, OTK z 2011 r., Nr 9/A, poz. 97) wskazuje się, że Konstytucja RP zachowuje nadrzędność i pierwszeństwo wobec wszystkich aktów prawnych obowiązujących w polskim porządku konstytucyjnym, w tym także wobec prawa unijnego. Stąd też korzystając ze swobody regulacyjnej jaką daje prawo pochodne Unii Europejskiej

ustawodawca polski musi brać pod uwagę ograniczenia mające swoje bezpośrednie źródło w Konstytucji RP.

Z powoływanego już motywu 10 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE wynika, że osoby niepełnosprawne oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinny mieć możliwość podróżowania koleją porównywalną z możliwością innych obywateli. Nakładany poprzez art. 21 ust. 1 tego rozporządzenia na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców stacji obowiązek zapewnienia dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla tej kategorii podmiotów służy więc realizacji tego celu. Obowiązek ten ma w związku z tym prowadzić do niwelowania wciąż występujących różnic w dostępie tej kategorii podmiotów do kolejowych usług pasażerskich. Z punktu widzenia aksjologii konstytucyjnej realizacja tego obowiązku służy urzeczywistnieniu koncepcji sprawiedliwości wyrównawczej. Zapewnienie osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej „możliwości podróżowania koleją porównywalnej z możliwościami innych obywateli” musi być zorientowane na usuwanie nierówności faktycznych wynikających z istniejących barier architektonicznych oraz dotychczasowych rozwiązań konstrukcyjnych w zakresie taboru kolejowego. Tylko w ten sposób demokratyczne państwo prawne może bowiem urzeczywistnić zasady sprawiedliwości społecznej (art. 2 Konstytucji RP). Realizacja sprawiedliwości wyrównawczej wymaga podjęcia przez państwo stosownych działań regulacyjnych. Ich celem jest zobowiązanie podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym do usuwania w określonym horyzoncie czasowym istniejących barier w dostępie osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej do podróżowania koleją. Chodzi o to, aby zapewnić

osobom niepełnosprawnym samodzielny, a nie jedynie przy pomocy innych osób, dostęp do kolejowych usług pasażerskich. Nie chodzi więc o przywileje, lecz o wyrównanie szans w dostępie do pasażerskich usług kolejowych, uszczuplonych w wyniku niepełnosprawności.

Zasada sprawiedliwości wyrównawczej pozostaje w tym zakresie w ścisłym związku z art. 69 Konstytucji RP. Wynika z niego, że osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z ustawą, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej. W świetle art. 69 Konstytucji RP udzielana przez władze publiczne pomoc osobom niepełnosprawnym powinna obejmować zabezpieczenie ich egzystencji, przysposobienie do pracy oraz komunikację społeczną. W niniejszej sprawie szczególne znaczenie należy przypisać pomocy władz publicznych w komunikacji społecznej. W tym zakresie z art. 69 Konstytucji RP wynika także nakaz tworzenia odpowiedniej infrastruktury, umożliwiającej osobom niepełnosprawnym przemieszczanie się i nawiązywanie kontaktów.

Jak wskazywał w swoim orzecznictwie Trybunał Konstytucyjny (wyrok z dnia 23 października 2007 r., sygn. akt P 28/07, OTK z 2007 r., Nr 9/A, poz. 106; wyrok z dnia 15 listopada 2010 r., sygn. akt P 32/09, OTK z 2010 r., Nr 9/A, poz. 100) art. 69 Konstytucji RP stwierdza istnienie obowiązków władzy publicznej do wykreowania mechanizmów legislacyjnych, umożliwiających realizację wymienionych w nim zadań i odsyła do ustawy, zarówno jeśli chodzi o poziom zaspokajania potrzeb osób niepełnosprawnych, jak i przedmiot regulacji w tym zakresie. Wskazany wzorzec konstytucyjny należy odczytywać jako zobowiązanie władzy publicznej do

wykreowania mechanizmu realizacji zadań w nim wymienionych. Mechanizm ten musi zapewniać efektywne osiągnięcie celu.

Art. 69 Konstytucji RP nie tworzy bezpośrednio żadnych obowiązków po stronie podmiotów niepublicznych, natomiast na jego podstawie ustawodawca jest uprawniony do nałożenia tych obowiązków na wymienione podmioty. W kontekście niniejszej sprawy – zdaniem Rzecznika Praw Obywatelskich – rozważyć należy, czy sformułowane w art. 69 Konstytucji RP zasady polityki państwa uprawniały ustawodawcę do bezterminowego odstąpienia od zobowiązania przedsiębiorstw kolejowych i zarządców stacji do zapewnienia osobom niepełnosprawnym dostępności stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń w miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozach kolejowych.

W ocenie Rzecznika dysponując w tym zakresie dużym marginesem swobody regulacyjnej, ustawodawca przekroczył jednak jej granice. Nie określając horyzontu czasowego, w którym stacje, perony i tabor kolejowy powinny stać się dostępne dla osób niepełnosprawnych, ustawodawca w tym segmencie rynku kolejowego zwolnił się w rzeczywistości z obowiązku prowadzenia działań mających na celu pomoc osobom niepełnosprawnym w komunikacji społecznej. Działania te, podejmowane wobec podmiotów pozostających poza segmentem szeroko pojętej władzy publicznej, mają charakter regulacyjny, a więc muszą przybierać formę przepisów prawa. Co prawda z treści art. 3a ustawy o transporcie kolejowym wynika, że do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób stosuje się przepisy art. 21 ust. 2, art. 22, art. 23 i art. 24 rozporządzenia nr 1371/2007/WE (a więc przepisy dotyczące dostępności osób niepełnosprawnych za pomocą innych środków do podróży pociągiem, pomocy na

stacjach kolejowych i w pociągu oraz warunków udzielania tej pomocy). Zwrócić jednak trzeba uwagę, że wymienione przepisy po pierwsze, wymagają swoistej „notyfikacji” zamiaru podróży przez osobę niepełnosprawną (powiadomienie o potrzebie udzielenia pomocy ze stosownym wyprzedzeniem), po drugie, stanowią one zastępczą formę zapewnienia dostępności stacji, peronów i taboru kolejowego polegającą na faktycznej pomocy osób trzecich. Osoba niepełnosprawna, aby skorzystać z przejazdu kolejowego musi więc poddać się określonej procedurze oraz jest zdana na działania osób trzecich. Rozwiązanie to, jakkolwiek konieczne nawet w długim okresie przejściowym, budzi wątpliwości, jeśli, tak jak chce tego polski ustawodawca, staje się ono rozwiązaniem docelowym i zwalniającym w przypadku miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozów kolejowych przedsiębiorców kolejowych i zarządców stacji z obowiązku dostosowania w dającej się przewidzieć przyszłości taboru i infrastruktury do potrzeb osób niepełnosprawnych. Osoba niepełnosprawna, która mogłaby w bardzo wielu przypadkach samodzielnie korzystać na równych zasadach z pasażerskich przewozów kolejowych, zostaje bowiem w ten sposób uzależniona od starań i zachowań innych podmiotów.

W tym kontekście warto wskazać na związki jakie zachodzą pomiędzy art. 69 Konstytucji RP a art. 30 Konstytucji RP. Stosownie do art. 30 Konstytucji RP przyrodzona i niezbywalna godność człowieka stanowi źródło wolności i praw człowieka i obywatela. Jest ona nienaruszalna, a jej poszanowanie jest obowiązkiem władz publicznych. Z perspektywy godności człowieka należy też postrzegać zadanie udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym w komunikacji społecznej. Pomoc ta ma służyć tworzeniu godnych warunków życia dla osób niepełnosprawnych, w tym

tworzeniu odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej przemieszczanie się osób niepełnosprawnych. Stąd też osoby niepełnosprawne nie mogą być wyłącznie przedmiotem działań podejmowanych przez inne podmioty, jak tego chce zgodnie z treścią art. 3a ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca, lecz powinny mieć „(...) takie samo jak inni obywatele prawo do swobodnego przemieszczania się, swobodnego wyboru i niedyskryminacji” (motyw 10 preambuły do rozporządzenia nr 1371/2007/WE).

Przedstawione uwagi prowadzą do wniosku, że ustawodawca implementując do polskiego porządku prawnego rozporządzenie nr 1371/2007/WE w niewłaściwy sposób zinterpretował ciążące na nim konstytucyjne obowiązki wynikające z art. 69 Konstytucji RP. Nie określił mianowicie horyzontu czasowego dochodzenia do stanu gwarantującego osobom niepełnosprawnym, że nie będą dyskryminowane w dostępie do osobowych przewozów kolejowych.

Prawa ekonomiczne i socjalne, a do takich należy art. 69 Konstytucji RP, łączą się z zobowiązaniami finansowymi. „Prawo do czegoś”, w tym przypadku prawo osób niepełnosprawnych do komunikacji społecznej, wymaga poniesienia określonych nakładów finansowych. Nie jest więc możliwe natychmiastowe nałożenie przez władzę publiczną na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców stacji prawnego obowiązku dostosowania obiektów kolejowych i taboru kolejowego do potrzeb osób niepełnosprawnych. Jednakże mając na uwadze treść art. 69 Konstytucji RP – zdaniem Rzecznika Praw Obywatelskich – władze publiczne nie mogły, tak jak to uczyniły w art. 3a ustawy o transporcie kolejowym, zrezygnować z obowiązku prawnego kształtowania zachowań przedsiębiorców kolejowych i zarządców stacji w relacji z ich klientami –

osobami niepełnosprawnymi. Wycofanie się w tym zakresie z realizacji konstytucyjnego obowiązku określonego art. 69 Konstytucji RP jest tym bardziej niezrozumiałe, że aktualnie inwestycje dotyczące szeroko pojętego rynku kolejowego korzystają ze znacznego wspomaganie finansowego ze środków Unii Europejskiej. Mając na uwadze te okoliczności, ustawodawca postępując w zgodzie z art. 69 Konstytucji RP powinien wyznaczyć terminy, w których elementem wewnętrznego porządku prawnego stanie się art. 21 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007/WE, również w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób.

W tym miejscu zwrócić należy uwagę, że obowiązki nałożone na władze publiczne przez art. 69 Konstytucji RP zostały potwierdzone przez Państwo Polskie poprzez ratyfikację Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych (Dz. U. z 2012 r., poz. 1169). Zgodnie z art. 9 ust. 1 tej Konwencji, aby umożliwić osobom niepełnosprawnym niezależne życie i pełny udział we wszystkich sferach życia, Państwa Strony podejmą stosowne środki w celu zapewnienia im, na zasadzie równości z innymi osobami, dostępu m. in. do środków transportu. Środki te, obejmujące rozpoznanie i eliminację przeszkód i barier w zakresie dostępności, stosują się m. in. do budynków, dróg, transportu oraz innych urządzeń wewnętrznych i zewnętrznych (art. 9 ust. 1 lit. a Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych).

Przedstawione powyżej uwagi prowadzą do wniosku, że art. 3a ustawy o transporcie kolejowym w zaskarżonym zakresie jest niezgodny z art. 2 w związku z art. 69 Konstytucji RP i art. 9 ust. 1 lit. a Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych. Dlatego też, wnoszę jak na wstępie.

1. Rzecznik
Rzecznik Praw Obywatelskich
Sławomir Łopusz
Rzecznik Praw Obywatelskich