

## U S T A W A

z dnia ..... 2018 r.

### **o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317, 650 i 907) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ustawa określa także zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1.”;

2) w art. 3:

a) w ust. 1:

- uchyla się pkt 3,
- pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.<sup>2)</sup>), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”;

– w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 9 brzmieniu:

„9) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6 oraz Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46 i Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 41 z 12.02.2013, str. 16.

„2. W zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79 i 138) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.”;

3) w art. 4 w ust 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dworzec – obiekt budowlany, w którym znajduje się miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w skład którego wchodzi w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów, punkt informacji dla podróżnych, poczekalnia oraz węzeł sanitarny;”;

b) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) komunikacja miejska – przewozy pasażerskie wykonywane wyłącznie w granicach miasta oraz gminne lub powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane:

- a) w granicach miasta i wsi w przypadku gminy miejsko – wiejskiej,
- b) w granicach miasta oraz miast i gmin powiązanych z nim komunikacyjnie, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego lub związku powiatowo – gminnego mających za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego,

c) metropolitalne przewozy pasażerskie;

5) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

- a) sieci dróg publicznych lub drogach wewnętrznych albo
- b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
- c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych

– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;”;

c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin

i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 2b; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie.”,

d) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub podmiot wykonujący przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”,

e) pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) strefa transgraniczna – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar właściwej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa;”,

f) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany poza granice administracyjne powiatu lub miasta na prawach powiatu i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 2b;”,

g) w pkt 29 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 30 w brzmieniu:

„30) zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym – decyzja administracyjna wydana przez określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniająca przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego.”;

4) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Publiczny transport zbiorowy zapewnia co najmniej:

1) połączenia pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa;

2) połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów sąsiadujących wchodzących w skład danego województwa .”;

5) w art. 7:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2d w brzmieniu:

„2a. Gmina może zawrzeć z powiatem porozumienie w sprawie organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich.

2b. Powiat i województwo są również organizatorami przewozów sięgających odpowiednio sąsiedniego powiatu lub miasta na prawach powiatu albo sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych, jeżeli:

1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub

2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiającą obsługę pasażerów lub

3) przewóz jest realizowany do najbliższego zintegrowanego węzła przesiadkowego położonego w sąsiadującym z danym powiatem mieście na prawach powiatu lub

4) w transporcie kolejowym przewóz jest realizowany do najbliższej stacji, na której jest możliwe techniczne odwrócenie biegu pociągu.

2c. Koszty organizacji i funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2b, ponosi w całości odpowiedni organizator.

2d. W przypadku, o którym mowa w ust. 2b, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów, organizatora przez którego obszar właściwości będzie realizowany przewóz.”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Wykonywanie przewozów w strefie transgranicznej o charakterze użyteczności publicznej wymaga zawarcia porozumienia między właściwą jednostką samorządu terytorialnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a właściwą jednostką

samorządu terytorialnego innego państwa, które stanowi podstawę do przekazywania środków finansowych na ich realizację, o ile wynika to z treści porozumienia.”;

6) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, opracowuje organizator.

2. W przypadku, o którym mowa w art. 7 ust. 2a, plan transportowy opracowuje powiat, z uwzględnieniem przewozów gminnych dla każdej gminy, z którą zawarł porozumienie w sprawie organizacji przewozów.

3. Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.”;

7) w art. 12:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Plan transportowy obejmuje:

- 1) sieć komunikacyjną niezbędną do zaspokojenia potrzeb przewozowych społeczności na obszarze właściwości organizatora;
- 2) zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną;
- 3) informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej z uwzględnieniem potoków pasażerskich w określonych przez organizatora przedziałach czasowych w ciągu doby oraz poszczególnych dni tygodnia, z wyłączeniem komunikacji miejskiej;
- 4) informacje o pakietach linii komunikacyjnych obejmujących co najmniej jedną linię komunikacyjną o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię komunikacyjną o małym potoku pasażerskim, wraz z informacją o planowanych rozkładach jazdy, przewidzianych do obsługi przez operatorów w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej;
- 5) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.”,

b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Plan transportowy może przewidywać wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego.”,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić w szczególności:

- 1) konieczność zapewnienia realizacji potrzeb przewozowych społeczności na obszarze właściwości organizatora;
- 2) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie obsługi potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 3) możliwość rozwoju publicznego transportu zbiorowego przy wykorzystaniu tramwajów, trolejbusów oraz pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi”;

d) uchyla się ust. 4;

8) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Art. 14. Do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, art. 11 ust. 1, art. 12 ust. 1–3 i art.13.”;

9) w art. 15 w ust. 1:

a) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) w transporcie drogowym uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;”;

b) w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 13 w brzmieniu:

„13) analizie stopnia wykorzystania ekologicznych środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym.”;

10) w art. 16 w ust. 5 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) 1,5 zł – za wjazd środka transportu na dworzec;

3) 5 zł – za wjazd środka transportu na dworzec wyznaczony zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.”;

11) po art. 19 dodaje się art. 19a w brzmieniu:

„Art. 19a. 1. Organizator, w przypadku transportu drogowego innego niż komunikacja miejska, dokonuje wyboru operatora na poszczególne pakiety linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4.

2. Pakiet linii komunikacyjnych, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4, nie może obejmować pracy eksploatacyjnej większej niż:

a) 80 000 wozokilometrów miesięcznie w przypadku przewozów organizowanych przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. a,

b) 150 000 wozokilometrów miesięcznie w przypadku przewozów organizowanych przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 lit. b, pkt 2 oraz pkt 3 lit. a,

c) 350 000 wozokilometrów miesięcznie w przypadku przewozów organizowanych przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 3 lit. b, pkt 4, pkt 4a oraz pkt 5 lit. a.

3. W przypadku tworzenia kilku pakietów linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4, linie o spodziewanym dużym potoku pasażerskim i linie o spodziewanym małym potoku pasażerskim powinny być rozłożone równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety.”;

12) w art. 22 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. O zawarciu umowy koncesji na usługi w trybie art. 19 ust. 1 pkt 3 w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 5 jednostka samorządu terytorialnego informuje ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego. Informacja jest przekazywana w terminie miesiąca od zawarcia umowy w formie pisemnej.”;

13) w art. 23:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3, w terminie nie krótszym niż:

1) jeden rok – w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej;

2) sześć miesięcy w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 wozokilometrów rocznie – w Biuletynie Informacji Publicznej.”,

b) uchyla się ust. 2;

14) art. 24 otrzymuje brzmienie:

„Art. 24. 1. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) linii komunikacyjnej albo
- 2) linii komunikacyjnych, albo
- 3) sieci komunikacyjnej

– ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

2. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, dotyczy pakietów linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4, objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

3. Organizator, o którym mowa w art. 7, może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, z jednym operatorem publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4.

4. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 3, nie ma zastosowania jeżeli:

1) w okresie 1 roku przed dniem złożenia przez przedsiębiorcę oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, koncesji albo postępowania o zawarcie umowy bezpośredniej spełnione są łącznie co najmniej dwa z poniższych warunków:

- a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach komunikacyjnych na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;
- b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w wozokilometrach, na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;
- c) co najmniej 80% zadań przewozowych, wyrażonych w pasażerokilometrach, na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;
- d) na terenie danego powiatu funkcjonuje tylko jeden przedsiębiorca posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych, lub

2) tylko jeden przedsiębiorca złoży ofertę w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego lub koncesji.

5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4, może dotyczyć linii



komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej nie objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.”;

15) w art. 25:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 8 lat – w transporcie drogowym w przewozach, których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 3, 7, 10, 10a, 25;”;

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) 10 lat – w transporcie drogowym w przewozach, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4;”;

b) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne, sieć komunikacyjną lub pakiety linii komunikacyjnych, których dotyczy umowa;”;

16) w art. 28:

a) w ust. 2

– uchyla się pkt 4,

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) określenie przebiegu linii komunikacyjnej na której będzie wykonywany przewóz, z zastrzeżeniem pkt 5a;”;

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) w komunikacji miejskiej określenie przebiegu sieci komunikacyjnej na której będzie wykonywany przewóz.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest rozkład jazdy. W komunikacji miejskiej rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.”;

17) w art. 30:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem przewozów wykonywanych w transporcie drogowym, może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora

właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu, z zastrzeżeniem art. 31.”,

b) w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) cennik zawierający ceny biletów uwzględniające uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustanowione na podstawie odrębnych przepisów;”;

18) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. Organizator odmawia wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 30 ust. 1, jeżeli zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 35 ust. 5 lub gdy cennik, o którym mowa w art. 30 ust. 3 pkt 1a, nie zawiera cen biletów uwzględniających uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustanowionych na podstawie odrębnych przepisów.”;

19) w dziale II w rozdziale 3 po oddziale 3 dodaje się oddział 3a w brzmieniu:

„Oddział 3a

### **Zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym**

Art. 38a. 1. W transporcie drogowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.

2. Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 1, wymagają zezwolenia wydanego przez marszałka województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej, a także z uwzględnieniem opinii organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 3, jeżeli na obszarze jego właściwości zostały zaplanowane przystanki komunikacyjne projektowanej linii komunikacyjnej.

Art. 38b. 1. Przewozy, o których mowa w art. 38a, są wykonywane według następujących zasad:

1) do przewozu są używane wyłącznie autobusy odpowiadające wymaganym, ze względu na rodzaj przewozu, warunkom technicznym;

2) rozkład jazdy jest podawany do publicznej wiadomości przez ogłoszenia na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach lub dworcach;

3) wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach określonych w rozkładzie jazdy;

4) należność za przejazd jest pobierana zgodnie z cennikiem opłat, a pasażer otrzymuje potwierdzenie wniesienia opłaty w postaci biletu wydanego zgodnie z przepisami o kasach rejestrujących;

5) w kasach dworcowych oraz w autobusie znajduje się dostępny do wglądu pasażerów opracowany przez przewoźnika lub grupę przewoźników regulamin określający warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy;

6) cennik opłat został podany do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób, przy czym cennik opłat musi zawierać ceny biletów uwzględniające uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustanowione na podstawie odrębnych przepisów;

7) zgodnie z warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 38a ust. 2

2. Podczas wykonywania przewozów, o których mowa w art. 38a, zabrania się:

1) używania do przewozu:

a) innych pojazdów niż autobusy,

b) autobusów nieodpowiadających wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;

2) korzystania z przystanków, na których nie została zamieszczona informacja o realizowanym rozkładzie jazdy zawierająca także nazwę, adres siedziby przewoźnika i numer telefonu przewoźnika lub niezgodnie z podanymi w tej informacji dniami i godzinami odjazdów;

3) zabierania i wysadzania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy;

4) pobierania należności za przejazd niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości;

5) naruszania warunków przewozu osób określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 38a ust. 2.

Art. 38c. 1. W zezwoleniu określa się w szczególności:

- 1) warunki wykonywania przewozów;
- 2) przebieg trasy przewozów, w tym miejscowości, w których znajdują się miejsca początkowe i docelowe przewozów;
- 3) miejscowości, w których znajdują się przystanki.

2. Załącznikiem do zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór zezwolenia i wypisu z zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2, uwzględniając zakres niezbędnych danych dotyczących realizacji usług transportowych.

Art. 38d. 1. Warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 38a ust. 2, nie stosuje się w przypadku wystąpienia niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zezwoleniu przebiegiem trasy przewozów, w szczególności awarii sieci, robót drogowych lub blokad drogowych.

2. W przypadku gdy okoliczności uniemożliwiające wykonywanie przewozów, o których mowa w ust. 1, trwają dłużej niż 14 dni, organ właściwy w sprawach zezwoleń, na wniosek przedsiębiorcy, wydaje decyzję w sprawie odstąpienia od warunków określonych w zezwoleniu.

3. Decyzja, o której mowa w ust. 2, nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności zezwolenia.

4. Przepisy art. 38c i 38f stosuje się odpowiednio.

Art. 38e 1. Zezwolenie, o którym mowa w art. 38a ust. 2, wydaje się, na wniosek przedsiębiorcy, na czas nie dłuższy niż 8 lat, z zastrzeżeniem ust. 4.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się kserokopię dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób w transporcie drogowym, zgodnie z art. 6

3. Po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, zezwolenie przedłuża się, na wniosek przedsiębiorcy, na okres nieprzekraczający 8 lat, z zastrzeżeniem ust. 4.

4. Zezwolenie może zostać wydane lub przedłużone jeżeli przedsiębiorca spełnia minimalne standardy przewozów międzywojewódzkich określone przez wszystkich marszałków województw na obszarze właściwości, których znajdują się przystanki linii komunikacyjnej, której dotyczy zezwolenie.

5. Określenie minimalnych standardów przewozów międzywojewódzkich, o których mowa w ust. 4, następuje w drodze uchwały podjętej przez sejmik województwa.

6. Minimalne standardy przewozów międzywojewódzkich dotyczą w szczególności:

- 1) punktualności przewozów względem rozkładu jazdy,
- 2) cen biletów,
- 3) opinii pasażerów na temat świadczonej usługi.

Art. 38f. Do wniosku o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2, dołącza się:

- 1) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy;
- 2) schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami;
- 3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 4) zobowiązanie do zamieszczania informacji o godzinach odjazdów na tabliczkach przystankowych na przystankach;
- 5) cennik opłat;
- 6) wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy.

Art. 38g. 1. Marszałek województwa właściwy ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej odmawia udzielenia lub zmiany zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

- 1) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;
- 2) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem;
- 3) zostanie wykazane, że rozkład jazdy projektowanej linii regularnej będzie stanowić zagrożenie dla przewozów realizowanych według rozkładu jazdy istniejącej już linii regularnej;

4) projektowana linia regularna zostanie negatywnie zaopiniowana przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 3, jeżeli na obszarze jego właściwości zostały zaplanowane przystanki komunikacyjnej linii komunikacyjnej, której dotyczy wniosek o wydanie zezwolenia.

Art. 38h. 1. Przewoźnik drogowy jest obowiązany zgłaszać w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, organowi, który udzielił zezwolenia, wszelkie zmiany danych, o których mowa w art. 38f, nie później niż 14 dni od dnia ich powstania.

2. Jeżeli zmiany, o których mowa w ust. 1, obejmują dane zawarte w zezwoleniu, przedsiębiorca jest obowiązany wystąpić z wnioskiem o zmianę zezwolenia.

Art. 38i. 1. Zezwolenie zmienia się na wniosek jego posiadacza, złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej, w razie zmiany:

- 1) oznaczenia przedsiębiorcy;
- 2) siedziby i adresu przedsiębiorcy.

2. Zezwolenie może być zmienione na wniosek jego posiadacza w razie zmiany: przebiegu linii regularnej, rozkładu jazdy, zwiększenia pojemności pojazdów. częstotliwości ich kursowania lub zmian godzin odjazdów z poszczególnych przystanków.

3. Zezwolenie wygasa w razie:

- 1) zrzeczenia się zezwolenia;
- 2) upływu terminu określonego w zezwoleniu;
- 3) wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

4. Zezwolenie cofa się w razie:

- 1) cofnięcia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji;
- 2) naruszenia lub zmiany warunków, na jakich zezwolenie zostało wydane oraz określonych w zezwoleniu;

3) niewykonywania przez przedsiębiorcę, na skutek okoliczności zależnych od niego, przewozów regularnych co najmniej przez 3 miesiące;

4) odstąpienia zezwolenia osobie trzeciej, przy czym nie jest odstąpieniem zezwolenia powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

5. W razie cofnięcia zezwolenia wniosek o ponowne wydanie zezwolenia nie może być rozpatrzony wcześniej niż po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

6. Przedsiębiorca nie może zrzec się zezwolenia w przypadku wszczęcia postępowania o cofnięcie zezwolenia.”;

20) w dziale II w rozdziale 3 uchyla się oddział 4;

21) w art. 46:

a) w ust. 1:

– po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) operator i przewoźnik jest obowiązany do zamieszczenia rozkładu jazdy, o którym mowa w pkt 3, na swojej stronie internetowej, jeżeli taką posiada;”;

– w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, na stronie internetowej operatora i przewoźnika, jeżeli taką posiada, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien zawierać także ceny biletów ulgowych.”;

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) operator i przewoźnik uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 6;”;

– pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z wyłączeniem transportu drogowego podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązany z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W transporcie drogowym podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie:

- 1) operatorem lub przewoźnikiem albo
  - 2) podmiotem powiązany z operatorem lub przewoźnikiem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań  
– jeżeli wykonywanie tych zadań mogłoby mieć wpływ na konkurencyjność przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”;
- 22) po art. 48 dodaje się art. 48a w brzmieniu:

„Art. 48a. Właściwy organizator może nałożyć w drodze decyzji administracyjnej na operatora obowiązek przekazania w wyznaczonym terminie informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”;

- 23) w dziale II tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie:

#### „Rozdział 6

#### **Finansowanie publicznego transportu zbiorowego”;**

- 24) w art. 50 w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat i kar w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- 2) przekazaniu operatorowi rekompensaty:
  - a) jako dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, lub
  - b) z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
  - c) z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub”;

- 25) art. 52 otrzymuje brzmienie:

„Art. 52. W ramach rekompensaty, w części o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis nie dotyczy operatora:

- 1) wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1:
  - a) pkt 2,



b) pkt 3 – jeżeli umowa o świadczenie usług publicznym przyjmie formę koncesji na usługi;

2) będącego samorządowym zakładem budżetowym.”;

26) art. 53 otrzymuje brzmienie:

„Art. 53. 1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. b i c, jeżeli operator złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. b i c, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. b i c.”;

27) w art. 54:

a) w ust. 2:

– uchyla się pkt 1;

– w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę z tytułu.”;

b) uchyla się ust. 3;

28) art. 56 otrzymuje brzmienie:

„Art. 56. 1. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym operatorowi i przewoźnikowi przysługuje dofinansowanie utraconych przychodów z tego tytułu w postaci dotacji z budżetu państwa. Kwotę dofinansowania stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi obliczoną według cen nieuwzględniających tych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.

2. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów wykonywanych w komunikacji miejskiej.

3. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego, jest wypłacane operatorom oraz przewoźnikom w postaci dotacji celowej z budżetu państwa przez właściwy samorząd województwa.

4. Wypłata środków na dofinansowanie następuje na wniosek i po weryfikacji dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów z tego tytułu, przeprowadzonej przez właściwy samorząd województwa.

5. Obowiązki stron w tym w szczególności tryb wypłaty dofinansowania, wzór rozliczenia dotacji i zasady kontroli wykorzystania tej dotacji określa umowa o dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym zawarta pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnikiem a właściwym samorządem województwa.

6. Wzór umowy, o której mowa w ust. 5, określą minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw finansów publicznych, w drodze rozporządzenia, biorąc pod uwagę w szczególności konieczność zabezpieczenia interesów skarbu państwa oraz zapewnienia jednolitych warunków udzielania dotacji i obowiązków stron umowy na terenie całego kraju.

7. Właściwość miejscową samorządu województwa do podpisania umów, o których mowa w ust. 5, ustala się według siedziby organizatora albo miejsca zamieszkania lub siedziby przewoźnika.

8. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu kolejowego jest wypłacane w postaci dotacji przedmiotowej przez ministra właściwego do spraw transportu.”;

29) art. 57 otrzymuje brzmienie:

„Art. 57 1. Uprawnienie do otrzymywania dotacji, o których mowa w art. 56 ust. 1, nabywa operator lub przewoźnik stosujący kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dofinansowania w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych, w odniesieniu do których minister właściwy do spraw finansów publicznych wydał pozytywną opinię albo posiadające potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar.

2. Zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1 wymagają uzyskania potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar.”;

30) po art. 58a dodaje się art. 58b i 58c w brzmieniu:

„Art. 58b. 1. Jednostce samorządu terytorialnego może być udzielona pożyczka z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego, jeżeli:

- 1) realizacja przyjętego planu transportowego skutkuje wzrostem o co najmniej 20 % wydatków bieżących jednostki samorządu terytorialnego na transport publiczny w stosunku do roku poprzedniego, oraz
- 2) wydatki bieżące na transport publiczny w stosunku do wydatków ogółem jednostki samorządu terytorialnego przekraczają wielkość:
  - a) 2,39 % dla gmin,
  - b) 5,22 % dla powiatów,
  - c) 23,88 % dla województw.
2. Warunkiem udzielenia pożyczki jest:
  - 1) brak toczącego się postępowania naprawczego;
  - 2) zapewniona zostanie spłata pożyczki wraz z odsetkami.
3. Pożyczka i odsetki nie podlegają umorzeniu.
4. Pożyczki udzielane są do wysokości środków określonych w ustawie budżetowej.
5. Wysokość pożyczki nie może przekroczyć 15 % rocznych kosztów finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz kwoty dwudziestu milionów złotych.
6. Wniosek o udzielenie pożyczki jednostka samorządu terytorialnego składa do ministra właściwego do spraw finansów publicznych, a w przypadku zlecenia przez tego ministra Bankowi Gospodarstwa Krajowego czynności związanych z udzielaniem jednostce samorządu terytorialnego pożyczki oraz jej rozliczaniem i egzekucją, do Banku Gospodarstwa Krajowego. Do wniosku o udzielenie pożyczki jednostka samorządu terytorialnego załącza obowiązujący plan transportowy oraz zestawienie kosztów jego realizacji, dokumenty zawierające dane umożliwiające dokonanie bieżącej i prognozowanej oceny sytuacji finansowej tej jednostki oraz propozycje zabezpieczeń spłaty pożyczki.
7. W przypadku niedokonania spłaty pożyczki w terminie określonym w umowie pożyczki minister właściwy do spraw finansów publicznych może potrącić niespłaconą kwotę pożyczki wraz z odsetkami z należnej subwencji ogólnej ustalonej dla tej jednostki samorządu terytorialnego.
8. Minister właściwy do spraw finansów publicznych określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) szczegółowy zakres danych zawartych we wniosku o udzielenie pożyczki na dofinansowanie zadań związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego,
  - 2) wykaz dokumentów dołączonych do wniosku,
  - 3) rodzaje i zakres przyjmowanych zabezpieczeń,

4) wysokość oprocentowania

– biorąc pod uwagę zakres informacji niezbędnych do dokonania oceny, o której mowa w ust. 6, oraz zapewnienie sprawności rozpatrywania wniosków.

Art. 58c. 1. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może, w drodze umowy, zlecić Bankowi Gospodarstwa Krajowego dokonywanie czynności związanych z udzielaniem jednostce samorządu terytorialnego pożyczki oraz jej rozliczaniem i egzekucją, polegających w szczególności na:

- 1) przyjmowaniu od jednostki samorządu terytorialnego wniosku o udzielenie pożyczki oraz weryfikacji czy wniosek spełnia wymogi określone w przepisach wydanych na podstawie art. 58b ust. 8;
- 2) dokonywaniu ocen i analiz programu postępowania ostrożnościowego lub naprawczego;
- 3) przygotowaniu i zawieraniu, w imieniu ministra właściwego do spraw finansów publicznych, umowy pożyczki z jednostką samorządu terytorialnego;
- 4) kontroli spłaty pożyczki i ocenie sytuacji finansowej jednostki samorządu terytorialnego w okresie spłaty;
- 5) podejmowaniu czynności zmierzających do odzyskania kwot niespłaconej pożyczki lub odsetek od tej pożyczki i należnych opłat, w tym czynności sądowych i egzekucyjnych.

2. Umowa określa wysokość wynagrodzenia za czynności dokonywane przez Bank Gospodarstwa Krajowego oraz zakres czynności zleconych Bankowi.

3. W przypadku zlecenia Bankowi Gospodarstwa Krajowego dokonywania czynności związanych z udzielaniem jednostkom samorządu terytorialnego pożyczek oraz ich rozliczaniem i egzekucją minister właściwy do spraw finansów publicznych może otworzyć w Banku Gospodarstwa Krajowego rachunek bankowy do obsługi pożyczek, na który będą przekazywane środki przewidziane na ten cel w ustawie budżetowej.

4. Rachunek bankowy, o którym mowa w ust. 3, jest oprocentowany. Oprocentowanie rachunku ustalone zostanie w umowie, o której mowa w ust. 1.”;

31) tytuł działu III otrzymuje brzmienie:

„Dział III

**Skarga i kary”;**

32) w dziale III tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

## „Rozdział 2

### **Kary”;**

33) po art. 63 dodaje się art. 63a w brzmieniu:

„Art. 63a. 1. Kto otrzymując dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego przedkłada właściwemu marszałkowi województwa wraz z wnioskiem o wypłatę rozliczenie dotacji, które przedstawia nierzeczywistą wartość udzielonych ulg tym pasażerom podlega karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszej niż 5 000 zł.

2. Kto otrzymując dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego przedkłada ministrowi właściwemu do spraw transportu wraz z wnioskiem o wypłatę rozliczenie dotacji, które przedstawia nierzeczywistą wartość faktycznie udzielonych ulg tym pasażerom podlega karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszej niż 5 000 zł.

3. Kto otrzymując dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego i kolejowego udziela ulgi ustawowej w wymiarze innym niż przysługująca pasażerowi, podlega karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszej niż 5 000 zł.

4. Kto otrzymując dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego i kolejowego dopuszcza się naruszeń mogących mieć wpływ na wielkość dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych, innych niż wymienione w ust.1-3 i ust. 5, podlega karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszej niż 5 000 zł.

5. Kto otrzymując dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego i kolejowego dopuszcza się naruszeń mogących mieć wpływ na wielkość dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze

stosowaniem ulg ustawowych poprzez dokonywanie fiskalizacji fikcyjnej sprzedaży biletu lub określanie ceny biletów nieproporcjonalnie do ponoszonych przez niego kosztów świadczenia usług przewozowych, podlega karze pieniężnej w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszej niż 5 000 zł, jak również traci uprawnienia do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu na okres 36 miesięcy począwszy od miesiąca w którym wydana została decyzja administracyjna nakładająca tę karę.

6. Podmiot otrzymujący dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, na którego w przeciągu dwóch następujących po sobie lat budżetowych nałożono co najmniej dwie kary pieniężne, o których mowa w ust. 1–4, traci uprawnienia do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu na okres 36 miesięcy począwszy od miesiąca, w którym utraci to uprawnienie, z zastrzeżeniem ust. 7.

7. Łączna wysokość nałożonych kar skutkująca utratą uprawnień do otrzymania dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w ust. 6, wynosi 2 % kwoty otrzymanego dofinansowania w roku poprzedzającym rok wszczęcia postępowania administracyjnego mającego na celu nałożenie kary utraty uprawnień do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu. W przypadku nieotrzymania dofinansowania w roku poprzedzającym wszczęcie postępowania administracyjnego, łączna wysokość kar skutkująca utratą tego uprawnienia wynosi 2% kwoty otrzymanego dofinansowania do dnia wszczęcia postępowania administracyjnego.

8. Kary, o których mowa w ust. 1–6, nakłada w drodze decyzji administracyjnej odpowiednio właściwy marszałek województwa w odniesieniu do przewozów autobusowych lub minister właściwy do spraw transportu w odniesieniu do przewozów kolejowych.

9. Do rozpatrywania spraw związanych z wydawaniem decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 8, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem ust. 10.

10. Wniesienie skargi do sądu administracyjnego nie wyłącza wykonania decyzji, o której mowa w ust. 8, w zakresie nałożenia kary pieniężnej.

11. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1–5, nakładane na operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników w zakresie realizowanych przewozów autobusowych i kolejowych stanowią dochód odpowiednio właściwego marszałka województwa albo dochód budżetu państwa.”;

34) w art. 64 w ust 1:

- a) w pkt 2 na końcu skreśla się wyraz „lub”
- b) w pkt 3 na końcu dodaje się wyrazy „, albo”,
- c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) nie przekazał organizatorowi, w wyznaczonym terminie, informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”;

35) w art. 78:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 30 kwietnia 2020 r.”,

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, ważne w dniu wejścia w życie ustawy, zachowują ważność do dnia 30 kwietnia 2020 r., z zastrzeżeniem ust. 3.”,

- c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, ważne w dniu wejścia w życie ustawy zachowują ważność do dnia 30 kwietnia 2023 r.”;

36) użyte w art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 w ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 wyrazy

„31 grudnia 2018 r.” zastępuje się wyrazami „30 kwietnia 2020 r.”;

37) użyte w art. 81, w art. 85 w ust. 2 oraz w art. 90 wyrazy „1 stycznia 2019 r.” zastępuje się wyrazami „1 maja 2020 r.”

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1a:

- a) w ust. 4:

– uchyla się pkt 3a,

– w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) przewoźnikach – należy przez to rozumieć przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i poz. 2371 oraz z 2018 r. poz. 317, 650 i 907).”

b) uchyla się ust. 5;

2) w art. 1b w ust. 1:

a) w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) osób odbywających podróże na podstawie biletów obowiązujących również w komunikacji miejskiej;

8) osób odbywających podróże na podstawie biletów sprzedanych w ramach ofert przewidujących uprawnienia do ulgowych przejazdów tylko niektórym grupom ustawowo uprawnionych osób.”

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200 oraz z 2018 r. poz. 12, 79, 138, 650 i 1039) w załączniku nr 3 do ustawy po lp. 2.5.2. dodaje się l.p. 2.5.3. w brzmieniu:

”

2.5.3.	– nie spełnia wymagań dotyczących wyposażenia i oznakowania w zakresie tablicy kierunkowej	200
--------	--	-----

”.

Art. 4. Postępowania administracyjne w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym wszczęte na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.

Art. 5. Postępowania w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczęte na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1 i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy nie są kontynuowane.



Art. 6. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 1, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres na który zostały zawarte.

Art. 7. 1. Przewoźnicy, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 85 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wtórniki potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wypis z potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub dokonywali zmiany potwierdzenia zgłoszenia przewozu, dokonują zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wtórnika potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub wypisu z potwierdzenia zgłoszenia przewozu do właściwego organizatora w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, pobrane opłaty podlegają zwrotowi.

Art. 8. 1. W terminie do dnia 31 grudnia 2018 r. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, z wyłączeniem organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dostosują obowiązujące na obszarze ich właściwości plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego do wymagań określonych w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowując kierunki połączeń obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2018 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, dostosuje opracowany przez siebie plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego do wymagań określonych w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przy jego najbliższej aktualizacji.

3. W terminie do dnia 31 grudnia 2018 r. organizatorzy, na obszarze właściwości których, w dniu wejścia w życie niniejszej ustawy nie obowiązuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracują projekt planu transportowego, o którym mowa w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, zachowując kierunki połączeń obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2018 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym, i przedłożą właściwym organom do uchwalenia.

4. Przepisów ust. 1 i 3 nie stosuje się do organizatorów przewozów, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 9. 1. Organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, w odniesieniu do linii komunikacyjnych objętych pakietami linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie określonym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, we właściwym dzienniku urzędowym nie później niż w dniu 1 stycznia 2019 r.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy międzywojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych w transporcie drogowym na podstawie art. 38a ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 1, pkt 19, pkt 23–28 oraz art. 2 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem 1 maja 2020 r.;

2) art. 1 pkt 30, który wchodzi w życie z dniem 1 maja 2021 r.

## UZASADNIENIE

W wielu rejonach kraju brak jest wystarczającego dostępu do autobusowej komunikacji publicznej lub nie funkcjonuje ona w ogóle. Wynika to z postępującej likwidacji przez przewoźników niedochodowych lecz ważnych z przyczyn społecznych linii regularnych. Tym samym pasażerowie pozbawiani są kolejnych połączeń autobusowych i w efekcie dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Zjawisko to przybiera formę tzw. białych plam komunikacyjnych, które przekłada się na wykluczenie społeczne dużej części obywateli, wywołując niezadowolenie mieszkańców wielu regionów Polski. Obywatele domagają się od władz publicznych zapewnienia należnego im prawa dostępu do autobusowego transportu publicznego i zorganizowania sieci połączeń komunikacyjnych niezbędnych z uwagi na potrzeby społeczne.

Zjawisko to nie ogranicza się tylko do wybranych rejonów kraju, lecz zaczyna mieć charakter powszechny i wstępuje także w gęsto zaludnionych regionach o dużym stopniu zurbanizowania. Jednym z przykładów braku wystarczającego dostępu do transportu publicznego jest np. województwo podkarpackie, gdzie zlikwidowano połączenia w rejonie Sanoka, Leska, Brzozowa, Ustrzyk Dolnych. W województwie świętokrzyskim spośród przedsiębiorstw PKS funkcjonują obecnie tylko dwa przedsiębiorstwa w Staszowie i Ostrowcu Świętokrzyskim. Podobna sytuacja ma miejsce w województwie mazowieckim gdzie z uwagi na gęstość zaludnienia transport publiczny powinien funkcjonować sprawnie. Tymczasem likwidowane są duże przedsiębiorstwa przewozowe np. w Ostrołęce, Ciechanowie, Ostrowii Mazowieckiej i Mińsku Mazowieckim. Sytuację pogarsza brak zainteresowania tzw. przewoźników komercyjnych przedstawianiem oferty przewozowej na liniach o niskim potoku pasażerów. Zainteresowani są oni tylko obsługą linii rentownych przynoszących odpowiedni zysk. Przedsiębiorcy obsługują wyłącznie linie rentowne, a obsługę linii mało dochodowych pozostawiają władzom publicznym. Jednocześnie na rynku przewoźników komercyjnych występuje wyniszczająca konkurencja, która powoduje spadek rentowności przewozów do poziomu, gdy ich realizacja staje się nieopłacalna. Przewoźnicy często nie stosują się do uzgodnionych rozkładów jazdy obowiązujących w ramach posiadanego zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Krytyczną sytuację pogłębiają także działania niektórych samorządów, które wydają zezwolenia nie uwzględniając często interesów innych przewoźników na tej samej linii.

Na powyższą sytuację nałożył się brak działań ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy pomimo sześcioletniego „vacatio legis” po wejściu w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie podjęli się w wystarczającym stopniu realizacji zadań związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Spośród 16 województw, 314 powiatów i 2 478 gmin: 303 miejskich (w tym 66 miast na prawach powiatu), 616 miejsko-wiejskich oraz 1 559 wiejskich), zdecydowana większość jednostek samorządu terytorialnego nie podjęła się funkcji organizatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Na szczeblu marszałków, jedynie marszałek województwa kujawsko-pomorskiego podjął decyzję o zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obowiązywała od września 2012 r. do maja 2013 r. Umowa ta została zawarta w drodze bezpośredniego zamówienia na ok. 40 linii komunikacyjnych. Pozostali marszałkowie dotychczas nie udzielili żadnego zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na szczeblu powiatów jedynie w kilku przypadkach udzielono zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Nastąpiło to w drodze bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotami własnymi, np.: powiaty: nyski, strzelecki, bielski, szczecinecki.

Na szczeblu gmin wiejskich i miejsko-wiejskich jedynie w kilkunastu przypadkach udzielono zamówienia na przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

W tym kontekście oraz z uwagi na problemy sygnalizowane przez podmioty odpowiedzialne za organizowanie rynku przewozu osób, jak też uczestników tego rynku, związane ze stosowaniem aktualnie obowiązujących regulacji prawnych w tej dziedzinie w Polsce podjęto prace nad zmianą przepisów prawnych w tym obszarze. Niniejszy projekt ustawy ma na celu poprawę funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym, zapewnienie spójności komunikacyjnej kraju,

eliminowanie tzw. białych plam transportowych w rejonach gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych pasażerów, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.

Osiągnięciu powyższego celu służyć ma między innymi przedstawiona w projekcie koncepcja pakietów linii komunikacyjnych składających się z co najmniej jednej linii komunikacyjnej o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jednej linii komunikacyjnej o małym potoku pasażerskim. Projekt ustawy zakłada zmianę dotychczasowych zasad organizacji i funkcjonowania autobusowego publicznego transportu zbiorowego w kraju.

Ustawa ma na celu poprawę sytuacji pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej przy jednoczesnym uwzględnieniu prawa do swobody w zakresie świadczenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców działających dotychczas na rynku przewozów drogowych osób.

Zakłada się, że głównym beneficjentem projektowanych regulacji jest pasażer, dla którego ustawa przyniesie następujące korzyści:

- rozszerzenie sieci połączeń realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej poprzez połączenie linii komunikacyjnych w pakiety zawierające co najmniej jedną linię o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię o małym potoku pasażerskim,
- utrzymanie dopłat do biletów ulgowych, w taki sposób, aby z przejazdów z ulgą ustawową mogli korzystać wszyscy obywatele uprawnieni do nich na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- wprowadzenie minimalnego standardu dostępności komunikacyjnej - publiczny transport zbiorowy będzie zapewniał co najmniej połączenia komunikacyjne pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa oraz połączeń pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów sąsiadujących.

Projektowane przepisy przyczynią się do zwiększenia oferty przewozowej, stwarzając warunki do uruchamiania dodatkowych linii komunikacyjnych na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny. Nowe rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców funkcjonujących obecnie na rynku. Ograniczenie wielkości pracy przewozowej możliwej do wykonania w ramach jednego pakietu linii komunikacyjnych ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i stworzenie warunków do jak najszerszego udziału przedsiębiorców w obsłudze regularnych linii autobusowych. Więcej połączeń autobusowych to więcej pracy dla przedsiębiorców i większe szanse do udziału w obsłudze rynku przewozowego.

Projektowane przepisy zapewnią:

- przejrzyste zasady wyboru przewoźników do obsługi pakietów linii komunikacyjnych,
- logicznie uporządkowaną siatkę połączeń komunikacyjnych, zdefiniowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych związana z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem,

- możliwość szerokiego udziału przedsiębiorców w obsłudze rynku przewozów regularnych, dzięki przepisom ograniczającym wielkość pracy przewozowej możliwej do wykonania w ramach jednego pakietu linii komunikacyjnych.

Proponowana, nowa koncepcja organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego nie spowoduje istotnych zmian w zakresie poziomu cen biletów. Ceny biletów zostaną określone przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia lub w warunkach koncesji, jako element podlegający ocenie oferty. Konkurencyjne warunki wyboru operatora będą sprzyjać ograniczaniu poziomu cen biletów i zapewnią stabilizację przewozów. W wyniku zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy operatorem a organizatorem na zmianę cen będzie musiał wyrazić zgodę organizator. Mając na uwadze, że za bilety płać pasażerowie, rady poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będą bardzo ostrożnie i z rozważą będą wyrażać zgodę na podnoszenie cen biletów. Przykładem są tu praktycznie stałe od wielu lat, ceny biletów w komunikacji miejskiej.

Główne zmiany dotyczą przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2017 poz. 2136, z późn. zm.). Dodatkowo projekt wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.), a także w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).

Pomimo kilkuletniego „vacatio legis” zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i przewoźnicy świadczący przewozy osób w transporcie drogowym wskazują na zagrożenia jakie niesie ze sobą pełne wejście w życie przepisów w obecnym kształcie. Istotnym problemem jest brak dostępności ulg ustawowych, które od 1 stycznia 2016 r. miały być stosowane wyłącznie w przewozach użyteczności publicznej. Obecnie w związku z nowelizacją ustawy dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ustawą z dnia 21 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. poz. 1342) oraz ustawą z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 (Dz. U. z 2017 r. poz. 2371) termin ten został określony na dzień 1 stycznia 2019 r. Tym samym, przy zachowaniu dotychczasowych przepisów, prawo do rekompensaty z tytułu stosowania tych ulg będą mieli jedynie operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Dostępność ulg ustawowych dla pasażerów byłaby zależna w dużej mierze od organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego na poziomie lokalnym (w przewozach drogowych są nimi gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne, związki metropolitalne, województwa).

Przesunięcie terminu wejścia w życie niektórych przepisów ustawy na dzień 1 stycznia 2019 r. stworzyło możliwość przygotowania uregulowań prawnych dotyczących dofinansowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Zmieniono art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tak aby ustawa określała zasady finansowania regularnych przewozów osób w transporcie publicznym, a nie jak dotychczas wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Z tego względu dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym przyznano zarówno operatorowi jak i przewoźnikowi. Ma to na celu zapewnienie możliwości korzystania z przejazdów z ulgą ustawową przez wszystkich uprawnionych obywateli. W związku z tym zmienione zostały również przepisy rozdziału 6 ustawy dotyczące finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W art. 3 ust. 1 pkt 3 uchylono odesłanie do rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim. Rozporządzenie to zostało uchylone na mocy art. 30 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006.

W art. 3 ust. 1 pkt 6 wprowadzono zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osob autokarem i autobusem, które już nie obowiązuje, odesłaniem do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę rady 96/26/WE.

Zaktualizowano przepisy z uwzględnieniem, których stosuje się przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym poprzez dodanie w art. 3 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.

W art. 3 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprecyzowano, że w zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego. Zmiana ta wynika z konieczności zaktualizowania odniesienia do właściwego aktu prawnego UE.

Projekt ustawy zakłada dokonanie zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym m.in. w zakresie doprecyzowania niektórych definicji w niej zawartych. Doprecyzowano definicję dworca poprzez dodanie, że jest to obiekt budowlany oraz uszczegółowienie, iż w jego skład wchodzi w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów, punkt informacji dla podróżnych, poczekalnia oraz węzeł sanitarny. Zmiana ta wynika z potrzeby ustanowienia minimalnych standardów jakim podlegają dworce autobusowe, które w swojej istocie poprzez wymogi infrastrukturalne powinny różnić się od przystanków komunikacyjnych i zapewniać odpowiedni komfort odprawy podróżnych.

Zmieniona została również definicja komunikacji miejskiej, w związku z pojawiającymi się licznymi problemami interpretacyjnymi w tym zakresie. Zgodnie z projektem komunikację miejską stanowią przewozy pasażerskie wykonywane wyłącznie w granicach miasta oraz gminne lub powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane:

a) w granicach miasta i wsi w przypadku gminy miejsko – wiejskiej,

b) w granicach miasta oraz miast i gmin powiązanych z nim komunikacyjnie, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego lub związku powiatowo – gminnego mających za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego,

- a także metropolitalne przewozy pasażerskie.

W definicji linii komunikacyjnej zawartej w art. 4 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano, że linię komunikacyjną stanowi również połączenie komunikacyjne na drogach wewnętrznych. Ma to na celu uregulowanie występującej już aktualnie w praktyce sytuacji dotyczącej organizacji publicznego transportu na liniach komunikacyjnych przebiegających przez drogi wewnętrzne. Sytuacja ta występuje na liniach komunikacyjnych, których przystanki są zlokalizowane na drogach wewnętrznych przy centrach handlowych. Uzgadnianie zasad korzystania z przystanków położonych na drogach wewnętrznych odbywa się na zasadach ogólnych określonych w ustawie, tj. na zasadach przewidzianych dla przystanków zlokalizowanych na drogach publicznych. Projektowane przepisy nie niosą zatem za sobą szczególnego oddziaływania na zarządców terenów, na których są zlokalizowane drogi wewnętrzne. Regulacja ta ma na ww. grupę podmiotów taki sam wpływ jak na zarządców przystanków położonych na drogach publicznych, co oznacza konieczność uzgadniania zasad korzystania z przystanków z ich właścicielami lub zarządzającymi.

Z uwagi na zmiany zaproponowane w art. 7 ust. 2b dotyczące możliwości organizacji przewozów poza obszar właściwości organizatora, zmieniono definicję powiatowych przewozów pasażerskich zawartą w art. 4 pkt 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W definicji przewoźnika zawartej w art. 4 pkt 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprecyzowano, że jest nim przedsiębiorca wykonujący przewozy na podstawie, zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym przewoźnikiem jest podmiot wykonujący przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Dodanie do definicji przewoźnika podmiotu wykonującego przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na infrastrukturze kolei wąskotorowej ma na celu zapewnienie spójności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym. Wykonywanie przewozów na kolei wąskotorowej nie jest działalnością regulowaną i w związku z tym przewoźnicy wykonują przewozy na takich samych zasadach jakie regulują każdą inną działalność gospodarczą. Nie istnieje także żaden dokument, który w rozumieniu handlowym uprawnia do prowadzenia takiej działalności. Niemniej jednak przewoźnik taki obowiązany jest do posiadania dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu, zgodnie z przepisami wyżej powołanej ustawy o transporcie kolejowym.

Przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do porządku prawnego wprowadzono pojęcie „operatora publicznego transportu zbiorowego” czyli przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług. Tym samym wyraźne rozróżniono usługi świadczone na podstawie umów, od tych świadczonych przez przewoźnika tj. przedsiębiorcę (podmiot), który - na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozów w transporcie drogowym i decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w transporcie kolejowym - wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów.

W transporcie kolejowym takie rozróżnienie ma istotne znaczenie ze względu na zasady uzyskiwania dostępu do infrastruktury kolejowej normalnotorowej. W przypadku linii kolejowych wąskotorowych zasady te nie mają zastosowania. Linie te są bowiem liniami wydzielonymi, które nie mają styku z siecią kolejową normalnotorową. Funkcje zarządcy infrastruktury wąskotorowej i przewoźnika wykonującego przewozy na tej infrastrukturze pełni jeden podmiot (przedsiębiorca), a infrastruktura ta nie jest udostępniana innym przewoźnikom. Stąd w odniesieniu do przedsiębiorców „wąskotorowych” nie mają zastosowania przepisy obowiązujące w działalności przewozowej realizowanej na normalnotorowej infrastrukturze kolejowej.

Zaproponowano również zmianę definicji strefy transgranicznej polegającej na doprecyzowaniu, że strefa transgraniczna obejmuje obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio po stronie polskiej przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar właściwej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa. Zmiana ta wynika ze zróżnicowanego charakteru podziału administracyjnego państw członkowskich i Polski. Oznacza to, że przewozy transgraniczne będą realizowane pomiędzy obszarem danej jednostki administracyjnej a obszarem właściwej jednostki administracyjnej państwa sąsiadującego z Polską. Dotychczasowa definicja strefy transgranicznej powodowała trudności interpretacyjne. W krajach sąsiednich nie zawsze można było wskazać odpowiednią do jednostki samorządu terytorialnego RP jednostkę administracyjną, w związku z powyższym zaproponowano zastąpienie określenia „odpowiednia” określeniem „właściwa”.

W definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich zawartej w art. 4 pkt 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym uwzględniono również połączenia komunikacyjne między powiatami ziemskimi a miastami na prawach powiatu. Ma to na celu uniknięcie rozbieżności interpretacyjnych w kwestii charakteru przewozów pomiędzy powiatami ziemskimi a miastami na prawach powiatu, w sytuacji gdy nie zostało zawarte porozumienie o powierzeniu zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego. Powyższe rozwiązanie pozwoli na zakwalifikowanie ww. przewozów jako przewozów wojewódzkich dla których właściwym organizatorem będzie marszałek województwa.

W art. 4 dodano pkt 29 wprowadzający definicję zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osob w krajowym transporcie drogowym. Zezwolenie jest decyzją administracyjną wydaną przez określony w ustawie organ samorządu terytorialnego, uprawniającą przewoźnika drogowego do wykonywania określonego rodzaju transportu drogowego. Wprowadzenie tej definicji do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest związane z proponowaną zmianą, zgodnie z którą przewozy osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej mogą być wykonywane wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.

W projektowanej nowelizacji dodaje się art. 5a wprowadzający minimalny standard dostępności komunikacyjnej w zakresie przewozów wojewódzkich. Rozwiązanie to ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności komunikacyjnej całego kraju. Zgodnie z projektem ustawa będzie zapewniała co najmniej połączenia komunikacyjne pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa oraz połączeń pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów sąsiadujących wchodzących w skład danego województwa.

W art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano ust. 2a przewidujący, że gmina może zawrzeć z powiatem porozumienie w sprawie organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich oraz ust. 2b wprowadzający rozwiązania umożliwiające organizację przewozów wykraczających poza granice jednostek samorządu terytorialnego przez te właśnie jednostki. Obecnie problemy z organizacją tych przewozów pojawiają się na styku między miastem na prawach powiatu, a otaczającymi je jednostkami samorządu terytorialnego. Bez zawarcia porozumienia przewozy takie mają charakter wojewódzki – i tym samym pomimo, że mają lokalny charakter, są organizowane przez województwo. Proponuje się zatem rozszerzenie katalogu przypadków kiedy możliwe jest organizowanie przewozów poza obszar właściwości organizatora. Starosta powiatu i marszałek województwa będą organizatorem publicznego transportu zbiorowego również w przewozach sięgających odpowiednio sąsiedniego powiatu lub miasta na prawach powiatu, sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych jeżeli:

- 1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub
- 2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiającą obsługę pasażerów lub
- 3) przewóz jest realizowany do najbliższego zintegrowanego węzła przesiadkowego położonego w sąsiadującym z danym powiatem mieście na prawach powiatu lub
- 4) w transporcie kolejowym przewóz jest realizowany do najbliższej stacji, na której jest możliwe techniczne odwrócenie biegu pociągu.

W ust. 2c zostały określone kwestie związane z finansowaniem takich przewozów. Przewiduje się, że koszty organizacji i funkcjonowania ww. przewozów ponosi w całości odpowiedni organizator. Natomiast w ust. 2d nałożono obowiązek poinformowania przez właściwego organizatora pozostałych organizatorów przez obszar właściwości, których będą realizowane przewozy o rozpoczęciu realizacji przewozów wkraczających na obszar danej jednostki organizacyjnej



Powyższe regulacje stwarzają precyzyjne przesłanki określające kompetencje dla organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez określoną jednostkę samorządu terytorialnego.

W art. 7 dodano ust. 3a, który stanowi, że wykonywanie przewozów w strefie transgranicznej o charakterze użyteczności publicznej wymaga zawarcia porozumienia między właściwą jednostką samorządu terytorialnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a właściwą jednostką samorządu terytorialnego innego państwa i stanowi podstawę do przekazywania środków finansowych na ich realizację, o ile wynika to z treści porozumienia. Za dodaniem tego przepisu przemawiają pojawiające się wśród organizatorów publicznego transportu zbiorowego wątpliwości co do sposobu organizacji takich przewozów, w szczególności w zakresie ich finansowania.

W projektowanej zmianie art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nałożono obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) na wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są jednostki samorządu terytorialnego, z wyjątkiem sytuacji w której gmina powierzy organizację publicznego transportu zbiorowego powiatowi. W tym przypadku plan transportowy dla danej gminy, z uwzględnieniem przewozów gminnych opracowuje powiat, któremu powierzono takie zadanie. Zapewni to organizatorom możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na ich obszarze i przeciwdziałanie powstawaniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie.

Art. 12 ust. 1 określa nowe elementy planu transportowego, do których należą:

- sieć komunikacyjna niezbędna do zaspokojenia potrzeb przewozowych społeczności na obszarze właściwości organizatora;
- zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną;
- informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej z uwzględnieniem potoków pasażerskich w określonych przez organizatora przedziałach czasowych w ciągu doby oraz poszczególnych dni tygodnia, z wyłączeniem komunikacji miejskiej;
- informacje o pakietach linii komunikacyjnych obejmujących co najmniej jedną linię komunikacyjną o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię komunikacyjną o małym potoku pasażerskim wraz z informacją o planowanych rozkładach jazdy, przewidzianych do obsługi przez operatorów w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Zmiana przepisów dotyczących zakresu planów transportowych niesie za sobą ograniczenie ich zawartości, są one obecnie zbyt rozbudowane i nakładają nadmierne obowiązki z tytułu ich opracowywania na organizatorów. Ponadto w planach zawarto nowe elementy niezbędne do stworzenia pakietów linii komunikacyjnych, stanowiących istotę proponowanych zmian. Ograniczenie zawartości planów transportowych, do niezbędnego minimum, w stosunku do obowiązujących planów spowoduje, że każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie mógł wykonać plan transportowy samodzielnie, na podstawie posiadanych danych, bez konieczności zlecenia tego zadania, ograniczając koszt ich przygotowania.

Wprowadzając rozwiązanie przewidujące, że każdy z organizatorów będzie obowiązany opracować plan transportowy zawierający w transporcie drogowym pakiety linii komunikacyjnych, zapewniono organizatorom możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na swoim obszarze poprzez samodzielne określanie takich pakietów oraz dobór określonych linii komunikacyjnych w sposób zapewniający realizację potrzeb przewozowych lokalnych społeczności.

W art. 12 dodano ust. 1b, w którym określono, że plan transportowy może przewidywać wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Propozycja ta wynika

z postulatów strony samorządowej, które wskazywały, że tego rodzaju przepis stanowiłby ułatwienie przy organizowaniu przewozów dla tych podmiotów, które zamierzają wdrożyć zintegrowany system taryfowo-biletowy na swoim obszarze.

W zmienionej treści przepisu art. 12 ust. 2 wskazano, że przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić konieczność zapewnienia realizacji potrzeb przewozowych społeczności na obszarze właściwości organizatora, potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie obsługi potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Powyższe przesłanki są szczególnie istotne z punktu widzenia potrzeb mieszkańców, dla których na danym terenie organizowany jest transport publiczny. Ponadto projekt przewiduje, że przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić możliwość rozwoju publicznego transportu zbiorowego przy wykorzystaniu tramwajów, trolejbusów oraz pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

Jednocześnie z uwagi na znaczne uproszczenie zawartości planów transportowych poprzez zmianę treści ust. 1 i 2 w art. 12 bezprzedmiotowe stało się odniesienie zawarte w ust. 4, który określa wytyczne do aktualizacji planu transportowego przez ministra właściwego do spraw transportu, w związku z tym proponuje się jego uchylenie.

W art. 15 ust. 1 dotyczącym organizowania publicznego transportu zbiorowego dodano pkt 13, zgodnie z którym jego organizowanie będzie polegało też na analizie wykorzystania ekologicznych środków transportu publicznego w publicznym transporcie zbiorowym. Takie rozwiązanie jest zgodne ze Strategią na rzecz odpowiedzialnego rozwoju w obszarze „Transport”, która wskazuje na potrzebę przeglądu niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych i inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i przechodzeniu na tabor niskoemisyjny oraz realizację stopniowej wymiany taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Z uwagi na zmianę treści art. 12 dokonano zmiany redakcyjnej treści art. 14 odnoszącego się do aktualizacji planów transportowych. W art. 15 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym organizowania publicznego transportu zbiorowego dodano ust. 7a, który przewiduje, że w transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega na uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi. Takie rozwiązanie jest niezbędne w celu zapewnienia funkcjonowania pakietów linii komunikacyjnych przewidzianych do obsługi przez przedsiębiorców, tak aby organizator oferując obsługę pakietu linii komunikacyjnych był obowiązany zapewnić dostęp do przystanków na tych liniach.

W art. 16 ustawy dokonano zmiany polegającej na zwiększeniu wysokości opłaty za korzystanie z dworców. Zaproponowano wzrost opłaty za wjazd środka transportu na dworzec z 1 zł na 1,5 zł oraz na dworzec wyznaczony do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej z 2 zł na 5 zł. Jest to realizacja postulatów jednostek samorządu terytorialnego, będących właścicielami dworców, które sygnalizują, że opłaty te są rażąco niższe w porównaniu do opłat na dworcach prywatnych i nie rekompensują ponoszonych przez nie kosztów. Zmiana wysokości opłat jest uzasadniona potrzebą utrzymywania, a także zwiększania standardów w zakresie obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na dworcach wskazanych do odprawy takich pasażerów. Z tego tytułu osoby te będą mogły oczekiwać obsługi na poziomie zapewniającym realizację ich potrzeb, a właścicielom dworców stworzy się warunki dla właściwego utrzymywania takich obiektów.

W projekcie ustawy opłata za zatrzymanie środka transportu na dworcu została zamieniona na opłatę za wjazd na dworzec. Rozwiązanie takie ma zapobiegać sytuacji, w której przewoźnicy są obciążani dwukrotną opłatą za zatrzymanie na tym samym dworcu, gdy na dworcu są odrębne przystanki dla wysiadających i wsiadających pasażerów.

W oddziale 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dodano art. 19a określający, że w transporcie drogowym z wyłączeniem komunikacji miejskiej organizator dokonuje wyboru operatora na poszczególne pakiety linii komunikacyjnych określone w planach transportowych. Z uwagi na specyfikę przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej oraz brak zastrzeżeń co do jej funkcjonowania, dotychczasowe przepisy nie odnoszą się do komunikacji miejskiej.

Art. 19a ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i zagwarantowanie konkurencyjności w publicznym transporcie zbiorowym. W celu uniknięcia tworzenia nadmiernie dużych pakietów linii komunikacyjnych ustalono górny limit wielkości pakietu, uzależniając go od zasięgu przewozów i obszaru na jakim będą one wykonywane, na poziomie:

- 1) 80 000 wozokilometrów miesięcznie w gminnych przewozach pasażerskich, których organizatorem jest gmina;
- 2) 150 000 wozokilometrów miesięcznie w:
  - gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie, których organizatorem jest gmina, której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami,
  - gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny, których organizatorem jest związek międzygminny,
  - powiatowych przewozach pasażerskich, których organizatorem jest powiat;
- 3) 350 000 wozokilometrów miesięcznie w:
  - powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie, których organizatorem jest powiat, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami,
  - powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów, których organizatorem jest powiat,
  - powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich, na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny, których organizatorem jest związek powiatowo-gminny,
  - wojewódzkich przewozach pasażerskich, których organizatorem jest województwo.

Proponowany limit 80 000 wozokilometrów miesięcznie jest wynikiem przyjęcia jako rozwiązania modelowego:

- 23 pojazdów eksploatowanych przez jeden podmiot – liczba ta koresponduje z liczbą pojazdów, o której mowa w rozporządzeniu nr 1370/2007;

- przeciętnej miesięcznej pracy eksploatacyjnej jednego pojazdu na poziomie 3480 km.

Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 116 km dziennie (w komunikacji międzymiastowej z wyłączeniem komunikacji miejskiej).

23 pojazdy x 3480 km miesięcznie = 80040 wozokilometrów miesięcznie

Proponując limit 150 000 wozokilometrów miesięcznie przyjęto następując założenia:

- 23 pojazdów eksploatowanych przez jeden podmiot – liczba ta koresponduje z liczbą pojazdów, o której mowa w rozporządzeniu nr 1370/2007;

- przeciętnej miesięcznej pracy eksploatacyjnej jednego pojazdu na poziomie 6 540 km.

Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 218 km dziennie.

23 pojazdy x 6 540 km miesięcznie = 150 420 wozokilometrów miesięcznie

Natomiast proponowany limit 350 000 wozokilometrów miesięcznie jest wynikiem przyjęcia jako rozwiązania modelowego:

- 23 pojazdów eksploatowanych przez jeden podmiot – liczba ta koresponduje z liczbą pojazdów, o której mowa w rozporządzeniu nr 1370/2007;

- przeciętnej miesięcznej pracy eksploatacyjnej jednego pojazdu na poziomie 15 240 km.

Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 508 km dziennie.

23 pojazdy x 15 240 km miesięcznie = 350 520 wozokilometrów miesięcznie

Dodatkowo w projektowanym art. 19a ust. 3 doprecyzowano zasady tworzenia pakietów linii komunikacyjnych wskazując, że linie o spodziewanym dużym potoku pasażerskim i spodziewanym małym potoku pasażerskim powinny być rozłożone równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety. Rozwiązanie to ma zapewnić równomierne rozłożenie linii komunikacyjnych w ramach danego pakietu.

W art. 22 dodano ust. 5a. Zmiana ta jest związana z przyjętą przez Radę Ministrów w dn. 26 lipca 2017 r. Polityką Rządu w zakresie rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego. Centralna jednostka PPP działająca w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego pełni m. in. funkcje monitoringowe w zakresie rynku PPP - np. identyfikując liczbę i strukturę oraz rezultaty realizowanych przedsięwzięć PPP. Dodatkowe obowiązki w zakresie monitorowania rynku PPP nałoży na zamawiających, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz na ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, procedowana obecnie w Sejmie ustawa o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (wdrażająca Politykę PPP) - druk sejmowy nr 2333.

Umowy koncesji na usługi - takie, jak te, o których mowa w art. 22 ust. 5 (współpraca podmiotu publicznego z podmiotem prywatnym od tego podmiotu niezależnym) odpowiadają szerokiej definicji partnerstwa publiczno-prywatnego, dlatego też minister właściwy ds. rozwoju powinien być informowany o fakcie ich zawarcia. Planowana zmiana nie stanowi obciążenia jednostek samorządu terytorialnego, natomiast ma istotne znaczenie dla wykonywania przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego ustawowych obowiązków.

W zmieniającym art. 23 wskazuje się, że ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie jest publikowane wyłącznie w Biuletynie Informacji Publicznej.

Projektowane rozwiązanie ma uprościć organizację postępowań o udzielenie zamówienia publicznego w przypadkach, o których mowa powyżej.

W zmienianym art. 24 określono, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej będą dotyczyły wyłącznie pakietów linii komunikacyjnych objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. Natomiast w komunikacji miejskiej uwzględniając specyfikę jej działania, ww. umowy nie będą dotyczyły pakietów linii komunikacyjnych, lecz linii komunikacyjnej albo linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnych. Przepis ten jest konsekwencją nie objęcia komunikacji miejskiej pakietami linii komunikacyjnych, zatem nie występuje tu obowiązek uwzględniania ich w umowach dla tego rodzaju przewozów.

W projektowanym art. 24 ust. 4 i 5 przewidziano dodatkowe rozwiązanie mające na celu zachowanie konkurencyjności w transporcie drogowym i przeciwdziałanie powstawaniu zjawiska monopolizacji rynku poprzez ustalenie dopuszczalnej liczby pakietów obsługiwanych przez jednego przedsiębiorcę u danego organizatora. Zaproponowano, aby organizator mógł zawrzeć umowę z jednym operatorem publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych. Ww. ograniczenie nie ma zastosowania jeżeli tylko jeden przedsiębiorca złoży ofertę w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego lub koncesji lub jeżeli w okresie 1 roku przed dniem złożenia przez przedsiębiorcę oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, koncesji albo postępowania o zawarcie umowy bezpośredniej spełnione są łącznie co najmniej dwa z poniższych warunków:

- a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach publicznego transportu zbiorowego na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;
- b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej, wyrażonej w wozokilometrach, na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;
- c) co najmniej 80% zadań przewozowych, wyrażonych w pasażerokilometrach, na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;
- d) na terenie danego powiatu funkcjonuje tylko jeden podmiot posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych.

Powyższe rozwiązanie uwzględnia sytuacje jakie mają miejsce w takich rejonach kraju, gdzie większość linii komunikacyjnych jest obsługiwana lokalnie przez jednego przewoźnika. W takiej sytuacji istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia trudności w wyłonieniu kilku operatorów dla obsługi pakietów linii komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora.

W wyniku zmiany art. 25 ust. 2 przewidziano rozwiązanie mające na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i zachowanie konkurencyjności. Jest to skrócenie czasu, na który mogą być zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym z wyłączeniem komunikacji miejskiej - z 10 do 8 lat.

Art. 25 ust. 3 określa elementy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W związku ze zmianą zaproponowaną w art. 24 ust. 2 zmieniono brzmienie art. 25 ust. 3 pkt 2 w taki sposób, aby elementem ww. umowa były również pakiety linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt. 4

Zmieniono art. 28 ust. 2 ustawy określający informacje zawarte w zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. W komunikacji miejskiej zaświadczenie będzie zawierać określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której wykonywany jest przewóz. W komunikacji miejskiej umowy o świadczenie usług mogą dotyczyć sieci komunikacyjnej, zaproponowano zatem aby w ww. zaświadczeniu można było wskazać sieć komunikacyjną, na której będzie wykonywany

przewóz, a nie tylko konkretną linię komunikacyjną. W rozbudowanych systemach transportowych, obecne wymagania wobec zaświadczeń, które znajdują się w pojeździe, ograniczają możliwość zamiany pojazdów np. w przypadku awarii (konieczna jest wtedy podmiana dokumentów w pojeździe lub druk dodatkowych zaświadczeń - przewożenie w jednym pojeździe kilku zaświadczeń). Dodatkowo na blankiecie zaświadczenia przebieg linii komunikacyjnej oznacza się poprzez wpisanie przystanku początkowego, końcowego oraz co najmniej jednego przystanku pośredniego. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością zmiany/wydania nowego zaświadczenia w przypadku niewielkiej modyfikacji trasy linii np. wydłużenia jej o jeden przystanek. Tym samym zachodzi konieczność drukowania dodatkowych dokumentów co powoduje dodatkowe koszty po stronie operatora. Zasadnym jest wprowadzenie do ustawy przepisów umożliwiających wydawanie w komunikacji miejskiej zaświadczeń na sieć komunikacyjną.

W projekcie przewidziano zmianę art. 28 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polegającą na umożliwieniu posiadania w komunikacji miejskiej jako załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego rozkładu jazdy w formie elektronicznej. Obecnie operator, świadcząc usługi przewozowe na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest obowiązany posiadać, oddzielnie dla każdej obsługiwanej przez siebie linii autobusowej, zaświadczenie w liczbie odpowiadającej liczbie autobusów, którymi wykonywany jest publiczny transport zbiorowy. Zgodnie z art. 28 ust. 3 tej ustawy załącznikiem do ww. zaświadczenia jest aktualny rozkład jazdy. W ruchu miejskim często występują przypadki, w których rozkład jazdy staje się nieaktualny nawet wiele razy w miesiącu. W takiej sytuacji, aby sprostać wymogom z art. 28 ust. 4 ustawy, a także z uwagi na niemożliwe do przewidzenia sytuacje wymagające zmiany numeru obsługiwanej linii, jedynym możliwym rozwiązaniem jest wyposażenie każdego wyjeżdżającego autobusu do obsługi linii miejskich w pełen zestaw wszystkich zaświadczeń wraz z kompletem wszystkich rozkładów jazdy. W sytuacji nagłego zadysponowania autobusu na obsługę innej linii w trakcie dnia roboczego występuje problem braku właściwego załącznika do zaświadczenia, który stanowi aktualny rozkład jazdy i tym samym naruszenie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie rozkład ten ma formę papierową. Biorąc pod uwagę fakt, że w postaci elektronicznej taki rozkład znajduje się w komputerze pokładowym każdego autobusu liniowego, w projektowanych przepisach przewidziano możliwość posiadania w komunikacji miejskiej rozkładu jazdy, jako załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w formie elektronicznej.

Z uwagi na fakt, że projektowane przepisy przewidują także dla przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie dofinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, którego kwotę stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ulgi ustawowej, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, w art. 30 ust. 3 określającym załączniki do zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu dodano cennik zawierający ceny biletów uwzględniające uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustanowione na podstawie odrębnych przepisów.

Zmieniony został również art. 33 ustawy dotyczący przesłanek do odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu w transporcie innym szynowym, linowym, liniowo-terenowym, morskim i żegludze śródlądowej. Organizator będzie mógł odmówić wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu jeżeli cennik, który jest dołączany do zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu osob w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej nie będzie zawierał cen biletów uwzględniających uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa przewiduje, że przewozy nie stanowiące przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym będą realizowane wyłącznie na liniach międzywojewódzkich. Jednostki samorządu terytorialnego powinny dążyć do likwidowania tzw. białych plam transportowych na swoim obszarze i przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, tworząc pakiety linii komunikacyjnych, do obsługi których przedsiębiorcy będą wybierani w drodze otwartych procedur przetargowych. W związku z powyższym zdecydowano o umożliwieniu przewoźnikom wykonywania działalności w trybie

pozaprzetargowym wyłącznie w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, które nie są tak istotne z punktu widzenia zapewnienia lokalnych potrzeb komunikacyjnych obywateli.

Zaproponowane wyżej zmiany w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego wprowadzono z uwagi na ważny interes publiczny wynikający z konieczności zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego, którego nieodłączną częścią jest prawo obywateli do przemieszczania się i podróży w ramach zorganizowanego przez Państwo systemu transportu zbiorowego. Tym samym projekt poprzez zapewnienie szerokiego dostępu do transportu publicznego ułatwia realizację zagwarantowanego w art. 65 ust. 1, art. 68 ust. 1 i art. 70 ust. 1 Konstytucji RP prawa do wyboru miejsca pracy, edukacji i ochrony zdrowia.

Obecnie na rynku przewozów autobusowych obserwuje się duże zróżnicowanie w podaży usług transportowych. W wielu regionach kraju komunikacja regularna nie występuje w ogóle lub jest zorganizowana w sposób wysoce nieadekwatny do rzeczywistych potrzeb obywateli. Przewoźnicy działający na rynku są zainteresowani wyłącznie obsługą linii rentownych, natomiast potrzeby społeczne są znacznie szersze i wykraczają poza ofertę przedstawianą przez przewoźników prywatnych. Obywatele domagają się prawa dostępu do transportu publicznego, którego realizacja pozostaje w gestii władz publicznych. Przedstawione propozycje, z uwagi na charakter proponowanych zmian w systemie funkcjonowania publicznego drogowego transportu zbiorowego pozwolą osiągnąć zamierzony cel i tym samym zrealizować postulaty obywateli w tym zakresie.

Proponowane rozwiązania są konieczne do zapewnienia spójności komunikacyjnej kraju i szerszego niż dotychczas dostępu obywateli do transportu autobusowego. Rynek przewozów drogowych osób oparty na zasadach wolnej konkurencji nie odpowiada dostatecznie na potrzeby pasażerów. Zjawisko poszerzania się białych plam transportowych na mapie komunikacyjnej kraju przybiera na sile i obejmuje kolejne regiony Polski.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym obowiązuje od 2011 roku, a jej przepisy w obecnym brzmieniu nie rozwiązują nasilających się problemów związanych z brakiem odpowiedniego dostępu do transportu dla pasażerów. Z tego względu dla zapewnienia bezpieczeństwa komunikacyjnego obywateli i powszechnego dostępu do transportu publicznego konieczne są głębsze zmiany strukturalne w organizacji i funkcjonowaniu komunikacji autobusowej. Proponowane zmiany przypisują większe niż dotychczas znaczenie przewozom o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z projektem ustawy przewozy takie będą realizowane na liniach istotnych ze względów społecznych, lecz mniej opłacalnych ekonomicznie, których obsługi nie są obecnie w stanie zagwarantować przewoźnicy komercyjni.

Przyjęte rozwiązania są proporcjonalne i adekwatne do zamierzonych efektów jakie mają przynieść zmiany zaproponowane w ustawie, których nadrzędnym celem jest spełnienie potrzeb obywateli w zakresie dostępności komunikacyjnej. Jak wykazuje praktyka dotychczasowe mechanizmy oraz zasady organizacji rynku przewozów osób nie są w stanie zagwarantować tych praw.

W rozdziale 3 *Organizowanie publicznego transportu zbiorowego* dodano oddział 3a *Zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym*, który reguluje kwestie związane z uzyskaniem przez przedsiębiorcę zainteresowanego realizacją przewozów międzywojewódzkich, zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Rozwiązanie przewidziane w oddziale 3a projektu ustawy są tożsame z rozwiązaniami zawartymi w rozdziale 3 *Transport drogowy osób* ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2017 r. poz. 2200, z późn. zm.) Obecny system udzielania zezwoleń i wykonywania przewozów na ich podstawie przez przewoźników komercyjnych funkcjonuje od lat i jego rozwiązania organizacyjne sprawdziły się w praktyce w związku z tym przewidziano utrzymanie tych rozwiązań w odniesieniu do międzywojewódzkich przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Nowy art. 38a ust. 1 przewiduje, że w transporcie drogowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.

Zgodnie z treścią ust. 2 ww. zezwolenie będzie wydawał marszałek województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej. Dodatkowo przewidziano, że przy wydawaniu zezwolenia marszałek będzie obowiązany uwzględnić opinię organizatora publicznego transportu zbiorowego – starosty, jeżeli na obszarze jego właściwości zostały zaplanowane przystanki komunikacyjne projektowanej linii regularnej o charakterze międzywojewódzkim. Proponowane rozwiązanie ma zapewnić realny wpływ organizatorów publicznego transportu zbiorowego na przewozy międzywojewódzkie, jeżeli miałyby one stanowić zagrożenie dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej realizowanych na obszarze ich właściwości.

Art. 38b określa zasady na jakich odbywa się wykonywanie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich na podstawie zezwolenia. Zasady te są tożsame z obecnie funkcjonującymi zasadami w tym zakresie określonymi w art. 18b ustawy o transporcie drogowym.

W art. 38c ust. 1 określone zostały elementy zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zgodnie z ust. 2 załącznik do zezwolenia stanowi obowiązujący rozkład jazdy. W ust. 3 znajduje się delegacja dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, w którym zostanie określony wzór zezwolenia i wypisu z zezwolenia. Proponowany przepis przewiduje podobne rozwiązania do tych, które są obecnie zawarte w art. 20 ustawy o transporcie drogowym.

Art. 38d zawiera rozwiązania które są obecnie określone w art. 20a ustawy o transporcie drogowym dotyczące wykonywania przewozów regularnych, jeżeli wystąpią niezależne od przedsiębiorcy okoliczności uniemożliwiających wykonywanie ww. przewozów zgodnie z określonym w zezwoleniu przebiegiem trasy.

Art. 38e wskazuje na termin ważności zezwolenia określony na 8 lat. Czas ten jest identyczny z terminem, na który będą zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ust. 4 art. 38e wprowadzono nowe rozwiązania dotyczące minimalnych standardów przewozów międzywojewódzkich, które musi spełnić przedsiębiorca ubiegający się o wydanie nowego zezwolenia lub jego przedłużenie. Przedsiębiorca będzie zobowiązany spełnić minimalne standardy określone przez wszystkich marszałków województw na obszarze właściwości, których znajdują się przystanki linii komunikacyjnej, przewidziane w ramach zezwolenia. Minimalne standardy zgodnie z ust. 5 ww. artykułu będą określane w drodze uchwały przez marszałka województwa. W ust. 6 wskazano na podstawowe standardy, które mogą zostać rozszerzone przez marszałka w celu zapewnienia jak najlepszej realizacji usług przewozowych przez przewoźników komercyjnych.

Takie rozwiązanie zapewni marszałkom wpływ na jakość usług świadczonych przez przewoźników komercyjnych na obszarze ich właściwości, uwzględniając oczekiwania pasażerów w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Art. 38f dotyczy obligatoryjnych elementów wniosku o wydanie zezwolenia i jest on tożsamy z obecnymi wymaganiami w tym zakresie, określonymi w art. 22 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Art. 38g wprowadza nowe regulacje dotyczące odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym na liniach międzywojewódzkich. Marszałek województwa w uzgodnieniu z marszałkami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej będzie zobowiązany do odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia jeżeli wystąpi jedna z następujących okoliczności:



- 1) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;
- 2) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem,
- 3) zostanie wykazane, że rozkład jazdy projektowanej linii regularnej będzie stanowić zagrożenie dla rozkładu jazdy realizowanego w ramach istniejącej już linii regularnej.
- 4) projektowana linia regularna zostanie negatywnie zaopiniowana przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 3 ustawy (starostę), jeżeli na obszarze jego właściwości zostały zaplanowane przystanki komunikacyjne linii komunikacyjnej, której dotyczy wniosek o wydanie zezwolenia.

Wprowadzenie nowej obligatoryjnej przesłanki odmowy udzielenia zezwolenia w sytuacji gdy zostanie wykazane, że rozkład jazdy projektowanej linii regularnej będzie stanowić zagrożenie dla rozkładu jazdy realizowanego w ramach istniejącej już linii regularnej pozwoli na ograniczenie zjawiska nie stosowania się przez przewoźników do uzgodnionych rozkładów jazdy poprzez „podjeżdżanie się” wzajemnie na przystankach i zabieranie pasażerów innym przewoźnikom. Taka sytuacja prowadzi do wyniszczającej konkurencji na rynku, która powoduje spadek rentowności przewozów do poziomu gdy ich realizacja staje się nieopłacalna.

Nową przesłanką do odmowy udzielenia zezwolenia jest także negatywna opinia organizatora publicznego transportu zbiorowego – starosty. Takie rozwiązanie pozwoli zapewnić realny wpływ organizatorów publicznego transportu zbiorowego na przewozy międzywojewódzkie, jeżeli miałyby one stanowić zagrożenie dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej, istotnych z punktu widzenia społecznego, realizowanych na obszarze ich właściwości.

Art. 38h i art. 38i dotyczy zasad zmiany zezwolenia i stanowi odwzorowanie regulacji zawartych w art. 22b i art. 24 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W związku ze zmianami zaproponowanymi w dodawanym w rozdziale 3 oddziale 3a dotyczącym możliwości wykonywania przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędących przewozami użyteczności publicznej, dla których do wydania zezwolenia właściwym będzie marszałek województwa bezprzedmiotowe jest utrzymanie Centralnej Ewidencji Przewoźników. Ewidencja ta przewidziana była w sytuacji, gdy każdy przewoźnik po zgłoszeniu zamiaru wykonywania przewozu uzyskałby potwierdzenia zgłoszenia przewozu i możliwość wykonywania przewozu na wybranej przez siebie linii. W art. 46 w ust. 1 dokonano pkt 3a i zmieniono pkt 6 nakładając na operatora i przewoźnika obowiązek umieszczenia rozkładu jazdy oraz cennika na stronie internetowej, jeżeli taką posiada. Rozwiązanie to umożliwi szerszy dostęp do cenników i rozkładów jazdy dla pasażerów, zwłaszcza tych z dysfunkcją wzroku. Jest to realizacja postulatu Polskiego Związku Niewidomych.

W wyniku objęcia możliwością uzyskania dofinansowania utraconych przychodów zarówno przewoźników, jak i operatorów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zmieniono treść art. 46 ust. 1 pkt 6. Zgodnie z powyższym cennik opłat, zarówno w przewozach realizowanych przez przewoźników jak i operatorów powinien zawierać także ceny biletów ulgowych.

W art. 46 dokonano zmiany brzmienia ust. 1 pkt 10, w którym nałożono na operatora i przewoźnika obowiązek uwzględniania uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów co jest związane z możliwością uzyskania dofinansowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

W art. 46 ust. 1 pkt 14 zaproponowano zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do nieobowiązującego już rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osob autokarem i autobusem, , odesłaniem do rozporządzenia

Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE.

W związku z dodaniem ust. 2a w art. 46 w ust. 2 dokonano wyłączenia transportu drogowego z przepisu dotyczącego zlecenia realizacji części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego.

W art. 46 dodano ust. 2a przewidujący, że w transporcie drogowym podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie:

- 1) operatorem lub przewoźnikiem, albo
- 2) podmiotem powiązany z operatorem lub przewoźnikiem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań

– jeżeli wykonywanie tych zadań mogłoby mieć wpływ na konkurencyjność przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie ochrony świadczonych usług przewozowych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego, jako społecznie istotnych przed nastawioną wyłącznie na zysk działalnością przewoźników komercyjnych na liniach międzywojewódzkich.

W projekcie ustawy dodano art. 48a, zgodnie z którym organizator może nałożyć na operatora lub przewoźnika obowiązek przekazania w wyznaczonym terminie informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązanie takie nadaje odpowiednie kompetencje organizatorowi i zapewni sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, gwarantując że będą go wykonywali operatorzy spełniający wymagania zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W art. 64 ust. 1 dodano pkt 4, na mocy którego wprowadzono karę pieniężną za niespełnienie ww. wymagań.

Przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, które miałyby obowiązywać w pełnym zakresie od dnia 1 stycznia 2019 r. zapewniają rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego. Dla przewoźników komercyjnych nie przewidziano zwrotu tych środków, nie obligując ich tym samym do honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Taki stan prawny nie zapewnia powszechnego dostępu do ulg przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego.

W związku z tym zaproponowano zmiany w dziale II w rozdziale 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt przewiduje przyznanie dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno dla operatorów jak i przewoźników. W związku z tym dokonano zmiany tytułu rozdziału 6 na: „Finansowanie publicznego transportu zbiorowego”.

W związku z wprowadzeniem zmian w rozdziale 2 pn. *Kary pieniężne* (Odział III. Skargi i kary) w art. 50 określono, że finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat i kar w związku z realizacją usług

świadczonej w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przekazaniu operatorowi rekompensaty.

W art. 50 sprecyzowano również, że rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym będzie stanowiła dofinansowanie.

W rozdziale 6 dotyczącym finansowania wprowadzono zmianę w art. 52 ustawy. Zaproponowano, że w ramach rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

W art. 53 i 54 ustawy określono sposób wypłaty rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione i rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Projekt ustawy wprowadza nowe brzmienie art. 56 ustawy. Zmieniony art. 56 ust. 1 przewiduje, że operatorowi oraz przewoźnikowi w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym przysługuje dofinansowanie utraconych przychodów z tego tytułu w postaci dotacji z budżetu państwa. Kwotę dofinansowania stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi obliczoną według cen nieuwzględniających tych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.

W art. 56 ust. 2 przewidziano, że dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym w postaci dotacji z budżetu państwa przysługujące operatorowi i przewoźnikowi nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów wykonywanych w komunikacji miejskiej.

W art. 56 ust. 3 określono, że ww. dofinansowanie w odniesieniu do transportu autobusowego, jest wypłacane operatorom oraz przewoźnikom w postaci dotacji celowej z budżetu państwa przez właściwy samorząd województwa.

Wypłata środków na dofinansowanie następuje na wniosek i po weryfikacji dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów z tego tytułu, przeprowadzonej przez właściwy samorząd województwa, zgodnie z art. 56 ust. 4.

Zgodnie z art. 56 ust. 5 obowiązki stron w tym w szczególności tryb wypłaty dofinansowania, wzór rozliczenia dotacji i zasady kontroli wykorzystania tej dotacji będzie określa umowa o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym zawarta pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnikiem a właściwym samorządem województwa.

W art. 56 ust. 6 zawarta została delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wydania rozporządzenia w którym zostanie określony wzór umowy o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym. Określenie w drodze rozporządzenia wzoru ww. umowy pozwoli na zabezpieczenie interesów skarbu państwa oraz zapewnienia jednolitych warunków udzielania dotacji i obowiązków stron umowy na terenie całego kraju.

Zgodnie z art. 56 ust. 7 właściwość miejscową samorządu województwa do podpisania umów o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do

ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym ustala się według siedziby organizatora albo miejsca zamieszkania lub siedziby przewoźnika

Art. 56 ust. 8 przewiduje, że dofinansowanie dla operatora i przewoźnika w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do transportu kolejowego jest wypłacane w postaci dotacji przedmiotowej przez ministra właściwego do spraw transportu.

W wyniku objęcia możliwością uzyskania dofinansowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno przewoźników jak i operatorów zmieniono treść art. 57 ust. 1 wskazując, że uprawnienie do otrzymywania dotacji, o której mowa w art. 56 ust. 1 nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dofinansowania w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych w odniesieniu do których minister właściwy do spraw finansów publicznych wydał pozytywną opinię albo posiadające potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar,

Zgodnie z art. 111 ust. 6b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2017 r. poz. 1221, z późn. zm.) producenci krajowi i podmioty dokonujące wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu kas rejestrujących w celu wprowadzenia ich na terytorium kraju do obrotu są obowiązani do uzyskania dla danego typu kas rejestrujących, służących do prowadzenia ewidencji obrotu i kwot podatku należnego potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar, że kasy te spełniają funkcje wymienione w ust. 6a oraz kryteria i warunki techniczne, którym muszą odpowiadać. Podatnicy dokonujący sprzedaży na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych są obowiązani prowadzić ewidencję obrotu i kwot podatku należnego przy zastosowaniu kas rejestrujących, które uzyskały powyższe potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar. W związku powyższym w art. 57 ust. 2 przewidziano, że zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1 wymagają uzyskania potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar.

W art. 58b i art. 58c wprowadzono nowe rozwiązanie w zakresie dofinansowania realizacji zadań związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tj. zapewnianiu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności i w zakresie:

- standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
- funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
- funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
- systemu informacji dla pasażera.

Zgodnie art. 58b ust. 1 jednostce samorządu terytorialnego może zostać udzielona pożyczka z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji ww. zadań. Pożyczka może zostać udzielona jeżeli:

- realizacja przyjętego planu transportowego skutkuje wzrostem o co najmniej 20 % wydatków bieżących jednostki samorządu terytorialnego na transport publiczny w stosunku do roku poprzedniego, oraz
- wydatki bieżące na transport publiczny w stosunku do wydatków ogółem jednostki samorządu terytorialnego przekraczają wielkość:

a) 2,39 % dla gmin,

b) 5,22 % dla powiatów,

c) 23,88 % dla województw.

Warunki udzielenia pożyczki zostały uzależnione od udziału wydatków na transport publiczny w stosunku do wydatków ogółem jednostki samorządu terytorialnego, w związku z tym pożyczka będzie stanowić wsparcie dla jednostek samorządu terytorialnego szczególnie obciążonych wydatkami na transport publiczny.

W art.58b ust. 2 określono warunki udzielenia pożyczki tj. brak toczącego się postępowania naprawczego oraz zapewniona zostanie spłata pożyczki wraz z odsetkami.

Zgodnie z projektowanym art. 58b ust. 3 pożyczka i odsetki nie będą podlegać umorzeniu.

Wysokość środków finansowych na ww. pożyczki zostanie określona w ustawie budżetowej (art. 58b ust. 4), a zgodnie z art. 58b ust. 5 wysokość pożyczki nie może przekroczyć 15 % rocznych kosztów finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz kwoty dwudziestu milionów złotych.

W art. 58b ust. 6 został określony mechanizm ubiegania się o udzielenie pożyczki. Wniosek o udzielenie pożyczki jednostka samorządu terytorialnego składa do Ministra Finansów. Minister Finansów może zlecić Bankowi Gospodarstwa Krajowego czynności związane z udzielaniem pożyczki, w takiej sytuacji wniosek jest składany przez jednostkę samorządu terytorialnego do Banku Gospodarstwa Krajowego.

W art. 58b ust. 6 zostały określone również załączniki do wniosku, które są niezbędne do oceny spełniania wymagań do uzyskania pożyczki. Załącznikami tymi są:

- obowiązujący plan transportowy oraz zestawienie kosztów jego realizacji,
- dokumenty zawierające dane umożliwiające dokonanie bieżącej i prognozowanej oceny sytuacji finansowej tej jednostki,
- propozycje zabezpieczeń spłaty pożyczki.

Art. 58b ust. 7 określa konsekwencje niespłacenia pożyczki w terminie. W takiej sytuacji Minister Finansów będzie mógł potrącić niespłaconą kwotę pożyczki wraz z odsetkami z należnej subwencji ogólnej ustalonej dla tej jednostki samorządu terytorialnego.

W celu właściwego funkcjonowania zaproponowanego sposobu dofinansowania realizacji zadań o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego w art. 58b ust. 8 określono delegację dla Ministra Finansów do wydania rozporządzenia.

W rozporządzeniu zostanie określony:

- 1) szczegółowy zakres danych zawartych we wniosku o udzielenie pożyczki na dofinansowanie zadań związanych z organizowaniem publicznego transportu zbiorowego,
- 2) wykaz dokumentów dołączonych do wniosku,
- 3) rodzaje i zakres przyjmowanych zabezpieczeń,
- 4) wysokość oprocentowania.

Minister Finansów wydając rozporządzenie weźmie pod uwagę zakres informacji niezbędnych do dokonania oceny sytuacji finansowej, o której mowa w art. 6 oraz sprawności rozpatrywania wniosków.

W art. 58c ust. 1 i 2 wskazano, że Minister Finansów będzie mógł zlecić bankowi Gospodarstwa Krajowego dokonywanie czynności związanych z udzielaniem jednostce samorządu terytorialnego pożyczki oraz jej rozliczaniem i egzekucją. Przewidziano, że w umowie zwartej przez Ministra Finansów z Bankiem Gospodarstwa Krajowego zostanie określony wysokość wynagrodzenia Banku oraz zakres czynności jakie zostaną jemu zleczone.

W art. 58c ust. 3 przewidziano, że Minister Finansów może otworzyć w Banku Gospodarstwa Krajowego rachunek bankowy do obsługi pożyczek w przypadku zlecenia Bankowi Gospodarstwa Krajowego dokonywania czynności związanych z udzielaniem jednostkom samorządu terytorialnego pożyczek oraz ich rozliczaniem i egzekucją, na który będą przekazywane środki przewidziane na ten cel w ustawie budżetowej. Zgodnie z art. 58c ust. 4 oprocentowanie ww. rachunku zostanie określone w umowie.

W związku z licznymi nieprawidłowościami związanymi z funkcjonowaniem systemu dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego głównie autobusowego wprowadzono mechanizmy mające na celu uszczelnienie prawidłowości sprzedaży biletów ulgowych oraz rozliczania dopłat z tego tytułu. W art. 63a wprowadzono katalog kar związanych z funkcjonowaniem systemu ulg ustawowych.

Art. 63a przewiduje następujące kary dla podmiotów otrzymujących dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego:

1. karę pieniężną w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszą niż 5 000 zł za przedłożenie właściwemu marszałkowi województwa wraz z wnioskiem o wypłatę rozliczenia dotacji, które przedstawia nierzeczywistą wartość udzielonych ulg (dotyczy transportu autobusowego);
2. karę pieniężną w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszą niż 5 000 zł za przedłożenie ministrowi właściwemu do spraw transportu wraz z wnioskiem o wypłatę rozliczenia dotacji, które przedstawia nierzeczywistą wartość faktycznie udzielonych ulg (dotyczy transportu kolejowego);
3. karę pieniężną w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszą niż 5 000 zł za udzielenie ulgi ustawowej w wymiarze innym niż przysługująca pasażerowi;

4. karę pieniężną w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszą niż 5 000 zł za dopuszczenie się naruszeń mogących mieć wpływ na wielkość dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych, innych niż wymienione w ust. 1-3 i ust. 5;
5. karę pieniężną w wysokości pięciokrotności kwoty stwierdzonej nieprawidłowości, jednak nie mniejszą niż 5 000 zł oraz utratę uprawnienia do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu na okres 36 miesięcy począwszy od miesiąca, w którym wydana została decyzja administracyjna nakładająca tę karę za dopuszczenie się naruszeń mogących mieć wpływ na wielkość dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg ustawowych poprzez dokonywanie fiskalizacji fikcyjnej sprzedaży biletu lub określanie ceny biletów nieproporcjonalnie do ponoszonych przez niego kosztów świadczenia usług przewozowych;
6. utratę uprawnienia do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu na okres 36 miesięcy począwszy od miesiąca, w którym podmiot utraci to uprawnienie w przypadku gdy w przeciągu dwóch następujących po sobie lat budżetowych nałożono na niego co najmniej dwie kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 – 4.

W art. 63a ust. 7 przewidziano, że łączna wysokość nałożonych kar skutkująca utratą uprawnień do otrzymania dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w pkt 6, wynosi 2% kwoty otrzymanego dofinansowania w roku poprzedzającym rok wszczęcia postępowania administracyjnego mającego na celu nałożenie kary utraty uprawnień do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu. W przypadku nieotrzymania dofinansowania w roku poprzedzającym wszczęcie postępowania administracyjnego, łączna wysokość kar skutkująca utratą tego uprawnienia wynosi 2% kwoty otrzymanego dofinansowania do dnia wszczęcia postępowania administracyjnego.

Art. 63a ust. 8 przewiduje, że ww. kary będą nakładane w drodze decyzji administracyjnej przez właściwego marszałka województwa w odniesieniu do przewozów autobusowych lub ministra właściwego do spraw transportu w odniesieniu do przewozów kolejowych. Do rozpatrywania spraw związanych z nakładaniem ww. kar stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (art. 63a ust. 9).

W art. 63a ust. 10 określono, że wniesienie skargi do sądu administracyjnego nie wyłącza wykonania decyzji zakresie nałożenia kary pieniężnej.

Art. 63a ust. 11 stanowi, że ww. kary pieniężne nakładane na operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników w zakresie realizowanych przewozów autobusowych i kolejowych stanowią dochód odpowiednio właściwego marszałka województwa albo dochód budżetu państwa

W art. 64 w ust. dodano pkt 4, na mocy którego wprowadzono karę pieniężną za niespełnienie wymagań w zakresie obowiązku przekazywania przez operatora lub przewoźnika organizatorowi informacji określonych w art. 48a, tj. dotyczących dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązanie takie ma na celu zwiększenie kompetencji organizatora i wpłynie na sprawniejsze funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, gwarantując że będą go wykonywali operatorzy

spełniający wymagania zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu.

W art. 78 ust. 1 przewidziano, że podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej będą mogły ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 30 kwietnia 2020 r. W ust. 2 przedłużono ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, z wyłączeniem zezwoleń na linie międzywojewódzkie, wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych, ważnych w dniu wejścia w życie ustawy do dnia 30 kwietnia 2020 r. Natomiast zgodnie z art. 78 ust. 3 zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich zachowają ważność do dnia 30 kwietnia 2023 r. Pozwoli to zapewnić ciągłość świadczonych usług przez przewoźników, a także stwarza możliwość przygotowania się do obowiązku spełniania minimalnych standardów w przewozach międzywojewódzkich określonych przez marszałków województw. W związku z powyższym zmienione zostały daty w przepisach przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zaproponowany termin wejścia w życie zmian w zasadach organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego pozwoli jednostkom samorządu terytorialnego jako organizatorom publicznego transportu zbiorowego na przygotowanie się do zmian wprowadzonych niniejszą ustawą. Wskazując termin 1 maja 2020 r. uwzględniono czas na aktualizację bądź sporządzenie planów transportowych, publikację ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielnie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy oraz na wyłonienie operatorów i zawarcie umów.

Art. 2 projektu wprowadza zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. W art. 1a ww. ustawy przewidziano uchylenie pkt 3a w ust. 4 oraz ust. 5. Jest to związane ze zmianą systemu, który przewiduje, że dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym będzie przysługiwało operatorom i przewoźnikom. Dodatkowo w ww. artykule proponuje się dodanie pkt 5 w ust. 4, w którym określa się, że ilekroć w ustawie jest mowa o przewoźnikach to rozumie się przez to przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Projekt wprowadza zmiany również w art. 1b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Do katalogu podmiotów wyłączonych ze stosowania ustawy dodaje się osoby odbywające podróż na podstawie biletów obowiązujących również w komunikacji miejskiej oraz osoby odbywające podróż na podstawie biletów sprzedanych w ramach ofert przewidujących uprawnienia do ulgowych przejazdów tylko niektórym grupom ustawowo uprawnionych osób. Ww. doprecyzowane jest konieczne z uwagi na pojawiające się wątpliwości dotyczące:

- 1) możliwości łączenia ofert przewozowych objętych ulgami ustawowymi z komunikacją miejską, które wiązałyby się z księgowym dzieleniem wartości biletów na część objętą i nieobjętą tymi ulgami,
- 2) objęcia ulgami ustawowymi ofert specjalnych (handlowych) skierowanych z założenia jedynie do wybranych grup pasażerów i związanego z tym braku możliwości ustalenia ceny biletu, od której liczona jest wartość ulgi ustawowej. Zmiana art. 1b ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego nie ogranicza możliwości stosowania przez przewoźników ulg o charakterze handlowym w odniesieniu do wybranych grup pasażerów, które mogą być korzystniejsze dla



pasażerów niż stosowane ulgi ustawowe, a doprecyzowuje jedynie istniejące już w ustawie przepisy wykluczające łączenie tych ulg.

Art. 3 projektu przewiduje zmianę w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie nowej kategorii naruszenia lp. 2.5.3. dotyczącego niespełniania wymagań dotyczących wyposażenia i oznakowania w zakresie tablicy kierunkowej i kary pieniężnej za to naruszenie w wysokości 200 zł. Obecnie przedsiębiorcy za brak tablicy kierunkowej są karani z tytułu naruszenia określonego w lp. 2.5.2. tj. wykonywanie przewozu autobusem, który nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia i oznakowania, karą pieniężną w wysokości 2 000 zł. Brak tablicy kierunkowej nie stanowi bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych oraz innych uczestników ruchu drogowego, z tego względu zaproponowano obniżenie wysokości kary pieniężnej za to naruszenie.

W art. 4 projektowanych przepisów zaproponowano umorzenie wszystkich postępowań prowadzonych w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną. Wynika to ze zmiany systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego opartego głównie na pakietach linii komunikacyjnych.

Zgodnie z art. 5 postępowania wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego - nie są kontynuowane. Kontynuacja postępowań w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na dotychczasowych zasadach zakłóciłaby proponowany spójny system przydzielania linii komunikacyjnych w postaci pakietów linii komunikacyjnych.

Art. 6 przewiduje, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, będą obowiązywać przez okres, na który zostały zawarte.

Zgodnie z art. 7 przewoźnicy, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wtórnik tego potwierdzenia, wypis z tego potwierdzenia lub dokonywali zmiany ww. potwierdzenia dokonują zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, jego wtórnika lub wypisu do właściwego organizatora w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, za zwrotem opłaty.

Projekt ustawy przewiduje nowy model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oparty głównie na umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz w przewozach międzywojewódzkich na zezwoleniach na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Z tego względu utrzymanie dotychczasowego systemu potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym nie znajduje uzasadnienia. Szacuje się, że skala podmiotów które uzyskały potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest niewielka, ponieważ dwukrotnie ustawowo przesuwano możliwość realizacji przewozów na podstawie tego dokumentu.

Przewiduje się, że proponowany system funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do zwiększenia liczby połączeń regularnych, a tym samym liczby przewożonych pasażerów, wykorzystując potencjał przedsiębiorców już istniejących na rynku, także tych którzy uzyskali potwierdzenia zgłoszenia przewozu przed wejściem w życie ustawy i rozpoczęli przygotowania do wykonywania takich przewozów.

Art. 8 przewiduje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu, będą obowiązani do dostosowania obowiązujących na ich obszarze właściwości planów transportowe do nowych wymagań lub do opracowania nowych planów w terminie do dnia 31 grudnia 2018 r. Natomiast minister właściwy do spraw transportu dostosuje opracowany przez siebie plan przy najbliższej jego aktualizacji. Przewiduje się również uwzględnienie w nowo utworzonych lub aktualizowanych planach transportowych zachowania kierunków połączeń obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2018 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób

w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Wybór daty 1 czerwca 2018 r. ma na celu uwzględnienie w planach transportowych jak najszerszej siatki połączeń realizowanej podczas roku szkolnego, z wyłączeniem okresu wakacji. Z obowiązku tego będą zwolnieni organizatorzy przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Art. 9 nakłada na organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek opublikowania do dnia 1 stycznia 2019 r. ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych objętych planem transportowym, o którym mowa w art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Przepis ten nie dotyczy międzywojewódzkich przewozów pasażerskich.

Przepisy art. 8 i 9 mają na celu wyznaczenie harmonogramu działań niezbędnych dla uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej na zasadach określonych w projekcie ustawy.

Art. 10 przewiduje, że ustawa wejdzie w życie 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem zmiany dotyczącej nowych zasad dofinansowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych oraz możliwości realizacji komercyjnych regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wyłącznie na liniach międzywojewódzkich, która powinna wejść w życie z dniem 1 maja 2020 r., tj. z dniem, w którym zaczną obowiązywać nowe zasady wykonywania przewozów oraz przepisów dotyczących udzielania pożyczek z budżetu państwa na dofinansowanie realizacji zadań o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Proponowane rozwiązania będą miały wpływ na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców. Nowe rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców już istniejących na rynku. Ograniczenie wielkości pracy przewozowej możliwej do wykonania w ramach jednego pakietu linii komunikacyjnych ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i stworzenie warunków do jak najszerszego udziału przedsiębiorców w obsłudze regularnych linii autobusowych. Więcej połączeń autobusowych oznacza więcej pracy dla przedsiębiorców i większe szanse do udziału w obsłudze rynku przewozowego również dla mikro, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją nr UD126.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

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

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Marek Chodkiewicz – Podsekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MI; tel. 22 630 12 40</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>2018-06-11</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Efekt przeglądu funkcjonowania rynku przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym oraz problemów z wdrażaniem i stosowaniem przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, inicjatywa własna</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b></p> <p>UD126</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność rozwiązania problemów związanych z wdrażaniem i stosowaniem przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, z późn. zm.), wprowadzającej zmiany w sposobie funkcjonowania transportu publicznego, w szczególności przewozów autobusowych, polegających na:

- 1) braku jednolitych zasad wyboru przewoźników do obsługi linii regularnych w publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) pogłębiającym się zjawisku tzw. „białych plam” na mapie komunikacyjnej kraju, powodujących wykluczenie społeczne obywateli ze względu na brak dostępu do transportu publicznego, związanego z zaniechaniami w zakresie organizacji przewozów użyteczności publicznej przez jednostki samorządu terytorialnego;
- 3) zainteresowaniu przewoźników wyłącznie obsługą linii rentownych, co przyczynia się do wykluczania komunikacyjnego miejscowości położonych na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych oddalonych od aglomeracji miejskich, dokąd nie docierają połączenia autobusowe;
- 4) konieczności zapewnienia przez samorządy, z własnych ograniczonych środków finansowych publicznego transportu zbiorowego na obszarach, których obsługą nie są zainteresowani przewoźnicy komercyjni;
- 5) braku planów transportowych, zwłaszcza w przypadku mniejszych jednostek samorządu terytorialnego, co ogranicza możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach gdzie ze względów społecznych taka komunikacja jest potrzebna;
- 6) ograniczonym dostępie dla osób uprawnionych do przejazdów z ulgą ustawową, wynikającym z braku rekompensat dla przewoźników komercyjnych w przypadku stosowania przez nich ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Spośród 16 województw, 314 powiatów i 2 478 gmin: 303 miejskich (w tym 66 miast na prawach powiatu), 616 miejsko-wiejskich oraz 1 559 wiejskich), zdecydowana większość jednostek samorządu terytorialnego nie podjęła się funkcji organizatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Na szczeblu marszałków, jedynie marszałek województwa kujawsko-pomorskiego podjął decyzję o zawarciu umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, która obowiązywała od września 2012 r. do maja 2013 r. Umowy te zostały zawarte w drodze bezpośredniego zamówienia na ok. 40 linii komunikacyjnych. Pozostali marszałkowie nie udzielili żadnego zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Na szczeblu powiatów jedynie w kilku przypadkach udzielono zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Nastąpiło to w drodze bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotami własnymi, np.: powiaty:

nyski, strzelecki, bielski, szczecinecki.

Na szczeblu gmin wiejskich i miejsko-wiejskich jedynie w kilkunastu przypadkach udzielono zamówienia na przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, z późn. zm.) plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje:

1) gmina:

- a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
- b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;

3) powiat:

- a) liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4a) związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

4b) związek metropolitalny:

- a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,
- c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;

5) województwo:

- a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

6) minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Mając powyższe na uwadze zobowiązane do opracowania planów transportowych było 16 województw i 127 powiatów ziemskich. Plany transportowe opracowało 16 województw. Jednocześnie w wielu województwach przewidziano udzielenie zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego tylko na jedną lub kilka linii autobusowych, przy czym w każdym województwie funkcjonuje nie mniej niż 300 regularnych połączeń autobusowych.

W 93 powiatach ziemskich zostały opracowane plany transportowe. W 28 powiatach ziemskich w ogóle nie opracowano planu transportowego.

Wg danych na 2012 r. dostępność regularnej komunikacji autobusowej w sali kraju w podziale na województwa, w ujęciu procentowym, kształtowała się następująco:

a) do 60 % w województwie: dolnośląskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim, łódzkim, pomorskim, mazowieckim, małopolskim, podlaskim, świętokrzyskim,

b) między 60% a 70% w województwie: lubuskim, warmińsko-mazurskim,

- wielkopolskim,

- zachodnio-pomorskim,

c) powyżej 70% w województwie:

- opolskim,

- podkarpackim,

- śląskim,

Powyższa dane wskazują, że w 2012 r. tj. w następnym roku po wejściu w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym dostępność regularnej komunikacji autobusowej w wielu regionach kraju była niezadowalająca i w ponad połowie województw kształtowała się na poziomie poniżej 60%. Wskazana wyżej dostępność mierzona była częstotliwością zatrzymań autobusów komunikacji regularnej na przystankach. Na potrzeby ww. obliczeń uwzględniano, że na danym przystanku miało miejsce co najmniej jedno zatrzymanie autobusu w ciągu doby. W ramach zastosowanej metodyki obliczeń dla zobrazowania rozmiaru braku dostępności komunikacji autobusowej w skali kraju przyjęto minimalny zakres dostępności komunikacyjnej. Przyjęto, że gdy w ciągu doby miało miejsce przynajmniej jedno zatrzymanie autobusu na przystanku uznano to za dostępność komunikacyjną. Tymczasem w praktyce taka częstotliwość zatrzymań na przystankach mogła nie zapewniać potrzeb transportowych pasażerów. Można zatem wnioskować, że skala rozmiaru braku dostępności komunikacyjnej była znacznie większa niż wskazywały na to uzyskane w ramach przyjętej metodyki obliczeń dane liczbowe. Biorąc pod uwagę, że ww. badania nie zostały powtórzone, uwzględniając zjawisko postępującej w następnych latach likwidacji kolejnych linii regularnych można założyć, że obecnie skala niedostępności komunikacyjnej (białych plam transportowych) w porównaniu do 2012 r. uległa dalszemu pogłębieniu.

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

Utrzymanie możliwości ubiegania się o dofinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym przez wszystkich przewoźników.

Aktualnie obowiązująca ustawa o publicznym transporcie zbiorowym od dnia 1 stycznia 2019 r. zapewniałaby zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego.

Ograniczenie do niezbędnego minimum zakresu planów transportowych i nałożenie obowiązku ich opracowania przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, co zapewni możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach wykluczonych komunikacyjnie.

W zakresie transport drogowego, ujęcie w planach transportowych pakietów linii komunikacyjnych. Pakiet będzie składać się z co najmniej jednej linii o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jednej linii o małym potoku pasażerskim, rozłożonych równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety. Rozwiązanie takie pozwoli na obsługę linii

komunikacyjnych i miejscowości nie obsługiwanych dotąd przez przewoźników.

Przyznawanie przedsiębiorcom prawa do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych. Procedura przetargowa zapewni równe szanse i możliwości w dostępie do rynku dla wszystkich przedsiębiorców.

Umożliwienie wykonywania przewozów nie będących przewozami o charakterze użyteczności publicznej przez przewoźników na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów na liniach międzywojewódzkich. Linie takie nie stanowią bezpośredniego zagrożenia konkurencyjnego dla przewozów realizowanych przez operatorów w ramach pakietów linii komunikacyjnych.

Zobowiązanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego do sporządzenia plan transportowego na podstawie którego będą tworzone pakiety linii komunikacyjnych ma na celu rozszerzenie dotychczasowej siatki połączeń, zwiększenie liczby przewozów użyteczności publicznej i wzmocnienie roli samorządów w kształtowaniu transportu autobusowego na swoim terenie zgodnie z potrzebami mieszkańców.

Na rynku przewozowym funkcjonuje około 2 tys. przedsiębiorców realizujących przewozy autobusowe w ramach linii regularnych. Projekt przewiduje rozszerzenie sieci regularnych połączeń autobusowych obsługiwanej obecnie przez przewoźników na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Biorąc pod uwagę cel ustawy, jakim jest zwiększenie liczby połączeń regularnych i zwiększenie liczby pasażerów przewożonych w ramach przewozów użyteczności publicznej, liczba przewoźników obsługujących linie regularne może ulec zwiększeniu.

Proponowane regulacje nie spowodują istotnych zmian w zakresie poziomu cen biletów:

- a) po wprowadzeniu projektowanej ustawy większość organizatorów proponowany poziom cen biletów określi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia lub w warunkach koncesji, jako element podlegający ocenie oferty, co będzie sprzyjać ograniczaniu wzrostu cen;
- b) w wyniku zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy operatorem a organizatorem na zmianę cen będzie musiał wyrazić zgodę organizator. Mając na uwadze, że za bilety płać pasażerowie, to rady poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będą bardzo ostrożnie i z rozwagą wyrażać zgodę na podnoszenie cen biletów. Przykładem są tu praktycznie stałe od wielu lat, ceny biletów w komunikacji miejskiej.

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

Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego w wybranych państwach UE<sup>4</sup>:

#### Czechy

- zapewnienie scentralizowanego systemu informacji o rozkładach jazdy, operującego na centralnej bazie danych o rozkładach;
- zapewnienie przez samorząd województwa minimalnego poziomu obsługi dla całego obszaru, przy możliwościach uzupełniania oferty przy wsparciu samorządów niższego szczebla;
- wspieranie ze środków krajowych i unijnych zakupu taboru autobusowego dla komunikacji regionalnej, z w dalszej kolejności – również budowy podstawowej infrastruktury;

<sup>4</sup> M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, *PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016

- tworzenie podmiotów wspierających i integrujących w imieniu samorządów regionalną komunikację kolejową i autobusową – przy zachowaniu stosunkowo dużej autonomii władz miejskich, które w niektórych przypadkach są mniejszościowymi udziałowcami takich integratorów, komunikację miejską finansują jednak w sposób niezależny
- wprowadzenie stosunkowo prostych regionalnych taryf komunikacyjnych, umożliwiających podróże pojazdami wielu przewoźników.

### **Szwecja**

- tendencja do wyłaniania przewoźników w trybie przetargowym, a zwłaszcza jej szybkie, sprawne wdrożenie;
- ścisła koordynacja pomiędzy transportem drogowym i kolejowym;
- przekazanie regionalnym zarządom transportu nadzoru właścicielskiego nad publicznymi przedsiębiorstwami transportowymi w regionie.

Do wad szwedzkiego systemu można zaliczyć stosunkowo małą motywacją przewoźników do pozyskiwania pasażerów, co wymaga dużego rozbudowania i wysokich kompetencji regionalnych zarządom transportu odpowiedzialnych w całości za dopasowanie oferty do potrzeb rynku.

### **Holandia**

Reforma holenderskiego lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego dobywała się w trudnych warunkach, ponieważ punktem wyjścia był monopol jednej firmy. Istotne rozwiązania zastosowane w Holandii przewidują:

- konieczności zachowania ramowych wymogów dotyczących jakości taboru, przystosowania pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych, podaży w szczycie oraz minimalnej obsługi komunikacyjnej;
- możliwości wprowadzania koncesji łączonych na transport kolejowy oraz autobusowy;
- trudności z dokonaniem prywatyzacji przewozów w sytuacji, w której doprowadzi się do zmonopolizowania rynku.

W Holandii w wyniku przetargów udało się zwiększyć podaż (liczbę wozogodzin) w regionalnym pasażerskim transporcie autobusowym o 30-60%, przy niewielkim zmniejszeniu dotacji o 5-10%.

### **Wielka Brytania**

Analiza brytyjskiego systemu lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego dowodzi konieczności koordynacji działań prywatnych przewoźników w celu osiągnięcia konkurencyjnego, skoordynowanego transportu zbiorowego. Wskazują na to obecne kierunki poszukiwań, a także fakt, że przeprowadzając w połowie lat 90. ubiegłego wieku prywatyzację i liberalizację transportu w Londynie, Brytyjczycy zdecydowali się na bardziej regulacyjny model.

Do dobrych praktyk można zaliczyć:

- wprowadzenie ograniczeń przy sprzedaży przedsiębiorstw publicznych, mających na celu zapobieganie monopolizacji rynku przez formy prywatne;
- wprowadzenie obowiązku przetargowego przydzielania dotacji,
- instytucja kontraktów jakościowych, pozwalająca samorządom zwiększać jakość przewozów na liniach komercyjnych.

### **Dania**

- tworzenie zadań przewozowych dostępnych dla mniejszych przewoźników i ich „ochrona” przed wielkimi firmami;
- duże doświadczenie w dążeniu do motywowanie przewoźników do świadczenia usług w sposób przyjazny pasażerowi przy użyciu różnych systemów wynagradzania.

### **Niemcy**

Prawo niemieckie definiuje pojęcie „planu komunikacji lokalnej”, który powinien być przygotowywany przez podmiot odpowiedzialny za transport zbiorowy. Dokument ten określa podstawowe wymogi dotyczące oferty komunikacyjnej



w aspekcie ilościowym (np. liczba kursów do danej miejscowości) i jakościowym (np. dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych). Szczegółowe zasady sporządzania planów określone są przez poszczególne landy, także na poziomie kraju związkowego precyzuje się, jaki szczebel samorządu odpowiada za poszczególne aspekty organizacji transportu. Regiony zachowują też swoją niezależność w wyznaczaniu organów odpowiedzialnych za udzielenie zezwoleń na przewozy liniowe.

Ponadto według dostępnych danych na rok 2018 sposób organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej przedstawia się następująco:

### **Austria**

W Austrii umowami o świadczenie usług publicznych jest objęta część rynku, której nie można obsłużyć w transporcie komercyjnym. Jest to duża część transportu miejskiego, międzyregionalnego i regionalnego. Usługi publiczne podlegają zaproszeniu do składania ofert zgodnie z prawem Unii Europejskiej i odpowiednimi przepisami krajowymi. Koszty zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych są rekompensowane z funduszy publicznych. Przedsiębiorcy nie świadczący usług publicznych mogą wykonywać przewozy komercyjnie. W odpowiednim ustawodawstwie austriackim nie ma wyłącznego prawa odpowiadającego definicji przewidzianej w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rozwiązanie przyjęte w ramach organizacji służby publicznej w transporcie autobusowym przyczyniły się do zwiększenia dostępności pasażerów do komunikacji.

### **Szwecja**

Regionalny organ ds. publicznego transportu pasażerskiego jest właściwym organem lokalnym zgodnie z rozporządzeniem UE w sprawie publicznego transportu pasażerskiego i podejmuje decyzje dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w hrabstwie. W Szwecji jest 21 okręgów, a w konsekwencji 21 regionalnych organów transportu publicznego. Regionalny organ ds. publicznego transportu pasażerskiego może również, w przypadku uzgodnienia z jednym lub wieloma innymi takimi organami, podejmować decyzje dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w obszarze wspólnym władz. Decyzja zgodna z tymi przepisami może odnosić się wyłącznie do regionalnego publicznego transportu pasażerskiego. Regionalny publiczny transport pasażerski oznacza publiczny transport pasażerski, który przebiega w obrębie jednego hrabstwa lub jeśli rozciąga się na kilka okręgów, ma na celu zaspokojenie potrzeb pasażerów w zakresie transportu podmiejskiego lub innych codziennych podróży i jest wykorzystywany w sposób odpowiadający tej potrzebie.

Większość regionalnych organów transportu pasażerskiego korzysta z przetargów konkurencyjnych zgodnie z 1370/2007 i przepisami dotyczącymi zamówień publicznych. Niektóre gminy posiadają własnych przewoźników autobusowych (podmioty wewnętrzne), którzy otrzymują swoje usługi publiczne bez przeprowadzenia procedury przetargowej.

Większość operatorów autobusowych otrzymuje rekompensatę za koszty brutto (z zachętami lub bez). Mniejszość umów to kontrakty netto, tj. operator utrzymuje przychody z biletów. Władze regionalnego publicznego transportu pasażerskiego rekompensują około 50% całkowitych kosztów usług autobusowych. Szwecja ma stosunkowo dobrze rozwinięty transport publiczny. Jednak koszty jego utrzymania znacznie wzrastają bardziej niż wpływy z podatków.

Każda firma autobusowa może świadczyć przewozy w miejscu, w którym chce to zrobić. Jednakże, ponieważ władze publiczne w znacznym stopniu subsydują transport publiczny, jest to niewielka część wszystkich usług autobusowych, które są komercyjne. Międzyregionalne usługi autobusowe są zwykle świadczone przez przewoźnika komercyjnego.

W Szwecji przyznawanie prawa wyłącznego nie jest dozwolone.

## **Malta**

100% rynku przewozów autobusowych na Malcie jest objęte umową o koncesję na usługi zawartą między Transport Malta (regulator rządowy) a jednym przewoźnikiem autobusowym (Autobuses de Leon).

Prawo do świadczenia usług publicznych jest przyznawane przewoźnikom według następujących zasad. Po publicznym zaproszeniu do składania ofert organ regulujący transport przyznaje wybranemu oferentowi umowę o udzielenie koncesji na czas określony. Na mocy umowy koncesyjnej przyznaje się wyłączne prawa do prowadzenia regularnej miejskiej/podmiejskiej publicznej usługi transportu pasażerskiego (autobusem), pod warunkiem spełnienia szeregu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w dokumencie przetargowym, tj. eksploatacji sieci autobusów usługi (obejmujące zarówno rentowne, jak i nierentowne usługi) przy minimalnej częstotliwości świadczenia usług (podczas dochodowych godzin szczytu i nieopłacalnych poza godzinami szczytu) oraz nałożenia opłat koncesyjnych dla osób starszych, dzieci szkolnych, osób niepełnosprawnych itp.

Koszty zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych są rekompensowane w następujący sposób. W ramach procedury przetargowej oferenci byli zobowiązani do złożenia: oferty technicznej oraz ofertę finansową na rekompensatę za kontynuację zwykłej miejskiej/podmiejskiej publicznej linii autobusowej pasażerskiej przez określony czas trwania umowy. Okresowy mechanizm korekty został określony w ofercie na wszelkie wahania cen paliw i kosztów pracy, które były poza kontrolą operatora autobusu. Wszystkie technicznie zgodne oferty zostały ocenione i przesłane do oceny finansowej. Wybrano ofertę z łączną najwyższą oceną techniczną i najniższą ofertą finansową na rekompensatę.

Rozwiązania dotyczące organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przyczyniły się do zwiększenia dostępności pasażerów do komunikacji autobusowej. Umowa przetargowa/koncesyjna zobowiązuje operatora do korzystania z floty nowoczesnych autobusów o niskiej emisji z łatwym dostępem i komunikacją dla osób niepełnosprawnych. Ponadto umowa przetargowa/koncesyjna zobowiązała również operatora do przekazywania pasażerom następujących aktualnych informacji: rozkładu jazdy autobusów na przystankach autobusowych (w przystępnym, czytelnym formacie), ulotek informacyjnych na temat tras/map autobusowych, internetowego terminarza podróży, informacji o czasie przyjazdu autobusów na kluczowych przystankach i stacjach, pokładowych wyświetlaczy informacji pasażerskich w czasie rzeczywistym. Z własnej inicjatywy operator autobusu dostarczył aplikację mobilną do planowania podróży pasażerów w czasie rzeczywistym.

Wyłączne prawa przyznane na podstawie umowy z obecnym regularnym miejskim/podmiejskim operatorem publicznego transportu zbiorowego mają zastosowanie na poziomie krajowym. Pod tym względem żaden inny usługodawca nie może prowadzić regularnych miejskich/podmiejskich przewozów autobusowych na wyspach maltańskich.

## **Łotwa**

Transport publiczny, który jest objęty umowami o świadczenie usług publicznych na Łotwie, dzieli się na dwa poziomy zarządzania: regionalny i miejski. Transport publiczny na poziomie regionalnym obejmuje szlak regionalny o znaczeniu międzygminnym, szlak regionalny o znaczeniu lokalnym i wszystkie szlaki kolejowe. Transport publiczny na poziomie miejskim obejmuje drogi o znaczeniu miejskim - zapewniające ruch w granicach administracyjnych miasta Republiki, a także z takiego miasta na pobliskie terytoria.

Kompetencje władz w zakresie publicznych usług transportowych, warunki działania i organizacji publicznych usług transportowych oraz główne zasady finansowania reguluje ustawa o usługach transportu publicznego. Wszystkie ustawodawstwa krajowe w dziedzinie usług transportu publicznego są zgodne z zasadami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. W sprawie publicznych usług pasażerskiego transportu kolejowego i drogowego oraz uchylecia rozporządzeń Rady ( EWG) nr 1191/69 oraz ustawy o publicznych usługach transportowych (obowiązujące od 15 lipca 2007 r.) (Rozporządzenie PSO).

Umowy o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie

obowiązku świadczenia usługi publicznej - na podstawie procedury przetargowej lub bezpośrednio dla spółki kapitałowej lub komunalnej, która ustanowiła świadczenie publicznych usług transportowych, w której wszystkie udziały kapitałowe są własnością odpowiedniego zleceniodawcy.

Umowy o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej - na podstawie procedury przetargowej lub bezpośrednio dla spółki kapitałowej lub komunalnej, która ustanowiła świadczenie publicznych usług transportowych, w której wszystkie udziały kapitałowe są własnością odpowiedniego zleceniodawcy. Takie bezpośrednie kontrakty są zawierane przez niektóre samorządy lokalne Republiki (Ryga, Dyneburg, Rezekne itp.). Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza warunków ustalonych w rozporządzeniu 1370/2007. Zgodnie z Ustawą, zamawiający przyznaje prawo do świadczenia usług transportu publicznego w obrębie sieci tras, części sieci, trasy lub podróży. Podwykonawstwo jest dopuszczalne, jeśli zostało zaakceptowane przez właściwy organ. W tym przypadku ustawa stanowi, że jeżeli przewoźnik zawarł umowę zlecenia dotyczącą usług transportu publicznego zgodnie z procedurą udzielania zamówienia, strona zawierająca umowę zapewnia usługi transportu publicznego na nie mniej niż 50 procentach liczby tras.

Usługi transportu publicznego na Łotwie pełnią funkcję społeczną i są finansowane z budżetu państwa lub gminy. Jeżeli umowa nie przewiduje ceny lub specjalnych warunków finansowania, rekompensata wypłacana jest zgodnie z warunkami określonymi przez Radę Ministrów. Początkowo przepisy przewidywały, że straty przewoźnika związane z umową o świadczenie usług publicznych zostaną zwrócone w pełnej wysokości. Zgodnie z warunkami prawa krajowego dostawca usług transportu publicznego musi być administracyjnie i ekonomicznie niezależny w ustalaniu taryfy za usługę. Dostawca usług transportu publicznego ustala taryfę za usługę zgodnie z metodologią obliczania taryf za usługi transportu publicznego zatwierdzoną przez Radę Ministrów.

Maksymalne wyliczenie wynagrodzenia opiera się na tzw. metodzie "koszt plus", co oznacza, że obliczenie obejmuje wszystkich dostawców usług transportu publicznego o ekonomicznie uzasadnionych kosztach i rozsądnym zysku.

Przyznając prawo do świadczenia usługi transportu publicznego, zamawiający jest uprawniony do określenia taryfy za usługę, w pełni przejmując zobowiązania finansowe do pokrycia strat. W rzeczywistości taryfy zostały ustalone przez władze, ale system biletowy jest obsługiwany przez operatorów.

Ustawa o usługach transportu publicznego określa, że publiczne usługi transportowe i informacje o publicznych usługach transportowych są dostępne dla każdego członka społeczeństwa. Ustawa o usługach transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom przystępnych cenowo usług transportu publicznego i są one zorganizowane w taki sposób, aby zapewnić publiczne gwarancje dotyczące pewnej jakości i zakresu usług transportu publicznego, dostępnych dla każdego członka społeczeństwa, a także powinny być dostosowane do konkretnych kategorii pasażerów niepełnosprawnych. Ustawa o usługach transportu publicznego przewiduje szereg zasad świadczenia usług, którymi kierują się organizatorzy. Ustawa przewiduje, że usługi transportu publicznego będą organizowane zarówno na podstawie zlecenia usługi transportu publicznego (z zastrzeżeniem koniecznej sieci intensywności i regularności połączeń, ilości i jakości usług, ekonomicznego bezpieczeństwa przewozu oraz sposobu organizacji przewozu pasażerów) i wykorzystaniem priorytetu transportu publicznego, który określają kryteria takie jak wskaźniki ekonomiczne (na przykład wydatki, efektywność) i przepływy pasażerów. Ustawa o usługach transportu publicznego stanowi, że sieć tras powinna zaspokajać zapotrzebowanie obywateli na usługi transportu publicznego oraz zapewniać możliwość uczęszczania do instytucji edukacyjnych, placówek lecznictwa, miejsc pracy, instytucji państwowych i miejskich.

Przewoźnik, który nie świadczy publicznych usług transportowych, jest uprawniony do okazjonalnego przewozu osób, specjalnego przewozu osób i międzynarodowego przewozu osób.

#### 4.Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie	319 275 tys.	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności	Usprawnienie funkcjonowania publicznego transportu

<p>drogowym i kolejowym</p>	<p>(przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)</p> <p>290 838 tys. (komunikacja krajowa w transporcie kolejowym)</p>	<p>w 2016 r.</p>	<p>zbiorowego, w zakresie przewozów drogowych osób autobusami oraz zwiększenie dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach gdzie komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli, a także zapewnienie możliwości zakupu biletu z ulgą ustawową w przewozach realizowanych przez operatorów oraz przewoźników komercyjnych.</p> <p>Projektowane przepisy przyczynią się do zwiększenie liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny. Będzie to stanowiło zachętę dla pasażerów do korzystania z komunikacji publicznej co przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów przewożonych transportem publicznym.</p> <p>Proponowana koncepcja organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego nie spowoduje istotnych zmian w zakresie poziomu cen biletów w komunikacji autobusowej. Proponowany poziom cen biletów zostanie określony przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia lub w warunkach koncesji, jako element podlegający ocenie oferty, co będzie sprzyjać ograniczeniu wzrostu cen. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy operatorem a organizatorem na zmianę cen musi wyrazić zgodę organizator. W związku z tym,</p>
-----------------------------	---	------------------	--

			<p>że za bilet płacą pasażerowie, to rady poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będą bardzo ostrożnie i z rozwagą wyrażać zgodę na podnoszenie cen biletów za przejazdy. Przykładem są, praktycznie stałe od wielu lat, ceny biletów w komunikacji miejskiej.</p>
<p>Przedsiębiorcy wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób w zakresie transportu drogowego i kolejowego.</p>	<p>Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów</p> <p>Przewoźnicy kolejowi – 14 podmiotów</p>	<p>Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji</p> <p>Przewoźnicy kolejowi – źródło danych MI</p>	<p>Usprawnienie funkcjonowania rynku przewozów drogowych osób poprzez stworzenie warunków do stosowania ulg ustawowych w przewozach osób dla pasażerów przez wszystkich przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy. Przewoźnicy „komercyjni” oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego będą otrzymywali dofinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Prawo do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w przewozach autobusowych, będzie przyznawane w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych.</p> <p>Nowe rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku. Ograniczenie wielkości pracy przewozowej możliwej do wykonania w ramach jednego pakietu linii komunikacyjnych ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i stworzenie warunków</p>

			<p>do jak najszerszego udziału przedsiębiorców w obsłudze regularnych linii autobusowych. Więcej połączeń autobusowych oznacza więcej pracy dla przedsiębiorców i większe szanse do udziału w obsłudze rynku przewozowego.</p> <p>Projektowane przepisy zapewnią przedsiębiorcom:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• przejrzyste zasady wyboru przewoźników do obsługi pakietów linii komunikacyjnych,</li> <li>• logicznie skonstruowaną siatkę połączeń komunikacyjnych, zdefiniowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego,</li> <li>• pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych za tabor autobusowy związana z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem,</li> <li>• możliwość jak najszerszego udziału w rynku, dzięki przepisom ograniczającym wielkość pracy przewozowej możliwej do wykonania w ramach jednego pakietu linii komunikacyjnych.</li> </ul>
<p>Jednostki samorządu terytorialnego (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast oraz Prezydent miasta stołecznego Warszawy, starostowie, marszałkowie województw)</p>	<p>2 808</p>	<p>Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017</p>	<p>Wzmocnienie funkcjonowania transportu publicznego na obszarze jednostek samorządu terytorialnego poprzez zwiększenie kompetencji samorządów w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego na ich obszarze w ramach pakietów linii komunikacyjnych. Utrzymanie równowagi na rynku przewozów osób, w transporcie autobusowym i kolejowym poprzez zapewnienie możliwości stosowania ulg ustawowych przez operatorów publicznego</p>

			transportu zbiorowego oraz przewoźników komercyjnych.
--	--	--	---

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

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z Członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
2. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,
4. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”,
5. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
6. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
7. Związek Powiatów Polskich,
8. Związek Miast Polskich,
9. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
10. Unia Miasteczek Polskich,
11. Unia Metropolii Polskich,
12. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
13. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
14. Public Transport Consulting Marcin Gromadzki,
15. Instytut Spraw Obywatelskich,
16. Polski Związek Niewidomych,
17. Fundacja ProKolej,
18. Zarządu Transportu Miejskiego m. st. Warszawy,
19. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie,
20. Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu,
21. Polbus-PKS Sp. z o.o.,
22. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "POLONUS" w Warszawie spółka akcyjna,
23. Mobilis Sp. z o.o.,
24. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
25. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
26. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”,
27. Business Centre Club,
28. Krajowa Izba Gospodarcza,
29. Konfederacja Lewiatan,
30. Forum Związków Zawodowych,
31. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
32. Związek Zawodowy Kierowców RP,
33. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,
34. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
35. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
36. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
37. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników,
38. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie,
39. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim,
40. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach,
41. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego,
42. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,
43. Politechnika Warszawska,
44. Wojskowa Akademia Techniczna,
45. Szkoła Główna Handlowa,
46. Uczelnia Techniczno-Handlowej im. H. Chodkowskiej w Warszawie,
47. Akademia Leona Koźmińskiego,
48. Uniwersytet Gdański,
49. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Wyznaczono 30 dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

## 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>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	11358,9	
budżet państwa	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	1135,89	11358,9	
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	budżet państwa
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projekt przewiduje oddziaływanie na budżet państwa w zakresie dofinansowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Przyjęto, że z tytułu zmiany ustawy liczba podmiotów objętych prawem do otrzymania dopłaty do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych powinna pozostać na poziomie zbliżonym do wielkości dopłat wykorzystanych w 2017 r., ponieważ przygotowana regulacja utrzymuje zakres dotychczasowych dopłat nie przewidując jego rozszerzenia. Koszty po stronie budżetu państwa w tym zakresie nie ulegną zatem znaczącej zmianie. Przewiduje się, że projektowane przepisy spowodują rozszerzenie sieci połączeń komunikacyjnych, co może przyczynić się do wzrostu liczby pasażerów podróżujących komunikacją publiczną.</p> <p>Rzeczywiste wykorzystanie przez przewoźników kolejowych w 2017 r. dotacji przedmiotowej do krajowych przewozów pasażerskich z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wyniosło 523.916.658 zł. Natomiast na dopłaty do przejazdów w komunikacji autobusowej w 2017 r. wydatkowano z budżetu państwa kwotę 611.973.101 zł</p> <p>Nie przewiduje się innych kosztów dla budżetu państwa wynikających z wdrożenia ustawy.</p>



Projekt przewiduje zwiększenie wysokości opłaty za korzystanie z dworców. Zaproponowano wzrost opłaty za wjazd środka transportu na dworzec z 1 zł na 1,5 zł oraz na dworzec wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osób o ograniczonej sprawności ruchowej z 2 zł na 5 zł.

Z informacji posiadanych przez MI wynika, że w kraju jest ok. 300 dworców autobusowych. Ok. 15% z nich jest własnością lub w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego. Natomiast w przypadku ok. 41% z nich właścicielem lub zarządzającym jest przedsiębiorstwo, w którym Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego posiada większościowy pakiet akcji lub udziałów.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. funkcjonowało ok. 20,5 zezwoleń na przewozy regularne, jednakże niemożliwe do oszacowania jest liczba zatrzymań na ww. dworach na tych liniach Statystyki dotyczące liczby zatrzymań na dworcach nie są prowadzone przez Główny Urząd Statystyczny. Dane w tym zakresie stanowią wyłącznie informacje handlowe właścicieli dworców. Pozyskanie takich danych z innych źródeł także jest niemożliwe. W przypadku jednostek samorządu terytorialnego, które są właścicielami dworców wyznaczonych do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej dochody z tego tytułu można wyrazić w ujęciu procentowym. Wzrosną ok. o 150%, natomiast w przypadku pozostałych dworców o 50%.

**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							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Przyznawanie przedsiębiorcom autobusowym prawa do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych. Przedsiębiorcy będą realizowali jednocześnie przewozy na liniach o dużym potoku pasażerskim i liniach o małym potoku pasażerskim, tj. w miejscach, do których dotychczas komunikacja publiczna nie docierała. Pozwoli to na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego na terenie całego kraju i wyeliminuje tzw. białe plamy transportowe. Rozwiązania przewidziane w projekcie ustawy zapewniają równe szanse i możliwości w dostępie do rynku transportowego dla wszystkich przewoźników niezależnie od wielkości przedsiębiorstwa na zasadach uczciwej konkurencji w procedurze przetargowej. Projektowane przepisy zmierzają do zwiększenia liczby połączeń komunikacyjnych, które będą dostępne do obsługi przez wszystkich przewoźników.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Wejście w życie projektowanej zmiany będzie korzystne w szczególności dla pasażerów, gdyż zapewni szeroką dostępność biletów z ulgą ustawową zarówno w przewozach użyteczności publicznej, jak i przewozach realizowanych przez przewoźników komercyjnych.						

		<p>Projektowane przepisy mają na celu zapewnienie spójności komunikacyjnej kraju, eliminowanie tzw. białych plam transportowych w rejonach gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli, jakimi są dojazdy do pracy, szkół i placówek zdrowia, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.</p> <p>Projektowana regulacja przyczyni się także do poprawy dostępu do edukacji na poziomie szkół średnich poprzez stworzenie warunków dla rozszerzenia sieci połączeń powiatowych. Poprawa dostępu do komunikacji publicznej przełoży się na rozwój regionów spowodowany ograniczeniem migracji do innych regionów, w których znajdują się szkoły średnie o pożądanym przez młodzież profilu zawodowym.</p>
--	--	---

Niemierzalne		

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 odwroconej 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 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 checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: W projektowanych przepisach proponuje się uproszczenie zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) do niezbędnego minimum. Jednocześnie zobowiązuje się wszystkie jednostki samorządu terytorialnego do opracowania planów transportowych. Uproszczony plan transportowy, każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie mógł wykonać samodzielnie na podstawie posiadanych danych, bez konieczności zlecenia tego zadania, co znacznie ograniczy koszt ich przygotowania. Dotychczas takie plany musiały być opracowywane wyłącznie na obszarach jednostek samorządowych o dużej liczbie mieszkańców. Powodowało to, że małe miejscowości były pozbawione planów transportowych, co ograniczało możliwość zaplanowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach gdzie ze względów społecznych taka komunikacja była potrzebna.

W art. 22 ust. 5a nałożono na organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek przekazywania ministrowi właściwemu ds. rozwoju informacji o fakcie zawarcia umowy koncesji na usługi o której mowa w art. 22 ust. 5 (współpraca podmiotu publicznego z podmiotem prywatnym od tego podmiotu niezależnym), odpowiadającej szerokiej definicji partnerstwa publiczno-prywatnego. Zmiana ta jest związana z przyjętą przez Radę Ministrów w dn. 26 lipca 2017 r. Polityką Rządu w zakresie rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego centralna jednostka PPP działająca w urzędzie obsługującym ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego pełni m. in. funkcje monitoringowe w zakresie rynku PPP - np. identyfikując liczbę i strukturę oraz rezultaty realizowanych przedsięwzięć PPP. Dodatkowe obowiązki w zakresie monitorowania rynku PPP nałożony na zamawiających, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz na ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, procedowana obecnie w Sejmie ustawa o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (wdrażająca Politykę PPP) - druk sejmowy nr 2333. Planowana zmiana nie stanowi obciążenia jednostek samorządu terytorialnego, natomiast ma istotne znaczenie dla wykonywania przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego ustawowych obowiązków.

Ponadto proponuje się zniesienie obowiązku publikacji przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenia zamówienia publicznego w terminie nie krótszym niż sześć miesięcy w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 wozokilometrów. Ogłoszenie takie będzie publikowane wyłącznie w Biuletynie Informacji Publicznej.

W projekcie ustawy dodano art. 48a, zgodnie z którym organizator będzie mógł nałożyć na operatora lub przewoźnika obowiązek przekazania w wyznaczonym terminie informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązanie takie ma na celu zwiększenie kompetencji organizatorowi i zapewni sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, gwarantując że będą go wykonywali operatorzy spełniający wymagania zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Dodatkowo w art. 46 pkt 3 i 6 zobowiązano operatora i przewoźnika do umieszczenia rozkładu jazdy oraz cennika na stronie internetowej, jeżeli taką posiada. Rozwiązanie to umożliwi szerszy dostęp do cenników i rozkładów jazdy dla pasażerów, zwłaszcza tych z dysfunkcją wzroku. Jest to realizacja postulatu Polskiego Związku Niewidomych.

Projekt przewiduje, że w transporcie drogowym przewozy osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej mogą być wykonywane wyłącznie na liniach międzywojewódzkich. W transporcie drogowym proponuje się rezygnację z potwierdzeń zgłoszenia przewozu wprowadzonych ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i wykonywanie ww. przewozu na podstawie zezwolenia wydanego przez marszałka województwa. Zezwolenie będzie wydawał marszałek województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na przebieg danej linii komunikacyjnej. Dodatkowo przewidziano, że przy wydawaniu zezwolenia marszałek będzie zobowiązany uwzględnić opinię organizatora publicznego transportu zbiorowego – starosty, jeżeli na obszarze jego właściwości zostały zaplanowane przystanki komunikacyjne projektowanej linii komunikacyjnej. Wprowadzono także nowe rozwiązania w postaci minimalnych standardów przewozów międzywojewódzkich, które musi spełnić przedsiębiorca ubiegający się o wydanie nowego zezwolenia lub jego przedłużenie. W projekcie przewidziano również, że przedsiębiorca będzie zobowiązany spełnić minimalne standardy określone przez wszystkich marszałków województw na obszarze właściwości, których znajdują się przystanki linii komunikacyjnej, której dotyczy zezwolenie. Minimalne standardy będą określane w drodze uchwały przez marszałka województwa. Minimalny standard określony w ustawie może zostać rozszerzony przez marszałka w celu zapewnienia jak najlepszej realizacji usług przewozowych przez przewoźników komercyjnych.

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

demografia

informatyzacja

sytuacja i rozwój regionalny

mienie państwowe

zdrowie

inne:

Omówienie wpływu

Projekt nie będzie miał wpływu na pozostałe obszary.

#### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem regulacji dotyczących finansowania publicznego transportu zbiorowego, w tym zmian w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz zmian w zakresie możliwości realizacji komercyjnych regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym które wchodzi w życie z dniem 1 maja 2020 r.

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

Przewiduje się, że ocena ewaluacji efektów projektu nastąpi po dwóch latach od momentu wejścia w życie wszystkich przepisów projektowanej ustawy.

W celu określenia czy przewidywane efekty zostały uzyskane proponuje się zastosowanie następujących mierników:

- liczby przedsiębiorców funkcjonujących na rynku krajowych przewozów osób,
- liczby pakietów linii komunikacyjnych oraz łącznej liczby linii komunikacyjnych zawartych w tych pakietach,
- wielkości środków finansowych przeznaczonych na rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych oraz dofinansowania utraconych przychodów z związku ze stosowaniem ulg ustawowych.

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

Brak