



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 937

Warszawa, 15 października 2012 r.

Pani

Ewa Kopacz

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Sławomira Zawislaka.

(-) Waldemar Andzel; (-) Jan Krzysztof Ardanowski; (-) Marek Ast; (-) Zbigniew Babalski; (-) Piotr Babinetz; (-) Dariusz Bąk; (-) Andrzej Bętkowski; (-) Zbigniew Chmielowiec; (-) Leszek Dobrzyński; (-) Szymon Giżyński; (-) Józefa Hryniewicz; (-) Dawid Jackiewicz; (-) Krzysztof Lipiec; (-) Grzegorz Matusiak; (-) Marek Matuszewski; (-) Kazimierz Moskal; (-) Stanisław Ożóg; (-) Krystyna Pawłowicz; (-) Stanisław Pięta; (-) Adam Rogacki; (-) Jarosław Rusiecki; (-) Bogdan Rzońca; (-) Jacek Sasin; (-) Stefan Strzałkowski; (-) Marek Suski; (-) Stanisław Szwed; (-) Jan Szyszko; (-) Robert Telus; (-) Jan Tomaszewski; (-) Jan Warzecha; (-) Sławomir Zawislak; (-) Maria Zuba.

USTAWA

z dnia 2012 r.

o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Art. 1

W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz.1440 z późn.zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 8a po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Samorządy województw zawierają umowy, o których mowa w ust. 4 pkt 3, ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenie, o których mowa w ust. 4 pkt 1. Odmowa podpisania umowy przez przewoźnika jest równoznaczna z cofnięciem tego zezwolenia”.

Art. 2

W ustawie z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1. W art. 24 w ust. 4 po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wystąpienia okoliczności, o których mowa w art. 8a ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (tj. Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440 z późn.zm.)”

Art. 3

Ustawa wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia jej ogłoszenia.

UZASADNIENIE

W dobie kryzysu gospodarczego, niestabilizowanych cen walut, wyższej od prognozowanej inflacji, spowodowanej drożyzną, najcięższe czasy z pewnością przeżywają ludzie starsi i schorowani, utrzymujący się z bardzo niskich emerytur i rent, w tym także kombatanci, którym Rzeczypospolita Polska winna jest szczególny szacunek i opiekę.

Niewątpliwie pewnym sposobem na pomoc dla tych właśnie szczególnie potrzebujących obywateli jest wprowadzenie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami transportu zbiorowego zapisanych w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. *o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*. Niestety, praktyczna realizacja przepisów tej ustawy napotyka na wiele nieprawidłowości. Polegają one na tym, iż ulgi ustawowe nie są respektowane przez wielu prywatnych przewoźników, którzy do wiadomości publicznej podają zawyżoną cenę biletu normalnego, a poniżej tzw. cenę komercyjną, stanowiącą 50% ceny biletu normalnego. Tyle, że w rzeczywistości cena komercyjna jest tą normalną, która muszą zapłacić wszyscy, także ci, którzy zgodnie z powołaną wyżej ustawą są z opłat zwolnieni lub posiadają ulgi ustawowe.

Sytuacja taka ma miejsce pomimo tego, że koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów w komunikacji autobusowej pokrywane są z budżetu państwa. Procedura zwrotu tych kosztów dla przewoźników polega na tym, iż samorządy województw przekazują te środki przewoźnikom, o ile przewoźnicy podpisali z samorządami stosowną umowę w tym zakresie. Zgodnie z orzeczeniem Sądu Najwyższego z dnia 28 maja 2008r. (II CSK 28/08) art. 8a w/w ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kreuje obowiązek, po stronie samorządu województwa, zawarcia takiej umowy ze wszystkimi przewoźnikami. Pomimo tego większość przewoźników prywatnych nie zawiera tego rodzaju umów z samorządami województwa- w samym tylko województwie lubelskim na 253 przewoźników, którym Urząd Marszałkowski wydał zezwolenie na wykonywanie regularnego przewozu osób, umowy w sprawie dopłat do biletów w 2011r. samorząd województwa zawarł zaledwie z 82 podmiotami. Sytuację tę Marszałek Województwa Lubelskiego wyjaśnia w ten sposób, że umowy takie zawierane są wyłącznie z tymi podmiotami, które wystąpią do Urzędu Marszałkowskiego ze stosownym wnioskiem w tej sprawie. Innymi słowy, samorząd województwa nie dysponuje żadnym instrumentem

prawnym, którym mógłby zmusić przewoźników do zawierania tych umów, a w konsekwencji do respektowania przepisów ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów.

Sytuacja powyższa, wobec braku jakichkolwiek sankcji dla przewoźników z tytułu nierespektowania ustawowego prawa osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych, powoduje, że w gruncie rzeczy w przypadku przejazdu pojazdami należącymi do 171 przewoźników w województwie lubelskim prawo do biletów ulgowych pozostaje czystą fikcją - województwo lubelskie służy w tym wypadku wyłącznie jako przykład zjawiska występującego jednak w całym kraju.

W celu zmiany tej sytuacji koniecznym jest zmiana przepisów prawa w taki sposób, aby umowę w sprawie dopłat do biletów samorządy województwa musiały zawierać ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi lub występującymi o zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, nr 89, poz. 804 i Nr 199, poz. 1671 oraz z 2003 r. Nr 137, poz. 1302 i Nr 149, poz. 1452). Z drugiej strony obowiązek zawarcia takiej umowy powinien spoczywać także na samych przewoźnikach, pod rygorem utraty zezwolenia.

Temu właściwie celowi służy proponowany projekt ustawy, którym do ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wprowadza się w art. 8a ust. 4a, zgodnie z którym samorządy województw zawierają umowy w sprawie dopłat do biletów ulgowych ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym. Z kolei konsekwencją odmowy podpisania takiej umowy przez przewoźnika będzie cofnięcie zezwolenia. W ten sposób wszyscy przewoźnicy zostaną zobligowani w praktyce do przestrzegania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Zmiana w art. 24 ust. 4 ustawy o transporcie drogowym jest konsekwencją zmiany w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów.

Ustępy 1a-6 zmienianego artykułu 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego zostały

uchylone przez art. 68 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 roku z dniem 1 stycznia 2017 roku. Wspomniane uregulowania zostaną jednocześnie objęte ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Potrzeba zmian w obowiązujących przepisach jest jednak na tyle konieczna i społecznie istotna, że wnioskodawca zdecydował się na zmianę mimo związanych z tym komplikacji legislacyjnych.

Projekt niesie za sobą pozytywne skutki społeczne, gdyż spowoduje, iż najbardziej narażona na skutki kryzysu gospodarczego grupa obywateli Rzeczypospolitej będzie mogła realnie skorzystać z ulg, jakie przysługują na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Ustawa ta nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego, gdyż pula środków finansowych na przedmiotowe ulgi jest zagwarantowana w ustawie budżetowej w częściach dotyczących poszczególnych województw w dziale dotyczącym transportu i łączności, rozdziale – krajowe pasażerskie przewozy autobusowe.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Warszawa, 29 października 2012 r.

BAS-WAPEiM-2769/12

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu
ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów
środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy
o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Sławomir
Zawiślak)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje dodanie ustępu 4a w artykule 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, ze zmianami) oraz zmianę art. 24 ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zmianami). Zmiana dotyczy obowiązku zawierania przez samorządy województw umów określających zasady przekazywania przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie dopłat do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. Umowy mają być zawierane ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Odmowa podpisania umowy przez przewoźnika ma skutkować cofnięciem tego zezwolenia.

W odniesieniu do projektowanej zmiany art. 8a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego należy zauważyć, że ustępy 1a–6 tego artykułu zostały uchylone na podstawie art. 68 pkt 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Uchylone przepisy tracą moc z dniem 1 stycznia 2017 r.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., str. 1). Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 ma zastosowanie m.in. do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu drogowego. Określa sposób, w jaki właściwe organy mogą podejmować działania w sektorze pasażerskiego transportu publicznego w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej, które m.in. odznaczałyby się niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych. Rozporządzenie określa warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują poniesione koszty podmiotom świadczącym usługi publiczne.

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

Projekt zakłada jednoznaczne określenie obowiązku samorządów wojewódzkich do zawierania – ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym – umów określających zasady przekazywania przewoźnikom dopłat. Obowiązek zawarcia umowy będzie dotyczył także przewoźników, ponieważ odmowa podpisania przez nich umowy ma skutkować cofnięciem tego zezwolenia.

W odniesieniu do zasad przyznawania rekompensat podmiotom zobowiązanym do świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego należy wskazać na art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zgodnie z ustępem 1 tego artykułu, w przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o przyznaniu wybranemu podmiotowi rekompensaty, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, następuje to w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. W drodze odstępstwa od tego przepisu, art. 3 ust. 2 rozporządzenia stanowi, że zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, które mają na celu określenie taryf maksymalnych dla wszystkich lub niektórych kategorii pasażerów, mogą także stanowić przedmiot zasad ogólnych.¹

¹ Zgodnie z art. 2 lit. 1 rozporządzenia określenie „zasada ogólna” oznacza w rozumieniu rozporządzenia środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminujący do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu.

Przepisy projektu nie naruszają przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

4. Konkluzja

Projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona

Warszawa, 29 października 2012 r.

BAS-WAPEiM-2770/12

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu –
czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych
przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie
ustawy o transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł
Sławomir Zawisłak) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii
Europejskiej

Projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, ze zmianami) oraz ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, ze zmianami). Zmiana dotyczy obowiązku zawierania przez samorzady województw umów określających zasady przekazywania przewoźnikom wykonującym krajowe autobusowe przewozy pasażerskie dopłat do tych przewozów z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. Umowy mają być zawierane ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Odmowa podpisania umowy przez przewoźnika ma skutkować cofnięciem tego zezwolenia.

Projekt ustawy nie narusza prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy

o transporcie drogowym **nie jest projektem ustawy wykonującej** prawo Unii Europejskiej.

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona



PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 15 listopada 2012 r.

BSA III - 021- 431/12

SEKRETARIAT SZEFA KS

L.dz.

Data wpływu 16.11.2012

Pan
Lech CZAPLA
Szef Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze!

W odpowiedzi na pismo z dnia 9 listopada 2012 r., GMS-WP-173-325/12 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 p. 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (Dz. U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym.**

Z poważaniem

Stanisław Dąbrowski
Stanisław DĄBROWSKI



Warszawa, 20 listopada 2012 r.

SEKRETARIAT SZEFA KS

ZW/0714/297/12

L.dz.

Data wpływu 22. 11. 2012

Pan
Lech Czaplą
Szef
Kancelarii Sejmu

Pracownicy (sejmu) Alcedora

W odpowiedzi na pismo z dnia 07 listopada 2012 r. o nr EK -020-410/12, dotyczące przedłożenia opinii nt. poselskiego projektu ustawy: o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w załączeniu, uprzejmie przekazujemy opinie otrzymane z województw: małopolskiego, opolskiego, podkarpackiego, podlaskiego, lubuskiego, świętokrzyskiego, zachodniopomorskiego i Łódzkiego.

Z wyrazami szacunku

/-/ Bogdan Ciepielewski

Dyrektor Biura ZWRP

Uwagi Województwa Małopolskiego do projektów ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym.

1. zmieniająca ustawy reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów jak i uzyskiwania refundacji z tytułu sprzedaży biletów ulgowych ustawowych dla firm przewozowych. Jak mówi tytuł ustawy oraz jej treść - uzyskiwanie zwrotów kosztów stosowania ulg ustawowych jest uprawnieniem przewoźnika, tak więc ustawodawca dał firmom przewozowym możliwość wyboru - czy ubiegać się o zwrot kosztów, czy też nie. Wprowadzenie proponowanych zapisów zmienia wspomnianą zasadę ustawową oraz dodatkowo wymaga wprowadzenia zasadniczej zmiany tej ustawy, która nie uprawniałaby do otrzymywania dopłat, ale zobowiązywałaby przewoźników do występowania o dopłaty.
2. Proponowane w projekcie zmiany uwzględniają jedynie zezwolenia wydane przez marszałka województwa i nie oddają rzeczywistej skali możliwego zjawiska. W Województwie Małopolskim 210 przedsiębiorców zawarło umowę na dot. refundacji ulg ustawowych w roku 2012, jednak szacunkowo ok. 700 firm transportowych wykonuje przewozy regularne osób na podstawie zezwoleń wydanych przez marszałków, starostów, wójtów itd.
Obecnie na zobowiązania Skarbu Państwa wobec przewoźników wydatkowane jest ok. 40 mln. złotych w skali roku. Zwiększenie ilości firm transportowych, które otrzymają refundację doprowadzi do radykalnego zwiększenia obciążeń Skarbu Państwa tj. ok. 70 mln więcej w skali roku, co w skali kraju może dać kwotę 1 miliarda złotych.
Zwiększenie tak radykalne obciążenia budżetu państwa jest nieuzasadnione wobec sytuacji kryzysowej w finansach publicznych.
3. Aktualnie jednym z warunków otrzymywania dopłat jest stosowanie kas rejestrujących umożliwiających sprzedaż każdego biletu ulgowego, oraz zewidencjonowanie tej sprzedaży tak, aby można było uzyskać zwrot poniesionych kosztów sprzedaży biletów ulgowych ustawowych. Jedną z bezpośrednich przyczyn niezawierania umów przez wszystkich przewoźników są duże koszty zakupu kas

specjalistycznych (jednostkowo ok. 3 500 zł). Jednak proponowane w projekcie „zmuszanie” wszystkich przewoźników do zakupu takich kas fiskalnych jest nieracjonalne w perspektywie zmian przepisów wprowadzonych ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, które wejdą w życie dnia 1 stycznia 2017r. nakładanie obowiązków na przewoźników do nagłych wydatków byłoby niezgodne z zasadami państwa prawa, które tak powinno kształtować prawo, aby wzbudzać zaufanie obywateli do państwa. Wprowadzenie tak drastycznych wydatków dla przewoźników musiałoby zostać poprzedzone długim okresem przejściowym, co wobec przebudowania systemu transportu od 1 stycznia 2017 roku wydaje się nieuzasadnione.

4. Wprowadzenie w omawianym projekcie obowiązku zakupu kas i przez to dodatkowych wydatków dla przewoźników, może spowodować likwidację części połączeń komunikacyjnych, a przez to doprowadzić do ograniczenia usług transportowych w niektórych częściach województwa.
5. Należy wskazać, iż projektowany ustawowy obowiązek podpisania umowy z samorządem województwa nie gwarantuje poprawności w sprzedaży biletów ulgowych ustawowych grupom uprawnionym, czego dowodzi dzisiejsze respektowanie/stosowanie zapisów art. 18b ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tj. Dz. U. z 2007 roku Nr 125, poz. 874 ze zm.), które są przestrzegane wedle uznania przewoźnika.

Uwzględniając powyższe proponujemy aby przewidywane w projekcie obniżenie kosztów życia osób niepełnosprawnych i innych grup uprawnionych było realizowane przez:

1. Radykalne zmniejszenie ilości grup uprawnionych tzn. zamiast 30 grup uprawnionych do uzyskania ulg - max. 5:
 - bilet ulgowy dla osoby uczącej się (50 %)
 - bilet ulgowy dla osoby niepełnosprawnej o znacznym bądź umiarkowanym stopniu niepełnosprawności (70 %)
 - bilet ulgowy dla dziecka do 4-6 roku życia (40 %)
 - bilet ulgowy dla inwalidy wojennego, kombatanta lub osoby represjonowanej (70 %)
 - dzieci do lat 4 (100%)

Całkowita likwidacja ulg dla służb mundurowych – rozliczanie kosztów przejazdów można zapewnić dla tych służb na podstawie delegacji.

Ilość ulg ustawowych w chwili obecnej dla różnych grup uprawnionych generuje wiele nieprawidłowości przy sprzedaży biletów, ponieważ kierowca poza prowadzeniem pojazdu musi zapamiętać zestaw ulg oraz zestaw dokumentów którym uprawnieni mogą się okazać.

Uproszczenie systemu ulg wpłynęłoby na większe ich upowszechnienie w działalności firm przewozowych.

2. Dokładniejsze doprecyzowanie zasad przyznawania ulg komercyjnych. Obecne przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów (...) umożliwiają przewoźnikom nadużycia w zakresie kształtowania cen biletów normalnych i miesięcznych. Zwiększa to w sposób zasadniczy wydatki Skarbu Państwa, a nie prowadzi do uczciwej sprzedaży biletów pasażerom.

Wydaje się więc, iż zwiększenie stosowalności ulg ustawowych, powinno następować poprzez kontrole organów powołanych to tych zadań, jak Inspekcja Transportu Drogowego, a nie poprzez działania prawne, których skutkiem będzie jedynie obciążenie kosztami Skarbu Państwa i firm przewozowych bez jednoczesnej gwarancji skuteczności tych działań dla pasażerów.

**Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP
ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa**

W odpowiedzi na przesłany w dniu 9 listopada 2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej poselski projekt ustawy (Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość) o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym, w załączeniu przesyłam uwagi samorządu Województwa Opolskiego do niniejszego projektu.

- 1) Proponowany zapis art. 8a ust. 4a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego zobowiązuje samorządy województw do zawierania umów na przekazywanie dopłat, ze wszystkimi przewoźnikami, którzy mają chociaż jedno zezwolenie na regularny przewóz osób w krajowym transporcie drogowym. Zwracam uwagę, że powyższe zezwolenia zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a–g ustawy o transporcie drogowym wydają także inne organy niż samorząd województwa, a ponieważ nie ma rejestru wszystkich przewoźników, którym mają takie zezwolenia, to samorząd województwa nie wie o przewoźnikach, którym zezwolenie wydał wójt, burmistrz czy prezydent, albo starosta.
- 2) Proponowana sankcja dla przewoźnika, w przypadku odmowy podpisania umowy z samorządem województwa na przekazywanie dopłat, jaką ma być cofnięcie zezwolenia, także wymaga przemyślenia i dopracowania.

Według aktualnie obowiązujących przepisów ustawy o transporcie drogowym marszałek województwa nie ma informacji o zezwoleniach wydawanych przez wójta, burmistrza czy prezydenta, albo starostę, a z kolei wymienione powyżej organy nie mają wiedzy o zezwoleniach wydawanych przez marszałka województwa oraz o umowach zawieranych przez samorząd województwa z przewoźnikami autobusowymi na przekazywanie dopłat. Brakuje także jednolitej bazy danych przewoźników autobusowych, którzy posiadają chociaż jedno zezwolenie na regularny przewóz osób.

W takiej sytuacji wprowadzenie proponowanego przez wnioskodawcę przepisu może łatwo doprowadzić do sytuacji, gdy w przypadku nie zawarcia przez przewoźnika umowy na przekazywanie dopłat jeden organ cofnie takiemu przewoźnikowi posiadane przez niego zezwolenie, a inny organ w takiej samej sytuacji, z braku wiedzy nie cofnie innemu przewoźnikowi zezwolenia. Taka sytuacja doprowadzi do nierównego traktowania różnych przewoźników.

- 3) Na koniec pragnę zwrócić uwagę, że w przypadku wejścia w życie proponowanych zmian na pewno spowodują one zwiększenie wydatków budżetu państwa z tytułu dopłat do ulgowych biletów oraz dla budżetów samorządów województw, z powodu wzrostu kosztów obsługi, rozliczania i kontroli dopłat.

Obowiązek zawierania umów z każdym przewoźnikiem, który posiada przynajmniej jedno zezwolenie na regularny przewóz osób niewątpliwie zwiększy ilość takich umów zawieranych przez samorządy województw.

Chciałbym także zaproponować, aby przy okazji procedowania w parlamencie nad przedmiotowym projektem zmiany ww. ustaw, ustawodawca zastanowił się nad całą

koncepcją ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Niniejsza ustawa obowiązuje już 20 lat, była wielokrotnie zmieniana, wprowadzane są wciąż nowe rodzaje ulg, co jeszcze bardziej komplikuje jej prawidłowe stosowanie.

Dla przykładu osoba niewidoma ma w zależności od stopnia niepełnosprawności, a także rodzaju kursu, którym zamierza jechać (zwykły lub przyspieszony) oraz rodzaju biletu (jednorazowy lub miesięczny), aż 6 różnych ulg (7 rodzajem jest ulga dla niewidomej ofiary działań wojennych – która wprowadziła ustawa o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych). Jeśli osoba niewidoma może być uznana także za osobę niezdolną do samodzielnej egzystencji, to mogą jej przysługiwać dodatkowe dwa rodzaje ulgi. **Razem daje to 9 różnych ulg, z których teoretycznie może skorzystać osoba niewidoma.** Decyzję o tym która ulga jest właściwa, w przypadku konkretnego pasażera musi za każdym razem podjąć samodzielnie kierowca autobusu lub osoba sprzedająca bilet miesięczny. Muszą one znać i rozróżniać także wszystkie rodzaje dokumentów, które uprawniają do zakupu konkretnego biletu ulgowego.

Prawo do ulgowego przejazdu w transporcie autobusowym poza ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wprowadzają także m.in. ustawy o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (tekst jednolity – Dz. U. z 2010 r., Nr 101, poz. 648 z późn. zm.), ustawa o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (tekst jednolity – Dz. U. z 2012 r., poz. 400), a także ustawa o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2011 r., Nr 205, poz. 1203). Prawo do bezpłatnego przejazdu autobusami mają także posłowie i senatorowie, a koszty refundacji ich przejazdów rozliczają bezpośrednio kancelarie Sejmu i Senatu. Poza ww. ustawami są trzy rozporządzenia wydane przez różnych ministrów określające jakie rodzaje dokumentów potwierdzają prawo do zakupu danego rodzaju biletu ulgowego.

Tak skomplikowany stan prawny, jest także jednym z powodów dla którego nie wszyscy przewoźnicy autobusowi chcą posiadać umowy na przekazywanie dopłat oraz respektować jej przepisy w stosunku do osób uprawnionych.

Na koniec widzę także potrzebę stworzenia przepisów, które regulowałyby procedurę kontroli przewoźników, którzy otrzymują dopłaty do biletów ulgowych, ponieważ aktualnie ustawa nie odnosi się w ogóle do tej kwestii. W przypadku znacznych środków z budżetu państwa, wydawanych na dopłaty do biletów ulgowych, uważam że powinny powstać spójne i jednolite regulacje w tym zakresie.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO W RZESZOWIE
Departament Infrastruktury i Transportu

IT.VIII.043.26.2012

Rzeszów, 2012-11-

**Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP**

W załączeniu przekazuję uwagi do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO
Handwritten signature
Marszałek Województwa Podkarpackiego

Otrzymują:

1x Adresat
1x A/a

Do wiadomości:

1x Departament Strategii i Planowania Przestrzennego

Opinia do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 20.06.1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zwanej dalej „ustawą”.

Wprowadzenie w ustawie zapisu zobowiązującego samorząd województwa do zawierania z każdym przewoźnikiem posiadającym zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób umów określających zasady przekazywania dopłat do tych przewozów jest rozwiązaniem, które niesie ze sobą istotne wątpliwości co do tego, czy jest to właściwe narzędzie prawne do wyegzekwowania od przewoźników obowiązku respektowania uprawnień pasażerów do zakupu biletów z ustawowymi ulgami. W szczególności:

1. Wskazane wyżej rozwiązanie prawne naraża małych („lokalnych”) przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na poniesienie znacznych kosztów związanych z zakupem oraz serwisowaniem kas rejestrujących i współdziałających z nimi stanowisk komputerowych (komputer z odpowiednim oprogramowaniem), umożliwiających przygotowanie dla urzędu marszałkowskiego wymaganych przez ustawodawcę zestawień sprzedaży biletów z ustawowymi ulgami, które stanowią podstawę do przekazania dopłaty;
 - przewoźnik „lokalny”, z którego usług przewozowych korzysta na co dzień niewielka liczba osób uprawnionych do zakupu biletów z ulgami ustawowymi woli sprzedać tym osobom bilety z „ulgą handlową” (do takich biletów nie ma dopłat z budżetu państwa) pokrywając z własnych środków różnicę wynikającą z ceny biletu normalnego i ceny biletu z ulgą handlową, niż narażać się na znaczne koszty zakupu kas rejestrujących wraz z oprogramowaniem;
 - nałożenie na przewoźnika „lokalnego” obowiązku zawarcia umowy z samorządem województwa będzie oznaczała dla niego konieczność zakupu co najmniej jednej kasy rejestrującej do sprzedaży biletów jednorazowych (taka kasa musi być zainstalowana w każdym autobusie) i kasy rejestrującej do sprzedaży biletów miesięcznych, a także stosownych programów komputerowych współdziałających z tymi kasami; przewoźnik będzie także musiał ponosić bieżące koszty związane z serwisowaniem kas i programów, w tym przede wszystkim koszty wynajęcia informatyka do pomocy w obsłudze programu (w wielu przypadkach właściciele małych firm przewozowych są jednocześnie kierowcami autobusów i nie mają czasu ani wiedzy na prowadzenie obsługi skomplikowanego programu); znaczne koszty, jakie będą musieli ponieść przewoźnicy mogą skutkować koniecznością zakończenia przez nich działalności przewozowej; przykładowe ceny kształtują się następująco: bileterka autobusowa - 2.590 zł, bileterka dworcowa - 2.990 zł, podstawowa wersja programu: „Przewozy Pasażerskie - bilety” - 2.000 zł, roczny abonament na obsługę ww. programu - 1.250 zł; warto też zwrócić uwagę na fakt, iż zakupione kasy rejestrujące i programy komputerowe będą wykorzystywane przez przewoźników jedynie do końca 2016 r., kiedy to zezwolenia na podstawie których wykonują regularne przewozy osób przestaną obowiązywać.

2. W aspekcie prawnym wątpliwe jest, czy propozycja nałożenia na przewoźników autobusowych wykonujących regularne przewozy osób obowiązku zawarcia z samorządem województwa umowy określającej zasady przekazywania dopłat **pod rygorem cofnięcia zezwolenia**, zostanie przez ustawodawcę przyjęta. Rozwiązanie to z punktu widzenia przewoźnika w znacznym stopniu narusza zasadę swobody zawierania umów, która jest jedną z podstawowych zasad obowiązujących w stosunkach cywilno-prawnych. Zasada ta w przepisie art. 8a ustawy doznaje wprawdzie ograniczenia, ale odnosi się ono jedynie do samorządu województwa i ma na celu zabezpieczenie przewoźników przed bezpodstawną odmową przez samorząd zawarcia umowy, co jest niezbędnym warunkiem do uzyskania przez przewoźników uprawnień do otrzymywania dopłat;
- w wyroku z dnia 28 maja 2008 r. (powołany w uzasadnieniu do projektu zmiany ustawy) Sąd Najwyższy stwierdził, że samorząd nie może odmówić zawarcia umowy określającej zasady przekazywania dopłat w przypadku, gdy przewoźnik spełnia warunki określone w art. 8a ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy (tj. posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz stosuje kasy rejestrujące spełniające wymagania Ministra Finansów) oraz **wyraża wolę zawarcia tej umowy**; tak więc jeżeli przewoźnik nie chce zawrzeć z samorządem województwa powyższej umowy, to samorząd nie ma żadnych podstaw prawnych by go do tego zmusić;
 - zmuszenie przewoźnika do zawarcia umowy z zagrożeniem zastosowania sankcji cofnięcia zezwolenia jest daleko posunięto ingerencją w jego sferę praw oraz obowiązków publicznych; zgodnie z art. 24 ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w razie cofnięcia zezwolenia przewoźnik może ubiegać się o ponowne wydanie zezwolenia dopiero po upływie 3 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu zezwolenia stała się ostateczna; ustawodawca przewidział dla przewoźników mniej drastyczne, a jednocześnie bardziej efektywne sankcje karne (kary pieniężne), pozwalające na skuteczne wyegzekwowanie od przewoźnika obowiązku stosowania ulg ustawowych.
3. Obowiązek zawarcia przez samorząd województwa umów określających zasady przekazywania dopłat z wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym będzie wiązało się z koniecznością zarezerwowania w budżecie państwa znacznie większych środków finansowych z przeznaczeniem na dopłaty do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich. Przykładowo za miesiąc październik 2012 r. Województwo Podkarpackie przekaze 90 uprawnionym przewoźnikom autobusowym (przewoźnicy, z którymi Województwo Podkarpackie podpisało umowy określające zasady przekazywania dopłat) dopłaty w łącznej kwocie ok. 6 mln zł. W razie podpisania przez Województwo umów z wszystkimi przewoźnikami posiadającymi zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób kwota dopłaty będzie znacznie większa. Przyjmując, że każde województwo będzie zmuszone do zawarcia przedmiotowych umów to w budżecie państwa będzie musiała być zarezerwowana nieporównywalnie większa w porównaniu ze stanem obecnym kwota na dopłaty.

Zwiększenie liczby przewoźników autobusowych pobierających dopłaty pociągnie także za sobą zagrożenie uszczuplenia budżetu państwa o środki na dopłaty pobrane przez przewoźników w sposób nieuczciwy (dopłaty pobrane w nadmiernej wysokości). Zagrożenie to jest bardzo realne, gdyż część przewoźników w celu otrzymania większej, niż jest im faktycznie należna, kwoty dopłaty sprzedaje osobom nieuprawnionym dwa bilety ulgowe zamiast biletu normalnego, czy wręcz drukują w kasie rejestrującej bilety ulgowe dla fikcyjnych pasażerów). Proceder ten jest trudny do udokumentowania, ponieważ kierowca dokonujący takich naruszeń musi być złapany na „gorącym uczynku”. Samorząd województwa nie został wyposażony przez ustawodawcę w stosowne uprawnienia niezbędne do przeprowadzania w tym zakresie kontroli oraz do stosowania sankcji wobec przewoźników wykonujących przewozy na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, uzyskanych w trybie art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym.

Wnioski:

W celu skutecznego wyegzekwowania od przewoźników wykonujących regularne przewozy osób obowiązku respektowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w przepisach prawnych powinny zostać dokonane zmiany polegające na dostarczeniu właściwym organom kontroli drogowej (np. Policja, Inspekcja Transportu Drogowego) odpowiednich narzędzi prawnych pozwalających na skuteczne kontrolowanie i sankcjonowanie działań przewoźników naruszających obowiązek stosowania ulg ustawowych. Tylko sankcje karne o dużym stopniu dolegliwości dla przewoźnika, a do nich należą przede wszystkim kary pieniężne, mogą stanowić skuteczne narzędzie do wymuszenia od przewoźników przestrzegania powyższego obowiązku. W szczególności zmiany w przepisach prawnych powinny polegać przede wszystkim na:

1. Rozszerzeniu zawartego w załącznikach do ustawy o transporcie drogowym katalogu naruszeń, za popełnienie których właściwe organy Policji i Inspekcji Transportu Drogowego mogą stosować sankcje karne, o naruszenie polegające na odmowie przez kierowcę autobusu realizującego regularne przewozy osób sprzedaży biletu z obowiązującą ulgą ustawową osobie uprawnionej do skorzystania z tej ulgi oraz wyrażającej wolę zakupu takiego biletu (regulacja dotyczyłaby przypadku, gdy osoba uprawniona wskutek odmowy przez kierowcę sprzedaży biletu ulgowego zrezygnowała z przejazdu);
- zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym organy Policji i Inspekcji Transportu Drogowego posiadają uprawnienia do stosowania sankcji karnych za naruszenie polegające na **pobieraniu przez kierowcę realizującego regularny przewóz osób należności za przewóz osób niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości** (art. 18b ust. 2 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym), który musi także zawierać ceny biletów ulgowych określone na podstawie przepisów ustawy; do takiego naruszenia należy zakwalifikować także

dopłat do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich, a wręcz przeciwnie planowane kontrole drogowe wykonywane regularnie przez uprawnione organy kontroli mogą zapewnić dodatkowy wpływ środków finansowych do budżetu państwa z tytułu kar pieniężnych nałożonych na przewoźników. Ponadto z uwagi na duży stopień dolegliwości zastosowanych sankcji karnych, np. wobec kierowcy autobusu (zapłata przez kierowcę z „własnej kieszeni” mandatu w kwocie 1.000 zł wymusi na nim przestrzeganie obowiązku stosowania ulg) przeprowadzone kontrole drogowe będą posiadały także **charakter prewencyjny**.

Rzeszów, dnia 15 listopada 2012 r.

Sporządził Robert Kloc - główny specjalista w Departamencie Infrastruktury i Transportu

Białystok, dnia 16 listopada 2012 r.

DIS-1.8071.96.2012

Związek Województw RP

ul. Świętojerska 5/7
00-236 Warszawa

W odpowiedzi na e-maila z dnia 9 listopada 2012r. dotyczącego poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym poniżej przesyłamy opinie.

Propozycja wprowadzenia obowiązku podpisania, przez przewoźnika wykonującego regularny przewóz osób w krajowym transporcie drogowym z właściwym samorządem województwa o którym mowa w art. 8a. ust. 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, umowy na refinansowanie kosztów poniesionych przez przewoźników z tytułu stosowania obowiązujących ustawowych ulg w przewozach pasażerskich jest jak najbardziej zasadna.

Wprowadzając jednak obowiązek zawarcia umowy o dopłaty przewoźnikom, istotną kwestią jest zawarcie zapisu nakładającego na organy wydające zezwolenia na regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym, obowiązek powiadamiania w wyznaczonym terminie właściwe samorzady województw o wydaniu nowego zezwolenia każdemu przewoźnikowi. Informacja taka byłaby sygnałem, który przewoźnik ma obowiązek wystąpić z wnioskiem o zawarcie umowy, o której mowa w art. 8a ust. 4 pkt.3 ustawy z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto, należałoby również doprecyzować art. 1b. ust.1 pkt.2) ww. ustawy, który brzmi: „Przepisów ustawy nie stosuje się do osób, którym przewoźnik przyznał, w ramach własnej strategii handlowej, ulgi i niżki taryfowe o charakterze komercyjnym”. Interpretując powyższy artykuł, można stwierdzić, iż pozostawiono przewoźnikom furtkę w niestosowaniu ustawowych ulg.

WICEMARSZAŁEK

Walenty Korycki



Lubuskie

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego
ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel. +48/68/456 52 00 fax: +48/68/456 52 96
www.lubuskie.pl



Zielona Góra, 2012-11-14

DG.IV.3037.2.12.2012

AKCEPTUJĘ

CZŁONEK ZARZĄDU

Stanisław Tomczyński

2012-11-15

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura ZWRP

Odnosząc się do przekazanego projektu ustawy zmieniającej zapisy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440 z późn. zm) oraz ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874 z późn. zm.) Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego przedstawia poniżej swoje uwagi do ww. dokumentu.

- W Art. 22 ust.1 ustawy o transporcie drogowym proponujemy dodanie kolejnego punktu o konieczności dołączenia do wniosku o wydanie zezwolenia, potwierdzenia zakupu lub promesy na zakup przez przewoźnika kasy rejestrującej posiadającej pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, która umożliwi określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych oraz programu komputerowego do obsługi tych kas. Przy takim zapisie organy uprawnione do wydania zezwolenia będą miały możliwość już na etapie wydawania zezwolenia egzekwowania przepisów ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.
- W ustawie o transporcie drogowym proponujemy nałożyć na organy wydające zezwolenia na regularny przewóz osób, obowiązek informowania o wydanym zezwoleniu zainteresowanego urzędu marszałkowskiego, jeśli z urzędu ma on zawierać umowy z tymi przewoźnikami. Zezwolenia wydają gminy, powiaty i województwa.
- Należy dać czas przewoźnikom, którzy już posiadają zezwolenie na regularny przewóz osób, a nie podpisali stosownej umowy z urzędem marszałkowskim, na zakupienie odpowiednich kas i oprogramowania. Koszt zakupu jednej kasy rejestrującej i programu, to ok. 5.200 zł.

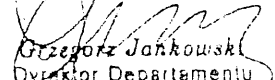
- W świetle proponowanego zapisu w art.24 pkt 5 ustawy o transporcie drogowym rodzi się pytanie, czy w sytuacji gdy przewoźnik posiada więcej niż jedno zezwolenie na regularny przewóz osób a odmawia podpisania umowy np. tylko na jedną linię komunikacyjną – będzie to stanowić podstawę do cofnięcia zezwoleń na wszystkie linie komunikacyjne ? W umowie z urzędem marszałkowskim wskazywane są bowiem wszystkie linie komunikacyjne, na których przewoźnik realizuje regularny przewóz osób i honoruje ulgi ustawowe.

Dodatkowo informujemy, że proponowane zmiany w ww. ustawach spowodują skutki finansowe zarówno dla budżetu państwa , jak i dla budżetów urzędów marszałkowskich.

Dla budżetu państwa , ponieważ przybędzie przewoźników , a tym samym zwiększy się kwota dotacji z budżetu państwa na sfinansowanie ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów. W tym miejscu należy zaznaczyć, że w ustawie budżetowej na 2013 rok na dopłaty do ulg ustawowych dla województwa lubuskiego nie zabezpieczono w całości środków na wypłatę dotacji dla przewoźników. Wg szacunków Urzędu Marszałkowskiego brakuje ok. 3.700 tys. zł , przy założeniu ,że wykonanie za 2013 rok będzie na poziomie roku 2012.

Dla budżetów urzędów marszałkowskich, ponieważ trzeba będzie zatrudnić nowych pracowników do realizacji zwiększonych obowiązków (rozliczanie udzielonej dotacji i kontrola prawidłowości wydatkowania tych dotacji u większej ilości przewoźników). W tym miejscu należy zaznaczyć, że na realizację zadania rządowego, jakim jest przekazywanie dopłat do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich z tytułu stosowania obowiązujących ulg ustawowych , **urzędy marszałkowskie nie otrzymują z budżetu państwa żadnych środków.**

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA


Grzegorz Janowski
Dyrektor Departamentu
Infrastruktury i Komunikacji

Opinia woj. świętokrzyskiego

Do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym .

W swoim założeniu poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym zdaje się być słuszną koncepcją, bowiem ulgi ustawowe przysługujące osobom uprawnionym winny być stosowane przez wszystkich przewoźników posiadających zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym.

Doprowadzenie do sytuacji, w której każdy przewoźnik ma obowiązek stosowania ulg ustawowych i można go egzekwować jest oczywisty. Niemniej jednak należy zaznaczyć, że w chwili obecnej zgodnie art. 18a. ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym (Dz.U. 2007 Nr 125 poz 874 z późn. zm.) przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób, poza uprawnieniami pasażerów do ulgowych przejazdów określonymi w odrębnych przepisach, uwzględnia także uprawnienia pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanawia te ulgi, ustali z przewoźnikiem, w drodze umowy, warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.

Za odrębne przepisy, na podstawie których pasażerowie nabywają uprawnienia do ulgowych przejazdów, należy rozumieć między innymi: ustawę z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002r. Nr 175 poz. 1440 z późniejszymi zmianami), ustawę z dnia 29 maja 1974r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz.U. z 2002r. Nr 9 poz. 87 z późniejszymi zmianami), ustawę z dnia 24 stycznia 1991r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz.U. z 2002r. Nr 42 poz. 371 z późniejszymi zmianami), ustawę z dnia 16 listopada 2006 roku o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz.U. z 2006r. Nr 249 poz. 1824) oraz ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 roku o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2011r. Nr 205 poz. 1203). Natomiast zgodnie z art. 18b. ust. 1 pkt 6 cennik opłat powinien zostać podany do publicznej wiadomości przy kasach dworcowych oraz w każdym autobusie wykonującym regularne przewozy osób, przy czym cennik opłat musi także zawierać ceny biletów ulgowych: określone na podstawie odrębnych ustaw, a w szczególności:

- ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanowił te ulgi, ustalił z przewoźnikiem w drodze umowy warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.

Zgodnie z art. 18b. ust. 2 pkt 4 podczas wykonywania przewozów regularnych zabrania się pobierania należności za przejazd niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości pasażerów. Załącznik nr 3 do ustawy o transporcie określa wysokość kary pieniężnej za naruszenie przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób. A pkt 2.6. stanowi, że pobieranie należności za przewóz osoby pojazdem wykonującym regularny przewóz niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości jest karane w wysokości 2000 zł.

Nie może być zatem mowy o braku możliwości stosowania jakichkolwiek sankcji dla przewoźników z tytułu nierespektowania ustawowego prawa osób uprawnionych do korzystania z biletów ulgowych. W przewozach regularnych i regularnych specjalnych organ wydający zezwolenie ma możliwość kontroli dokumentów oraz warunków w nich określonych (art. 89 ust. 1 pkt 7) i w razie stwierdzenia nieprawidłowości sporządza protokół kontroli (art. 74 ust. 1) i nakłada karę pieniężną.

W myśl art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U.2011 Nr 5 poz. 13) uchyla się art. 18a i 18b ustawy o transporcie drogowym. Co do treści proponowanej zmiany należy poddać analizie możliwość zmuszenia przewoźnika do podpisania umowy z samorządem województwa określającej zasady przekazywania przewoźnikom dopłat. Sytuacja taka wydaje się obarczać przewoźnika dodatkowymi nieuzasadnionymi obowiązkami, które jednocześnie będą nakładać na niego dodatkowe obciążenia finansowe (zakup kas rejestrujących o których mowa w art. 8a. ust.4 pkt 2 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz nakładać kolejne procedury wynikające z zawieranych umów. Ponadto zapis mówiący, że odmowa podpisania tejże umowy będzie równoznaczna z cofnięciem zezwolenia należy doprecyzować, gdyż w przedstawionej propozycji wydaje się on być niemożliwy do realizacji choćby dlatego, że zgodnie z art.18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymaga zezwolenia w krajowym transporcie drogowym - wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów odpowiednio przez: wójta, burmistrza, prezydenta, starostę bądź marszałka województwa.

Trzeba zatem uznać, że niezależnie od obowiązku zawierania umów z samorządem województwa określających zasady przekazywania przewoźnikowi dopłat wszyscy przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy osób w transporcie drogowym są zobligowani do przestrzegania zapisów zawartych w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Natomiast jeśli chodzi o zmiany wynikające z art. 68 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym to:

- ust. 1 lit. a) w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego dodaje w art. 1a ust. 4 po pkt 3 pkt 3a, natomiast
- ust. 2 uchyla art. 8a tejże ustawy.

Należy przez to rozumieć, że ulgi ustawowe dotyczyć będą przewozów o charakterze użyteczności publicznej gdzie operator mieć będzie obowiązek uwzględniania ulg ustawowych natomiast organizator ich pokrywania.

Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym na dzień dzisiejszy można wygzekwować od przewoźników stosowanie ulg, jednakże po roku 2016 możliwości takiej nie będzie, pomimo proponowanych w projekcie zmian, z uwagi na inne zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które jednoznacznie sugerują, iż ulgi ustawowe stosowane będą tylko w przewozach użyteczności publicznej. Jeżeli celem proponowanych zmian miałyby być zapewnienie stosowania ulg ustawowych również po roku 2016, proponowane zmiany powinny być bardziej dogłębne, spójne i sięgające zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, eliminując ograniczenie stosowania ulg i dopłat tylko do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.



GM-II 1122.1.235.2012.IJ

Szczecin, 8 listopada 2012 r.

Pan Bogdan Ciepiewski
Dyrektor Biura
Związku Województw RP

UWAGI

WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

dotyczące: projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów
środkami publicznego transportu zbiorowego oraz zmiany ustawy
o transporcie drogowym

Obowiązek stosowania ulg ustawowych wynika z obowiązujących już zapisów ustawy o transporcie drogowym. Przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2001 nr 125 poz. 1371) określają, że należność za przejazd jest pobierana zgodnie z cennikiem opłat, który musi zawierać ceny biletów ulgowych określonych między innymi na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Odmowa udzielenia zniżki jest naruszeniem warunków udzielonego zezwolenia, a tym samym może być podstawą do wszczęcia postępowania cofnięcia zezwolenia. Problemem pozostaje natomiast brak możliwości skutecznego kontrolowania obowiązku sprzedaży osobom uprawnionym biletów ze zniżką – wydający zezwolenia jak również samorząd wypłacający dopłaty nie zostali wyposażeni w stosowne narzędzia w tym zakresie.

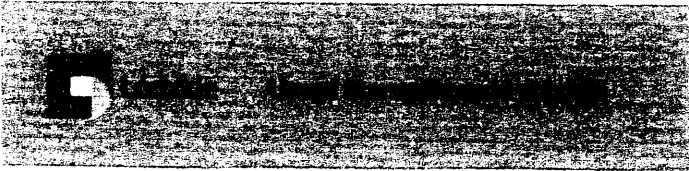
Proponowana zmiana może natomiast spowodować trudności dla małych przedsiębiorstw / małych firm rodzinnych, wprowadzając nieuzasadnione obciążenia dodatkowymi kosztami zakupu specjalistycznych kas fiskalnych (ceny „bileterek” są kilkukrotnie wyższe od cen stosowanych przez te firmy przenośnych kas fiskalnych). Firmy takie często przewożą znikomą ilość pasażerów, którym przysługują ulgi ustawowe – zyski z tego tytułu mogą nie pokryć kosztu zakupu kasy fiskalnej („bileterki”) o parametrach stawianych w przypadku ubiegania się o dopłaty. Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 nr 175 poz. 1440) posiadanie przez przewoźników kas rejestrujących posiadających pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w przedziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych, jest jednym z warunków zawarcia umowy na refundację ulg ustawowych.

Podkreślić trzeba również, że w związku z wejściem w życie ustawy o publicznym transporcie drogowym, system dopłat do biletów ulgowych w obecnej formie będzie funkcjonował do końca 2016 r.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

8 listopada 2012 r.





Departament infrastruktury
90-051 Łódź, al. Piłsudskiego 12
tel.: (42) 663 31 50, fax (42) 663 31 52
e-mail: infrastruktura@lodzkie.pl

Łódź, 16 listopada 2012 r.

IFII.800.9.2012

Pan
Bogdan Ciepielewski
Dyrektor Biura
Związku Województw
Rzeczypospolitej Polskiej

Dotyczy: projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym

Szanowny Panie Dyrektore,

W odpowiedzi na e-mail Pana Dyrektora z dnia 9 listopada 2012 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz o zmianie ustawy o transporcie drogowym, przedkładam poniższą opinię.

Na wstępie należy podkreślić, że obligatoryjny obowiązek honorowania ulg ustawowych wynika z art. 18a oraz art. 18b ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy o transporcie drogowym i nie jest uzależniony od posiadania zawartej z samorządem województwa umowy w zakresie otrzymywania dopłat do ulg ustawowych.

Odnosząc się do art. 1 projektu ustawy pragnę zaznaczyć, że marszałkowie województw nie są jedynym organem uprawnionym do wydawania zezwoleń na wykonywanie regulamych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 ww. zezwolenia wydawane są również przez wójtów, burmistrzów, prezydentów miast i starostów. W związku z powyższym wskazanie, że samorzady województw zawierają umowy ze wszystkimi przewoźnikami posiadającymi lub ubiegającymi się o wydanie zezwolenia, w praktyce może być niemożliwe do zrealizowania, gdyż marszałkowie województw nie posiadają bieżącej informacji na temat zezwoleń wydawanych przez inne organy samorządowe.



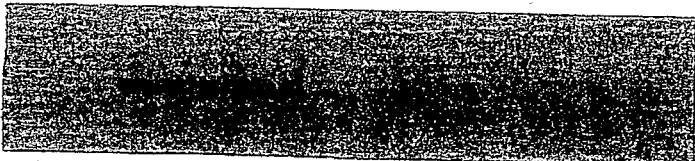
Adres korespondencyjny:
90-051 Łódź, al. Piłsudskiego 8, info@lodzkie.pl

Wartym zauważenia jest również fakt, że obowiązek posiadania umowy w sprawie stosowania dopłat do biletów z ulgą ustawową nie wymusi na przewoźnikach stosowania tych ulg w pełnej rozciągłości bowiem nierespektujący obowiązującego prawa przedsiębiorca może posiadać zawartą z samorządem umowę a jednocześnie nie honorować wszystkich ulg wynikających z ustawy.

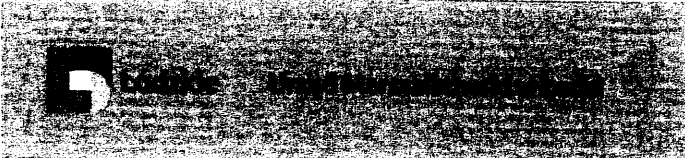
Uzupełniająco informuję, że art. 8a ust. 4 pkt 2 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego jako jeden z warunków otrzymywania dopłat stawia konieczność posiadania kas rejestrujących, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. Z informacji otrzymywanych od przewoźników wynika, że kasy rejestrujące posiadające powyższe właściwości są kilkukrotnie droższe od standardowych kas rejestrujących. W związku z czym przyjęcie proponowanych zmian zmusiłoby wszystkich przewoźników do zakupu zdecydowanie droższych urządzeń fiskalnych.

Odnosząc się do art. 2 przedmiotowego projektu ustawy informuję, że zobowiązanie przedsiębiorców którzy nabyli już prawa do wykonywania transportu drogowego osób do zawierania z samorządami dodatkowych umów oraz zmiany posiadanych urządzeń fiskalnych nie znajduje uzasadnienia w obecnym stanie prawnym.

Proponuję rozważyć rozwiązanie, w którym powołana do kontroli transportu drogowego Inspekcja Transportu Drogowego otrzymałaby nowe uprawnienia oraz możliwości w zakresie nakładania sankcji finansowych w zakresie prawidłowości honorowania ulg ustawowych w komunikacji autobusowej. Powyższe pozwoli na dodatkowe uszczelnienie systemu kontroli przewozów drogowych, a co z tym związane wyeliminuje nieprawidłowości w realizacji postanowień ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.



Adres korespondencyjny:
90-051 Łódź, al. Piłsudskiego 8, info@lodzkie.pl



Departament Infrastruktury
90-051 Łódź, al. Piłsudskiego 12
tel.: (42) 663 31 50, fax (42) 663 31 52
e-mail: infrastruktura@lodzkie.pl

Reasumując, bezsprzecznie zasadnym jest podejmowanie działań mających na celu zobligowanie wszystkich przedsiębiorców realizujących transport publiczny do ścisłego respektowania obowiązujących przepisów prawa. Jednakże proponowane w projekcie ustawy zmiany wprowadzą jedynie dodatkowe obowiązki i koszty bezpośrednio po stronie przewoźników jak i pośrednio po stronie samorządów, nie dając jednocześnie gwarancji osiągnięcia zamierzonych celów.

2 *perene*

Perene
2012.12.05
12:00:00

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Skierowano do druku 5 grudnia 2012 r.

Cena 1,56 zł + 23% VAT



Sprawę prowadzi: Piotr Pruszyński
tel (42) 663 31 66 fax (42) 663 31 69



Adres korespondencyjny:
90-051 Łódź, al. Piłsudskiego 8, info@lodzkie.pl