

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, 2435) 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.²⁾), 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.³⁾).”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się 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.

²⁾ 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.

³⁾ 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 2019 r. poz. 58, 60 i 125) 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 na prawach powiatu lub gminy o statusie miasta oraz gminne lub powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane odpowiednio w granicach gminy o statusie miasta lub miasta na prawach powiatu oraz miast i gmin powiązanych z nimi 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;”;

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 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 osob 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;”;

d) 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;”;

e) 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) w art. 5 w ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.”;

5) w art. 7:

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

„2a. W transporcie drogowym województwo jest organizatorem przewozów sięgających 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 sąsiednie województwo, umożliwiającą obsługę pasażerów,

– i stanowi w powyższym zakresie realizację potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 2a.

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

2c. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów,

organizatora szczebla powiatowego na obszarze właściwości, którego 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 administracyjną innego państwa, które stanowi podstawę do przekazywania środków finansowych na ich realizację, o ile wynika to z treści porozumienia.”;

6) w art. 9:

a) w ust. 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwany dalej „planem transportowym”, opracowuje:”;

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) gmina:

a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, jeżeli podejmie decyzję o jej organizacji,

b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w danym obszarze w komunikacji miejskiej, jeżeli podejmie decyzję o jej organizacji;

2) związek międzygminny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej jeżeli podejmie decyzję o jej organizacji, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,”

– uchyla się pkt 3–4a;

– w pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich przewozach pasażerskich,”;

b) uchyla się ust. 2;

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

„2a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4a, określa potrzeby komunikacyjne poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń komunikacyjnych z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności

publicznej oraz przewozy realizowane na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

2b. Przy określaniu potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4a, może wyznaczyć linię komunikacyjną wykraczającą poza obszar jego właściwości w przypadku gdy:

1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego pod warunkiem, że nie wykracza poza obszar sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego odpowiednio gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego 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.

2c. Określenie potrzeb, o których mowa w ust. 2a, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

2d. Potrzeby komunikacyjne, o których mowa w ust. 2a oraz informacje wymagane w art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. a, e–f i pkt 3 organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 - 4a, przekazuje organizatorowi, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.

2e. W potrzebach komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a udział procentowy kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. b tiret pierwsze wynosi co najmniej 60% wszystkich kursów realizowanych na obszarze właściwości organizatora.

2f. Podjęcie uchwały, o której mowa w ust. 2c zobowiązuje właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego do organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w uchwale.

2g. Ust. 2f nie stosuje się w przypadku gdy linia komunikacyjna określona w potrzebach komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a zostanie ujęta w ramach innej linii komunikacyjnej określonej w planie transportowym.

2h. Marszałek dokonuje optymalizacji potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a.

2i. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4a podejmuje uchwałę o organizacji linii komunikacyjnych, które nie zostały ujęte w planie transportowym i przekazuje ją marszałkowi.

2j. Uchwała, o której mowa w ust. 2i będzie stanowiła załącznik do planu transportowego sporządzonego przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.”;

7) art. 10:

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

„1a. Informacje o opracowanym projekcie potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 2a ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 2a oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 14 dni od dnia ogłoszenia.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1 i 1a, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego lub projekcie potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 2a.”;

8) w art. 11:

a) ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zarząd związku metropolitalnego - uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województw”,

– uchyla się pkt 3,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Plan transportowy może być poddawany aktualizacji przez organizatora,:

1) o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–2 w zależności od uzasadnionych potrzeb;

2) o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5:

- na podstawie uzasadnionych potrzeb zgłoszonych przez organizatora o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4a;
- z inicjatywy własnej w zakresie przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich.”;

9) w art. 12:

a) ust. 1 - 2a otrzymują brzmienie:

„1. Plan transportowy:

1) w części dotyczącej przewozów w ramach transportu innego niż transport drogowy określa:

- a) sieć komunikacyjną niezbędną do zaspokojenia potrzeb przewozowych społeczności na obszarze właściwości organizatora,
- b) zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną,
- c) 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;

2) w części dotyczącej transportu drogowego:

- a) przedstawia ocenę skuteczności aktualnego modelu organizacji funkcjonowania transportu na danym obszarze z uwzględnieniem:
 - wykazu obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych,
 - stopnia zaspokojenia potrzeb lokalnej społeczności,
- b) określa model organizacji przewozów, z zastrzeżeniem ust. 6, poprzez wskazanie:
 - linii komunikacyjnych, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej,
 - linii komunikacyjnych, na których mogą być realizowane przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym,
- c) określa standard dostępności komunikacyjnej linii komunikacyjnych, objętych planem transportowym na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej - w szczególności przebieg linii komunikacyjnych, minimalną liczbę kursów, minimalny odstęp czasowy między poszczególnymi kursami,

- d) określa standard obsługi linii komunikacyjnych - w szczególności dotyczący taboru, zasad oznaczania poszczególnych linii komunikacyjnych, stosowania zintegrowanego systemu taryfowego,
- e) przedstawia oszacowanie kosztów organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przewidzianych planem,
- f) wyznacza przystanki komunikacyjne lub dworce, spośród określonych zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7, przeznaczone do obsługi linii międzywojewódzkich niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej;
- g) określa wartość pracy przewozowej, wyrażonej w wozokilometrach, na liniach o charakterze użyteczności publicznej.

3) określa linie komunikacyjne w gminnych i powiatowych przewozach pasażerskich, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania.

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.

2a. W planie transportowym opracowanym przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 1–2 uwzględnia się również wyniki analizy, o której mowa w art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;

b) uchyla się ust. 4;

c) po ust. 5 dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Udział procentowy liczby kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. b tiret pierwsze w planie transportowym organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5

wynosi co najmniej 60% liczby wszystkich kursów realizowanych na obszarze właściwości organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1.

7. Jeżeli w miejscowości położonej na obszarze właściwości organizatora nie zatrzymuje się środek transportu realizujący publiczny transport zbiorowy, gmina jest zobowiązana do zapewnienia dowozu dzieci o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996, 1000, 1290 i 1669) w ramach przewozów stanowiących publiczny transport zbiorowy.”;

10) w art. 13:

- a) w ust. 1 uchyla się pkt 3;
- b) w ust. 1a uchyla się pkt 2;
- c) uchyla się ust. 2;
- d) uchyla się ust. 4;
- e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny albo związek metropolitalny - w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin i powiatów tworzących ten związek oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny albo związek metropolitalny.”;

11) 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. 1–7 i art.13.”;

12) w art. 15 w ust. 1 w pkt 12 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 13 w brzmieniu:

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

13) 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.”;

14) 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 ta jest przekazywana w terminie miesiąca od dnia zawarcia umowy w formie pisemnej.”;

15) 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 na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu 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 – na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.”,

b) uchyla się ust. 2;

16) art. 24 otrzymuje brzmienie:

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

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

– ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora, z zastrzeżeniem ust. 2

2. W transporcie drogowym umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy jednej linii komunikacyjnej ujętej w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

3. 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 nie objętej planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.”;

17) w art. 25 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) 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;”;

18) 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 obowiązujący rozkład jazdy. W komunikacji miejskiej rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.”;

19) w art. 30 w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

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

20) 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.”;

21) w art. 34 uchyla się ust. 9;

22) art. 35 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Potwierdzenie, o którym mowa w art. 30 ust. 1, uprawnia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej.”;

23) 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 określonych w planie transportowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich.

2. Przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 1, wymagają zezwolenia wydanego przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–5.

3. Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie wymagają zezwolenia wydanego przez marszałka województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej na którym znajdują się przystanki komunikacyjne projektowanej linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw na obszarze, których znajdują się przystanki projektowanej linii komunikacyjnej.

4. Organ, o którym mowa w ust. 2 i 3, wydaje przedsiębiorcy wypis albo wypisy z zezwoleń w liczbie określonej we wniosku przedsiębiorcy.

Art. 38b. Przewozy, o których mowa w art. 38a, są wykonywane zgodnie z:

1) warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3;

2) zasadami określonymi w art. 46.

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. Za czynności administracyjne z tytułu wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego pobiera się opłatę.

4. Opłaty, o których mowa w ust. 3 pobierają organy dokonujące tych czynności.

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

Art. 38d. 1. Warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3, 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 i 3, wydaje się, na wniosek przedsiębiorcy, na czas nie dłuższy niż 8 lat, z zastrzeżeniem art. 38g.

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.

Art. 38f. Do wniosku o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3, dołącza się:

1) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, oraz

odległości między przystankami, kursy, a także 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 dworców i przystanków komunikacyjnych, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi;

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

5) wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy;

6) oświadczenie przewoźnika potwierdzające spełnienie standardów obsługi linii komunikacyjnych dotyczących taboru.

Art. 38g. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1:

a) może odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i

3, 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 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 linii regularnej;

b) odmawia udzielenia lub zmiany zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

1) wnioskodawca nie spełnia standardów obsługi linii komunikacyjnych, o których mowa art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. d;

2) wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2, dotyczy linii komunikacyjnej, która nie została wskazana w planie transportowym jako linia na której mogą być realizowane przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich;

3) zezwolenie, o którym mowa w art. 38a ust. 3 nie zostało uzgodnione przez marszałków województw na obszarze, których znajdują się przystanki projektowanej linii komunikacyjnej;

4) do wniosku o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 3 zostało dołączone potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców innych niż wyznaczone w planie transportowym jako przeznaczone do obsługi linii międzywojewódzkich niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

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 przypadku zmiany:

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

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

3. Zezwolenie wygasa w przypadku:

- 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 przypadku:

- 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 przez 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 przypadku cofnięcia zezwolenia wnioski 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.”;

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

25) 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.”;

26) 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.”;

27) w dziale II tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 6

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego”;

28) 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”;

29) 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.”;

30) 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.”;

31) w art. 54:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, organizator wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”;

b) uchyla się ust. 3;

32) 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 szczególności: tryb wypłaty dofinansowania, wzór rozliczenia dotacji i zasady kontroli wysokości kwoty należnej 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. Minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw finansów publicznych określają, w drodze rozporządzenia, wzór umowy, o której mowa w ust. 5, uwzględniając 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.

9. Rozliczenia dotacji, o których mowa w ust. 1, powinny przedstawiać rzeczywistą wartość i wymiar ulg udzielonych uprawnionym pasażerom.

10. Ceny biletów, od których jest udzielana ulga i wyliczana wielkość dofinansowania, o którym mowa w ust. 1, nie powinny być określone w wysokości nieproporcjonalnej do kosztów ponoszonych przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego.”;

33) 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.”;

34) tytuł działu III otrzymuje brzmienie:

„Dział III

Skarga i kary”;

35) w dziale III tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 2

Kary”;

36) 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 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.

5. 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. 1–3, traci uprawnienia do otrzymywania dofinansowania z tego tytułu na okres 36 miesięcy począwszy od miesiąca, w którym utraci to uprawnienie, z zastrzeżeniem ust. 6.

6. 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. 5, 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.

7. Kary, o których mowa w ust. 1–5, nakłada w drodze decyzji administracyjnej odpowiednio właściwy marszałek województwa w odniesieniu do przewozów autobusowych albo minister właściwy do spraw transportu w odniesieniu do przewozów kolejowych.

8. Do rozpatrywania spraw związanych z wydawaniem decyzji administracyjnej, o której mowa w ust. 7, stosuje się przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, z zastrzeżeniem ust. 9.

9. Wniesienie skargi do sądu administracyjnego nie wyłącza wykonania decyzji, o której mowa w ust.7, w zakresie nałożenia kary pieniężnej.

10. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1–4, nakładane na operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników w zakresie realizowanych przewozów autobusowych i

kolejowych stanowią odpowiednio dochód właściwego województwa albo dochód budżetu państwa.”;

37) 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”;

38) w art. 78:

- a) ust. 1 i 2 otrzymują 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 31 grudnia 2021 r.

2. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2019 r. , zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2021 r.”;

39) 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 2019 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2021 r.”;

40) użyte w art. 81 oraz w art. 90 wyrazy „1 stycznia 2020 r.” zastępuje się wyrazami „1 stycznia 2022 r.”;

41) uchyla się art. 85.

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 2018 r. poz. 2016 i 2435).”;

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 podróz na podstawie biletów obowiązujących również w komunikacji miejskiej;

8) osób odbywających podróz 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 2019 r. poz. 58, 60 i 125) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 41 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahadłowego lub przewozu okazjonalnego;”;

2) w załączniku nr 3 ustawy w lp.2:

a) w pkt 2.1. uchyla się pkt 3,

b) pkt 2.2. otrzymuje brzmienie:

	2.2. wykonywanie przewozu regularnego lub regularnego specjalnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu, zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego dotyczących:		
--	--	--	--

c) pkt 2.9 otrzymuje brzmienie:

	2.9. Niezgłoszenie w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, organowi, który udzielił zezwolenia, zmiany danych, o których mowa w art. 38h ust. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ¹⁹⁾ , w wymaganym terminie.	8000	
--	--	------	--

2) po załączniku nr 3 ustawy w objaśnieniach dodaje się odnośnik nr 19 w brzmieniu:

„¹⁹⁾ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435).”;

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 mogą być kontynuowane po dokonaniu w nich zmian zgodnych z wymaganiami określonymi w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

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. Określenie potrzeb komunikacyjnych, o którym mowa w art. 9 ust. 2a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą nastąpi w terminie do dnia 30 czerwca 2019 r.

Art. 9. 1. W terminie do dnia 30 czerwca 2020 r. organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą uchwali plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 12 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, opracuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zgodnie z wymaganiami określonych w art. 12

ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przy jego najbliższej aktualizacji.

Art. 10. Organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym 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 lipca 2020 r.

Art. 11. 1. Przedsiębiorca może wystąpić z wnioskiem o wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3, od dnia 1 lipca 2021 r.

2. Zezwolenie, o którym mowa w art. 38a ust. 2 i 3 uprawnia przedsiębiorcę do wykonywania przewozów zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu od dnia 1 stycznia 2022 r.

Art. 12. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 1, pkt 23, pkt 28–33 oraz art. 2 pkt 1 oraz art. 3 które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 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, funkcjonujących w oparciu o środki publiczne, działają 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, Ostrowi 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 autobusowego 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 szczęblu marszałków, jedynie marszałek województwa kujawsko-pomorskiego podjął decyzję o zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie autobusowego 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 szczęblu powiatów jedynie w kilku przypadkach udzielono zamówienia publicznego na wykonywanie autobusowego publicznego transportu zbiorowego. Nastąpiło to w drodze bezpośredniego zawarcia umowy z podmiotami własnymi, np.: powiaty: nyski, strzelecki, bielski, szczecinecki.

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

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 propozycja organizacji publicznego transportu zbiorowego oparta na modelu wybranym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Projekt ustawy zakłada zmianę dotychczasowych zasad organizacji i funkcjonowania autobusowego publicznego transportu zbiorowego w kraju w celu poprawy sytuacji pasażerów korzystających z komunikacji autobusowej.

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,
- uporządkowaną i zaplanowaną przez organizatora sieć komunikacyjną, wychodzącą naprzeciw oczekiwaniom lokalnych społeczności,
- zapewnienie dostępności regularnych połączeń autobusowych, z gwarancją ciągłości ich realizacji przez operatora,
- 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,

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. 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 przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- logicznie uporządkowaną siatkę połączeń komunikacyjnych, zdefiniowaną przez marszałka województwa na podstawie potrzeb komunikacyjnych przekazanych przez organizatorów – (jednostki samorządu terytorialnego innego szczebla),
- pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych związana z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem,

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 ograniczeniu 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. 2018 poz. 2016, z późn. zm.). Projekt wprowadza zmiany 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), ustawą z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 (Dz. U. z 2017 r. poz. 2371) oraz ustawą z dnia 9 listopada o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2435) termin ten został określony na dzień 1 stycznia 2020 r. Tym samym, przy zachowaniu dotychczasowych przepisów, prawo do rekompensaty z tytułu stosowania tych ulg będą miały 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 2020 r. stwarza 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 publicznym transporcie zbiorowym, 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 obowiązują, 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 na prawach powiatu lub gminy o statusie miasta oraz gminne lub powiatowe przewozy pasażerskie wykonywane odpowiednio w granicach gminy o statusie miasta lub miasta na prawach powiatu oraz miast i gmin powiązanych z nimi komunikacyjnie, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego mającego 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 zarządczającymi.

W definicji przewoźnika zawartej w art. 4 pkt 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprecyzowano, że jest nim także przedsiębiorca wykonujący przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym przewoźnikiem jest dodatkowo 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 jest obowiązany 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” (art. 4 ust. 1 pkt 8) 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 wyraźnie 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 art. 4 dodano pkt 30 wprowadzający definicję zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób 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 na liniach komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich.

W art. 5 ust. 2 dodano pkt 4 określający, że publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zmiana ta jest związana z wprowadzeniem regulacji przewidującej możliwość wykonywania przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego

niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej wyłącznie na liniach określonych w planie transportowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich.

W art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano ust. 2a wprowadzając rozwiązania umożliwiające województwu organizację przewozów drogowych wykraczających poza granice jednostek samorządu terytorialnego przez te właśnie jednostki. Proponuje się zatem rozszerzenie katalogu przypadków kiedy jest możliwe organizowanie przewozów poza obszar właściwości organizatora. Marszałek województwa będzie organizatorem publicznego transportu zbiorowego również w przewozach drogowych sięgających 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 sąsiednie województwo, umożliwiającą obsługę pasażerów,
- i stanowi w powyższym zakresie realizację potrzeb komunikacyjnych zgłoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego.

W ust. 2b zostały określone kwestie związane z finansowaniem takich przewozów. Przewiduje się, że koszty organizacji i funkcjonowania ww. przewozów ponosi w całości organizator, który podejmie decyzję o organizacji przewozów wykraczających na obszar sąsiedniego województwa. Natomiast w ust. 2c nałożono obowiązek poinformowania przez właściwego organizatora pozostałych organizatorów szczebla powiatowego 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 administracyjnego 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 ust. 1 w art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ograniczono liczbę organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy będą zobowiązani do opracowania planu transportowego. Gminy i związki międzygminne będą zobowiązane do opracowania planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, jeżeli podejmą decyzję o jej organizacji. Obowiązek opracowania planu transportowego w zakresie gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich nałożono na marszałków województw.

W związku ze zmianami w ust. 1 dotyczącymi liczby organizatorów publicznego transportu zbiorowego zobowiązanych do opracowania planu transportowego konieczne stało się uchylenie ust. 2.

Zgodnie z dodanym w art. 9 ust. 2a gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów i związki powiatowo-gminne będą określały potrzeby komunikacyjne poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń komunikacyjnych z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz linie komunikacyjne oraz przewozy realizowane na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Przekazywane potrzeby komunikacyjne nie będą dotyczyły przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Ust. 2b przewiduje, że przy określaniu potrzeb komunikacyjnych organizator może wyznaczyć linię komunikacyjną wykraczającą poza obszar jego właściwości w sytuacji gdy:

- 1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego pod warunkiem, że nie wykracza poza obszar sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego odpowiednio gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego 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.

Możliwość wyznaczania w ramach zgłaszanych potrzeb komunikacyjnych linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar właściwości organizatora w przypadkach opisanych powyżej da organizatorom możliwość stworzenia sieci połączeń odpowiadającej potrzebom komunikacyjnym mieszkańców.

Określenie ww. potrzeb przez jednostki samorządu terytorialnego następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego (art. 9 ust. 2c).

Zgodnie z art. 9 ust. 2d gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów i związki powiatowo-gminne będą przekazywały potrzeby komunikacyjne określone w drodze uchwały marszałkowi województwa. Wraz z potrzebami komunikacyjnymi jednostki samorządu terytorialnego będą przekazywały również inne informacje niezbędne dla marszałka do sporządzenia planu transportowego dla obszaru całego województwa tj.:

- ocenę skuteczności aktualnego modelu organizacji funkcjonowania transportu,
- oszacowanie kosztów organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przewidzianych planem,
- przystanki komunikacyjne lub dworce, spośród określonych zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7, przeznaczone do obsługi linii międzywojewódzkich niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

W art. 9 ust. 2e przewidziano, że w potrzebach komunikacyjnych przekazywanych marszałkowi województwa jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla będą zobowiązane do uwzględnienia udziału procentowego przewozów o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej w wysokości co najmniej 60% kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi we wszystkich kursach realizowanych na obszarze właściwości organizatora. Taki rozwiązanie zapewni funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o spójną i uporządkowaną sieć komunikacyjną zaplanowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W art. 9 ust. 2f przesądono, że podjęcie uchwały zobowiązuje właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego do organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w uchwale. Takie rozwiązanie pozwoli na przekazanie przez organizatorów racjonalnej i optymalnie zaplanowanej siatki połączeń zapewniającej realizację potrzeb lokalnej społeczności w zakresie dostępu do transportu.

Zobowiązanie określone w ust. 2f nie będzie miało zastosowania w przypadku, gdy linia komunikacyjna określona w potrzebach komunikacyjnych zostanie ujęta w ramach innej linii komunikacyjnej określonej w planie transportowym (art. 9 ust. 2g).

W art. 9 ust. 2h przewidziano, że marszałek dokona optymalizacji potrzeb komunikacyjnych zgłoszonych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w celu zapewnienia jak najszerszej dostępności autobusowej komunikacji publicznej dla mieszkańców obszaru całego województwa. Zoptymalizowane potrzeby komunikacyjne posłużą marszałkom do sporządzenia planów transportowych.

Zgodnie z art. 9 ust. 2i organizator publicznego transportu zbiorowego, którego potrzeby komunikacyjne nie zostały uwzględnione w celu realizacji nałożonego na niego obowiązku określonego w ust. 2f podejmuje uchwałę dotyczącą organizacji linii komunikacyjnych, które nie zostały ujęte w planie transportowym. Uchwała ta jest przekazywana marszałkowi województwa i stanowi załącznik do planu transportowego przygotowanego przez marszałka (art. 9 ust. 2j).

Zaproponowane w art. 9 rozwiązanie przewidujące zmniejszenie liczby planów transportowych koniecznych do opracowania na terenie kraju, daje marszałkom województw możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej poprzez tworzenie spójnej i logicznie uporządkowanej sieci usług przewozowych na obszarze całego województwa, co będzie przeciwdziało powstawaniu obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Należy oczekiwać, że ograniczenie liczby planów transportowych niezbędnych do sporządzenia w skali całego kraju pozytywnie wpłynie na ich jakość i treść merytoryczną.

W zmienionym art. 10, w celu zapewnienia lokalnym społecznościom rzeczywistego udziału w konsultacjach na etapie sporządzania potrzeb komunikacyjnych na, przewidziano obowiązek organizatora do ogłoszenia w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty informacji o możliwości składania opinii dotyczących tego projektu, ze wskazaniem miejsca wyłożenia projektu oraz formy, miejsca i terminu na składanie opinii. Termin ten nie może być krótszy niż 21 dni od dnia ogłoszenia. W przypadku uznania wniosków zawartych w ww. opiniach za zasadne, organizator powinien dokonać stosownych zmian w projekcie planu transportowego lub potrzeb komunikacyjnych.

Z uwagi na zmiany w art. 9 związane z ograniczeniem liczby organizatorów publicznego transportu zobowiązanych do opracowania planu transportowego zmieniono art. 11 ust. 1 dotyczący uwzględniania ogłoszonych planów transportowych przez jednostki samorządu terytorialnego sporządzające projekt planu transportowego. W ust. 2 określono, że plan transportowy może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb przez gminę oraz związek międzygminny, które sporządzają go w zakresie komunikacji miejskiej. Natomiast plan transportowy może być aktualizowany przez marszałka województwa na podstawie uzasadnionych potrzeb zgłoszonych przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz własnej inicjatywy w zakresie przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich. Takie rozwiązanie pozwoli dostosować plan transportowy do ewentualnych zmian potrzeb komunikacyjnych pasażerów.

Art. 12 ust. 1 określa elementy planu transportowego.

W części dotyczącej przewozów w ramach transportu innego niż transport drogowy określa:

- 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.

W części dotyczącej transportu drogowego plan transportowy:

- 1) przedstawia ocenę skuteczności aktualnego modelu organizacji funkcjonowania transportu na danym obszarze z uwzględnieniem:
 - wykaz obecnie funkcjonujących linii komunikacyjnych,
 - stopnia zaspokojenia potrzeb lokalnej społeczności;
- 2) określa model organizacji przewozów poprzez wskazanie:
 - linii komunikacyjnych, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej,

- linii komunikacyjnych, na których mogą być realizowane przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;
- 3) określa standard dostępności komunikacyjnej linii komunikacyjnych objętych planem transportowym na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej - w szczególności przebieg linii komunikacyjnych, minimalną liczbę kursów, minimalny odstęp czasowy między poszczególnymi kursami;
- 4) określa standard obsługi linii komunikacyjnych - w szczególności dotyczący taboru, zasad oznaczania poszczególnych linii komunikacyjnych, stosowania zintegrowanego systemu taryfowego;
- 5) przedstawia oszacowanie kosztów organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przewidzianych planem;
- 6) wyznacza przystanki komunikacyjne lub dworce, spośród określonych zgodnie z zasadami przewidzianymi w art. 15 ust. 1 pkt 6 i 7, przeznaczone do obsługi linii międzywojewódzkich niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej.
- 7) określa wartość pracy przewozowej, wyrażonej w wozokilometrach, na liniach o charakterze użyteczności publicznej.

Plan transportowy będzie określał również linie komunikacyjne w gminnych i powiatowych przewozach pasażerskich, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania (art. 12 ust. 1 pkt 3).

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. 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 lub otrzymanych od jednostek samorządu terytorialnego niższego szczebla danych, bez konieczności zlecenia tego zadania, ograniczając koszt ich przygotowania.

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.

Zgodnie z art. 37 ust. 1 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązek przeprowadzenia analizy, o której mowa w ww. artykule spoczywa na jednostkach samorządu terytorialnego organizujących przewozy w ramach komunikacji miejskiej. Zmiana ust. 2a w art. 12 ma na celu uwzględnienie przedmiotowej analizy jedynie w planach transportowych opracowywanych przez organizatorów komunikacji miejskiej.

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 przewiduje się jego uchylenie.

W art. 12 dodano ust. 6 przewidujący, że procentowy udział liczby kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi przewozów o charakterze użyteczności

publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej wynosi co najmniej 60% liczby wszystkich kursów realizowanych na obszarze właściwości organizatora. Takie rozwiązanie zapewni funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o spójną i uporządkowaną sieć komunikacyjną zaplanowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W art. 12 ust. 7 przewidziano rozwiązanie mające na celu zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego. W sytuacji gdy w miejscowości położonej na obszarze właściwości organizatora nie zatrzymuje się środek transportu realizujący publiczny transport zbiorowy, gmina jest zobowiązana do zapewnienia dowozu dzieci o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996, z późn. zm.) w ramach przewozów stanowiących publiczny transport zbiorowy.

Projektowana ustawa przewiduje, że organizatorzy będą określali model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze, uwzględniając przewozy użyteczności publicznej oraz przewozy komercyjne wykonywane na podstawie zezwolenia na wykonywaniem regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowy. Jednostki samorządu terytorialnego powinny dążyć do likwidowania tzw. białych plam transportowych na swoim obszarze i przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu,

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.

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. Obecny rynek przewozów drogowych 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.

Zmiany w art. 13 dotyczącym opiniowania i uzgadniania planów transportowych przez poszczególnych organizatorów są związane z dostosowaniem do przepisów zmienionego art. 9 wskazującego organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy są obowiązani do opracowania planu transportowego.

Z uwagi na zmianę treści art. 12 dokonano zmiany redakcyjnej treści art. 14 odnoszącego się do aktualizacji planów transportowych.

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.

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 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 do spraw 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, (ustawa o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (wdrażająca Politykę PPP)(Dz. U. z 2018 r. poz. 1693).

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 do spraw 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 zmienianym 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 w ust. 1 określono, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczą linii komunikacyjnej albo linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej albo obszaru ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. W ust. 2 dodano zastrzeżenie dotyczące transportu drogowego. W transporcie drogowym umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego

transportu zbiorowego może zostać zawarta na jedną linię komunikacyjną ujętą w planie transportowym. Ograniczenie w transporcie drogowym liczby linii komunikacyjnych, na które mogą być zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku w tym okresie i zapewni możliwości obsługi linii komunikacyjnych przez jak największą liczbę operatorów. Natomiast zgodnie z ust. 3 umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć linii komunikacyjnych nie objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora ale wyłącznie w sytuacji wystąpienia zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo bezpośredniego ryzyka wystąpienia takiej sytuacji z przyczyn zależnych jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego.

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.

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 obowiązujący 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 osób 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. Z uwagi na fakt, że potwierdzenia zgłoszenia przewozu nie będą wydawane w transporcie drogowym konieczne było uchylene ust. 9 w art. 34 oraz zmiana ust. 1 w art. 35 polegająca na usunięciu odniesienia do transportu drogowego. W rozdziale 3 *Organizowanie publicznego transportu zbiorowego* dodano oddział 3a *Zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym*. Reguluje on kwestie związane z uzyskaniem przez przedsiębiorcę 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. 2019 r. poz. 58, z późn. zm.) Przewidziano utrzymanie systemu zezwoleń w odniesieniu do przewozów pasażerskich nie będących przewozami o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Art. 38a ust. 1 przewiduje, że w transporcie drogowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej realizowany na podstawie zezwoleń może być wykonywany wyłącznie na liniach określonych w planie transportowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich.

Zgodnie z treścią ust. 2 ww. zezwolenie na ww. przewozy będzie wydawał organizator publicznego transportu zbiorowego zgodnie z właściwością określoną w art. 7 ust. 1 pkt 1 – 4b.

Natomiast międzywojewódzkie przewozy pasażerskie zgodnie z projektowanym art. 38a ust. 3 będą wymagały zezwolenia wydanego przez marszałka województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, na którym znajdują się przystanki komunikacyjne projektowanej linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województw na obszarze, których znajdują się przystanki projektowanej linii komunikacyjnej.

Projektowana ustawa przewiduje, że organizatorzy będą określali model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze, uwzględniając przewozy użyteczności publicznej oraz przewozy wykonywane na podstawie zezwolenia na wykonywaniem regularnych przewozów osób krajowym transporcie drogowy. Proponowane rozwiązanie ma zapewnić realny wpływ organizatorów publicznego transportu zbiorowego na kształt sieci połączeń komunikacyjnych na obszarze ich właściwości.

W ust. 4 wskazano również, że organizator będzie wydawał przedsiębiorcy wypisy z zezwoleń w liczbie określonej we wniosku przedsiębiorcy.

W Art. 38b określono, że przewozy pasażerskie na podstawie zezwolenia będą odbywały się zgodnie z warunkami przewozu osób określonymi w zezwoleniu oraz zasadami wskazanymi w art. 46.

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 przesądzono, że za czynności administracyjne z tytułu wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego pobiera się opłatę zgodnie z ust. 4 opłaty te są pobierane przez organy dokonujące ww. czynność. W ust. 5 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 czas nie dłuższy niż 8 lat. Czas ten jest identyczny z terminem, na który będą zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przesłanki do wydania lub przedłużenia zezwolenia zostały określone w art. 38g.

Art. 38f określa obligatoryjne elementy wniosku o wydanie zezwolenia. Wymagania określone w pkt 1-4 są zbliżone do obecnych wymagań w tym zakresie, określonych w art. 22 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. 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 pkt 5 cennik opłat został zastąpiony cennikiem zawierającym ceny biletów uwzględniające uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ustanowione na podstawie odrębnych przepisów. W pkt 6 dodano nowe wymaganie dotyczące załącznika do wniosku o wydanie zezwolenia tj. oświadczenie przewoźnika potwierdzające spełnienie standardów obsługi linii komunikacyjnych dotyczących taboru. Dodanie tego wymogu jest związane z wprowadzeniem do planu transportowego określenia standardów linii komunikacyjnych, które będą dotyczyły m.in. taboru autobusowego.

Art. 38g wprowadza regulacje dotyczące odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym. Projektowana regulacja przewiduje fakultatywne oraz obligatoryjne przesłanki do odmowy lub zmiany ww. zezwolenia. Organizator publicznego transportu zbiorowego będzie mógł odmówić 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 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.

Organizator będzie natomiast zobowiązany do odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

- 1) wnioskodawca nie spełnia standardów obsługi linii komunikacyjnych określonych w planie transportowym;
- 2) wniosek o wydanie zezwolenia dotyczy linii komunikacyjnej, która nie została wskazana w planie transportowym jako linia, na której mogą być realizowane przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich;
- 3) zezwolenie na linię międzywojewódzką nie zostało uzgodnione przez marszałków województw na obszarze, których znajdują się przystanki projektowanej linii komunikacyjnej;
- 4) do wniosku o wydanie zezwolenia na linię międzywojewódzką zostało dołączone potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców innych niż wyznaczone w planie transportowym jako przeznaczone do obsługi linii międzywojewódzkich niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej.

Takie rozwiązanie zapewni organizatorom wpływ na kształt sieci połączeń komunikacyjnych oraz na jakość usług świadczonych przez przewoźników komercyjnych na obszarze ich właściwości, uwzględniając oczekiwania pasażerów w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

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 bezprzedmiotowe jest utrzymanie Centralnej Ewidencji Przewoźników (odział 4 w dziale II w rozdziale 3). Ewidencja ta przewidziana była w sytuacji, gdy każdy przewoźnik po zgłoszeniu zamiaru wykonywania przewozu uzyskiwałby potwierdzenia zgłoszenia przewozu i możliwość wykonywania przewozu na wybranej przez siebie linii.

W art. 46 w ust. 1 dodano 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 istotnych z punktu widzenia potrzeb społecznych.

W projekcie ustawy dodano art. 48a, zgodnie z którym organizator może nałożyć – w drodze decyzji administracyjnej - 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 świadczonych 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 straty w związku ze świadczeniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz 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.

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 wysokości kwoty należnej 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.

Art. 56 ust. 9 określa, że rozliczenia dotacji powinny przedstawiać rzeczywistą wartość i wymiar ulg udzielonych uprawnionym pasażerom.

Natomiast zgodnie z art. 56 ust. 10 ceny biletów, od których jest udzielana ulga i wyliczana wielkość dofinansowania nie powinny być określone w wysokości nieproporcjonalnej do kosztów ponoszonych przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego.

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 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 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;

5. 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. 6 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 5, 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. 7 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. 8).

W art. 63a ust. 9 określono, że wniesienie skargi do sądu administracyjnego nie wyłącza wykonania decyzji zakresie nałożenia kary pieniężnej.

Art. 63a ust. 10 stanowi, że ww. kary pieniężne nakładane na operatorów publicznego transportu zbiorowego i przewoźników w zakresie realizowanych przewozów autobusowych i kolejowych stanowią odpowiednio dochód właściwego 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 31 grudnia 2021 r. W ust. 2 przedłużono ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2019 r. do dnia 31 grudnia 2021 r. Pozwoli to zapewnić ciągłość świadczonych usług przez przewoźników. W związku z powyższym zmienione zostały również 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 stycznia 2022 r. jako moment pełnego wejścia w życie ustawy uwzględniono czas na sporządzenie planów transportowych zgodnie z wymaganiami określonymi w ustawie, publikacje ogłoszeń o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy oraz na wyłonienie operatorów i zawarcie umów.

W związku z tym, że potwierdzenia zgłoszenia przewozu nie będą wydawane w transporcie drogowym uchylono art. 85 odnoszący się do transportu drogowego.

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 wprowadza zmiany w ustawie o transporcie drogowym. Zgodnie z art. 62 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym naruszenie obowiązków i warunków regularnego przewozu osob wynikających z ustawy podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W związku ze zmianami dotyczącymi potwierdzenia zgłoszenia przewozu, które nie będzie już wydawane w transporcie drogowym i zastąpienie tego dokumentu zezwoleniem na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dokonano zmian w art. 41 oraz załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym, który odnosi się do tych właśnie dokumentów.

W art. 41 ust. 1 pkt usunięto odniesienie do zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Regulacje w tym zakresie będą znajdowały się w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 2 w pkt 2.1. został uchylony pkt 3 dotyczących kary za wykonywanie przewozu regularnego bez wymaganego potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 2 zmieniono również brzmienie pkt 2.9., który odnosi się do niezgłoszenia zmian w zezwoleniu na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym poprzez zmianę odniesienia do ww. zezwoleń, o których mowa w art. 38 h ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W związku ze zmianą brzmienia pkt 2.9. dodano w objaśnieniach odnośnik nr 19 odnoszący się do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym.

Zmiany te wejdą w życie od momentu funkcjonowania nowego systemu przewidzianego niniejszym projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw tj. od dnia 1 stycznia 2022 r.

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 mogą być kontynuowane pod warunkiem dokonania w nich zmian zgodnych z nowymi regulacjami prawnymi. 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 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 trzykrotnie 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.

Zgodnie z art. 8 określenie potrzeb komunikacyjnych przez organizatorów publicznego transportowego tj. gminy, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo gminny nastąpi w terminie do dnia 30 czerwca 2019 r.

Art. 9 ust. 1 przewiduje, że organizator publicznego transportu zbiorowego – marszałek województwa, będzie obowiązany do uchwalenia planu transportowego zgodnie z nowymi wymaganiami planów w terminie do dnia 30 czerwca 2020 r. Minister właściwy do spraw transportu dostosuje opracowany przez siebie plan przy najbliższej jego aktualizacji.

Art. 10 nakłada na organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek opublikowania do dnia 1 lipca 2020 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. 9 i 10 mają na celu wyznaczenie harmonogramu działań niezbędnych dla uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej na zasadach określonych w projekcie ustawy.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 przedsiębiorca będzie mógł wystąpić z wnioskiem o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym od dnia 1 lipca 2021 r. Natomiast zgodnie z ust. 2 ww. zezwolenie będzie uprawniało do wykonywania przewozów zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu od dnia 1 stycznia 2022 r.

Art. 12 przewiduje, że ustawa wejdzie w życie po upływie 30 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, a także zmian w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, które powinny wejść w życie z dniem 1 stycznia 2022 r., tj. z dniem, w którym zaczną obowiązywać nowe zasady wykonywania przewozów.

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. 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>Nazwa projektu projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Bogdan Oleksiak – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MI; tel. 22 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 2019-03-22</p> <p>Źródło: 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>Nr w wykazie prac 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 2018 r. poz. 2016, 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) braku zainteresowania przewoźników komercyjnych realizujących obsługą linii regularnych, które są niedochodowe;
- 5) nagłym wycofywaniu się przewoźników z rynku i pozostawianiu pasażerów bez dostępu do regularnych połączeń autobusowych z dnia na dzień,
- 6) konieczności zapewnienia przez samorządy, z własnych ograniczonych środków finansowych publicznego transportu zbiorowego na obszarach, których obsługą nie są zainteresowani przewoźnicy komercyjni;
- 7) 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;
- 8) 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 autobusowego 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: nycki, 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 2018 r. poz. 2016, 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,

Powyższe 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.

Obecnie w wielu regionach kraju występują problemy z dostępnością do autobusowej komunikacji publicznej, związane m.in. z likwidacją przez przewoźników niedochodowych linii regularnych, pozbawiając tym samym pasażerów dostępu do publicznego transportu zbiorowego. 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 funkcjonujących w oparciu o środki publiczne, działają 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 nawet duże przedsiębiorstwa przewozowe np. w Ostrołęce, Ciechanowie, Ostrowi Mazowieckiej i Mińsku Mazowieckim, co budzi zrozumiały niepokój lokalnych społeczności. Sytuację tę mogą poprawić projektowane przepisy, dając samorządom narzędzia do stworzenia odpowiedniej siatki połączeń autobusowych, stosownie do potrzeb społecznych.

Według danych Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji roczny przebieg autobusów należących do przedsiębiorstw PKS wyniósł:

- w 2000 r. 984 726 tys. km,
- w 2001 r. 998 284 tys. km,
- w latach 2002-2006 wynosił nadal ponad 900 000 tys. km.

Natomiast od 2007 roku nastąpił systematyczny spadek przebiegów o ok. 5% rocznie w stosunku do roku poprzedzającego. W 2017 r. przebieg ten wynosił 403 634 tys. km. Oznacza to, że w 2017 r. zrealizowano ok. 40% przebiegu autobusów zanotowanego w 2000 r., a całkowity przebieg zmniejszył się o ok. 60%.

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 2020 r. zapewniałaby zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego.

Uszczelnienie systemu sprzedaży biletów ulgowych poprzez wprowadzenie kar pieniężnych za nierzeczywistą wartość udzielonych pasażerom ulg przez przewoźników. Konieczność wprowadzenia takiego rozwiązania wynika z nieprawidłowości związanych z funkcjonowaniem systemu dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Optymalizacja planów transportowych i nałożenie obowiązku ich opracowania na następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

- gminę i związek międzygminny – w komunikacji miejskiej (jeżeli podejmą decyzję o jej organizacji),
- związek metropolitalny – w metropolitalnych przewozach pasażerskich,
- województwo – w gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych, wojewódzkich przewozach pasażerskich.

Gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów i związki powiatowo-gminne będą określały potrzeby komunikacyjne na swoim terenie poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń komunikacyjnych, z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy realizowane na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej i przekazywały je marszałkowi województwa. Określenie ww. potrzeb przez jednostki samorządu terytorialnego następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego. Podjęcie uchwały zobowiązuje właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego do organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w uchwale. W potrzebach komunikacyjnych przekazywanych marszałkowi województwa jednostki samorządu terytorialnego niższego szczebla będą zobowiązane do uwzględnienia udziału procentowego przewozów o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej w wysokości co najmniej 60% kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi we wszystkich kursach realizowanych na obszarze właściwości organizatora. W przypadku gdy po optymalizacji planu transportowego przez marszałka linia

komunikacyjna zgłoszona przez organizatora niższego szczebla nie zostanie ujęta w planie organizator ten jest zobowiązany do podjęcia uchwały o organizacji tych linii. Uchwała w tej sprawie będzie stanowiła załącznik do planu transportowego sporządzonego przez marszałka województwa.

Przewidziane rozwiązania zapewnią możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach wykluczonych komunikacyjnie oraz pozwolą na stworzenie racjonalnej i optymalnie określonej siatki połączeń zapewniającej realizację potrzeb lokalnej społeczności w zakresie dostępu do transportu.

Publiczny transport zbiorowy będzie funkcjonował w oparciu o model wskazany w planie transportowym. Jednostki samorządu terytorialnego powinny dążyć do likwidowania tzw. białych plam transportowych na swoim obszarze i przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli. Plan transportowy będzie rozstrzygał na których liniach komunikacyjnych będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, a które linie komunikacyjne mogą być przeznaczone do obsługi przez przewoźników na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Liczba linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej wynosi co najmniej 60% wszystkich połączeń komunikacyjnych realizowanych na obszarze właściwości organizatora. Takie rozwiązanie zapewni funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o spójną i uporządkowaną sieć komunikacyjną zaplanowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

„Otwarcie” przewozów szkolnych na obszarach wykluczonych komunikacyjnie. W sytuacji gdy w miejscowości położonej na obszarze właściwości organizatora nie zatrzymuje się środek transportu realizujący publiczny transport zbiorowy gmina jest zobowiązana do zapewnienia dowozu dzieci o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996) w ramach przewozów stanowiących publiczny transport zbiorowy. Rozwiązanie to ma na celu zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego.

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 ograniczeniu 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 UE¹:

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;
- 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,

¹ M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, *PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi diagnoza, analiza różnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016

- 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 obowiązków z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w dokumencie przetargowym obejmujące zarówno rentowne, jak i nierentowne usługi przy minimalnej częstotliwości świadczenia usług.

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 drogowym i kolejowym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym) 301 594 tys. (komunikacja krajowa w transporcie kolejowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Usprawnienie funkcjonowania publicznego transportu 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

			<p>podstawowe potrzeby obywateli, a także zapewnienie możliwości zakupu biletu z ulgą ustawową w przewozach realizowanych przez operatorów oraz przewoźników komercyjnych.</p> <p>Rozwiązania zaproponowane w projekcie zmniejszają ryzyka wycofywania się przez przewoźników z rynku i pozostawiania pasażerów bez dostępności do regularnych połączeń autobusowych z dnia na dzień.</p> <p>Projektowane przepisy przyczynią się do zwiększenia 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, że za bilet płacą pasażerowie, to rady poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego będą bardzo ostrożnie i z rozwagą wyrażać zgodę na podnoszenie cen</p>
--	--	--	---

			<p>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>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. 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"> • przejrzyste zasady wyboru przewoźników do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej • logicznie skonstruowaną siatkę połączeń komunikacyjnych, zdefiniowaną przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, • pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych za tabor autobusowy związana z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem. <p>Projekt ustawy przewiduje</p>

			<p>nowy model funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oparty głównie na umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz w przewozach na zezwoleniach na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na liniach, które zostały wskazane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego w planie transportowym. Z tego względu utrzymanie dotychczasowego systemu potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym nie znajduje uzasadnienia. Szacuje się, że liczba podmiotów które uzyskały potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest niewielka, ponieważ trzykrotnie 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.</p>
<p>Jednostki samorządu terytorialnego (wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast oraz Prezydent miasta stołecznego Warszawy, starostowie, marszałkowie województw)</p>	2 808	<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. Jednostki samorządu terytorialnego będą miały realny wpływ na planowanie, tworzenie i rozwój sieci połączeń komunikacyjnych na swoim obszarze, która będzie</p>

		<p>określany w planie transportowym sporządzonym przez marszałka województwa. Plan będzie rozstrzygał, na których liniach komunikacyjnych będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, a które linie komunikacyjne będą obsługiwane przez przewoźników na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewóz osób w krajowym transporcie drogowym.</p> <p>Utrzymanie równowagi na rynku przewozów osób, w transporcie autobusowym i kolejowym poprzez zapewnienie możliwości stosowania ulg ustawowych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników komercyjnych.</p>
--	--	--

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)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem	1135,89	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	1135,89	11358,9
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
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. Projekt przewiduje zwiększenie wysokości opłaty za korzystanie z dworców. Zaproponowano</p>

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 2017 r. funkcjonowało ok. 19,3 tys. 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	<p>Projektowane przepisy zapewnią przejrzyste zasady wyboru przewoźników do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej, logicznie uporządkowaną siatkę połączeń komunikacyjnych zdefiniowaną w planie transportowym oraz pewność świadczenia usług. Mogą także wpłynąć na możliwość spłaty rat leasingowych za środki transportu z tytułu zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem.</p> <p>Projektowane przepisy dzięki aktywnej roli organizatorów publicznego transportu pozwolą to na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego na terenie całego kraju i wyeliminują tzw. białe plamy transportowe. Projektowane przepisy zmierzają do zwiększenia liczby połączeń komunikacyjnych, które będą dostępne do obsługi przez wszystkich przewoźników.</p>						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	<p>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> <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</p>						

		innych regionów, w których znajdują się szkoły średnie o pożądanym przez młodzież profilu zawodowym.
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 odwróconej 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"/> zwiększenie liczby dokumentów	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur		<input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
<input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy	<input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> inne:
<input type="checkbox"/> inne:		
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak	<input type="checkbox"/> nie
	<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Komentarz: W projektowanych przepisach proponuje się optymalizację planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) do niezbędnego minimum. Jednocześnie zobowiązuje się marszałka województwa do opracowania planów transportowych w zakresie gminnych, powiatowych, powiatowo-gminnych, wojewódzkich przewozów pasażerskich. Gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów i związki powiatowo-gminne będą określały – w drodze uchwały - potrzeby komunikacyjne na swoim terenie poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń komunikacyjnych, z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy realizowane na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej i przekazywały je marszałkowi województwa. 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.</p> <p>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 nałoży na zamawiających, w tym jednostki samorządu terytorialnego oraz na ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, ustawa o zmianie ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym oraz niektórych innych ustaw (wdrażająca Politykę PPP) (Dz. U. z 2018 r. poz. 1693). Planowana zmiana nie stanowi obciążenia jednostek samorządu terytorialnego, natomiast ma istotne znaczenie dla wykonywania przez ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego ustawowych obowiązków.</p> <p>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.</p> <p>W projekcie ustawy dodano art. 48a, zgodnie z którym organizator będzie mógł nałożyć – w drodze decyzji administracyjnej - 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</p>		

organizatorów publicznego transportu zbiorowego i zapewnienie sprawnego funkcjonowania 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 na liniach wskazanych w planie transportowym, z wyłączeniem przewozów międzywojewódzkich. Przewozy na liniach międzywojewódzkich będą wymagały zezwolenia wydanego przez marszałka województwa właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej na którym znajdują się przystanki komunikacyjne projektowanej linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z marszałkami województwa na obszarze których znajdują się przystanki projektowanej linii komunikacyjnej. 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 właściwego organizatora. W projekcie przewidziano również, że przedsiębiorca będzie zobowiązany spełnić standardy obsługi linii komunikacyjnych określone w planie transportowym.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne	<input type="checkbox"/> demografia	<input type="checkbox"/> informatyzacja
<input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
<input type="checkbox"/> inne:		

Omówienie wpływu	Projekt nie będzie miał wpływu na pozostałe obszary.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 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, zmian w zakresie możliwości realizacji komercyjnych regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz zmian z ustawie o transporcie drogowym, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 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 linii komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów użyteczności publicznej,
- liczby linii komunikacyjnych realizowanych na zezwoleniu na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym,
- wielkości środków finansowych przeznaczonych na rekompensaty z tytułu kosztów poniesionych w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- wielkości środków finansowych przeznaczonych na dofinansowanie z tytułu utraconych przychodów z związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

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

Brak