

## UZASADNIENIE

### Cel i potrzeba wydania projektowanej ustawy

Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wychodzi naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom społecznym w zakresie transportu zbiorowego i jednocześnie ma na celu zasadniczą zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Ta zasadnicza zmiana w dotychczasowym sposobie funkcjonowania transportu publicznego polega przede wszystkim na wprowadzeniu regularnego przewozu osób wykonywanego w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie będzie leżało w gestii organizatora oraz na zasadach rynkowych. W tym zakresie do najważniejszych zmian należy:

- a)** wprowadzenie „organizatora publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „organizatorem”, czyli właściwej jednostki samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości. Z uwagi na różnorodne uwarunkowania lokalne lub regionalne mające wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, organizatorzy powinni posiadać odpowiednie kompetencje do organizowania rynku transportu publicznego oraz do zarządzania usługami przewozowymi. Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyznacza organizatorów m.in. dla transportu miejskiego (z uwzględnieniem specyfiki obszarów metropolitalnych) i regionalnego tj. wojewódzkiego i międzywojewódzkiego,
- b)** wprowadzenie „operatora publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „operatorem”, czyli samorządowego zakładu budżetowego oraz 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, i wyraźne rozróżnienie świadczonych przez nich usług, od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcy, który – na podstawie potwierdzenia zgłoszenia

przewozu – wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów,

- c) wprowadzenie „planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „planem transportowym”, jako podstawy organizowania przewozów wykonywanych przez operatora, a zatem uwzględniających w szczególności potrzeby lokalnej społeczności.

Transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia jako czynnik równowagi funkcjonowania różnych środków przewozowych. Wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki takie, jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczanie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu. Zadaniem państwa powinno być zastosowanie wszelkich rozwiązań, które mogłyby przeciwdziałać zwiększającemu się zatłoczeniu dróg. Jednym z rozwiązań jest zapewnienie dostępnego dla każdego podróźnego transportu publicznego, będącego realną konkurencją dla motoryzacji indywidualnej.

Potrzeba wydania projektowanej ustawy wynika ponadto ze zwiększającej się wciąż liczby prywatnych przedsiębiorców, którzy świadczą usługi przewozowe. Istotne znaczenie, w przypadku przewozów autobusowych, ma również prywatyzacja przedsiębiorstw PKS, które zaczęły funkcjonować komercyjnie, więc zainteresowane są świadczeniem usług na liniach, które są dochodowe, rezygnując z tych, które okazują się nierentowne. Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku zbiorowego transportu kolejowego i Grupy PKP, która jako przedsiębiorca działający na zasadach rynkowych, zaczęła rezygnować ze świadczenia usług na liniach, które nie przynosiły żadnego zysku. A zatem z uwagi na to, że wiele usług transportowych koniecznych ze społecznego punktu widzenia nie jest w stanie działać na zasadach rynkowych, niezbędne jest wprowadzenie instrumentów, za pomocą których właściwe władze będą miały możliwość korzystania z pewnych instrumentów, aby interweniować w celu zapewnienia świadczenia tych usług, w tym: decydowanie o układzie linii komunikacyjnych czy zapewnienie dofinansowania usług nierentownych.

Podstawowymi miernikami oceny konkurencyjności transportu publicznego są: czas podróży, koszt przejazdu i jakość usługi przewozowej. Czas podróży można regulować m.in. przez odpowiednią organizację ruchu preferującą pojazdy wykonujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej, a także przez integrację różnych systemów transportu. Konkurencyjne koszty przejazdu można osiągnąć przez stosowanie odpowiednich cen i taryf usług przewozowych, a koszty eksploatacyjne współfinansować środkami publicznymi.

Odpowiadający potrzebom i oczekiwaniom podróżnych komfort podróżowania można zapewnić przez nowoczesne pojazdy, łatwy dostęp do infrastruktury transportowej oraz przyjazne systemy informacji.

Projekt ustawy określa zasady organizacji rynków transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi na tych rynkach, a także kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

## Transport publiczny – kierunki nowych regulacji prawnych

Transport jest jednym z najbardziej uwspólnotowionych sektorów gospodarki. Kierunkiem rozwoju transportu jest rozwój zrównoważony. Rozwój został przyjęty jako nadrzędny cel polityki transportowej.

Kwestia polityki transportowej została omówiona w Komunikacie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie przeglądu strategii zrównoważonego rozwoju – Platforma Działania z 31 marca 2006 r. – w którym wskazano przede wszystkim na konieczność ograniczenia potrzeb w zakresie transportu. W „ograniczeniu transportu”, w szczególności osobistego, Komisja dostrzega szansę na uczynienie transportu bardziej „zrównoważonym”. Wskazano też na konieczność wspierania środków transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego. Istotną część komunikatu stanowi wskazanie celów operacyjnych w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu, w tym w polityce transportowej, do których przede wszystkim należy zmniejszenie emisji dwutlenku węgla i hałasu. W Białej Księdze z 12 września 2001 r. „Polityka Transportowa do roku 2010: czas na decyzje”, poświęcono dużo miejsca zagadnieniu zrównoważonego transportu. Przede wszystkim wskazano na konieczność zmiany struktury transportu przez wzmocnienie transportu kolejowego uważanego za bardziej sprzyjający ochronie środowiska oraz korzystniejszy ze względów społecznych (mniejsza wypadkowość). Duży nacisk położono na likwidację zatłoczenia na drogach, co stanowi wyraz dbałości zarówno o środowisko naturalne, jak i o zdrowie publiczne. Przepisy Unii Europejskiej choć nie odnoszą się bezpośrednio do zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, to jednak wskazują, że transport ten powinien być promowany.

Narastające problemy związane z funkcjonowaniem lokalnych (miejskich) i regionalnych systemów transportu stanowią przesłankę dla stałego poszukiwania lepszych i bardziej efektywnych rozwiązań prawnych dotyczących kompleksowego systemu

organizacji i regulacji rynku usług transportu publicznego. Z doświadczeń większości krajów europejskich wynika, że tylko aktywna, konsekwentna i silnie motywowana polityka pozwala na rozwiązanie podstawowych problemów transportowych.

W roku 2007 zakończono prace nad rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”, które zostało przyjęte dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 nie określa celów usług transportu publicznego i sposobu ich realizacji oraz roli władz w określaniu zakresu i jakości tych usług. Nie ustanawia też instytucjonalnych struktur zarządzania transportem publicznym oraz nie narzuca jednolitego europejskiego mechanizmu, który miałby być stosowany we wszystkich państwach członkowskich. Ten zakres spraw został pozostawiony do rozstrzygnięcia państwom członkowskim. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zawiera natomiast zbiór instrumentów, które będą mogły być stosowane przez władze krajowe w ramach prawa europejskiego w celu realizacji wybranych przez te władze systemów funkcjonowania transportu publicznego. Projekt ustawy jest uszczegółowieniem regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 i wraz z nim ma stanowić ramy prawne dla wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce.

Postanowiono o rozszerzeniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 o transport morski oraz usługi publiczne świadczone żeglugą śródlądową w przewozach pasażerskich, obejmując te przewozy projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Taka możliwość wynika z art. 1 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Włączenie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej do publicznego transportu zbiorowego, będzie stanowiło element realizacji przez Polskę zadań wynikających z dokumentu UE „Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Europie – NAIADES” COM (2006)6. Transport osób po drogach śródlądowych oraz morskich wodach wewnętrznych i po morzu terytorialnym powinien odgrywać dużą rolę w procesie zrównoważonego transportu, z uwagi na fakt, że jest jedną z najtańszych, a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska gałęzi ze względu między innymi na:

- relatywnie małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- relatywnie niewielkie zanieczyszczenie wód,
- niskie koszty zewnętrzne.

„Transport wodny” powinien mieć udział szczególnie w komunikacji miejskiej, ponieważ „drogi wodne” przebiegają przez najbardziej zatłoczone rejony miast, ich centra, co stwarza możliwości ich wykorzystania do przewozów komunikacyjnych w wybranych miejscach.

Kolejną sferą zastosowania „transportu wodnego” w przewozach pasażerskich są przewozy regionalne. Tego typu transport może być realizowany jedynie w niektórych relacjach, stwarzających ku temu korzystne warunki. Istnieją w Polsce miejsca, w których „droga wodna” może rozwiązać problemy komunikacyjne. Warunkiem rozwoju jest potraktowanie tych przewozów analogicznie do tych realizowanych innymi gałęziami transportu, aby zapewnić im konkurencyjność cenową ze względu na mniejsze koszty zewnętrzne.

Regulacje omawianego projektu obejmują również przewóz osób w transporcie innym szynowym, linowym oraz linowo-terenowym. Ten rodzaj transportu nie jest aktualnie wystarczająco uregulowany przepisami prawa funkcjonującymi w polskim systemie prawnym, natomiast ma swój udział w zaspokajaniu potrzeb lokalnej społeczności w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Duże znaczenie dla uporządkowania wspólnych regulacji dla różnych rodzajów transportu ma zaproponowana w projekcie ustawy definicja komunikacji miejskiej. Celem projektu ustawy jest kompleksowe określenie zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej, a także wskazanie, że komunikację miejską stanowić może każdy rodzaj transportu, wykonywany różnymi środkami transportu takimi, jak: autobus, trolejbus, pociąg, tramwaj, szynobus, itp., na określonym obszarze. W obowiązującym systemie prawnym definicja komunikacji miejskiej występuje tylko w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (na potrzeby transportu drogowego). Wykonywanie transportu publicznego w ramach komunikacji miejskiej uzależnione jest od obszaru wyznaczonego administracyjnie (np. obszar gminy, powiatu) albo przez współdziałanie jednostek samorządu terytorialnego (porozumienia, związki).

Projekt ustawy stwarza warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego w sferze organizacyjnej, np. przez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych czy zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

## Krajowe regulacje prawne w zakresie publicznego transportu zbiorowego

W obowiązujących w Polsce przepisach transport publiczny jest regulowany przez następujące ustawy: ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.), ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689). Każda z tych ustaw we właściwym dla siebie zakresie reguluje kwestie wykonywania tzw. regularnych przewozów osób, odpowiednio w transporcie drogowym, kolejowym, morskim, żegludze śródlądowej.

W obowiązującym stanie prawnym samorzady województw nie mają możliwości aktywnego oddziaływania na układ sieci komunikacyjnych, integrację systemów transportowych i na jakość usług przewozowych. System ten jest mało efektywny i nie odpowiada oczekiwaniom społeczeństwa.

Konieczność przygotowania nowej regulacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego nie budzi wątpliwości, co stwierdza wyraźnie Rada Legislacyjna w swojej opinii na temat omawianego projektu, w której ponadto pozytywnie rekomenduje projektowany akt.

### Szczegółowe rozwiązania prawne w projekcie ustawy

#### 1. Tytuł projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy ogólne

Tytuł projektu ustawy wskazuje, że ustawa reguluje publiczny transport zbiorowy. Objęcie regulacjami projektu ustawy publicznego transportu zbiorowego miało na celu stworzenie kompleksowego aktu prawnego obejmującego ogólnodostępny, powszechny, regularny przewóz osób, z pominięciem przewozów niepublicznych, takich jak przewozy zakładów pracy, turystyczne czy wykonywane taksówkami.

Z uwagi na to, że projekt ustawy reguluje kilka gałęzi transportu, w słowniczku pojęć (art. 4 projektu) wprowadzono kilka ogólnych definicji, mających znaczenie dla zakresu

projektowanej regulacji. Należy do nich zaliczyć w szczególności definicję: dworca, przystanku komunikacyjnego czy przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Kilka definicji odnosi się natomiast do pojęć, które z uwagi na swoją specyfikę musiały zostać zdefiniowane w omawianym projekcie bądź dotychczas w ogóle nie funkcjonowały w polskim systemie prawnym. I tak:

- operator publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnik – zestawienie obydwu tych definicji pozwala na sformułowanie konkluzji, że zarówno operator, jak i przewoźnik są podmiotami uprawnionymi do świadczenia usług w zakresie przewozu osób, po spełnieniu określonych w przepisach wymagań. Różnica polega na tym, że operator wykonuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku samorządowego zakładu budżetowego – na podstawie aktu wewnętrznego określającego warunki wykonywania usług przewozowych, natomiast przewoźnik wykonuje przewozy „komercyjne” niebędące przewozami o charakterze użyteczności publicznej na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Jednak należy podkreślić, że operator jest również „przewoźnikiem”, w rozumieniu odrębnych przepisów, w tym ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Rozróżnienie tych dwóch podmiotów zostało wprowadzone wyłącznie na potrzeby projektowanej ustawy,
- rekompensata – pomimo definicji „rekompensaty” istniejącej w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, postanowiono wprowadzić definicję tego pojęcia wyłącznie na potrzeby projektowanej ustawy. Zabieg ten ma charakter czysto porządkowy, mający na celu rozwianie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych związanych z rozumieniem tego pojęcia,
- strefa transgraniczna – przewozy, które odbywają się z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej są co do zasady przewozami międzynarodowymi i odbywają się na podstawie istniejących już przepisów. Wprowadzenie definicji „strefy transgranicznej” uzasadnione jest jednak tym, że projekt ustawy kompleksowo reguluje przewozy o charakterze użyteczności publicznej, które również mogą być realizowane na obszarach położonych przy granicy RP. Dlatego też na potrzeby projektowanego aktu wprowadzono omawiane pojęcie i wyznaczono organy, które będą właściwe do organizowania publicznego transportu zbiorowego właśnie w strefie transgranicznej.

Należy zauważyć, że uchwalona w dniu 27 sierpnia 2009 r. ustawa o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240), która weszła w życie dnia 1 stycznia 2010 r.,

przewiduje możliwość wykonywania zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego m.in. w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, przez samorządowe zakłady budżetowe. W związku z powyższym, projekt ustawy przewiduje również regulacje odnoszące się do wykonywania regularnego przewozu osób przez te zakłady. Dlatego też w definicji operatora publicznego transportu zbiorowego wskazano, że jest nim również samorządowy zakład budżetowy. Natomiast w art. 4 w ust. 2 w pkt 4 projektu przewidziano, że ilekroć w ustawie jest mowa o umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu przez samorządowy zakład budżetowy, ponieważ zasady wykonywania tych usług przez operatora będącego takim zakładem będą tożsame z tymi, na podstawie których będzie realizował przewozy operator będący przedsiębiorcą.

Ponadto dnia 4 grudnia 2010 r. upływa termin implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2009/33 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, która zawiera również regulacje odnoszące się do środków transportu drogowego, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy. W związku z tym, projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym uzupełniono o odpowiednie regulacje, w tym o zmianę ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, w której proponuje się wydanie przez Prezesa Rady Ministrów rozporządzenia wdrażającego ww. dyrektywę. Odpowiednie przepisy wprowadzono w projektowanych art. 23 ust. 3 pkt 18, art. 41 ust. 1 pkt 11 oraz w art. 70. Poniżej przedstawiono tabelę wskazującą, jakie przepisy ww. dyrektywy są wdrażane poszczególnymi przepisami projektu ustawy:

TYTUŁ PROJEKTU:		Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2009/33 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5)			
-----					
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
		T / N			



Art. 1	Niniejsza dyrektywa nakłada na instytucje zamawiające, podmioty zamawiające oraz niektórych operatorów obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów transportu drogowego czynnika energetycznego, i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycia energii oraz emisji CO <sub>2</sub> i niektórych zanieczyszczeń, w celu promowania i pobudzania rynku ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów oraz zwiększania udziału sektora transportowego w polityce Wspólnoty dotyczącej środowiska, klimatu i energii.	T		„Art. 23. 3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się, w szczególności: 18) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;”  oraz „Art. 41. 1. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami:	Nie wykracza poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 3 lit. b	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień na zakup pojazdów transportu drogowego przez: b) podmioty gospodarcze, na wywiązanie się ze zobowiązań dotyczących usług publicznych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego ponad wartość progową określoną przez państwa członkowskie, nieprzekraczającą wartości progowych określonych w dyrektywach 2004/17/WE i 2004/18/WE.	T	Art. 23 ust. 3 pkt 18  oraz art. 41 ust. 1 pkt 11	11) w przypadku gdy wartość zamówienia publicznego albo przedmiotu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przekracza wyrażoną w złotych równowartość kwoty 14 000 euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględnić czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania środków transportu;”	Nie wykracza poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 5 ust. 1	Państwa członkowskie zapewniają, od dnia 4 grudnia 2010 r., że wszystkie instytucje zamawiające, podmioty zamawiające i operatorzy, o których mowa w art. 3, uwzględniali przy zakupie pojazdów transportu drogowego czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu określone w ust. 2 i stosowały co najmniej jedną z możliwości określonych w ust. 3.	T	Art. 86 pkt 1	„Art. 86. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:  1) art. 23 ust. 3 pkt 18, art. 41 ust. 1 pkt 11 oraz art. 70, które wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2010 r.;”	Nie wykracza poza minimalne wymogi prawa UE

## 2. Organizator publicznego transportu zbiorowego

W projektowanym art. 5 wskazano, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami zawartymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Pojęciem konkurencji regulowanej posługuje się w preambule rozporządzenie (WE) nr 1370/2007. Odwołując się do wspomnianej powyżej

Białej Księgi z 12 września 2001 r. wskazane zostało, że do głównych celów w niej określonych należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego przez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. Wskazano ponadto, że wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone.

Przepis art. 7 projektowanej ustawy wskazuje właściwych, ze względu na zasięg przewozów, organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W wykazie tym uwzględniono również związki międzygminne, związki powiatów oraz porozumienia, które mogą być zawierane pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto w ust. 2 tego przepisu wskazano właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Projektowany art. 7 ust. 3 mówi natomiast, jaki podmiot wykonuje zadania organizatorów wskazanych w ust. 1.

Do podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie sieci komunikacyjnej i zarządzanie siecią komunikacyjną (art. 8 projektu).

### 3. Plan transportowy

Zasadniczą cechą planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „planem transportowym”, jest to, że obligatoryjnie muszą być ujęte w nim linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

W projektowanym art. 9 ustawy wskazani zostali organizatorzy, na których – w celu zorganizowania publicznego transportu zbiorowego – ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego (ust. 1) oraz tych, którzy mogą opracować taki plan, w przypadku podjęcia się organizacji publicznego transportu zbiorowego (ust. 2). Wprowadzając taki podział kierowano się w szczególności:

- 1) względami efektywności wykonywania publicznego transportu zbiorowego;
- 2) specyfiką określonych rodzajów transportu;

- 3) zasięgiem terytorialnym, na którym mają być świadczone usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 4) liczbą mieszkańców danego obszaru;
- 5) możliwością zawierania przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego porozumień bądź tworzenia związków międzygminnych;
- 6) dotychczasowymi problemami istniejącymi w związku z funkcjonowaniem publicznego transportu na poszczególnych obszarach, a co za tym idzie – wprowadzenie obligatoryjnego organizowania transportu tam, gdzie jest to niezbędne z punktu widzenia potrzeb społecznych, a stworzenie możliwości takiej organizacji tam, gdzie istnieje chęć jej podjęcia lub jest to niezbędne z punktu widzenia właściwego organizatora.

W odniesieniu do organizatorów, na których nałożono obowiązek sporządzenia planu transportowego, należy podkreślić, że decydującym kryterium w odniesieniu do gmin oraz powiatów była liczba osób mieszkających na danym obszarze oraz związane z tym możliwości organizowania publicznego transportu zbiorowego przez określonych organizatorów. I tak, obowiązek opracowania planu transportowego nałożono na:

- 1) miasta liczące co najmniej 50 000 osób;
- 2) powiaty liczące co najmniej 80 000 osób – w tym przypadku granica została ustalona na wskazanym poziomie ze względu na to, że biorąc pod uwagę ogólną liczbę powiatów ziemskich (314), ilość powiatów o liczbie mieszkańców co najmniej 80 000 osób wynosi prawie połowę (126). Zatem uzasadnione jest nałożenie na tak duże powiaty obowiązkowego opracowania planu transportowego;
- 3) związki międzygminne, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który objęty został porozumieniem międzygminnym liczy co najmniej 80 000 osób;
- 4) związki powiatów, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który został objęty porozumieniem powiatów liczy co najmniej 120 000 osób.

W art. 9 ust. 3 projektu wskazano, że plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego. Ze względu na to plan transportowy ministra właściwego do spraw transportu musi mieć formę aktu powszechnie obowiązującego, zatem będzie wydawany w formie rozporządzenia, o czym poniżej.

W projektowanym art. 10 ustawy, w celu zapewnienia lokalnym społecznościom oraz zainteresowanym podmiotom udziału w etapie opracowywania projektu planu transportowego, 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 takich 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. Powyższe nie odnosi się jednak do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, ponieważ – zgodnie z projektowanym art. 13 ust. 6 – plan transportowy ministra będzie ogłaszany w drodze rozporządzenia, do którego należy stosować reguły procedury legislacyjnej, w tym przesłanie projektu rozporządzenia do konsultacji społecznych.

W art. 11 projektu wskazana została zależność pomiędzy planami transportowymi opracowanymi przez poszczególnych organizatorów. Intencją wprowadzenia tego przepisu jest zapewnienie ładu realizowanych przewozów na obszarach właściwości poszczególnych organizatorów. Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze np. powiatu powinien uwzględnić ujęte w ogłoszonym planie transportowym marszałka województwa linie komunikacyjne, na których będą odbywały się przewozy o charakterze użyteczności publicznej, ponieważ, w przypadku gdy na obszarze właściwości starosty istnieje linia komunikacyjna, na której powinny odbywać się przewozy wykonywane przez operatora, a marszałek województwa zorganizował takie przewozy na linii, która pokrywa się z linią komunikacyjną wyznaczoną przez starostę, to nie będzie potrzeby organizowania takich przewozów przez starostę.

Omawiany przepis stosuje się odpowiednio do sytuacji, gdy aktualizacji ulegnie plan transportowy opracowany przez danego organizatora. W takim przypadku, jak również w sytuacji wystąpienia okoliczności uzasadniających wprowadzenie zmiany w uchwalonym i ogłoszonym planie transportowym, przewidziano możliwość poddawania takiego planu transportowego odpowiednim aktualizacjom (art. 11 ust. 2 projektu). Nie przewidziano terminów, w jakich ma się odbywać aktualizacja, bowiem powinna być ona dokonywana przez organizatora za każdym razem, gdy zaistnieje taka potrzeba, która może wynikać m.in. ze zmian dokonanych przez tego organizatora (np. wyznaczenie „nowej” linii komunikacyjnej, na której będą się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej).

Przepis art. 12 projektu określa elementy, jakie powinien zawierać plan transportowy (ust. 1), w tym:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; organizatorowi pozostawia się możliwość określenia w planie transportowym również linii komunikacyjnych, na których wykonywane są przewozy „komercyjne”;
- pożądaný standard usług przewozowych świadczonych przez operatorów.

Z uwagi na otwarty katalog art. 12 ust. 1, w planie transportowym organizator może określić inne elementy, które uzna za konieczne, np. mogą zostać określone granice stref miasta dostępnych jedynie dla ekologicznych pojazdów transportu publicznego (np. zasilanych biopaliwami), jak również linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy komercyjne.

W ust. 2 omawianego artykułu wymieniono, co należy uwzględnić przy opracowywaniu planu transportowego. Wskazano m.in. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych, do których należy zaliczyć w szczególności standardy dotyczące przystanków i dworców, korzystania z przystanków i dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, zintegrowanych systemów biletowych. Zintegrowane węzły przesiadkowe, zgodnie z definicją projektu ustawy (art. 4 pkt 26 projektu), mają to być miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną do obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładami jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Zintegrowany system taryfowo-biletowy natomiast, zgodnie z definicją projektu ustawy (art. 4 pkt 25 projektu), to rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego należy również brać pod uwagę wpływ transportu na środowisko, mając przy tym na uwadze przepis art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, z późn. zm.). W przepisie tym wskazano, że przeprowadzenia

strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają m.in. projekty planów w dziedzinie transportu, opracowywane lub przyjmowane przez organy administracji, wyznaczające ramy późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Należy przy tym zaznaczyć, że w przypadku istnienia na obszarze danego organizatora planu bądź strategii w dziedzinie transportu, jeżeli w ocenie organizatora informacje w nim zawarte są wystarczające, przy opracowywaniu planu transportowego można uwzględnić taki plan bądź strategię.

Mając na uwadze dużą liczbę organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz mogące wyniknąć z tego powodu rozbieżności co do formy planu i jego szczegółowego zakresu, zaproponowano w projekcie ustawy opracowanie przez ministra właściwego do spraw transportu szczegółowego zakresu planu transportowego, zarówno części tekstowej, jak i graficznej, tak aby ujednoczyć formę tego dokumentu dla wszystkich organizatorów (art. 12 ust. 4 projektu).

Właściwy organizator, na szczeblu samorządu terytorialnego, powinien, przed uchwaleniem planu, uzgodnić bądź przekazać do zaopiniowania projekt planu transportowego z właściwymi sąsiadującymi bądź leżącymi na obszarze jego właściwości organizatorami w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach właściwości tych organizatorów (art. 13 projektu). Przyjęta została w tym zakresie zasada, według której uzgodnienie następuje z właściwymi organami jednostek sąsiadujących, natomiast zaopiniowanie – z właściwymi organami jednostek niższego szczebla. Rozwiązanie to zapewnia jednostkom szczebla powiatowego i gminnego udział w procesie opracowywania planu transportowego przez odpowiednio marszałka województwa lub starostę bądź zarząd związku powiatów i zgłaszanie w opiniach wniosków, w wyniku których organ wyższego szczebla będzie miał wiedzę w zakresie potrzeb przewozowych na niższym szczeblu. Takie opinie mają służyć organom wyższego szczebla w opracowaniu planu transportowego, który w najszerszym zakresie będzie zapewniał lokalnym społecznościom niezbędne przewozy.

W przepisie art. 13 ust. 4 projektu przewidziano możliwość zgłaszania potrzeb transportowych dotyczących linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar właściwości gminy liczącej mniej niż 50 000 osób, dla których nie istnieje obowiązek opracowania planu transportowego, bezpośrednio do starosty, w przypadku gdy jest on organizatorem, albo do właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych marszałka województwa.

W ust. 5 i 6 projektowanego art. 13 wskazano miejsce ogłoszenia uchwalonego planu transportowego. I tak, plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym. W sytuacji gdy organizatorem jest związek międzygminny lub związek powiatów podanie planu transportowego do publicznej wiadomości następuje w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin lub powiatów tworzących ten związek oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny lub związek powiatów. Natomiast w przypadku planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, ogłoszenie następuje w drodze rozporządzenia.

#### 4. Organizowanie sieci komunikacyjnej

Organizowanie sieci komunikacyjnej (art. 15 projektu), jako etap następujący po uchwaleniu planu transportowego (z wyjątkiem sytuacji, gdy na obszarze właściwości organizatora nie istnieje obowiązek opracowania takiego planu) na obszarze właściwości danego organizatora, obejmuje działania organizatora polegające w szczególności na realizacji planu transportowego i podejmowaniu dalszych działań zmierzających do zapewniania podnoszenia jakości i standardów publicznego transportu zbiorowego nastawionego na zaspokajanie potrzeb lokalnej społeczności. Do działań tych zalicza się również: badanie i analiza potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, ustalanie stawek opłat za korzystanie, przez operatorów i przewoźników z przystanków i dworców niebędących własnością lub w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na obszarze ich właściwości, przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zawarcie takiej umowy, a także ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W zakresie stawek opłat za korzystanie z ww. przystanków i dworców, ich ustalenie następować będzie w drodze negocjacji pomiędzy gminą, na której obszarze usytuowany jest przystanek lub dworzec, a właścicielem albo zarządzającym przystankiem lub dworcem. Taka treść przepisu pozwoli uniknąć sytuacji, w której stawkę opłaty za korzystanie z tego

samego przystanku lub dworca będzie negocjować np. gmina, powiat i województwo, właściwi ze względu na miejsce usytuowania tego przystanku lub dworca, i zostanie ona ustalona w różnej wysokości.

Stawki opłat, o których mowa powyżej, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników, wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora. W szczególności odnosi się to do takich kwestii, jak np.:

- jednakowa wysokość stawki opłat,
- uwzględnianie standardu poszczególnych przystanków komunikacyjnych lub dworców,
- uwzględnianie wielkości taboru, jakim wykonywany jest przewóz.

W sytuacji, gdy przystanki lub dworce są własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, za ich korzystanie mogą być pobierane opłaty, których stawka może być ustalona w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, również z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad, o których mowa powyżej. Jednakże w projektowanym art. 15 ust. 5 wprowadzona została górna granica, do której właściwy organ może ustalić stawkę omawianej opłaty, co ma służyć ograniczeniu dowolności w jej ustalaniu w nadmiernej wysokości. Przedmiotowa stawka będzie ulegała waloryzacji, o czym mówi projektowany ust. 6 omawianego artykułu. Możliwość nałożenia omawianej opłaty uzasadniona jest tym, że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy i korzystający przy tym z przystanków lub dworców będących własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, partycypowali w kosztach związanych m.in. z korzystaniem z infrastruktury transportowej, z utrzymaniem przystanków lub dworców w należyтым stanie, co związane jest z ich sprzątnięciem, konserwacją, odnawianiem, itp. W zakresie operatorów powyższe rozwiązanie powinno mieć w szczególności odniesienie do operatorów realizujących przewozy na podstawie koncesji. Dochód z opłat, o których mowa powyżej powinien być przeznaczony na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, oraz
- 2) realizację nowych, niezbędnych z punktu widzenia projektowanej regulacji zadań własnych gminy, wskazanych w art. 16 projektu, a polegających na budowie, przebudowie i remoncie:



- przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina, oraz
- wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanego przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

W odniesieniu do powyżej wskazanych przystanków komunikacyjnych należy zauważyć, że są one usytuowane przy drogach publicznych niezależnie od ich kategorii (droga gminna, powiatowa, wojewódzka czy krajowa) i służą zaspokajaniu potrzeb społeczności lokalnej (gminy) korzystającej ze środków transportu publicznego.

#### 5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Wybór operatora następuje w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.), ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101) albo art. 20 ust. 1 projektowanej ustawy (art. 17 ust. 1 projektu), chyba że organizator będzie realizował przewozy w formie samorządowego zakładu budżetowego. Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu, w jakim będzie następować wybór operatora. Przy czym należy podkreślić, że wybór operatora zgodnie z art. 20 ust. 1 projektu ustawy może przybrać jedną z dwóch form, w zależności od decyzji organizatora:

- 1) operator będzie wykonywał przewozy na własne ryzyko, na takich zasadach jak operator wybrany w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (quasi-koncesja), albo
  - 2) operator będzie wykonywał przewozy na takich zasadach jak operator wybrany w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (quasi-zamówienie publiczne)
- z wszelkimi konsekwencjami wynikającymi z każdego z ww. trybów.

W przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty. Podstawową cechą koncesji jest wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza, dlatego uprawnienie do uzyskania rekompensaty

nie będzie przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że strata wyniknie z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Taka część rekompensaty będzie stanowiła płatność koncesjodawcy, o której mowa w ww. ustawie. W sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w projektowanym art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty z innego tytułu niż ulgi, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie projektowanego art. 17 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej.

W projekcie ustawy zabroniono przyznawania operatorowi wyłącznego prawa, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, z uwagi na jego charakter i wiążącym się z jego przyznaniem ograniczeniem dostępności do obsługi danej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej bądź ich części.

Przepis art. 19 projektu wskazuje warunki i kryteria, jakie mogą się znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

- liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując – w specyfikacji istotnych warunków zamówienia – że świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci

komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne, niezależnie od wybranego przez organizatora trybu wyboru operatora, wskazanego w projektowanym art. 17 ust. 1 ustawy. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia potencjalnego operatora, któremu umożliwia się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałyby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

W projektowanym art. 20 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przypadki, w których możliwe jest zastosowanie takiego trybu określone zostały w art. 5 ust. 2 i 4 – 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w wyniku bezpośredniego zawarcia umowy, może być przedłużana na zasadach przewidzianych dla takiej umowy zawartej w pozostałych trybach przewidzianych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych oraz w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Przez odesłanie do przepisu art. 5 ust. 2 lit. b, c i e rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zawarte w projektowanym art. 20 ust. 4, uregulowano kwestie dotyczące zasad realizowania publicznego transportu zbiorowego przez podmiot wewnętrzny. Z uwagi na dostateczne uregulowanie tych zagadnień w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, pominięto powtarzanie treści przepisów odnoszących się do podmiotu wewnętrznego w projekcie ustawy, ograniczając się do odesłania do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Mając na uwadze treść art. 20 ust. 1 pkt 1 i 2 należy podkreślić, że organizator może z tym samym operatorem bezpośrednio zawrzeć tylko jedną umowę (bądź kilka, pod warunkiem, że ich wartość nie przekroczy limitów określonych we wskazanych przepisach) na podstawie albo pkt 1 albo pkt 2. Nie można dopuścić do sytuacji, w której organizator zawrze z tym samym operatorem kilka umów na obsługę poszczególnych linii komunikacyjnych, z których każda „mieściłaby się” w limitach określonych w omawianych regulacjach, ale łącznie znacznie bądź nawet nieznacznie przekraczałyby je. Taka praktyka

prowadziłaby bowiem do obejścia przepisów i celowego unikania przeprowadzenia procedury przetargowej.

Natomiast przez odesłanie wprowadzone w art. 20 ust. 5 projektu wskazany został okres, na jaki może być zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w wyniku bezpośredniego udzielenia zamówienia publicznego.

W sytuacji, gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może być zawarta na okres 12 miesięcy z możliwością przedłużenia w uzasadnionych przypadkach, jednakże łączny okres takiej umowy nie może być dłuższy niż 2 lata (art. 20 ust. 6 projektu). Należy jednak podkreślić, że rozwiązanie powyższe może być zastosowane wyłącznie w sytuacji, gdy organizator nie ma możliwości skorzystania z innych trybów wyboru operatora.

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 21), z tą różnicą, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast projekt przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym, że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, więcej niż jednej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, która może obejmować cały obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (art. 22 projektu).

Okresy, na jakie może zostać zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, określone zostały zgodnie z regulacjami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do transportu drogowego, kolejowego i innego szynowego

(art. 23 ust. 2 projektu). W stosunku do pozostałych rodzajów transportu postanowiono analogicznie zastosować maksymalny okres przewidziany dla transportu kolejowego i innego szynowego, czyli 15 lat, przy uwzględnieniu wysokich kosztów amortyzacji środków transportu wykorzystywanych w realizacji przewozów w tych rodzajach transportu. Przy czym ww. umowy mogą być przez organizatora zawierane na okres dłuższy bądź przedłużane, na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Okresowość umów nie będzie miała natomiast zastosowania w sytuacji świadczenia usług przewozowych przez samego organizatora w formie samorządowego zakładu budżetowego. Nieuzasadnione byłoby wyznaczanie przez organizatora sobie samego okresów, przez które będzie realizował przewozy (art. 23 ust. 5).

Zagadnienia, które są istotne z punktu widzenia właściwego wykonywania przewozów przez operatora, a które powinna określać umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wskazane zostały w art. 23 ust. 3 projektu. W pkt 5 tego przepisu wskazano, że umowa określa m.in. warunki dotyczące norm jakości, przez co należy rozumieć również punktualność, czyli realizację przewozów zgodnie z przewidzianym rozkładem jazdy. W odniesieniu do rekompensaty przyznawanej operatorowi wybranemu w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub z którym organizator bezpośrednio zawarł umowę, w przypadku gdy linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, na których świadczy on usługi okażą się nierentowne, parametry, według których ma ona być obliczana określa, w wyczerpującym zakresie, załącznik do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (art. 23 ust. 4 projektu). W ust. 3 pkt 16 projektowanego przepisu wskazano, że umowa określa również warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi, przy czym należy podkreślić, iż środki te mogą być przez operatora wykorzystane wyłącznie w celu realizacji usług wynikających z umowy, o czym wskazano w zasadach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Niewłaściwe wykorzystanie ww. środków transportu – poza możliwością rozwiązania umowy lub nałożenia kary pieniężnej, o ile taka ewentualność jako przyczyna rozwiązania lub nałożenia kary zostanie w umowie przewidziana – będzie stanowiło niezgodne z przeznaczeniem wykorzystanie pomocy publicznej i będzie skutkowało naruszeniem przepisów związanych z udzielaniem pomocy publicznej (art. 107 i n. Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej), czego konsekwencją mogą z kolei być odpowiednie działania Komisji Europejskiej, związane z nałożeniem obowiązku zwrotu udzielonej pomocy publicznej.

W przypadku wykonywania przez operatora przewozów o charakterze użyteczności publicznej bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Dokumentem potwierdzającym posiadanie przez operatora uprawnień do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jest wydawane z urzędu przez organizatora zaświadczenie lub wypis z tego zaświadczenia (art. 25 ust. 1 projektu), o ile jest wymagany. Wypis z zaświadczenia bowiem powinien znajdować się w każdym środku transportu (na potrzeby kontroli uprawnionego organu), przy czym regulacja ta obejmuje wyłącznie usługi świadczone w transporcie drogowym. Jest to uzasadnione m.in.:

- a) względami praktycznymi – np. w transporcie kolejowym zbędne byłoby wprowadzenie obowiązku posiadania wypisu z zaświadczenia w środku transportu na potrzeby okazania w przypadku kontroli, bowiem w praktyce nie dochodzi do kontroli środka transportu podczas wykonywania przez niego przewozu, podobnie jak w przypadku przewozów wykonywanych choćby w transporcie linowym czy żegludze śródlądowej,
- b) specyfiką wykonywania niektórych przewozów, w tym dostępu do infrastruktury (tory kolejowe) określonego w odrębnych przepisach.

Załącznikiem do zaświadczenia jest rozkład jazdy, który podlega stosownym aktualizacjom. Zmiany dotyczące rozkładu jazdy operator jest obowiązany zgłaszać właściwemu organizatorowi nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, gdzie zostały też uregulowane kwestie dotyczące sposobu dokonywania aktualizacji rozkładów jazdy. Niewykonanie ww. obowiązków usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

Na operatora został nałożony również obowiązek zgłaszania organizatorowi zmian zaświadczenia w terminie 14 dni od dnia ich powstania, w przypadku gdy zmiany te odnoszą się do: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej. Również niewykonanie tego obowiązku usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu). Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że w art. 25 ust. 6 projektu wskazano, że do wniosku o zmianę zaświadczenia operator dołącza poświadczoną przez siebie za zgodność z oryginałem kserokopię odpisu z rejestru przedsiębiorców albo

z ewidencji działalności gospodarczej. Takie uproszczenie zostało wprowadzone z uwagi na charakter stosunku łączącego organizatora z operatorem i wynikającą z procedury przetargowej oraz z umowy pewność w odniesieniu do przedsiębiorcy wybranego w celu wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Za wydanie zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, właściwy organizator pobiera opłaty, które stanowią jego dochód. Operator uiszcza opłatę za ww. dokumenty z chwilą ich odbioru. Ponadto, w ust. 9 omawianego przepisu wskazano na realizację jakich zadań dochód z ww. opłat powinien być przeznaczony.

W celu zapewnienia ciągłości wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy, postanowiono wprowadzić w art. 26 projektu zapis, który – w przypadku śmierci osoby fizycznej, z którą zawarto umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umożliwia wykonywanie przewozów przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku takiej osoby przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci. W przypadku przewozów wykonywanych na podstawie umowy okres 18 miesięcy stanowi nie tylko możliwość wykonywania przewozów przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku, ale również zabezpieczenie wykonywania tych przewozów i możliwość przygotowania przez organizatora przetargu. Niniejsze rozwiązanie zostało wprowadzone na wzór analogicznego rozwiązania uregulowanego w odniesieniu do zezwoleń w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

## 6. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu

Przewoźnik, czyli przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, może przystąpić do wykonywania przewozów po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozów do właściwego ze względu na zasięg przewozów organizatora i po wydaniu przedsiębiorcy przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu, które wydawane jest w formie decyzji administracyjnej (art. 27 ust. 1).

W zgłoszeniu przewoźnik przedstawia, poza innymi danymi wskazanymi w projektowanym art. 27 ust. 2 i 3, proponowaną linię komunikacyjną (przez określenie jej przebiegu, w tym miejsca początkowego i końcowego, oraz długości w kilometrach), na których zamierza wykonywać przewóz oraz proponowany rozkład jazdy.

Odmowa wydania przewoźnikowi potwierdzenia zgłoszenia przewozu, zwanego dalej „potwierdzeniem”, następuje w drodze decyzji administracyjnej. Przesłanki, w wyniku zaistnienia których organizator odmawia wydania potwierdzenia przewidziano w art. 28 projektu. Organizator odmawia przewoźnikowi wydania potwierdzenia przewozów, w przypadku gdy właściwy organ cofnął, w drodze decyzji administracyjnej, wydane przewoźnikowi potwierdzenie w wyniku zaistnienia przesłanek, o których mowa w projektowanym art. 30 ust. 5.

Jeżeli nie zachodzą przesłanki uzasadniające wydanie decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia, właściwy organ wydaje, w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, potwierdzenie oraz wypis z potwierdzenia, o ile jest wymagany (art. 29 ust. 1 projektu). Załącznikiem do potwierdzenia jest rozkład jazdy. Potwierdzenie wydawane jest na okres do pięciu lat (art. 29 ust. 4 projektu). Uzasadnieniem wprowadzenia terminowych potwierdzeń jest m.in. dodatkowa możliwość dokonania przez właściwy organ, co kilka lat, weryfikacji związanej z wykonywanymi przez przewoźników usługami i spełniania przez nich warunków, na podstawie których wykonywany jest przewóz osób. Ponadto wprowadzony system potwierdzeń opiera się na głównych przesłankach dotychczasowych zezwoleń w transporcie drogowym, w którym zezwolenia są wydawane właśnie na okres do pięciu lat. Rozróżnienie pomiędzy okresami, na jakie organizator może zawrzeć umowę z operatorem a okresem, na jaki wydaje potwierdzenie, nie powinno budzić wątpliwości ze względu na charakter przewozów wykonywanych przez operatora i przewoźnika. I tak, przewozy świadczone przez operatora, wskazane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, mają zdecydowane pierwszeństwo przed przewozami „komercyjnymi”.

Podobnie jak w przypadku zaświadczeń, za wydanie potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia oraz za zmianę tego dokumentu właściwy organizator pobiera opłaty, które stanowią jego dochód. W art. 29 ust. 6 wskazano na realizację jakich zadań dochód z ww. opłat powinien być przeznaczony.

Wypis z potwierdzenia, jako dokument, z którego wynika posiadanie przez przewoźnika uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze, powinien znajdować się w środku transportu. Analogicznie do rozwiązania, jakie zastosowano w stosunku do zaświadczeń w przypadku usług świadczonych przez operatora, również w odniesieniu do potwierdzeń i obowiązku posiadania jego wypisu w każdym środku transportu, dotyczy to usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego



świadczonych w transporcie drogowym. Również uzasadnienie wprowadzenia takiego rozwiązania jest tożsame.

W przypadku cofnięcia potwierdzenia z przyczyn przewidzianych w art. 30 ust. 4 lub jego wygaśnięcia z przyczyn przewidzianych w ust. 8 pkt 1 tego artykułu, przewoźnik obowiązany jest zwrócić potwierdzenie oraz wypisy z potwierdzenia właściwemu organizatorowi. Niewypełnienie tego obowiązku w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna, powoduje nałożenie kary pieniężnej w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 3 projektu).

Projektowany art. 30 ust. 6 nakłada na przewoźnika obowiązek wystąpienia do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę jego treści, nie później niż w terminie 14 dni od dnia powstania zmiany, w przypadku gdy zmiana taka dotyczy: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej. Niewykonanie tego obowiązku usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

W przypadku niewykonywania przez przewoźnika przewozu z przyczyn zależnych od niego przez okres co najmniej 14 dni, jest on obowiązany niezwłocznie poinformować o tym fakcie właściwego organizatora przez:

- a) zrzeczenie się wykonywania przewozu albo
- b) zawieszenie wykonywania przewozu, wskazując jednocześnie termin podjęcia wykonywania tego przewozu.

O fakcie podjęcia wykonywania przewozu we wskazanym przez przewoźnika terminie obowiązany jest on poinformować właściwego organizatora (art. 30 ust. 3 projektu). W przypadku niewykonania ww. obowiązku przewoźnik podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 4 projektu).

W przypadku zmian dotyczących aktualizacji rozkładów jazdy przewoźnik jest obowiązany zgłaszać właściwemu organizatorowi nie później niż w terminie 14 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe. Niewykonanie tego obowiązku również usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

W celu zapewnienia ciągłości wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku śmierci osoby fizycznej, której wydano potwierdzenie, postanowiono wprowadzić analogiczne rozwiązanie jak do umowy o świadczenie usług

w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązanie to umożliwia wykonywanie przewozów przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku takiej osoby przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci. W przypadku przewozów komercyjnych, w czasie wskazanego okresu, ww. osoba może podjąć działania zmierzające do uzyskania potwierdzenia (art. 31 projektu).

Art. 32 projektu zawiera rozwiązanie sytuacji, w której wydane zostało potwierdzenie zgłoszenia przewozu na wykonywanie przewozu na obszarze, który objęty jest porozumieniem zawartym pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego lub na obszarze których został utworzony związek międzygminny bądź związek powiatów, a następnie porozumienie to wygasło lub związek został rozwiązany. Projektowany artykuł wskazuje, że w takim przypadku właściwym organizatorem jest ten, który jest właściwy ze względu na zasięg wykonywanego przewozu (np. w przypadku porozumienia między gminami położonymi w granicach tego samego powiatu, w chwili wygaśnięcia porozumienia właściwym staje się ten powiat).

W art. 33 projektu zawarte zostało upoważnienie ustawowe do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, wzorów dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, z określeniem opłaty za wydanie poszczególnych dokumentów. Na potrzeby wydania ww. rozporządzenia w ustawie określona została maksymalna wysokość ww. opłat.

W art. 33 ust. 2 wskazano wytyczne do wydania ww. rozporządzenia, wśród których znalazły się m.in.:

- 1) koszty związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego,
- 2) okres ważności dokumentów oraz
- 3) obszar, na którym będą wykonywane przewozy.

Kryterium „kosztów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego” umożliwia określenie opłat w wysokości pokrywającej rzeczywiste koszty wydania przedmiotowych dokumentów oraz wykonywanie innych czynności związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Dochód uzyskany z tych opłat ma umożliwić organizatorowi pokrywanie kosztów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego, w tym z:

- a) aktualizacją planu transportowego i przeprowadzania w tym zakresie konsultacji społecznych,
- b) badaniem i analizowaniem potrzeb przewozowych lokalnej społeczności, w tym potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- c) podejmowaniem działań zmierzających do polepszania standardów usług publicznego transportu zbiorowego,
- d) organizowaniem przetargów mających na celu dokonanie wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego, w tym publikacją ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania przetargowego,
- e) prowadzeniem ewidencji przewoźników,
- f) kontrolą realizacji przez operatora i przewoźnika usług przewozowych,
- g) nadzorem nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego,
- h) podejmowaniem przez organizatora działań w przypadku wystąpienia okoliczności niezależnych od operatora lub przewoźnika, uniemożliwiających świadczenie usług zgodnie z warunkami określonymi odpowiednio w umowie albo w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu,
- i) weryfikowaniem wniosków operatora o rekompensatę i podejmowaniem działań związanych z wypłacaniem rekompensaty.

Zróznicowanie w projekcie ustawy wysokości opłat uiszczanych przez operatorów i przewoźników w zależności od obszaru oraz okresu ważności zaświadczenia oraz potwierdzenia zgłoszenia przewozu ma na celu przede wszystkim zapobieżenie ponoszeniu opłat przez przedsiębiorców wykonujących przewozy na mniejszym obszarze lub przez krótszy okres czasu w takiej samej wysokości jak przedsiębiorcy świadczący przewozy na większym obszarze lub przez dłuższy okres czasu. Takie rozwiązanie oparte na zasadzie proporcjonalności – wzorowane na obecnie funkcjonującym – pozwala na uwzględnienie interesów poszczególnych przedsiębiorców w ich udziale w rynku przewozowym.

## 7. Centralna Ewidencja Przewoźników

W projektowanych art. 34 – 37 ustawy uregulowano zagadnienia związane z prowadzeniem Centralnej Ewidencji Przewoźników, zwanej dalej „ewidencją”. Utworzenie tej instytucji pozwoli na gromadzenie danych o przedsiębiorcach, względem których została

wydana decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Główną przesłanką utworzenia ewidencji było przede wszystkim stworzenie organizatorom możliwości sprawnego uzyskania informacji na temat przedsiębiorcy, wobec którego została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia. Jeżeli przedsiębiorca taki będzie figurował w ewidencji, organizator powinien wydać decyzję odmawiającą wydania potwierdzenia.

Funkcjonowanie w praktyce takiej ewidencji ma również na celu zmobilizowanie przewoźników do rzetelnego wykonywania przewozu określonego w potwierdzeniu oraz zgodnie z zasadami określonymi w ustawie. Sankcja w postaci zamieszczenia danych przewoźnika w ewidencji, ich jawność i dostępność do nich oraz odmowa wydania potwierdzenia w przypadku figurowania przewoźnika w tej ewidencji powinna wpłynąć pozytywnie na jakość wykonywanych przez tych przedsiębiorców przewozów.

W projekcie nie wprowadzono przepisu, zgodnie z którym administrator danych (tu – minister właściwy do spraw transportu) przetwarzający dane osobowe na potrzeby ewidencji jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.). Dane dotyczące przedsiębiorców gromadzone w przedmiotowej ewidencji obejmują dane, które ściśle wiążą się z wykonywaniem przez przedsiębiorców ich działalności, stąd nie są objęte ochroną wynikającą z przepisów ww. ustawy. Na podmiocie znajdującym się w posiadaniu tych danych nie ciąży więc obowiązek informacyjny określony w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych, stąd nie istnieje potrzeba zamieszczania w analizowanym projekcie przepisów z takiego obowiązku zwalniających.

Dane zawarte w ewidencji są jawne, chyba że ich jawność jest wyłączona bądź ograniczona na podstawie przepisów o ochronie informacji niejawnych lub o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych. Miejscem udostępniania danych będzie strona podmiotowa Biuletynu Informacji Publicznej prowadzona przez ministra właściwego do spraw transportu.

Dane przedsiębiorcy, względem którego wydana została decyzja o cofnięciu potwierdzenia, będą figurować w ewidencji przez okres 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji, chyba że wcześniej decyzja ta zostanie uchylona lub unieważniona.

## 8. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

Całość działań organizatora, począwszy od negocjowania i zatwierdzania zmian do umowy z operatorem, przez ocenę i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług,

kontrolę nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, współpracę przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania usług przez operatora, dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, zatwierdzanie rozkładów jazdy przewoźników oraz dokonywanie ich aktualizacji, a kończąc na wykonywaniu zadań określonych w art. 7 ust. 1 i 3 oraz w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, określono w projekcie jako zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (art. 38 projektu). Przewidziano również, że zarządzanie w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy, w przypadku przewozów realizowanych w transporcie kolejowym, powinno odbywać się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z uwagi na kompetencje tego zarządcy w zakresie m.in. rozkładów jazdy. Zarządca taki ma obowiązek uwzględniać w miarę posiadanych możliwości potrzeby przewozowe w ramach przewozów przez operatora. Natomiast aktualizacja rozkładów jazdy ma odbywać się na zasadach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, z wyłączeniem transportu morskiego.

W projekcie ustawy postanowiono uregulować również sytuację wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie zadań użyteczności publicznej zgodnie ze wszystkimi warunkami zawartej umowy, gdy jednak jest możliwość wykonywania publicznego transportu zbiorowego w ograniczonym zakresie i nie wiąże się to z koniecznością rozwiązania umowy i zastosowania środka, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 projektu. W takim przypadku organizator określa warunki na jakich usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego może być wykonywana na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, a w transporcie morskim – na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma służyć ochronie linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, ale również umożliwia operatorom wykonywanie usług pomimo wystąpienia powyżej wskazanych okoliczności.

W odniesieniu natomiast do przewoźników również przewidziano tryb postępowania w sytuacji wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu

przebiegiem trasy przewozów, w szczególności awarii sieci, robót drogowych lub blokad drogowych.

W art. 40 projektu przewidziana została możliwość przeprowadzania kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego przez wskazanie, że do dokonywania tej kontroli upoważnieni są pracownicy właściwego ze względu na miejsce kontroli, organizatora, jak również funkcjonariusze Policji i inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego. Szczegółowe kwestie odnoszące się do tej kontroli zostały uregulowane w aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dlatego w ust. 2 wprowadzono stosowne odesłanie. Ponadto w zakresie możliwości dokonywania przez organizatora, ze względu na miejsce kontroli, lub osobę przez niego upoważnioną kontroli biletów, w ust. 3 wprowadzono odesłanie do przepisu art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, który reguluje zasady wykonywania tej kontroli.

#### 9. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego

W art. 41 projektu ustawy przewidziano zasady dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego wspólne dla wszystkich rodzajów transportu, z uwzględnieniem różnic np. w transporcie drogowym i kolejowym (art. 41 ust. 1 pkt 6, 11 i 12 projektu). Zasady te dotyczą przede wszystkim środków transportu stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym, sposobu podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników opłat lub taryf, charakteru międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, dostępu do regulaminu przewozu osób. Ponadto w celu uniknięcia wykorzystywania przez operatorów środków transportu przekazanych im przez właściwego organizatora do realizacji zadań o charakterze użyteczności publicznej, w art. 41 ust. 1 pkt 10 projektu wprowadzono zasadę, że środki te mogą być wykorzystywane wyłącznie w celu wykonywania przewozów użyteczności publicznej. Ponadto warunki wykorzystania takich środków powinny zostać zawarte w umowie. Zagadnienie niezgodnego z przepisami projektu ustawy wykorzystania przekazanych operatorowi środków transportu i konsekwencje takiego postępowania zostały omówione w uzasadnieniu art. 23 ust. 3 projektu.

W celu zapewnienia bezstronności w przypadku wykonywania zadań organizatora przez podmiot, któremu organizator zlecił ich wykonywanie, w art. 41 w ust. 2 wprowadzono

przepis, który wskazuje wyraźnie, że podmiot taki nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem z nim powiązany w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.

W przepisie art. 42 projektu wskazano, jakie elementy w szczególności powinny znaleźć się w regulaminie przewozu osób opracowywanym zarówno przez organizatora, operatora (grupy operatorów), jak i przewoźnika, w tym wskazanie podmiotu właściwego do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto w celu przeprowadzania oceny i kontroli realizacji publicznego transportu zbiorowego, w stosunku do operatora i przewoźnika wprowadzono obowiązek corocznego, do dnia 31 marca, informowania organizatora o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informację o liczbie i wysokości zrealizowanych odszkodowań (art. 43 ust. 1 i 2 projektu).

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą przekazywać informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego na ich obszarze, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku właściwemu marszałkowi województwa. Marszałek województwa natomiast na podstawie zebranych informacji będzie opracowywać zbiorczą informację, którą przekaże ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca każdego roku (art. 44 projektu). Informacje te będą niezbędne ministrowi właściwemu do spraw transportu do monitorowania rynku przewozu osób w skali całego kraju. Ponadto zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, minister właściwy do spraw transportu ma obowiązek sprawozdawczości do Komisji Europejskiej, na potrzeby której mogą być niezbędne dane z zakresu tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na terytorium RP.

#### 10. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 45 – 53 projektu) realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- a) pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że opłaty te pobiera operator; w przypadku operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r.

o koncesji na roboty budowlane lub usługi, pobieranie opłat stanowi prawo do korzystania z usługi w rozumieniu ww. ustawy; ta forma finansowania dotyczy wszystkich operatorów, bez względu na tryb ich wyboru, z wyjątkiem sytuacji, gdy ww. opłaty w przypadku przewozów nierentownych będą pobierane przez organizatora, wówczas jednak kwota wpływów będzie miała wpływ na wysokość rekompensaty,

b) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

– utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów oraz tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione; w przypadku operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, przekazanie tej części rekompensaty będzie stanowić płatność koncesjodawcy w rozumieniu ww. ustawy,

– poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem usług przez operatora wybranego w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub art. 20 ust. 1, w przypadku wspomnianego wyżej „quasi-zamówienia”, w sytuacji, gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna – pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług – a wysokość, w jakiej rekompensata ta ma być przyznana zostanie obliczona zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; wyłączenie tego rodzaju finansowania w zakresie operatorów wybieranych w trybie przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi wynika z faktu, że podstawową cechą wykonywania usług na podstawie koncesji jest finansowanie tych usług z pożytków pobieranych w związku z realizacją określonej usługi; przedsiębiorca podejmuje się wykonywania usługi na własne ryzyko,

c) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z zastrzeżeniem, że operator nie może ich wykorzystywać do wykonywania przewozów na zasadach komercyjnych; w przypadku operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi udostępnienie



środków transportu, o których mowa, stanowi płatność koncesjodawcy, w rozumieniu ww. ustawy.

W związku z tym, że finansowanie działalności przewoźnika „komercyjnego” polega wyłącznie na pobieraniu opłat od pasażerów, zrezygnowano z regulowania tego zagadnienia w projekcie, skupiając się na przewozach realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które są przedmiotem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Ponadto należy podkreślić, że nie objęto przewoźników regulacjami dotyczącymi rekompensaty w części stanowiącej stratę poniesioną z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów, a ograniczono je wyłącznie do przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanymi przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Nałożenie obowiązku stosowania ulg ustawowych przez przewoźników w rozumieniu projektu ustawy wiązałoby się z koniecznością dofinansowania poniesionych z tego tytułu strat. Natomiast dofinansowanie w takim zakresie może stanowić pomoc publiczną, co może się wiązać z koniecznością notyfikacji Komisji Europejskiej.

Operatorowi przysługuje rekompensata proporcjonalnie do poniesionej straty z tytułu:

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów (ustawowych i tych ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora),
- b) kosztów związanych z wykonywaniem przewozów; nie dotyczy to operatora wybranego w trybie przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi lub art. 20 ust. 1, w przypadku wspomnianej wyżej „quasi-koncesji”.

W ramach rekompensaty operatorowi przysługuje również rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Jednakże nie dotyczy to operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, ponieważ – jak wspomniano wyżej – prowadzona przez niego działalność polega na osiąganiu zysku w wyniku pobierania pożytków z tej działalności. Zatem przekazywanie operatorowi kwoty rozsądnego zysku spowodowałoby, że koncesja straciłaby swój charakter, a przewozy świadczone na jej podstawie przybrałyby w konsekwencji charakter przewozów wykonywanych na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych – zamówienia. Rozsądny zysk nie przysługuje również operatorowi będącemu samorządowym zakładem budżetowym.

Nieracjonalna byłaby sytuacja, w której organizator sam sobie wypłacałby rozsądny zysk. Działalność samorządowego zakładu budżetowego nie ma charakteru zarobkowego.

W celu uzyskania rekompensaty, uprawniony operator składa stosowny wniosek, o którym mowa w art. 48 projektu, wraz z odpowiednimi dokumentami potwierdzającymi przedmiot wniosku, w trybie określonym w umowie (w tym – zgodnie z określonym w tej umowie okresem rozliczeniowym). Obowiązkiem organizatora jest zweryfikowanie wniosku wraz załączonymi dokumentami. W razie wątpliwości bądź niekompletności przedstawionych dokumentów, organizator powinien zwrócić się do operatora o dokonanie odpowiedniego uzupełnienia. Po pozytywnej weryfikacji wniosku i dokumentów przedłożonych przez operatora, organizator:

- a) w przypadku gdy wniosek obejmował rekompensatę w części dotyczącej zwrotu utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów – występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie tej części rekompensaty przyznanej operatorowi; regulacja ta nie dotyczy organizatora, którym są marszałek województwa (bezcelowe byłoby, gdyby marszałek będący organizatorem sam sobie składał wniosek) oraz minister właściwy do spraw transportu lub
- b) w przypadku rekompensaty w części stanowiącej zwrot kosztów z tytułu świadczenia usług przewozowych – wypłaca odpowiednią kwotę, chyba że wypłata rekompensaty następuje w innej formie niż środki pieniężne.

W przypadku operatora wykonującego międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym może on otrzymać rekompensatę w postaci dotacji z budżetu państwa, której wysokość – z tytułu ulg, określa corocznie ustawa budżetowa, a środki w ramach dotacji przekazywane są przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 50 projektu).

Poza wskazanym otwartym katalogiem źródeł finansowania publicznego transportu zbiorowego, zawartym w projektowanym art. 46, źródłami takimi mogą być inne środki, takie jak: środki pomocowe prorozwojowe pozyskane z fundacji, stowarzyszeń ekologicznych, różnego rodzaju programów unijnych.

Projekt ustawy, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, to umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturze transportowej oraz w zakresie środków transportu wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów

ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej. Przykładem takiej dotacji jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, który przewiduje wsparcie w zakresie m.in.:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniające się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed grożącymi niebezpieczeństwami.

W przypadku przeznaczenia przez operatora otrzymanych na podstawie projektu ustawy środków publicznych na inną działalność niż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w celu wykonywania przewozu o charakterze użyteczności publicznej, konsekwencje będą tożsame, jak w przypadku wykorzystania przekazanych przez organizatora środków transportu na cele niezwiązane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej (patrz: uzasadnienie dotyczące art. 23 ust. 3 pkt 16 projektu).

## 11. Postępowanie skargowe

W projektowanych art. 54 – 57 uregulowano postępowanie skargowe dotyczące prawa wniesienia skargi do sądu administracyjnego przez podmiot, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i który doznał szkody lub któremu grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa wspólnotowego lub ustawy – w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy.

Uregulowanie przedmiotowego zagadnienia jest konieczne ze względu na treść art. 5 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis ten wyraźnie nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, aby decyzje bezpośredniego zawarcia umowy mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana zawarciem takiej umowy i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie.

W związku z powyższym, w projekcie przewidziana została możliwość złożenia przez zainteresowany podmiot skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego właściwego dla organizatora, który zawarł umowę, w terminie 10 dni od dnia, w którym skarżący powziął lub przy zachowaniu należytej staranności mógł powziąć informację o czynności podjętej przez organizatora w sprawie. Należy mieć przy tym na uwadze, że każdy podmiot ma możliwość uzyskania informacji na temat zamiaru zawarcia umowy w Biuletynie Informacji Publicznej, w którym informacja taka powinna się znaleźć w terminie co najmniej jednego roku lub sześciu miesięcy przed planowanym dniem zawarcia umowy. Zagadnienie to zostało omówione wyżej.

W celu zapewnienia przewidzianego w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 szybkiego i skutecznego skontrolowania czynności organizatora, wprowadzono przepis, który nakłada na sąd obowiązek rozpoznania skargi niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

## 12. Kary pieniężne

Projekt ustawy przewiduje kary pieniężne za naruszenia obowiązków lub warunków wynikających z przepisów projektu ustawy w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w transporcie drogowym (art. 58 projektu). Kary te nakładane są w drodze decyzji administracyjnej i stanowią dochód organizatora właściwego ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli. Jest to uzasadnione możliwością przeprowadzania kontroli również przez pracowników danego organizatora. Z uwagi na to, że np. na obszarze gminy właściwym organizatorem może być również powiat lub województwo, uzasadnione będzie wpływanie dochodów z kar pieniężnych do budżetu właściwego organizatora, którego pracownik przeprowadził kontrolę.

Kary pieniężne przewidziane w projektowanym art. 59 ustawy zostały wprowadzone w celu zapewnienia realizacji obowiązków nałożonych na operatorów i przewoźników

związanych z posiadaniem odpowiednich dokumentów uprawniających do wykonywania publicznego transportu zbiorowego i wypełnianiem obowiązku związanego ze zwrotem dokumentów w przypadkach przewidzianych w projekcie. Poszczególne kary zostały wskazane przy omawianiu właściwych przepisów projektu, do których mają zastosowanie.

W art. 60 wskazano na realizację jakich zadań dochód z ww. kar powinien być przeznaczony.

### 13. Zmiany w przepisach obowiązujących

- a) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany polegają przede wszystkim na dostosowaniu obowiązujących przepisów Prawa przewozowego, regulującego zasady wykonywania przewozu osób, w tym regularnego przewozu osób, do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

- b) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany mają na celu doprecyzowanie kompetencji zarządcy drogi, właściwego dla pasa drogowego, w którym najczęściej znajdują się przystanki komunikacyjne. Część pasa drogowego, w której usytuowany jest przystanek komunikacyjny zostanie udostępniona nieodpłatnie gminie na jej wniosek, tak, aby gmina mogła realizować swoje zadania w zakresie budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych (proponowany art. 20b),

- c) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów”

Projekt zmiany ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów przygotowany został w związku z opracowaniem projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Katalog

uprawnień do ulgowych przejazdów został dopracowany i ograniczony do przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanymi w przewozie o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Nałożenie obowiązku stosowania ulg przez przewoźników w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wiązałoby się z wyżej omawianą koniecznością dofinansowania poniesionych z tego tytułu strat. Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dofinansowanie w takim zakresie może stanowić pomoc publiczną i wówczas wymagałoby notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zaproponowane pozostałe zmiany mają przede wszystkim charakter porządkowy. Zmiana przepisu art. 1 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów przewiduje umieszczenie wszystkich wyłączeń stosowania ustawy w jednym miejscu, tj. w art. 1b. Zmiana przepisów art. 1a i art. 1b ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów ma charakter porządkowy, a także ma na celu ich dostosowanie do regulacji zawartych w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Nowy pkt 6 w art. 1a w ust. 4 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów potwierdza uprawnienia do ulg przejazdowych przyznane słuchaczom: kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych, w zakresie przysługującym studentom, mocą art. 9f ust. 2 i art. 77 ust. 4 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.). Natomiast pkt 7 – 9 definiują pojęcia różnych rodzajów komunikacji autobusowej, o których mowa w ustawie.

W związku z wykreśleniem w art. 1b w ust. 1 pkt 6, w przepisie art. 2 ust. 2a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów należało wykreślić autobusową komunikację ekspresową.

Naprzeciw wnioskowi zgłaszanemu przez Zarząd Główny Polskiego Związku Niewidomych w przedmiocie ulg dla przewodników i psów-przewodników osób niewidomych oraz opiekunów osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji częściowo wychodzą zmiany wprowadzone w tym zakresie w art. 2 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów.

Projektowany przepis art. 2 ust. 2b ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów przyznaje psom-przewodnikom osób niewidomych ulgę w wymiarze 100 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego. Natomiast nowy przepis art. 2 ust. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów doprecyzowuje przepisy ustawy w zakresie korzystania z ulg przysługujących opiekunom osób niezdolnych

do samodzielnej egzystencji i przewodnikom osób niewidomych. Ponadto zezwala przewodnikom osób niewidomych na zakup biletów miesięcznych imiennych z ulgą 95 %. Nie spowoduje to ujemnych skutków dla budżetu albowiem każdy bilet miesięczny jest sam w sobie biletem ulgowym, gdyż jego cena jest ustalona u różnych przewoźników jako równowartość od 20 do 35 biletów jednorazowych, a więc będzie wymagał niższej dopłaty z budżetu państwa od dopłacanej obecnie do ulgowych biletów jednorazowych.

O konieczności zmiany przepisu art. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, przesądził fakt utracenia z dniem 1 maja 2004 r. przez współmałżonków emerytów i rencistów prawa do korzystania przy przejazdach koleją w 2 klasie pociągów osobowych, pospiesznych i ekspresowych z ulgi 37 %, w związku z utratą przez nich prawa do zasiłków rodzinnych, w wyniku uchylecia ustawy z dnia 1 grudnia 1994 r. o zasiłkach rodzinnych, pielęgnacyjnych i wychowawczych (Dz. U. z 1998 r. Nr 102, poz. 651, z późn. zm.), z mocy art. 71 pkt 2 ustawy z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych (Dz. U. Nr 228, poz. 2255).

Zmiana przepisów art. 4 ust. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, doprecyzowuje jej uregulowania w zakresie ulg przysługujących osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji, w tym osobom niewidomym. Osoby niewidome będące osobami niezdolnymi do samodzielnej egzystencji mają większy zakres uprawnień do ulg od innych osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji, albowiem przysługuje im również ulga przy przejazdach na podstawie biletów miesięcznych.

Przepisy art. 4 ust. 1 i 2 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów, doprecyzowują zakres ulg przysługujących osobom niewidomym niebędącym osobami niezdolnymi do samodzielnej egzystencji, w tym niewidomym dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej do ukończenia 16 roku życia. Potrzeba taka wynika z faktu, że obecnie realizacja uprawnień dla osób niewidomych, mających prawo do korzystania z ulg w różnym wymiarze: 37 %, 49 % i 78 % oraz w różnym zakresie, w zależności od wieku, niepełnosprawności i inwalidztwa (obecnie: art. 2 ust. 5 pkt 1 i ust. 7, art. 4 ust. 3) nastęca przewoźnikom wielu problemów przy prawidłowej realizacji uprawnień przysługujących niewidomym. Ponadto zaproponowana zmiana pozbawi osoby: częściowo niezdolne do pracy lub z orzeczoną lekką stopniem niepełnosprawności i inwalidów III grupy – z powodu stanu narządu wzroku możliwości korzystania z ulg przysługujących osobom niewidomym. Za osoby niewidome bowiem uważa się tylko osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, całkowicie niezdolne do pracy, posiadające

orzeczony znaczny lub umiarkowany stopień niepełnosprawności lub inwalidów I i II grupy z powodu stanu narządu wzroku.

W art. 5 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów ujęto uprawnienia: dzieci odbywających roczne przygotowanie przedszkolne, uczniów, studentów i słuchaczy kolegiów, nauczycieli zatrudnionych w szkołach publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych oraz nauczycieli akademickich, obecnie zawarte zarówno w art. 4, jak i w art. 5. „Bilet imienny miesięczny szkolny” w komunikacji autobusowej został zastąpiony pojęciem „bilet miesięczny imienny”, analogicznym do używanego w innych przepisach ustawy traktujących o uprawnieniach na podstawie biletów imiennych miesięcznych. Obecnie brak obowiązku zakupu biletu miesięcznego przez ucznia lub studenta na przejazd w relacji „dom – szkoła” nie uzasadnia dalszego utrzymywania w komunikacji autobusowej pojęcia „szkolny”.

Zmiana art. 5 ust. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów została wprowadzona w wyniku zarzutów formalnych Komisji Wspólnot Europejskich, dotyczących naruszenia zasady niedyskryminacji ze względu na obywatelstwo w zakresie dostępu do ulg na przejazdy środkami transportu publicznego uczniów. W odniesieniu natomiast do wskazanych w tym przepisie osób mających miejsce zamieszkania oraz uczęszczających do szkół działających przy przedstawicielstwach dyplomatycznych państw trzecich, rozszerzenie uprawnień w tym zakresie wynika z faktu, że szkoły przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw oferują programy nauczania w językach innych niż język polski. Obywatele innych państw członkowskich stale zamieszkujący w Polsce nie mogą uczęszczać do szkół polskojęzycznych ze względu na nieznaną im języka polskiego. Odmienne traktowanie ww. sytuacji mogłoby prowadzić do dyskryminacji uczniów szkół działających przy przedstawicielstwach dyplomatycznych państw trzecich. W związku z tym postanowiono o uregulowaniu powyższej kwestii. Powyższe analogicznie ma odniesienie do zmiany omawianego artykułu polegającej na dodaniu ust. 5, w którym uprawnia się do ulgi 37 % nauczycieli mających miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zatrudnionych w szkołach przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce.

Zmiany wprowadzane w przepisach art. 5a oraz art. 7 mają charakter porządkowy, przywołujący aktualne przepisy.

Uregulowania zawarte w dotychczasowych przepisach art. 8a i 8b ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów dotyczące finansowania publicznego transportu



zbiorowego kolejowego i autobusowego zostały objęte ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, albowiem ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów powinna określać wyłącznie: kategorie osób uprawnionych do ulg, wymiar i zakres stosowania ulgi oraz upoważnienie do określenia rodzajów dokumentów poświadczających prawo do korzystania z ulg przez wskazane w ustawie podmioty. W ustawie tej nie powinny być regulowane formy i źródła rekompensowania przewoźnikom utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania ulg ustawowych, przyznanych także innymi ustawami. Zagadnienia te powinny regulować ustawy stanowiące o zasadach wykonywania poszczególnych rodzajów transportu albo ustawy regulujące zasady finansowania zadań nałożonych przez państwo, w związku z czym przepisy art. 8a i 8b powołanej ustawy powinny zostać uchylone,

- d) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach ( Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008, z późn. zm.)

W ustawie zaproponowano w art. 3 w ust. 2 po pkt 3 dodanie pkt 3a oraz zmianę brzmienia ust. 3 w art. 5, wprowadzając tym samym obowiązek gminy w zakresie utrzymania czystości i porządku na przystankach komunikacyjnych, których właścicielem jest gmina lub które położone są na jej obszarze bez względu na kategorię dróg, przy których są usytuowane. Aktualnie istniejący w tym zakresie obowiązek nałożony na przedsiębiorców, w praktyce nie jest realizowany z uwagi na dużą liczbę takich przedsiębiorców. Ponadto istniejący w przepisach ustawy o transporcie drogowym przepis art. 22 ust. 1a, jako *lex specialis*, w stosunku do przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej ( Dz. U. z 1997 r. Nr 9, poz. 43, z późn. zm.), zabrania pobierania opłat za korzystanie z przystanku, jako miejsca użyteczności publicznej. Mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ma zapewnić m.in. warunki do korzystania z przystanków i dworców, zaproponowano, aby obowiązek utrzymania czystości na przystankach komunikacyjnych spoczywał na gminie, która wykonuje zadanie organizacji lokalnego transportu zbiorowego,

- e) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. Nr 123, poz. 779, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 130, poz. 1190 oraz z 2008 r. Nr 223, poz. 1458)

Propozycja dodania pkt 2a w art. 11 ma na celu poszerzenie kompetencji strażników straży gminnej do przeprowadzania kontroli w transporcie drogowym, ale wyłącznie w zakresie kontroli publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do kontroli dokumentów związanych ze świadczeniem usług przewozowych,

- f) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1997 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2000 r. Nr 9, poz. 43, z późn. zm.)

Wprowadzenie zmiany w art. 3 w ust. 1 ww. ustawy wynika z tego, że w związku z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powierzanie przez jednostkę samorządu terytorialnego wykonywania zadań z zakresu gospodarki komunalnej będzie mogło się odbywać również z uwzględnieniem przepisów tej ustawy,

- g) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050, z późn. zm.)

W art. 8 ustawy w ust. 1 i 2 zaproponowano, aby dotychczasowe kompetencje rady gminy i rady powiatu do ustalania cen urzędowych za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym ograniczyć wyłącznie do usług realizowanych jako zadanie użyteczności publicznej. Taką samą możliwość dano również sejmikom wojewódzkim (dodany ust. 4),

- h) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany polegają przede wszystkim na dostosowaniu do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zarówno w zakresie definicji, jak i przepisów szczegółowych dotyczących funkcjonowania regularnego przewozu osób. Uchylono definicję dotyczącą regularnego przewozu osób, wprowadzając w jej miejsce definicję międzynarodowego przewozu regularnego. Zakres przedmiotowy ustawy o transporcie drogowym, po wyłączeniu z jej regulacji przepisów dotyczących krajowego regularnego przewozu osób, ulegnie zmianie. W zakresie przewozu krajowego ustawa o transporcie drogowym będzie regulować wyłącznie przewozy regularne specjalne, przewozy wahadłowe i okazjonalne. Przyjęto, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, jako ustawa

podstawowa, regulująca dziedzinę regularnego przewozu osób, będzie zawierać najważniejsze definicje związane z tym rodzajem przewozów. Natomiast ustawa o transporcie drogowym, regulująca niewielki obszar przewozów regularnych (specjalne i międzynarodowe), będzie posiłkować się definicjami określonymi w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Zaproponowano zmiany w przepisach określających właściwość organów w zakresie wydawania zezwoleń. Ponieważ zezwolenia na przewozy regularne osób, zgodnie z przepisami przejściowymi, zostają utrzymane do dnia 31 grudnia 2014 r., zaproponowana zmiana art. 18 ustawy o transporcie drogowym wejdzie w życie dopiero w dniu 31 grudnia 2014 r. Do tego dnia obowiązują dotychczasowe przepisy w zakresie wydawania zezwoleń na przewozy regularne. To samo dotyczy innych proponowanych zmian w przepisach,

- i) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany polegają przede wszystkim na dostosowaniu obowiązujących przepisów ustawy o transporcie kolejowym do projektowanych przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zaproponowano wykreślenie niektórych przepisów związanych z funkcjonowaniem publicznego transportu zbiorowego i kompleksowe uregulowanie tych kwestii w jednym akcie prawnym,

- j) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany mają na celu dostosowanie definicji przewozu regularnego do przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jak również zmienionych przepisów ustawy o transporcie drogowym,

- k) zmiany dotyczące przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.)

Zaproponowane zmiany wynikają z konieczności implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2009/33 z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, która odnosi się również do środków transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transporty zbiorowy,

l) art. 72 projektu

Zaproponowane brzmienie projektowanego art. 72 wynika z występowania „przewoźnika”, jako przedsiębiorcy uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, w wielu aktach prawnych (również aktach wykonawczych do ustaw), m.in. w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, czy w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe. Wprowadzenie zmian w każdym z aktów posługujących się wyrazem „przewoźnik” wiąże się z niebezpieczeństwem nieobjęcia niektórych przepisów odpowiednią zmianą. Zatem w tym przypadku zastosowanie dorozumianej zmiany jest uzasadnione w celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych w tym zakresie.

#### 14. Przepisy przejściowe i końcowe

W przepisach przejściowych i końcowych projektu ustawy zaproponowano, aby dotychczasowa działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, w transporcie kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogła być wykonywana na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r., kiedy zacznie obowiązywać w pełni cała regulacja w zakresie przewozu osób, czyli projektowana ustawa. W związku z tym utrzymano dotychczasowe przepisy w tym zakresie przez zróżnicowanie terminu wejścia w życie poszczególnych przepisów zmieniających. Należy podkreślić, że projektowany art. 73 ma charakter porządkujący, wygaszający wszystkie zezwolenia na przewozy regularne w transporcie drogowym, również te wydane przed dniem 1 stycznia 2002 r., tj. przed dniem wejścia w życie art. 104 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Graniczny termin ważności takich zezwoleń (były one wydawane bezterminowo) ustalono analogicznie, jak do pozostałych uprawnień, na podstawie których może być prowadzona działalność w zakresie przewozu osób, w przypadku podjęcia wykonywania tej działalności przed dniem wejścia w życie ustawy, tj. nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

W odniesieniu do umów, na podstawie których może być wykonywana dotychczasowa działalność w zakresie regularnego przewozu osób, zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzono rozwiązanie zgodne z regulacjami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Umowy takie będą mogły obowiązywać do czasu ich wygaśnięcia, jednak nie dłużej niż przez okres 30 lat.

Ze względu na wprowadzane ustawą o publicznym transporcie zbiorowym dokumenty związane z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, niezbędne jest, aby podmiotowi z którym została zawarta umowa, o której mowa w art. 74 ust. 4 oraz w art. 75, organizator publicznego transportu zbiorowego, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wydał zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Biorąc pod uwagę długie okresy obowiązywania takich umów, należy unikać sytuacji, w której na rynku przewozów będą prowadzić działalność podmioty, których nie obejmie obowiązek posiadania dokumentu uprawniającego do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.

Do końca 2014 r. przewidziano okres przejściowy dla finansowania, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa, operatorowi utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów (art. 76). W celu umożliwienia operatorom w transporcie kolejowym dostosowania się do obowiązku stosowania kas rejestrujących, wynikającego z art. 52 ust. 1 projektowanej ustawy, postanowiono o związaniu tym obowiązkiem powyższych operatorów od dnia 1 stycznia 2015 r. (art. 77).

W odniesieniu do rozkładów jazdy uzgodnionych przed dniem wejścia w życie ustawy zaproponowano, aby zachowały one swoją ważność przez okres, którego dotyczą albo do czasu wprowadzenia w nich zmian przez przewoźnika (art. 79), bowiem fakt wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy skutkuje utratą jego ważności w dotychczasowej treści.

Ponieważ opracowanie i uchwalenie planów transportowych wymaga odpowiedniego czasu, zaproponowano, aby pierwsze plany transportowe zostały opracowane i uchwalone odpowiednio w terminie roku (minister właściwy do spraw transportu), 2 lat (samorząd województwa) i 3 lat (samorząd powiatowy) oraz 4 lat (samorząd gminny) od dnia wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 80).

Rozwiązanie proponowane w art. 81 projektu przewiduje, że przedsiębiorca zamierzający wykonywać przewozy po dniu 31 grudnia 2014 r. na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu może dokonać do właściwego organizatora zgłoszenia o zamiarze ich wykonywania od dnia 1 lipca 2014 r. Przepis ma na celu przede wszystkim usprawnienie

procesu związanego z dokonywaniem zgłoszeń i wydawaniem na ich podstawie potwierdzeń zgłoszenia przewozu.

Mając na uwadze zmianę katalogu uprawnień do ulgowych przejazdów dokonany zmianą ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów i przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w art. 83 projektu ustawy zaproponowano utrzymanie dotychczasowych przepisów w tym zakresie do dnia 31 grudnia 2014 r. zarówno w transporcie kolejowym, jak i drogowym. W tych okresach zasady dotyczące uprawnień do ulgowych przejazdów i związane z tym finansowanie przewoźników będzie odbywać się na zasadach dotychczasowych.

Minister właściwy do spraw transportu, wypełniając obowiązek określony w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, do dnia 31 maja 2015 r., ma przekazać Komisji Europejskiej sprawozdanie z postępu procesu dostosowywania polskiego publicznego transportu zbiorowego do wymagań ww. aktu. Obowiązek przekazania sprawozdania ma nastąpić w okresie sześciu miesięcy od upływu pierwszej połowy okresu przejściowego, tj. w okresie od dnia 3 grudnia 2014 r. do dnia 3 czerwca 2015 r.

W art. 86 projektu zaproponowano, aby ustawa weszła w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Wprowadza się jednak pewne wyjątki, które są związane z dotychczas obowiązującymi na terytorium RP rozwiązaniami prawnymi. Dotyczy to przepisów odnoszących się do ww. dyrektywy (WE) nr 2009/33, a także art. 27 – 32 (potwierdzenie zgłoszenia przewozu) oraz 34 – 37 (Centralna Ewidencja Przewoźników).

W zakresie art. 27 – 32, inny termin wejścia w życie wynika z tego, że ich obowiązywanie od dnia wejścia w życie ustawy doprowadziłoby do sytuacji, w której na polskim rynku regularnych przewozów osób funkcjonowałyby trzy systemy. I tak, np. w transporcie drogowym, miałyby miejsce sytuacja, w której jednocześnie przewozy mogłyby być wykonywane przez:

- 1) przewoźników wykonujących przewozy na podstawie dotychczasowych zezwoleń,
- 2) przewoźników wykonujących przewozy na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 3) operatorów, wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W celu zapobieżenia powstaniu opisanej wyżej sytuacji, przewidziano termin wejścia w życie wspomnianych przepisów na dzień 31 grudnia 2014 r., do którego to dnia będzie mogła być prowadzona działalność w zakresie przewozów na podstawie uprawnień przyznanych w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy. Jednakże, mając również na uwadze czas, jaki potrzebny jest przedsiębiorcom na uzyskanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, w art. 81 przedmiotowego projektu wprowadzono przepis umożliwiający dokonywanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania publicznego transportu zbiorowego do właściwego organizatora od dnia 1 lipca 2014 r. Organizator natomiast będzie mógł wydać przedsiębiorcy potwierdzenie zgłoszenia przewozu, jednakże przedsiębiorca będzie mógł wykonywać na jego podstawie przewozy dopiero od dnia 1 stycznia 2015 r.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy

Projekt ustawy oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto projekt oddziałuje na ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

### 2. Wyniki konsultacji społecznych

Celem przeprowadzonych konsultacji było zebranie możliwie największej liczby opinii środowisk zainteresowanych kształtem regulacji prawnych zawartych w projekcie. Spośród 55 podmiotów, do których wysłany został projekt ustawy (wraz z projektem ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym), swoje opinie przekazały następujące, podmioty:

- 1) Związek Województw RP, który przekazał opinie z następujących województw:
  - zachodniopomorskiego,
  - pomorskiego,
  - małopolskiego,
  - mazowieckiego,
  - podlaskiego,
- 2) Instytut Transportu Samochodowego,
- 3) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- 4) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 5) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 6) PKP S.A.,
- 7) PKP Intercity S.A.,



- 8) Forum Związków Zawodowych,
- 9) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
- 10) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
- 11) Główny Inspektor Transportu Drogowego,
- 12) Urząd żeglugi śródlądowej:
  - we Wrocławiu,
  - w Gdańsku,
  - w Giżycku,
  - w Krakowie,
  - w Warszawie,
  - w Kędzierzynie-Koźlu,
- 13) Urząd morski w Gdyni oraz w Szczecinie,
- 14) Marszałkowie województw:
  - podkarpackiego,
  - śląskiego,
  - opolskiego,
  - małopolskiego,
  - lubuskiego.

Przesłane przez ww. organizacje opinie odnosiły się w szczególności do poniżej przedstawionych kwestii:

1. w zakresie zawartego w art. 4 projektu słowniczka, do definicji:
  - a) obszaru aglomeracyjnego oraz obszaru metropolitalnego – z uwagi na zbyt duże rozbieżności interpretacyjne związane z brzmieniem zaproponowanym przez projekt przekazany organizacjom i samorządom w ramach konsultacji społecznych, oraz ze względu na uniknięcie rozbieżności w związku z trwającymi w MSWiA pracami nad projektem tzw. „ustawy metropolitalnej”, która ma regulować obszar metropolitalny, zrezygnowano z umieszczenia tej definicji w przedmiotowym projekcie, jak również definicji obszaru aglomeracyjnego,

- b) operatora publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnika – wątpliwości budziło, czy operator jest przewoźnikiem, o którym mowa w innych ustawach regulujących poszczególne rodzaje transportu. W związku z tymi wątpliwościami zgłoszonymi przez środowisko, w projekcie został wprowadzony przepis w art. 4 ust. 3, w którym wskazuje się wyraźnie, że operatorem jest również przewoźnik, o którym w odrębnych przepisach, w tym w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- c) organizatora publicznego transportu zbiorowego – rozszerzono definicję o przepis, że organizatorem jest również właściwy organ związku międzygminnego, co jest konsekwencją uwag zgłoszonych przez m.in. Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (dalej „IGKM”); pod kątem tej uwagi adekwatnie zmieniono dalsze przepisy projektu,
- d) sieci komunikacyjnej – ze względu na podnoszone przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji (dalej „PIGTSiS”) argumenty odnoszące się do mogących wystąpić problemów interpretacyjnych tego pojęcia (w zakresie kwestii czy sieć komunikacyjna obejmuje całość obszaru właściwości organizatora, czy też może obejmować jego część), doprecyzowano definicję, wskazując, że sieć komunikacyjna może dotyczyć również części obszaru właściwości organizatora.

Ponadto w wyniku sugestii zgłaszanych przez część podmiotów postanowiono wprowadzić, na potrzeby ustawy, definicję dworca;

2. w zakresie organizatorów, na których nałożono obowiązek sporządzenia planu transportowego podniesiona została (w szczególności podczas rozmów przeprowadzonych z Ogólnopolskim Związkiem Pracodawców Transportu Samochodowego – zwanego dalej „OZPTS” – z PIGTSiS oraz IGKM) kwestia nałożenia tego obowiązku również na starostę, a także na zarząd związku międzygminnego; postanowiono wprowadzić w omawianym przepisie, jako organizatora, który obligatoryjnie opracowuje plan transportowy, starostę w powiecie liczącym co najmniej 80 000 osób oraz zarząd związku międzygminnego – w przypadku gdy obszar, na którym ten związek został utworzony liczy co najmniej 80 000 osób;

3. w wyniku postulatów zgłoszonych m.in. przez OZPTS oraz Forum Związków Zawodowych (dalej „FZZ”), został do ustawy wprowadzony przepis, który zapewnia lokalnej społeczności udział w zakresie opracowywania planu transportowego przez zgłaszanie opinii dotyczących projektu planu transportowego;
4. w odniesieniu do przepisu mówiącego o aktualizacji planu transportowego, częstym zarzutem podnoszonym przez organizacje, jak również samorządy, był brak przepisu, który określałby częstotliwość aktualizacji planu transportowego; z uwagi jednak na to, że projektodawca wprowadza możliwość aktualizacji planu transportowego, gdy wystąpi taka potrzeba (np. utworzenie nowej linii o charakterze użyteczności publicznej, którą organizator będzie chciał „chronić”), pozostawiono niezmienną treść omawianego przepisu;
5. uwzględniając argumentację przedstawioną przez OZPTS, postanowiono przepis art. 17 ust. 3 opiniowanego projektu przenieść do art. 19, jako ust. 2; doprecyzowano w szczególności, że określenie zawartego w tym przepisie tzw. finansowania skrótnego, powinno być przewidziane w specyfikacji istotnych warunkach zamówienia i rozwiano wątpliwości interpretacyjne w zakresie zastosowania przepisu, czyli możliwości zorganizowania przetargu na linię/linie nierentowne w pakiecie z linią/liniami dochodowymi;
6. w związku z niezrozumiałym brzmieniem przepisu art. 16 ust. 1 pkt 7 opiniowanego projektu, w zakresie opłat za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku postulatów zgłoszonych w szczególności przez IGKM oraz PIGTSiS, zmieniono jego treść przez wyraźne wskazanie, że chodzi o bilety oraz inne opłaty, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej;
7. w art. 16 ust. 3 uwzględniono sugestie organizacji w zakresie sprecyzowania organu odpowiedzialnego za prowadzenie negocjacji stawek opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, przez wskazanie, że jest nim wójt, burmistrz lub prezydent miasta, na którego obszarze usytuowany jest przystanek lub dworzec;
8. kontrowersje wzbudził okres, na jaki pierwotnie przewidziane zostało w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przyznanie operatorowi przez

organizatora wyłącznego prawa świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; w wersji projektu przekazanego do konsultacji społecznych, okres ten wynosił maksymalnie trzy lata; postulaty przedsiębiorców (w tym: OZPTS, IGKM, PIGTSiS oraz FZZ) wskazywały, że okres ten powinien być zdecydowanie dłuższy, nawet równy okresowi, na jaki może zostać zawarta z operatorem umowa nieprzyznająca prawa wyłącznego, co wiązałoby się z możliwością przyznania takiego prawa nawet na okres 10 (w przypadku transportu drogowego) czy 15 lat (w pozostałych rodzajach transportu); ~~w wyniku przeprowadzonych rozmów, wypracowane zostało porozumienie w kwestii okresu, na jaki organizator może przyznać prawo wyłączne, które znalazło odzwierciedlenie w aktualnym brzmieniu omawianego przepisu, przez wskazanie maksymalnie 5 lat, na jaki może być zawarta umowa przyznająca wyłączne prawo, o którym mowa powyżej; statecznie jednak w projekcie ustawy zabroniono przyznawania operatorowi prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, z uwagi na jego charakter i wiążącym się z jego przyznaniem ograniczeniem dostępności do obsługi danej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej bądź ich części;~~

9. w związku z argumentacją przedstawioną przez IGKM w zakresie niejasnego brzmienia przepisu, który wskazuje, że organizator może przedłużyć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 sugerowała, że może to nastąpić, gdy okres zawartej już umowy kończy się, zmodyfikowano odpowiednio treść omawianego przepisu;
10. w wyniku licznych uwag odnoszących się do proponowanego brzmienia przepisu odnoszącego się do zmian rozkładu jazdy, wprowadzono w ustawie obowiązek (zarówno dla operatora, jak i przewoźnika) w zakresie zgłaszania wszelkich zmian w celu aktualizacji rozkładu jazdy na 21 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w przepisach Prawa przewozowego;
11. konsekwencją zarzutu zgłoszonego przez PIGTSiS w odniesieniu do art. 27 ust. 5 opiniowanego projektu i podnoszonego argumentu, że przepis ten narusza prawa nabyte, jest wykreślenie tego przepisu;
12. z związku z licznymi zastrzeżeniami (m.in. samorządów, OZPTS, PIGTSiS, IGKM) odnoszącymi się do art. 27 ust. 3 opiniowanego projektu, w odniesieniu do zbyt długiego okresu, po którym przewoźnik obowiązany jest poinformować właściwego

organizatora o zaprzestaniu wykonywania przewozu na skutek okoliczności zależnych od niego (co najmniej przez trzy miesiące), skrócono ten okres do miesiąca;

13. uwzględniona została uwaga PIGTSiS dotycząca wprowadzenia trybu postępowania w przypadku wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozu zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu przebiegiem trasy przewozu;
14. zawarty w projekcie przepis, że skoordynowany dla obszaru właściwości organizatora rozkład jazdy środków transportu jest podawany do publicznej wiadomości przez ogłoszenia w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, pod wpływem argumentacji FZZ oraz PIGTSiS, że rozkłady jazdy powinny być dostępne również w innej formie oraz także poza węzłami przesiadkowymi, zmodyfikowano treść omawianej regulacji przez wskazanie, że skoordynowany rozkład jazdy jest podawany do publicznej wiadomości, w szczególności przez ogłoszenia w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, co stwarza katalog otwarty dla wprowadzania innych rozwiązań.

W zakresie opinii dotyczących zmian w obowiązujących przepisach, które na etapie konsultacji społecznych znajdowały się w projekcie ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym:

1. w odniesieniu do ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, zwanej w pkt 1 „ustawą”:
  - a) art. 5 opiniowanego projektu ustawy – uwzględniona została uwaga zgłoszona przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji (dalej „PIGTSiS”) w zakresie wprowadzenia w art. 5 kolejnego przepisu odnoszącego się do możliwości zawierania przez przewoźników porozumień taryfowych w celu ustanowienia wspólnego biletu lub dokończenia rozpoczętego przewozu w przypadku zaistnienia awarii pojazdu lub innych zdarzeń uniemożliwiających przewoźnikowi wykonanie rozpoczętego przewozu; jednakże, w opinii Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów treść proponowanego przepisu jest sprzeczna z art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. Nr 50, poz. 330, z późn. zm.), bowiem proponowany art. 2 pkt 1 dopuszcza zawieranie porozumień taryfowych, które mogą być uznane za porozumienia ograniczające konkurencję, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów; art. 2 pkt 1 w proponowanym brzmieniu będzie zatem na rynku

transportu zbiorowego dopuszczał takie zachowania, które są całkowicie zakazane w świetle art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów, horyzontalnie, czyli na wszystkich rynkach; powstanie zatem realna wątpliwość interpretacyjna, czy przepisy z art. 2 ust. 1 są przepisami szczególnymi (*lex specialis*) względem przepisów ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów; w związku z powyższym zrezygnowano z umieszczania omawianego przepisu w projekcie,

- b) art. 16 opiniowanego projektu ustawy – częściowo została uwzględniona propozycja PIGTSiS w zakresie wprowadzenia zmiany wskazanego artykułu; ust. 1 uzupełniono przez dodanie zwrotu, że umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd „przed rozpoczęciem podróży”; w ust. 2 i 3 rozszerzono katalog minimalnych elementów (informacji), które powinien zawierać bilet lub które mogą być umieszczane na bilecie;
2. w odniesieniu do ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, zwanej w pkt 2 „ustawą”:
- a) art. 1 opiniowanego projektu ustawy – uwzględnione zostały uwagi zgłoszone przez Polskie Koleje Państwowe Intercity S.A. oraz Polskie Koleje Państwowe S.A. w odniesieniu do wątpliwości czy przepis obejmuje swoim zakresem podmiotowym osoby niebędące obywatelami polskimi, ale zamieszkujące na terytorium RP, np. na okres studiów na polskiej uczelni; odpowiednio zmodyfikowano treść przepisu, wskazując, że ustawa obejmuje – poza obywatelami polskimi – również cudzoziemców zamieszkujących na terytorium RP,
  - b) art. 1a ust. 4 opiniowanego projektu ustawy – w odniesieniu do propozycji dodania pkt 5 – 11, częściowo uwzględniona została uwaga PIGTSiS, odnosząca się do utworzenia odrębnej definicji „komunikacji pośpiesznej” oraz „komunikacji przyśpieszonej”, która w wyniku przeprowadzonych rozmów została odpowiednio zmodyfikowana i otrzymała formę zaproponowaną w aktualnej wersji projektu ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzając kryterium kilometrowe jako decydujące w rozróżnieniu powyższych pojęć; uwzględniona została również propozycja zmiany definicji „komunikacji ekspresowej”,
  - c) art. 2 ust. 5 pkt 1 i 2 opiniowanego projektu ustawy – za zasadną uznano propozycję PKP Intercity S.A. w zakresie zastąpienia zapisu „dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawne” zapisem „dzieci i młodzież niepełnosprawne”,

- d) art. 4 ust. 4 i 5 oraz art. 5 opiniowanego projektu ustawy – z związku z uwagami wniesionymi przez PIGTSiS, odpowiednio zmodyfikowano wskazane przepisy w zakresie wprowadzenia możliwości korzystania osób z przysługujących im na podstawie ustawy uprawnień do ulgowych przejazdów również środkami transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej lub przyspieszonej;
- 3. w odniesieniu do ustawy z dnia 20 grudnia 1997 r. o gospodarce komunalnej, w stosunku do przepisu art. 7 ustawy – uwzględniono uwagę Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej (dalej „IGKM”) w zakresie zmiany wskazanego przepisu przez jego uzupełnienie o przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
  - 4. w odniesieniu do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej w pkt 4 „ustawą”:
    - a) art. 8 ustawy – za zasadną uznano propozycję PIGTSiS, aby zmiany ustawy weszły w życie z dniem 3 grudnia 2014 r., z wyjątkiem zmiany w art. 5, w którym po ust. 1 dodano ust. 1a, który odnosi się do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego przez współników spółki cywilnej – wprowadza się wymóg uzyskania licencji przez każdego ze współników spółki,
    - b) art. 50 pkt 2 ustawy – uwzględniono postulaty PIGTSiS, aby doprecyzować art. 50 ustawy o przepis, że do zadań Inspekcji Transportu Drogowego należy również kontrola dokumentów przewozowych określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
    - c) art. 80 ustawy – uwzględniona została uwaga PIGTSiS w zakresie dodania do wskazanego przepisu ust. 4, mówiącego o udostępnianiu przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego zainteresowanym organom uprawnionym do wydawania dokumentów uprawniających do wykonywania przewozów, informacji zarejestrowanych w centralnej ewidencji naruszeń i dotyczących naruszeń dokonanych na obszarze ich właściwości lub przez przewoźników, którym wydali te dokumenty, albo byli organami właściwymi do ich wydania;
  - 5. w odniesieniu do przepisów przejściowych, wątpliwości organizacji (m.in. IGKM) budził przepis art. 13 ust. 2 w wersji przekazanej do konsultacji społecznych, w zakresie, w jakim odnosił się do okresów, których mogą dotyczyć umowy, na podstawie których może być wykonywana dotychczasowa działalność w zakresie regularnego przewozu osób; z uwagi na treść rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 postulaty uznano za zasadne

i w związku z tym wprowadzono w projekcie ust. 3 w art. 15, odsyłający wprost do ww. rozporządzenia.

Zgłoszone przez poszczególne organizacje i jednostki samorządu terytorialnego uwagi redakcyjne zostały uwzględnione w tekście projektu. Duża część uwag odnoszących się do treści merytorycznej została omówiona i wyjaśniona na spotkaniach z organizacjami, które uczestniczyły w Zespole ds. dialogu społecznego w zakresie przewozu osób. Część z nich jednak, jak np. postulat, aby wydłużyć okres, na jaki można zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie mogła być uwzględniona z uwagi na ograniczenia, jakie przewiduje rozporządzenie (WE) nr 1370/2007.

W związku z przekazaniem projektu do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 16 lutego 2009 r. miało miejsce posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, którego przedmiotem było omówienie zgłoszonych uwag. Zasadne propozycje dotyczące m.in. takich kwestii, jak doprecyzowanie przepisu mówiącego, jakie zmiany operator i przewoźnik obowiązani są zgłaszać organizatorowi, zostały uwzględnione w treści projektu. W dniu 25 lutego 2009 r. odbyło się posiedzenie plenarne KWRiST, które zakończyło się zaakceptowaniem projektu ustawy.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów dotyczących notyfikacji norm i aktów prawnych.

### 3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie projektu ustawy w odniesieniu do transportu kolejowego osób nie spowoduje żadnych skutków finansowych. Projekt ustawy zakłada kontynuację istniejących rozwiązań



prawnych w sferze organizacji i finansowania przewozów kolejowych osób. W celu wykonania obowiązku nałożonego na ministra właściwego do spraw transportu dotyczącego przekazywania określonych w projekcie ustawy informacji do Komisji Europejskiej, niezbędne jest utworzenie w Ministerstwie Infrastruktury systemu informatycznego, w tym bazy danych, a także stosowne jej zabezpieczenie. Realizacja tego zadania, jak również opracowanie projektu planu transportowego o zasięgu krajowym, w szczególności w zakresie analizy i badania potrzeb przewozowych, wymagające wiedzy eksperckiej, będzie wymagała dodatkowych środków z budżetu państwa.

Ponadto uchwalenie projektowanej ustawy spowoduje skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego. Obowiązujący obecnie w transporcie drogowym system zezwoleń na krajowe przewozy regularne osób, zgodnie z projektem, zostanie zastąpiony w perspektywie 5 lat od dnia wejścia w życie ustawy, systemem umów na świadczenie usług publicznych. Z danych resortu transportu wynika, że na dzień 31 grudnia 2007 r. w krajowych przewozach drogowych osób wydano 26,4 tys. zezwoleń na przewozy regularne oraz 111,1 tys. wypisów z tych zezwoleń. Opłaty za wydanie zezwoleń i wypisów z tych zezwoleń stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Wysokość tych opłat jest zróżnicowana w zależności od okresu ważności (od 1 do 5 lat), a także zasięgu wykonywanych przewozów i wynosi: w przewozach na obszarze jednej gminy: 100 – 300 zł, na obszarze powiatu: 250 – 550 zł, na obszarze jednego województwa: 350 – 600 zł i na obszarze więcej niż jednego województwa: 500 – 700 zł. Projekt ustawy wprowadza opłatę za zaświadczenie oraz za potwierdzenie zgłoszenia przewozu – dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego. Opłata za ich wydanie będzie wynosić maksymalnie 1 000 zł, natomiast opłata za ich zmianę, wydanie wtórnika oraz za wydanie wypisu – 10 zł. Opłaty te będą stanowiły dochód właściwego organizatora (budżet państwa albo budżet jednostek samorządu terytorialnego). Przy czym należy podkreślić, że określając wysokość opłat należy uwzględnić m.in. koszty związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego.

Zatem opłaty ponoszone przez przedsiębiorców za wskazane wyżej dokumenty, jak również dochód z kar pieniężnych nakładanych przez organizatora, powinny umożliwić samorządom wykonywanie czynności związanych z publicznym transportem zbiorowym.

Ponadto należy zauważyć, że zadania w zakresie przewozów regularnych osób na szczeblu samorządu, zarówno w transporcie drogowym, kolejowym, jak i pozostałych rodzajach

transportu, o których mówi projekt ustawy, są już dziś wykonywane przez poszczególne samorządy (gminy, powiaty, województwa) i będą mogły być nadal wykonywane w ramach posiadanych etatów. Nowym zadaniem jest budowa i remont przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina oraz wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanego przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg. Realizowanie tego zadania powinno być finansowane ze źródeł wskazanych powyżej (opłaty ponoszone przez przedsiębiorców w związku z wydawaniem stosownych dokumentów oraz dochód z kar pieniężnych nakładanych przez właściwego organizatora).

Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania dotyczące m.in. obowiązku przekazywania oraz publikowania informacji dotyczących finansowania publicznego transportu zbiorowego ze środków publicznych zwiększy poziom kontroli administracji nad zarządzaniem środkami publicznymi oraz zwiększy jawność i przejrzystość finansów publicznych. Zagwarantują one również możliwość oceny efektywności wydatkowania środków publicznych.

Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów skutkuje finansowaniem przez samorządy województw kolejowych przewozów transgranicznych w kwocie ok. 55 mln zł rocznie. Obecnie przewozy te są finansowane z budżetu państwa w ramach ogólnej kwoty przeznaczonej na finansowanie przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich. Wdrożenie przepisów ustawy spowoduje konieczność przeznaczenia tej kwoty z rezerwy celowej budżetu dla przygranicznych województw.

Przyznanie ulgi przejazdowej, wprowadzonej w art. 5 ust. 3 zmienianej ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, będzie miało znikomy wpływ na budżet państwa. Przedmiotowa zmiana dotyczy bowiem dzieci i młodzieży w liczbie ok. 600 osób,

#### b) rynek pracy

Projekt ustawy będzie miał wpływ na rynek pracy przez zmianę zasad dostępu do wykonywania usług przewozowych, zwłaszcza w transporcie drogowym. W myśl tych zasad

przewoźnik będzie mieć zapewnioną rentowność usług oraz pewność ich wykonywania przez okres zgodny z zawartą umową. Takie warunki pozwolą przewoźnikom na stabilizację zatrudnienia, czego nie gwarantuje obecnie funkcjonujący system,

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Zgodnie z projektem ustawy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma się odbywać na zasadach konkurencji regulowanej polegającej na określeniu zasad dostępu przedsiębiorców do wykonywania publicznego transportu zbiorowego, mającej na celu zapewnienie przejrzystych i porównywalnych warunków świadczenia usług przez wszystkich przedsiębiorców. Nowe zasady wykonywania usług pozwolą na wyeliminowanie z rynku przewozów nieuczciwej konkurencji w tym przewoźników działających w szarej strefie,

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt ustawy będzie miał pozytywny wpływ na rozwój regionalny przez wprowadzenie obowiązku opracowania planu rozwoju transportu publicznego. Ponadto wprowadzenie usług użyteczności publicznej w przewozach osób w transporcie drogowym zwiększy mobilność mieszkańców w regionach,

e) środowisko naturalne

Projekt ustawy daje możliwości znacznego podniesienia poziomu jakości oferty przewozowej, co powinno skutkować zwiększeniem ilości osób korzystających ze zbiorowego transportu publicznego w tym osób, które zrezygnują z podróży samochodem osobowym na rzecz transportu zbiorowego. Efektem takich zmian powinno być:

- zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu do środowiska,
- zmniejszenie zatłoczenia dróg,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszenie liczby ofiar wypadków.

02/53rch