



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-5-10

Druk nr 2916

Warszawa, 24 marca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o publicznym transporcie zbiorowym
wraz z projektami aktów wykonawczych.**

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

U S T A W A

z dnia

o publicznym transporcie zbiorowym¹⁾

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

2. Ustawa określa także zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1.

Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do regularnego przewozu osób realizowanego w:

- 1) międzynarodowym transporcie drogowym;
- 2) międzynarodowym transporcie morskim;
- 3) międzynarodowej żegludze śródlądowej;
- 4) celach turystycznych.

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

Art. 3. 1. Przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów:

- 1) 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 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”;
- 2) rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007”;
- 3) rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 3, str. 10);
- 4) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 10);
- 5) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 345);
- 6) rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1,

z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 1, str. 306), zwanego dalej „rozporządzeniem (EWG) nr 684/92”;

- 7) rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88).

2. W zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.²⁾) oraz rozporządzenia (EWG) nr 684/92 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

Art. 4. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
- 2) gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny;
- 3) komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych:
 - a) miasta,
 - b) obszaru metropolitalnego,
 - c) miasta i gminy,

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99, poz. 661, Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817.

- d) miast albo
- e) miast i gmin sąsiadujących
 - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- 4) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:
 - a) sieci dróg publicznych albo
 - b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych
 - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- 5) międzynarodowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;
- 6) międzywojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż wojewódzkie przewozy pasażerskie;
- 7) operator publicznego transportu zbiorowego – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz samorządowy zakład budżetowy;
- 8) organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego trans-

portu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;

- 9) powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;
- 10) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 11) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze, której świadczenia, w przypadku braku rekompensaty, operator publicznego transportu zbiorowego nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach ze względu na swój własny interes gospodarczy;
- 12) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾);

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803 i Nr 98, poz. 817.

- 13) publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- 14) rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 15) sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- 16) strefa transgraniczna – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa;
- 17) transport drogowy – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 18) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem; inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;
- 19) transport kolejowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych;
- 20) transport linowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej;
- 21) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach za pomocą liny napędowej;

- 22) transport morski – przewóz osób środkiem transportu morskiego po morskich wodach wewnętrznych lub po morzu terytorialnym;
- 23) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 24) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu;
- 25) zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- 26) zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- 27) zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla

środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

28) żegluga śródlądowa – przewóz osób środkiem transportu wodnego śródlądowego po wodach śródlądowych.

2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) jednostce samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć również związek międzygminny lub związek powiatów;
- 2) rozkładzie jazdy – należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej;
- 3) przystanku komunikacyjnym – należy przez to rozumieć również port lub przystań usytuowane na wodach morskich lub wodach śródlądowych;
- 4) umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy.

Art. 5. 1. Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Art. 6. 1. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, i przewoźnika

spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w:

- 1) ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.⁴⁾),
- 2) ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.⁵⁾),
- 3) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- 4) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.⁶⁾),
- 5) ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.⁷⁾) lub
- 6) ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. z 2009 r. Nr 217, poz. 1689).

2. Jeżeli wykonywanie przewozu osób wymaga posiadania odpowiednich kwalifikacji, w szczególności do kierowania środkami transportu, wynikających z odrębnych przepisów, posiadanie tych kwalifikacji jest również niezbędne do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.

DZIAŁ II

Organizacja publicznego transportu zbiorowego

Rozdział 1

Organizator publicznego transportu zbiorowego

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1055 oraz z 2009 r. Nr 63, poz. 519, Nr 92, poz. 753 i Nr 98, poz. 817.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 171, poz. 1057 oraz z 2009 r. Nr 98, poz. 818.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374, z 2008 r. Nr 59, poz. 359, Nr 144, poz. 902 i Nr 206, poz. 1289 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3, Nr 18, poz. 97, Nr 19, poz. 100, Nr 98, poz. 817 i Nr 115, poz. 966.

⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 3 i Nr 18, poz. 97.

Art. 7. 1. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym w zależności od zasięgu przewozów, jest:

- 1) gmina:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich;
- 2) związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;
- 4) powiat:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich;
- 5) związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 6) województwo:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,

- b) właściwe ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich;
- 7) minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – 6, jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej.

3. Określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 – 6, wykonuje, w przypadku:

- 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu – starosta;
- 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;
- 6) województwa – marszałek województwa.

Art. 8. Do zadań organizatora należy:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie sieci komunikacyjnej;
- 3) zarządzanie siecią komunikacyjną.

Rozdział 2

Plan transportowy

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

- 1) gmina:
 - a) licząca co najmniej 50.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;
- 4) powiat:

- a) liczący co najmniej 80.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 5) związek powiatów obejmujących obszar liczący co najmniej 120.000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 6) województwo:
- a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 7) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę osób niż określona w ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5.

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

Art. 10. 1. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

2. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Art. 11. 1. W projekcie planu transportowego opracowanym przez:

- 1) marszałka województwa – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) starostę, zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- 3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa

– w zakresie linii komunikacyjnych, na których jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

2. Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Art. 12. 1. Plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;

- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- 6) rentowność linii komunikacyjnych.

3. Do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu nie mają zastosowania przepisy ust. 1 pkt 3 i 4 oraz ust. 2 pkt 1 lit. b – d.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres planu transportowego z podziałem na część tekstową i graficzną, uwzględniając skalę opracowań kartograficznych, stosowane oznaczenia i nazewnictwo oraz rodzaj transportu, którym będzie wykonywany przewóz.

Art. 13. 1. Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa projekt planu transportowego:

- 1) uzgodniony z marszałkiem sąsiedniego województwa,
- 2) zaopiniowany przez właściwe organy powiatów lub związku powiatów, leżących na obszarze właściwości danego marszałka województwa
– w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

2. Starosta lub zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, przedstawia odpowiednio radzie powiatu albo zgromadzeniu związku powiatów projekt planu transportowego:

- 1) uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich powiatów lub związku powiatów, o ile jest utworzony,
- 2) zaopiniowany przez właściwe organy gmin lub związku międzygminnego, o ile jest utworzony, leżących na obszarze właściwości danego starosty lub zgromadzenia związku powiatów
– w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

3. Wójt, burmistrz, prezydent lub zarząd związku międzygminnego przedstawia radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin lub zarządem sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony, w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

4. Gmina licząca mniej niż 50.000 osób może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych.

5. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny albo związek powiatów – w sposób

zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin albo powiatów tworzących te związki oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny albo związek powiatów.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, plan transportowy w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, uwzględniając zakres niezbędnych danych, które powinny zostać określone w tym planie.

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

Rozdział 3

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego

Oddział 1

Zasady ogólne

Art. 15. 1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,

- b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c) funkcjonowania zintegrowanego węzła przesiadkowego,
 - d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
 - 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
 - 6) udzielaniu zgody na korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, i określaniu zasad tego korzystania;
 - 7) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 8) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 9) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.⁸⁾), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935, z 2008 r. Nr 219, poz. 1408 oraz z 2009 r. Nr 92, poz. 753.

- 10) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

2. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców oraz standardy, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. a, są ustalane w drodze negocjacji między gminą, na obszarze której jest usytuowany przystanek komunikacyjny lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym lub dworcem.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu.

6. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 16 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Art. 16. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

Oddział 2

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego

Art. 17. 1. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.⁹⁾),
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101) albo
- 3) art. 20 ust. 1 ustawy.

2. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.

Art. 18. Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

⁹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101, Nr 65, poz. 545, Nr 91, poz. 742, Nr 206, poz. 1591 i Nr 223, poz. 1778.

Art. 19. 1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

- 1) liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;
- 2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 3) standard wyposażenia środków transportu.

2. Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, o której mowa w ust. 1, iż 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.

3. Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołącza się projekt umowy, o której mowa w art. 23.

Art. 20. 1. Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300.000 kilometrów rocznie,
- 2) mały lub średni przedsiębiorca eksploatuje nie więcej niż 23 środki transportu, a średnia wartość roczna przedmiotu umo-

wy jest mniejsza niż 2 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 600.000 kilometrów rocznie,

- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 4) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo
- 5) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2.

2. Do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej na podstawie ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy art. 22 – 24.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, stosuje się art. 5 ust. 2 lit. b, c i e rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

4. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, powinna odpowiadać warunkom określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.

6. Do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych oraz
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Art. 21. 1. Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 – 4, w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50.000 kilometrów rocznie.

2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej.

3. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.

4. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę i adres właściwego organizatora;
- 2) przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- 3) rodzaj transportu oraz linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, na których będą wykonywane przewozy;
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2,

lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 – 4.

5. W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1 – 3, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.

Art. 22. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

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

Art. 23. 1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat – w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 20 ust. 4;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;

- 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;
- 7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) czasookres składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;

- 12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 7;
- 13) określenie sposobu dystrybucji biletów;
- 14) parametry, według których jest obliczana rekompensata, jeżeli jest udzielana;
- 15) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 16) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 17) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 18) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 19) kary umowne;
- 20) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

4. Parametry, o których mowa w ust. 3 pkt 14, powinny odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się, w przypadku gdy przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez organizatora.

Art. 24. Organizator może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przedłużyć okres jej obowiązywania na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Art. 25. 1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia, o ile jest wymagany.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres;
 - 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
 - 3) rodzaj i zakres wykonywania przewozów;
 - 4) rodzaj i liczbę środków transportu;
 - 5) przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.
3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest rozkład jazdy.
4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Wypis z zaświadczenia oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, którym jest wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.
5. Operator jest obowiązany wystąpić do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, w przypadku wystąpienia zmiany danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.
6. Do wniosku o zmianę zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, dołącza się poświadczoną przez operatora za zgodność z oryginałem kserokopię odpisu z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej.
7. Operator jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, 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.
8. Za wydanie zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz za zmianę zaświadczenia właściwy organizator pobiera opłaty.

9. Opłaty, o których mowa w ust. 8, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

- 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz
- 2) określonych w art. 16 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Art. 26. W przypadku śmierci osoby fizycznej, z którą zawarto umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, dopuszcza się wykonywanie przewozu przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku tej osoby, przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci.

Oddział 3

Potwierdzenie zgłoszenia przewozu

Art. 27. 1. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania, a w przypadku osoby prawnej nazwę i siedzibę przedsiębiorcy, numer identyfikacji statystycznej (REGON) oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) określenie proponowanej linii komunikacyjnej, na której ma odbywać się przewóz, oraz długości tej linii w kilometrach;
- 3) wskazanie zamierzonego okresu wykonywania przewozu.

3. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) proponowany rozkład jazdy;
- 2) informację o środkach transportu, którymi przedsiębiorca zamierza wykonywać przewóz;
- 3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 4) kserokopię dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób, odpowiednio do rodzaju przewozu, zgodnie z art. 6;
- 5) odpis z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej.

Art. 28. Organizator, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 27 ust. 1, jeżeli zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 30 ust. 5.

Art. 29. 1. Jeżeli nie zachodzą przesłanki do odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, organizator, na podstawie danych i informacji, o których mowa w art. 27 ust. 2 i 3, w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, wydaje przedsiębiorcy, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz wypis z tego potwierdzenia, o ile jest wymagany.

2. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) rodzaj i zakres wykonywania przewozów;
- 4) rodzaj i liczbę środków transportu;

- 5) przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.
3. Załącznikiem do potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest rozkład jazdy.
4. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres do 5 lat.
5. Za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz za zmianę potwierdzenia właściwy organizator pobiera opłaty.
6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:
 - 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz
 - 2) określonych w art. 16 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

Art. 30. 1. Potwierdzenie, o którym mowa w art. 27 ust. 1, uprawnia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu lub wypis z potwierdzenia oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.

2. Przewoźnik, który nie wykonuje publicznego transportu zbiorowego na skutek okoliczności zależnych od niego co najmniej przez 14 dni, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwego organizatora o:

- 1) zrzeczeniu się wykonywania przewozu albo
- 2) zawieszeniu wykonywania przewozu, wskazując termin podjęcia jego wykonywania.

3. Przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwego organizatora o podjęciu wykonywania przewozu we wskazanym przez siebie terminie w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Organizator, w drodze decyzji administracyjnej, cofa potwierdzenie zgłoszenia przewozu w przypadku:

- 1) cofnięcia uprawnienia do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie transportu;
- 2) rażącego naruszenia przez przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 41;
- 3) rażącego naruszenia warunków wykonywania przewozu określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu, w tym w rozkładzie jazdy;
- 4) odstąpienia potwierdzenia osobie trzeciej, przy czym nie jest odstąpieniem potwierdzenia powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe;
- 5) niewykonywania przez przedsiębiorcę przewozu, na skutek okoliczności zależnych od niego, jeżeli:
 - a) przewoźnik nie wykona obowiązku, o którym mowa w ust. 2,
 - b) przewoźnik, mimo wykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, nie podjął wykonywania przewozu we wskazanym terminie.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2 – 5, ponowne zgłoszenie tego samego przedsiębiorcy o zamiarze wykonywania jakiegokolwiek przewozu nie może być rozpatrzone wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

6. Przewoźnik jest obowiązany wystąpić do organizatora, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu, z wnioskiem o zmianę treści tego potwierdzenia,

w przypadku wystąpienia zmian danych, o których mowa w art. 29 ust. 2 pkt 1 i 2, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania.

7. Przewoźnik jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, 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.

8. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wygasa w przypadku:

- 1) zrzeczenia się wykonywania przewozu przez przedsiębiorcę, któremu potwierdzenie zostało wydane;
- 2) śmierci osoby fizycznej, będącej przedsiębiorcą, któremu potwierdzenie zostało wydane, z zastrzeżeniem art. 31;
- 3) likwidacji albo ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy, któremu potwierdzenie zostało wydane;
- 4) upływu okresu, na jaki zostało wydane.

9. Przewoźnik nie może zrzec się potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku wszczęcia postępowania o cofnięcie tego potwierdzenia.

10. Przewoźnik jest obowiązany zwrócić dokumenty, o których mowa w art. 29 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

- 1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach, o których mowa w ust. 4;
- 2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozu, w przypadkach, o których mowa w ust. 8 pkt 1.

Art. 31. W przypadku śmierci osoby fizycznej, której wydano potwierdzenie zgłoszenia przewozu, przepis art. 26 stosuje się odpowiednio.

Art. 32. 1. W przypadku wygaśnięcia porozumienia zawartego między jednostkami samorządu terytorialnego lub rozwiązania związku międzygminnego albo związku powiatów, potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane przez takiego organizatora zachowuje ważność przez okres, na jaki zostało wydane.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwym organizatorem w sprawach potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest organizator właściwy w zależności od zasięgu przewozu.

Art. 33. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zaświadczenia oraz wypisu z zaświadczenia, o których mowa w art. 25 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio 1 000 zł za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia i zmianę zaświadczenia oraz 10 zł za wydanie wypisu z zaświadczenia;
- 2) wzór potwierdzenia oraz wypisu z potwierdzenia, o których mowa w art. 29 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz zmianę potwierdzenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio 1 000 zł za wydanie potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia i zmianę potwierdzenia oraz 10 zł za wydanie wypisu z potwierdzenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister będzie kierował się:

- 1) zakresem danych niezbędnych do wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 2) potrzebą zabezpieczenia dokumentów, o których mowa w ust. 1;

- 3) potrzebą zróżnicowania wysokości opłat za wydanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, w zależności od:
 - a) wysokości kosztów za czynności administracyjne związane z wydaniem tych dokumentów,
 - b) wysokości kosztów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego,
 - c) rodzaju transportu – w przypadku dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2,
 - d) okresu ważności dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2,
 - e) zasięgu wykonywanego przewozu – w przypadku dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

Oddział 4

Centralna Ewidencja Przewoźników

Art. 34. 1. Tworzy się Centralną Ewidencję Przewoźników, zwaną dalej „ewidencją”.

2. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach, względem których została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o której mowa w art. 30 ust. 4 pkt 2 – 5.

3. Ewidencję prowadzi, w systemie teleinformatycznym, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.

Art. 35. 1. W ewidencji gromadzi się:

- 1) dane o przedsiębiorcy:
 - a) oznaczenie przedsiębiorcy,

- b) siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres przedsiębiorcy,
 - c) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) rodzaj i zakres przewozu, na wykonywanie którego zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia przewozu, oraz przebieg linii komunikacyjnej określonej w tym potwierdzeniu;
- 3) dane dotyczące potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w pkt 2:
- a) datę wydania potwierdzenia,
 - b) numer potwierdzenia,
 - c) nazwę organizatora, który wydał potwierdzenie;
- 4) dane dotyczące decyzji o cofnięciu potwierdzenia, o którym mowa w pkt 2:
- a) datę wydania,
 - b) podstawę prawną,
 - c) nazwę organizatora, który wydał decyzję o cofnięciu potwierdzenia.

2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 30 ust. 4 pkt 2 – 5, niezwłocznie przekazuje do ewidencji:

- 1) dane, o których mowa w ust. 1 – w przypadku gdy decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu stała się ostateczna,
 - 2) informację o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu
- w formie elektronicznej w drodze przekazu teleinformatycznego.

Art. 36. 1. 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.

2. Dane zawarte w ewidencji są udostępniane na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 37. Dane zawarte w ewidencji zostają usunięte:

- 1) po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 2) niezwłocznie po uzyskaniu informacji, o której mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2.

Rozdział 4

Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym

Art. 38. 1. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na:

- 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 41;
- 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy

o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 8) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 oraz w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

2. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 2, uwzględnia w miarę posiadanych możliwości potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora.

Art. 39. 1. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, o której mowa w art. 23, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach, 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.

2. Warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu nie stosuje się w przypadku wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozu zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu przebiegiem linii komunikacyjnej, w szczególności awarii sieci, robót drogowych lub blokad drogowych.

3. W przypadku gdy okoliczności, o których mowa w ust. 2, trwają dłużej niż 14 dni, właściwy organizator, na wniosek przewoźnika, wydaje decyzję w sprawie odstępstwa od warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu.

4. Decyzja, o której mowa w ust. 3, nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

5. Podczas wykonywania przewozu w transporcie drogowym w każdym środku transportu powinien znajdować się oryginał albo poświadczona za zgodność z oryginałem przez przewoźnika kserokopia decyzji, o której mowa w ust. 3, które powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.

6. Przepisy art. 27 ust. 2 i 3 pkt 1 stosuje się odpowiednio.

Art. 40. 1. Do kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 25 ust. 1 i art. 29 ust. 1, oraz warunków realizacji przewozów w nich określonych są uprawnieni:

- 1) organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona;
- 2) organy, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Do kontroli dokumentów, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona może dokonywać kontroli biletów. Przepis art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe stosuje się odpowiednio.

Rozdział 5

Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego

Art. 41. 1. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym;
- 2) środki transportu, za pomocą których operator świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera;
- 3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach;
- 4) cennik opłat lub taryfa zatwierdzone przez organizatora są podawane do publicznej wiadomości w zintegrowanym węzle przesiadkowym, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej w publicznym transporcie zbiorowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien także zawierać ceny biletów ulgowych:
 - a) ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w szczególności:
 - 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.¹⁰⁾),
 - ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 87, z późn. zm.¹¹⁾),

¹⁰⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 149, poz. 1452, Nr 137, poz. 1304 i Nr 203, poz. 1966, z 2005 r. Nr 90, poz. 756 i Nr 180, poz. 1497, z 2006 r. Nr 249, poz. 1824, z 2007 r. Nr 82, poz. 558, Nr 180, poz. 1280 i Nr 191, poz. 1370 oraz z 2009 r. Nr 168, poz. 1323.

¹¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 181, poz. 1515, z 2003 r. Nr 56, poz. 498 i Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 121, poz. 1264, Nr 191, poz. 1954, Nr 210, poz. 2135 i Nr 281, poz. 2779, z 2005 r. Nr 10, poz. 65, z 2007 r. Nr 82, poz. 559 oraz z 2008 r. Nr 208, poz. 1308 i Nr 228, poz. 1507.

- ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2002 r. Nr 42, poz. 371, z późn. zm.¹²⁾),
 - ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.¹³⁾),
 - ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365, z późn. zm.¹⁴⁾),
 - ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. Nr 249, poz. 1824),
 - ustawy z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. Nr 180, poz. 1280 oraz z 2008 r. Nr 52, poz. 305, Nr 214, poz. 1348 i Nr 216, poz. 1367),
- b) wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 5) wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych odpowiednio w rozkładzie jazdy;

¹²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 181, poz. 1515, z 2003 r. Nr 72, poz. 658, z 2004 r. Nr 281, poz. 2779, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 99, poz. 658 i Nr 166, poz. 1172, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 92, poz. 753.

¹³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2781, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 94, poz. 788, Nr 122, poz. 1020, Nr 131, poz. 1091, Nr 137, poz. 1304, Nr 167, poz. 1400 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1043, Nr 208, poz. 1532 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 42, poz. 273, Nr 80, poz. 542, Nr 115, poz. 791, Nr 120, poz. 818, Nr 180, poz. 1280 i Nr 181, poz. 1292, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 145, poz. 917 i Nr 216, poz. 1370 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 31, poz. 206, Nr 56, poz. 458 i Nr 157, poz. 1241.

¹⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 46, poz. 328, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 144, poz. 1043 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 80, poz. 542, Nr 120, poz. 818, Nr 176, poz. 1238 i 1240 i Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416 oraz z 2009 r. Nr 68, poz. 584, Nr 157, poz. 1241, Nr 161, poz. 1278 i Nr 202, poz. 1553.

- 6) w międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) w zintegrowanym węźle przesiadkowym znajduje się dostępny do wglądu pasażerów regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:
 - a) organizatora,
 - b) operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,
 - c) przewoźnika, o którym mowa w art. 27– a w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu;
- 8) operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 4;
- 9) w przewozach o charakterze użyteczności publicznej nie mogą być ustanawiane przez operatora uprawnienia do ulgowych przejazdów;
- 10) środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 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 uwzględniać czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania środków transportu;

- 12) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w rozporządzeniu (EWG) nr 684/92.

2. Podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązany z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.

Art. 42. W regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, o którym mowa w art. 41 pkt 7, określa się w szczególności warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, a także wskazuje się podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji.

Art. 43. 1. Operator i przewoźnik jest obowiązany przekazywać organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informację 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 przyznanych odszkodowań.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest wykorzystywana przy ocenie i kontroli realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Niezależnie od uprawnień wynikających z przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, pasażerom przysługuje prawo składania bezpośrednio do właściwego organizatora skarg i reklamacji w związku z realizacją przewozów przez operatora.

Art. 44. 1. Organizator, o którym mowa odpowiednio w art. 7 ust. 1 pkt 1 – 5, w zakresie swojej właściwości, przekazuje, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, właściwemu marszałkowi województwa informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:

- 1) liczbę linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy przez operatora wybranego w jednym z trybów, o których mowa w art. 17 ust. 1, operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym oraz przewoźnika;
- 2) liczbę operatorów wykonujących publiczny transport zbiorowy, wybranych w jednym z trybów, o których mowa w art. 17 ust. 1;
- 3) liczbę przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy.

2. Marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością.

3. W terminie do dnia 31 marca każdego roku, marszałek województwa przekazuje zbiorczą informację ministrowi właściwemu do spraw transportu.

4. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, są przekazywane na formularzu zgodnym ze wzorem określonym przez ministra właściwego do spraw transportu.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza do przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, uwzględniając zakres niezbędnych danych ujętych w informacjach dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

Rozdział 6

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Art. 45. 1. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- 1) pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego

transportu zbiorowego wynika, że wpływy z tych opłat pobiera operator;

2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,

b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,

c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 3, oraz operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2:

1) pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stanowi prawo do korzystania z usługi,

2) udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, oraz przekazanie rekompensaty w części, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i b, stanowi płatność koncesjonodawcy

– w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Art. 46. 1. Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
- 2) środki z budżetu państwa.

2. Do źródeł finansowania, o których mowa w ust. 1, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że wpływy z tych opłat pobiera organizator.

Art. 47. 1. Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykáže, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, proporcjonalnie do poniesionej straty.

2. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2, oraz operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym.

Art. 48. 1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość poniesionej straty i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2.

Art. 49. 1. Właściwy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty.

2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, organizator:

- 1) występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty;
- 2) wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:
 - a) realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

3. Przepisu ust. 2 pkt 1 nie stosuje się, w przypadku gdy organizatorem jest marszałek województwa lub minister właściwy do spraw transportu.

Art. 50. 1. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich otrzymuje rekompensatę w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

2. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzynarodowych przewozach pasażerskich może otrzymać rekompensatę w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

Art. 51. 1. Na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji.

2. Wydatki na sfinansowanie straty, o której mowa w ust. 1, są pokrywane z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.

Art. 52. 1. Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. a, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.

2. Zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1, wymagają uzyskania pozytywnej opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Art. 53. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność gospodarczą, jest obowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

DZIAŁ III

Skarga i kary pieniężne

Rozdział 1

Postępowanie skargowe

Art. 54. 1. W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1, podmiotowi, 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, przysługuje prawo do wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

2. W postępowaniu toczącym się wskutek wniesienia skargi stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.¹⁵⁾), jeżeli przepisy niniejszego rozdziału nie stanowią inaczej.

Art. 55. 1. Skargę wnosi się 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.

2. Od pism wszczynających postępowanie przed sądem administracyjnym pobiera się wpis stały w wysokości określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 233 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

3. Skargę do sądu wnosi się za pośrednictwem organizatora, którego czynność jest przedmiotem skargi.

4. Organizator, o którym mowa w ust. 3, przekazuje skargę sądowi wraz z aktami sprawy i odpowiedzią na skargę w terminie 10 dni od dnia jej wniesienia.

5. Organizator, o którym mowa w ust. 3, może w zakresie swojej właściwości uwzględnić skargę w całości do dnia rozpoczęcia rozprawy.

¹⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 94, poz. 788, Nr 169, poz. 1417, Nr 250, poz. 2118 i Nr 264, poz. 2205, z 2006 r. Nr 38, poz. 268, Nr 208, poz. 1536 i Nr 217, poz. 1590, z 2007 r. Nr 120, poz. 818, Nr 121, poz. 831 i Nr 221, poz. 1650, z 2008 r. Nr 190, poz. 1171 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 53, poz. 433, Nr 144, poz. 1179, Nr 178, poz. 1375 i Nr 161, poz. 1278.

Art. 56. 1. Sąd nie może orzekać co do zarzutów i wniosków, które nie były zawarte w skardze.

2. Sąd, uwzględniając skargę, uchyla czynności podjęte przez organizatora, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o zawarcie umowy.

3. W przypadku zawarcia umowy sąd, uwzględniając skargę, może odstąpić od uchylecia czynności organizatora podjętych w postępowaniu o zawarcie tej umowy, w uzasadnionych przypadkach, w których uchYLECIE Czynności mogłoby wywołać niewspółmierne negatywne skutki dla interesu publicznego.

4. W przypadku odstąpienia od uchylecia czynności organizatora z przyczyn wskazanych w ust. 3, skarżącemu, który poniósł szkodę w wyniku naruszenia przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o zawarcie umowy, przysługuje roszczenie o odszkodowanie na zasadach określonych w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.¹⁶⁾).

Art. 57. Sąd rozpoznaje skargę niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

Rozdział 2

Kary pieniężne

¹⁶⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1971 r. Nr 27, poz. 252, z 1976 r. Nr 19, poz. 122, z 1982 r. Nr 11, poz. 81, Nr 19, poz. 147 i Nr 30, poz. 210, z 1984 r. Nr 45, poz. 242, z 1985 r. Nr 22, poz. 99, z 1989 r. Nr 3, poz. 11, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, Nr 55, poz. 321 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 107, poz. 464 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 17, poz. 78, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 85, poz. 388 i Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 114, poz. 542, Nr 139, poz. 646 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 115, poz. 741, Nr 117, poz. 751 i Nr 157, poz. 1040, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 758, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 271, Nr 74, poz. 855 i 857, Nr 88, poz. 983 i Nr 114, poz. 1191, z 2001 r. Nr 11, poz. 91, Nr 71, poz. 733, Nr 130, poz. 1450 i Nr 145, poz. 1638, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 141, poz. 1176, z 2003 r. Nr 49, poz. 408, Nr 60, poz. 535, Nr 64, poz. 592 i Nr 124, poz. 1151, z 2004 r. Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1692, Nr 172, poz. 1804 i Nr 281, poz. 2783, z 2005 r. Nr 48, poz. 462, Nr 157, poz. 1316 i Nr 172, poz. 1438, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 i Nr 164, poz. 1166, z 2007 r. Nr 80, poz. 538, Nr 82, poz. 557 i Nr 181, poz. 1287, z 2008 r. Nr 116, poz. 731, Nr 163, poz. 1012, Nr 220, poz. 1425 i Nr 228, poz. 1506 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 341, Nr 79, poz. 662 i Nr 131, poz. 1075.

Art. 58. 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Nakładanie kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 59. 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim lub w żegludze śródlądowej, bez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo bez potwierdzenia zgłoszenia przewozu, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

2. Operator lub przewoźnik, który:

- 1) nie wystąpił do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w art. 25 ust. 1, lub potwierdzenia, o którym mowa w art. 29 ust. 1, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania,
- 2) nie zgłosił na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczącej rozkładu jazdy, nie później niż w terminie odpowiednio 30 albo 14 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 3) nie przekazał organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań

– podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

3. Przewoźnik, który nie zwrócił dokumentów, o których mowa w art. 29 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach, o których mowa w art. 30 ust. 4,

2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozów, w przypadku, o którym mowa w art. 30 ust. 8 pkt 1

– podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

4. Przewoźnik, który nie poinformował właściwego organizatora o podjęciu wykonywania przewozu we wskazanym przez siebie terminie w przypadku zawieszenia jego wykonywania, podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

5. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1 – 4, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, organizator właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli.

Art. 60. Kary pieniężne, o których mowa w art. 58 ust. 1 oraz w art. 59 ust. 1 – 4, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz

2) określonych w art. 16 – w przypadku gdy organizatorem jest gmina.

DZIAŁ IV

Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 61. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 w ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ministra właściwego do spraw transportu, a w odniesieniu do wojewódzkiego, powiatowego albo gminnego regularnego przewozu osób odpowiednio przez wojewodę, starostę, wójta albo burmistrza (prezydenta miasta) – ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa albo w przypadku klęski żywiołowej,”

b) w pkt 2 uchyla się lit. d;

2) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych.”;

3) w art. 15 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. W odniesieniu do gminnego regularnego przewozu osób oraz przewozów osób i bagażu taksówkami przepisy porządkowe określa rada gminy, a na terenie miasta stołecznego Warszawy – Rada miasta stołecznego Warszawy.

6. W odniesieniu do powiatowego regularnego przewozu osób przepisy porządkowe określa rada powiatu, a w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób – sejmik województwa.”;

4) art. 16 otrzymuje brzmienie:

„Art. 16. 1. Umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieusta-

lenia – przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym.

2. Na bilecie, o którym mowa w ust. 1, umieszcza się:
 - 1) nazwę przewoźnika lub organizatora przewozów,
 - 2) relację lub strefę przejazdu,
 - 3) wysokość należności za przejazd,
 - 4) zakres uprawnień pasażera do ulgowego przejazdu.
3. Na bilecie mogą być umieszczane inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób.”;

5) w art. 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisy ust. 1 – 4 nie dotyczą komunikacji miejskiej.”;

6) w art. 18 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do przejazdów odbywanych na podstawie biletów uprawniających do przejazdów wielokrotnych oraz w komunikacji miejskiej.”;

7) art. 34 otrzymuje brzmienie:

„Art. 34. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- 2) treść rozkładów jazdy,
- 3) sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- 4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczeniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości

– mając na uwadze zróżnicowanie wysokości kosztów przewoźników w zależności od ich udziału w przewozach, a także zróżnicowanie rodzajów środków transportowych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.”;

8) w art. 34a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do gminnego, powiatowego i wojewódzkiego regularnego przewozu osób, przepisy, o których mowa w ust. 1, określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa, a w mieście stołecznym Warszawie – Rada miasta stołecznego Warszawy.”.

Art. 62. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.¹⁷⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 20 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20b pkt 2.”;

2) po art. 20a dodaje się art. 20b w brzmieniu:

„Art. 20b. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2, jest obowiązany:

1) uwzględniać uchwały rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych; o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając

¹⁷⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 54, poz. 326 i Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101, Nr 86, poz. 720 i Nr 168, poz. 1323.

charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;

- 2) udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych.”.

Art. 63. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.¹⁰⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 uchyla się ust. 2;

- 2) w art. 1a:

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

„2a. Z uprawnień, o których mowa w art. 1, korzysta się wyłącznie na podstawie dokumentów poświadczających prawo do korzystania z ulg, określonych na podstawie art. 6 ustawy lub przepisów odrębnych, wydanych przez właściwe podmioty.”,

- b) w ust. 4:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dzieciach i młodzieży niepełnosprawnych – należy przez to rozumieć dzieci i młodzież niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studentów niepełnosprawnych do ukończenia 26 roku życia;”,

- dodaje się pkt 5 – 9 w brzmieniu:

„5) środkach publicznego transportu zbiorowego – należy przez to rozumieć środki transportu wykorzystywane w transporcie kolejowym lub drogowym, w przewozie o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa

w przepisach ustawy z dnia ... o publicznym transporcie zbiorowym;

- 6) studentach – należy przez to rozumieć również zrównanych z nimi w przepisach odrębnych, w zakresie uprawnień do ulg przysługujących studentom, słuchaczy kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych;
 - 7) komunikacji zwykłej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 150 km;
 - 8) komunikacji przyspieszonej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się tylko na niektórych przystankach wskazanych przez przewoźnika w miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 200 km;
 - 9) komunikacji pospiesznej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się tylko na niektórych przystankach w miejscowościach lub w niektórych miejscowościach o znaczeniu węzłowym lub turystycznym usytuowanych na linii komunikacyjnej oraz w miastach powiatowych.”,
- c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
- „5. Ilekroć w odrębnych przepisach jest mowa o środkach publicznego transportu zbiorowego, w których przysługuje

ulga za przejazd, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, przez środki publicznego transportu zbiorowego należy rozumieć środki określone w ust. 4 pkt 5.”;

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

a) uchyla się pkt 4,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) osób odbywających podróż w komunikacji międzynarodowej;”

c) uchyla się pkt 6,

d) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) osób odbywających podróż w komunikacji miejskiej.”;

4) w art. 2:

a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Do ulgi 100 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej szlaków komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym przed przestępczością, której zwalczanie należy do właściwości Straży Granicznej.”

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

„2b. Do ulgi 100 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego jest uprawniony pies przewodnik towarzyszący w podróży osobie niewidomej – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych biletów dla psa.”

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do ulgi 95 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego są uprawnieni:

- 1) opiekun towarzyszący w podróży osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji – na podstawie biletów jednorazowych;
- 2) przewodnik towarzyszący w podróży osobie niewidomej – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych.”,

d) w ust. 5 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) dzieci i młodzież niepełnosprawne – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych;
- 2) jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży niepełnosprawnych – na podstawie biletów jednorazowych.”;

5) art. 3 – 5a otrzymują brzmienie:

„Art. 3. Do dwóch przejazdów w ciągu roku z ulgą 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych są uprawnieni emeryci i renciści.

Art. 4. 1. Do ulgi 49 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej są uprawnione osoby:

- 1) niezdolne do samodzielnej egzystencji – na podstawie biletów jednorazowych;
- 2) niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, z wyjątkiem osób, o których mowa w art. 2 ust. 7.

2. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1 pkt 1.
3. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome:
 - 1) posiadające orzeczoną całkowitą niezdolność do pracy, umiarkowany stopień niepełnosprawności bądź inwalidztwo II grupy, w tym cywilne niewidome ofiary działań wojennych;
 - 2) dzieci i młodzież do ukończenia 16 roku życia, niepełnosprawni z powodu stanu narządu wzroku, niekorzystający z ulgi, o której mowa w art. 2 ust. 5 pkt 1.
4. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego.
5. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni posiadacze ważnej Karty Polaka.

Art. 5. 1. Do ulgi 49 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów miesięcznych imiennych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia;
 - 2) studenci, nie dłużej niż do ukończenia 26 roku życia.
2. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby, o których mowa w ust. 1.
3. Do ulg, o których mowa w ust. 1 i 2, są uprawnione również dzieci i młodzież, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, będące:
- 1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,
 - 2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,

3) osobami, o których mowa w art. 94a ust. 2 pkt 6 i 8 – 11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.¹³⁾)

– mające miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz uczęszczające do szkół przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce.

4. Do ulgi 37 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów miesięcznych imiennych, są uprawnione następujące osoby:

1) nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych – publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych;

2) nauczyciele akademicy.

5. Do ulgi, o której mowa w ust. 4, są uprawnieni również nauczyciele będący:

1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,

2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,

3) osobami, o których mowa w art. 94a ust. 2 pkt 6 i 8 – 11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o syste-

mie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.¹³⁾)

– mający miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zatrudnieni w szkołach przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce.

Art. 5a. W przypadku nabywania przez gminę biletów miesięcznych dla dzieci w celu wykonania obowiązku określonego w art. 14a ust. 3 i 4 oraz w art. 17 ust. 3 i 3a ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty uwzględnia się ulgi, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 1 i art. 5 ust. 1 pkt 1.”;

6) w art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów osób i psów przewodników, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, ust. 2, 2b, 3, 5 i 7 oraz art. 3 – 5, uwzględniając zakres posiadanych uprawnień do korzystania z ulgowych przejazdów tych osób;
- 2) wzór dokumentu dla osób, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 2 i art. 3, uwzględniając zakres danych niezbędnych do ich wydania.”;

7) w art. 7 w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Przepis ust. 1 nie dotyczy osób, których uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego reguluje.”;

8) w art. 8a uchyla się ust. 1a – 6;

9) uchyla się art. 8b.

Art. 64. W ustawie 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.¹⁸⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) utrzymują czystość i porządek na przystankach komunikacyjnych, których właścicielem jest gmina lub które są położone na jej terenie przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg;”;

2) w art. 5 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych, znajdujących się na terenie gminy, należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących te torowiska.”.

Art. 65. W ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. Nr 123, poz. 779, z późn. zm.¹⁹⁾) w art. 11 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) kontrola publicznego transportu zbiorowego – w zakresie określonym w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia ... o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...),”.

Art. 66. W ustawie z dnia 20 grudnia 1997 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. Nr 9, poz. 43, z późn. zm.²⁰⁾) w art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

¹⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 236, poz. 2008, z 2006 r. Nr 144, poz. 1042, z 2008 r. Nr 223, poz. 1464 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 666 i Nr 92, poz. 753.

¹⁹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 130, poz. 1190, z 2008 r. Nr 223, poz. 1458 oraz z 2009 r. Nr 97, poz. 803.

²⁰⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 106, poz. 679 i Nr 121, poz. 770, z 1998 r. Nr 106, poz. 668, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 96, poz. 874 i Nr 199, poz. 1937, z 2008 r. Nr 223, poz. 1458 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100 i 101 i Nr 157, poz. 1241.

„1. Jednostki samorządu terytorialnego mogą powierzać wykonywanie zadań z zakresu gospodarki komunalnej osobom fizycznym, osobom prawnym lub jednostkom organizacyjnym nieposiadającym osobowości prawnej, w drodze umowy na zasadach ogólnych – z uwzględnieniem przepisów o finansach publicznych lub, odpowiednio, przepisów o partnerstwie publiczno-prywatnym, przepisów o koncesji na roboty budowlane lub usługi, przepisów o zamówieniach publicznych, przepisów o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisów o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.”.

Art. 67. W ustawie z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz. 1050, z późn. zm.²¹⁾) w art. 8:

1) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Rada gminy może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej oraz za przewozy taksówkami na terenie gminy. W mieście stołecznym Warszawie uprawnienia te przysługują Radzie Warszawy.

2. Rada powiatu może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu.”;

2) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Sejmik województwa może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa.”.

²¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 144, poz. 1204, z 2003 r. Nr 137, poz. 1302, z 2004 r. Nr 96, poz. 959 i Nr 210, poz. 2135, z 2007 r. Nr 166, poz. 1172, z 2008 r. Nr 157, poz. 976 oraz z 2009 r. Nr 118, poz. 989.

Art. 68. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) międzynarodowy przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, podczas którego następuje przekroczenie granicy Rzeczypospolitej Polskiej;”;

b) uchyla się pkt 7a;

2) w art. 5 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego w ramach spółki cywilnej wymaga uzyskania licencji przez każdego z jej wspólników.”;

3) w art. 18 ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1. Wykonywanie:

1) przewozów regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym – wymaga zezwolenia wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów, odpowiednio przez:

a) wójta, burmistrza albo prezydenta miasta – na wykonywanie przewozów na obszarze gminy (miasta),

b) burmistrza albo prezydenta miasta, któremu powierzono realizację zadań w zakresie przewozów – na wykonywanie przewozów na obszarze objętym porozumieniem,

c) zarząd związku międzygminnego – na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

d) prezydenta miasta na prawach powiatu, w uzgodnieniu z właściwym starostą ze względu na planowany zasięg

przewozów – na wykonywanie przewozów na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu,

e) starostę, w uzgodnieniu z wójtami, burmistrzami lub prezydentami miast właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów – na wykonywanie przewozów na obszarze powiatu, z wyłączeniem przewozów określonych w lit. a – d,

f) marszałka województwa, w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów – na wykonywanie przewozów wykraczających poza obszar jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa,

g) marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów – na wykonywanie przewozów wykraczających poza obszar jednego województwa;

2) międzynarodowego przewozu regularnego i regularnego przewozu specjalnego w międzynarodowym transporcie drogowym wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.

1a. Nie wymaga uzyskania zezwolenia:

1) tymczasowe wykonywanie przewozów osób w przypadku klęsk żywiołowych lub wystąpienia zakłóceń w przewozach wykonywanych przez podmioty innych gałęzi niż transport drogowy;

2) wykonywanie przewozów regularnych specjalnych organizowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w krajowym transporcie drogowym – o ile w środkach transportu

znajduje się dokument stwierdzający uprawnienie do ich wykonywania.”;

4) uchyla się art. 18a i 18b;

5) w art. 21 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 5 lat – na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych lub międzynarodowych przewozów regularnych;”;

6) w art. 22 uchyla się ust. 1 i 1a;

7) art. 22a otrzymuje brzmienie:

„Art. 22a. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić wydania zezwolenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego specjalnego, w przypadku gdy:

1) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;

2) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem.”;

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

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

9) w art. 50:

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

„1a) dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego;”;

b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dokumentów przewozowych określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, a także dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne, o których mowa w art. 1;”;

10) w art. 80:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W ewidencji gromadzi się:

1) dane o przedsiębiorcach oraz o kierowcach:

- a) imię i nazwisko lub oznaczenie przedsiębiorcy,
- b) imię i nazwisko kierowcy,
- c) adres zamieszkania lub siedzibę przedsiębiorcy oraz adres zamieszkania kierowcy,
- d) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej tego numeru – nazwę i numer dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
- e) numer identyfikacji statystycznej REGON,
- f) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;

2) informacje dotyczące uprawnienia do wykonywania przewozów:

- a) rodzaj, zakres oraz datę uzyskania uprawnienia,
- b) numer uprawnienia,
- c) nazwę organu, który wydał uprawnienie;

3) informacje dotyczące stwierdzonych naruszeń, o których mowa w art. 92 i 92a;

4) informacje o przeprowadzonych kontrolach, w trakcie których nie stwierdzono naruszeń, o których mowa w art. 92 i 92a.”,

b) uchyla się ust. 2a,

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Główny Inspektor udostępnia zainteresowanym organom uprawnionym do wydawania licencji, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, zaświadczeń na wykonywanie przewozów drogowych na potrzeby własne, zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzeń zgłoszenia przewozu, o których mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym, dane i informacje, o których mowa w ust. 2, dotyczące naruszeń dokonanych na obszarze właściwości tych organów lub naruszeń dokonanych przez przewoźników, którym organy te wydały dokumenty.”;

11) w art. 83 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i 2, art. 18 ust. 1 pkt 1 oraz art. 33 ust. 8, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15 stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych licencji, zezwoleń i zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.”;

12) w art. 87 w ust. 1 w pkt 2:

a) lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przy wykonywaniu przewozu regularnego specjalnego i międzynarodowego przewozu regularnego – odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z aktualnym rozkładem jazdy i formularz jazdy, jeżeli są one wymagane;”

b) dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) dokumenty wymagane w publicznym transporcie zbiorowym;”

13) w art. 89 w ust. 1:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 – w odniesieniu do przewozów regularnych specjalnych i międzynarodowych przewozów regularnych;”

b) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) strażnicy straży gminnych – w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego;”

14) w art. 92 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) o publicznym transporcie zbiorowym;”

15) po art. 95 dodaje się art. 95a w brzmieniu:

„Art. 95a. 1. Kto, będąc przedsiębiorcą:

1) nie zgłasza na piśmie organowi, który udzielił licencji, wszelkich zmian danych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy, w terminie 14 dni od dnia ich powstania,

2) nie zwraca licencji lub wypisów z licencji organowi, który udzielił licencji w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna

– podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

2. Kary, o których mowa w ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej organ właściwy w sprawach udzielenia licencji.
3. Od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2, przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który karę nałożył, w terminie 14 dni od dnia doręczenia przedsiębiorcy tej decyzji.
4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia licencji.”;

16) uchyla się rozdział 11a „Przepisy karne”;

17) w załączniku do ustawy, w tabeli, po lp. 2.9 dodaje się lp. 2a w brzmieniu:

„2a.	WYKONYWANIE PRZEWOZU DROGOWEGO Z NARUSZENIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	
2a.1.	Wykonywanie regularnego przewozu osób bez wymaganego zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym	6.000
2a.2.	Wykonywanie regularnego przewozu osób przez podmiot posiadający zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzenie zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym, bez obowiązującego rozkładu jazdy	2.000
2a.3.	Wykonywanie regularnego przewozu osób z naruszeniem warunków określonych w zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzeniu zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym, dotyczących: 1. dni 2. godzin odjazdu i przyjazdu 3. ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	2.000 500 3.000”

Art. 69. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 uchyla się pkt 19 i 20;
- 2) w art. 9 w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) przystąpi do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.”;
- 3) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.”;
- 4) w art. 25u ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
 - „2. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w ramach transgranicznych przewozów pasażerskich, transgranicznych przewozów towarowych w odległości nie większej niż 15 kilometrów od granicy oraz przewozów między granicznymi stacjami kolejowymi: Rzepin, Tuplice, Zebrzydowice.
 3. Przez transgraniczne przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 2, rozumie się wojewódzkie przewozy pasażerskie, o których mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym realizowane w strefie transgranicznej.”;
- 5) w art. 30:

- a) ust. 2c otrzymuje brzmienie:
- „2c. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów, o których mowa w ust. 2b, z uwzględnieniem pierwszeństwa połączeń międzywojewódzkich i wynikającej z interesu podróży potrzeby skoordynowania z nimi wojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym.”,
- b) ust. 5b otrzymuje brzmienie:
- „5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian wojewódzkich rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.”;
- 6) w art. 33:
- a) uchyla się ust. 4a,
- b) po ust. 4c dodaje się ust. 4d w brzmieniu:
- „4d. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym.”,
- c) uchyla się ust. 5c,
- d) po ust. 5c dodaje się ust. 5d w brzmieniu:

„5d. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z przepisami o publicznym transporcie zbiorowym, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.”;

7) uchyla się art. 39 – 40a.

Art. 70. W ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.⁹⁾) w art. 91 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych, kierując się potrzebą wdrożenia przepisów prawa Unii Europejskiej oraz mając na względzie szczególny charakter lub cel zamówienia publicznego.”.

Art. 71. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.²²⁾) w art. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przewóz regularny – międzynarodowy przewóz regularny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.²⁾) oraz publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr ..., poz. ...);”.

²²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 180, poz. 1497, z 2007 r. Nr 99, poz. 661 i Nr 192, poz. 1381 oraz z 2009 r. Nr 79, poz. 670.

Art. 72. Ilekroć w odrębnych przepisach jest mowa o „przewoźniku”, rozumie się przez to również operatora publicznego transportu zbiorowego.

DZIAŁ V

Przepisy przejściowe i końcowe

Art. 73. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

Art. 74. 1. Działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r. w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

2. Zezwolenia na podejmowanie i wykonywanie działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w transporcie drogowym mogą być wydawane na okres nie dłuższy niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

3. Organ właściwy w sprawach zezwoleń na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym w okresie, o którym mowa w ust. 2, może odmówić wydania nowego zezwolenia, zmiany zezwolenia lub przedłużenia zezwolenia, jeżeli w uchwalonym planie transportowym na usługę objętą zezwoleniem została podpisana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego.

4. Do umów, na podstawie których może być wykonywana dotychczasowa działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób, stosuje się przepisy art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Art. 75. Postanowienia umów ramowych o świadczenie usług publicznych zawartych na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

Art. 76. Do dnia 31 grudnia 2014 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 51 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.

Art. 77. Operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 52 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2015 r.

Art. 78. Organizator publicznego transportu zbiorowego, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, jest obowiązany wydać zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o ile jest wymagany, podmiotowi, który zawarł umowę, o której mowa w art. 74 ust. 4 oraz w art. 75.

Art. 79. Rozkłady jazdy uzgodnione przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, którego dotyczą, albo do czasu wprowadzenia w nich zmian przez przewoźnika.

Art. 80. 1. Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu określające pierwszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinno zostać wydane w terminie roku od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powinny zostać uchwalone przez właściwe:

- 1) sejmiki województw – w terminie 2 lat,

2) rady powiatów – w terminie 3 lat,

3) rady gmin – w terminie 4 lat

– od dnia wejścia w życie ustawy.

3. W przypadku istniejących w dniu wejścia w życie ustawy związków powiatów i związków międzygminnych, zgromadzenia tych związków powinny uchwalić pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego odpowiednio w terminach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3.

4. W przypadku związków powiatów i związków międzygminnych utworzonych po dniu wejścia w życie ustawy, zgromadzenia tych związków uchwalą pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego odpowiednio w terminach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, od dnia utworzenia tych związków.

Art. 81. 1. Przedsiębiorca może dokonać zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu w zakresie publicznego transportu zbiorowego do organizatora publicznego transportu zbiorowego, właściwego w zależności od zasięgu przewozów, od dnia 1 lipca 2014 r.

2. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, uprawnia przedsiębiorcę do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej po dniu 31 grudnia 2014 r.

Art. 82. 1. Pierwsze informacje, o których mowa w art. 43 ustawy, zostaną przekazane w terminie do dnia 31 marca 2011 r.

2. Pierwsze informacje, o których mowa w art. 44 ust. 1 i 2, zostaną przekazane w terminie odpowiednio do dnia 31 stycznia 2011 r. i do dnia 31 marca 2011 r.

Art. 83. 1. W terminie do dnia 31 grudnia 2014 r. podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są obowiązane uwzględnić

uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym, zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

2. W terminie, o którym mowa w ust. 1, finansowanie ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego odbywa się na zasadach określonych w przepisach dotychczasowych.

3. Umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie art. 8a ust. 4 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 63, zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

Art. 84. W terminie do dnia 31 maja 2015 r. minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Art. 85. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:

- 1) art. 34 ustawy, o której mowa w art. 61, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 34 ustawy, o której mowa w art. 61, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
 - 2) art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 63, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 63, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą
- nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 86. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 23 ust. 3 pkt 17, art. 41 ust. 1 pkt 11 oraz art. 70, które wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2010 r.;

2) art. 27 – 32, art. 34 – 37, art. 63 pkt 8 i 9, art. 68 pkt 1 lit. a, pkt 2 – 8, pkt 12 lit. a i pkt 13 lit. a oraz art. 69 pkt 1 lit. b, pkt 6 lit. a i c oraz pkt 7, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r.

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 podróżnego 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	T		„Art. 23. 3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się, w	Nie wykracza poza minimalne wymogi prawa UE

	oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania pojazdu, w tym zużycia energii oraz emisji CO ₂ 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.		Art. 23 ust. 3 pkt 18	szczegółności: 18) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;”	
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	oraz art. 41 ust. 1 pkt 11	„Art. 41. 1. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami: 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, właścivi 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 należytych stanie, co związane jest z ich sprzątaniem, 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, zacząć 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 bezpośrednio 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 samemu 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 – umożliwi 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 umożliwi 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 (obecne: art. 2 ust. 5 pkt 1 i ust. 7, art. 4 ust. 3) nastęrcza przewoźnikom wielu problemów przy prawidłowej realizacji uprawnień przysługujących niewidomym. Ponadto zaproponowana zmiana pozbawi osoby: częściowo niezdolne do pracy lub z orzeczoną lekkim 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 orzeczoną 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 transport 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 obejmuje 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 potwierżeń 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 skrośnego, 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. kontrowersję 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 umieszczenia 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 wspólników spółki cywilnej – wprowadza się wymóg uzyskania licencji przez każdego ze wspólników 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



Minister Spraw Zagranicznych

Warszawa, 24 marca 2010 r.

DPUE - 920 - 359-09 - 10/kz/7

SM-629

dot.: RM-10-5-10 z 22.03.2010 r.

Pan Maciej Berek
Sekretarz
Rady Ministrów

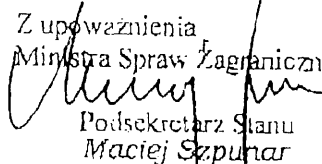
opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyrażona na podstawie art. 13 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 65, poz. 437 z późn. zm.) przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Z upoważnienia
Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Maciej Szpunar

Do uprzejmej wiadomości
Pan Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH ¹⁾ :		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 ²⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu UE ³⁾	Koniec zność wdroże nia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
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 ₂ 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 ust. 3 pkt 17 oraz	„Art. 23. 3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się, w szczególności: 17) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;” „Art. 41. 1. Funkcjonowanie publicznego transportu	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. 41 ust. 1 pkt 11	zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami: 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 uwzględniać 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
POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU⁴⁾					
Jedn. red.	Treść przepisu projektu krajowego			Uzasadnienie wprowadzenia przepisu	
Art. 1 i 2	Art. 1. 1. Ustawa określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym,			Niezbędność przepisów wynika z konieczności określenia zakresu przedmiotowego regulacji, uwzględniając zakres przedmiotowy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 oraz możliwość stosowania jego przepisów do innych niż	

	<p>morskim oraz w żegludze śródlądowej.</p> <p>2. Ustawa określa także zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1.</p> <p>Art. 2. Przepisów ustawy nie stosuje się do regularnego przewozu osób realizowanego w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) międzynarodowym transporcie drogowym; 2) międzynarodowym transporcie morskim; 3) międzynarodowej żegludze śródlądowej; 4) celach turystycznych. 	<p>transport drogowy, kolejowy i inny szynowy, rodzajów transportu.</p>
<p>Art. 3</p>	<p>Art. 3. 1. Przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”; 2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007 z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1371/2007”; 3) rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. UE L 4 z 08.01.1998, str. 10, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, roz. 7, t. 3, str. 10); 4) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz. Urz. WE L 364 z 12.12.1992, str. 7; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, roz. 6, t. 2, str. 10); 5) rozporządzenia Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. 	<p>Wprowadzenie przepisu wynika z zapewnienia przejrzystości obowiązującego systemu prawnego w zakresie regularnego przewozu osób obowiązującego na terytorium RP, poprzez wskazanie obowiązujących aktów prawa UE, które należy uwzględniać stosując przepisy projektowanej ustawy.</p>

	<p>ustanawiające warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, roz. 7, t. 1, str. 345);</p> <p>6) rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. WE L 74 z 20.03.1992, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, roz. 6, t. 1, str. 306), zwanego dalej „rozporządzeniem (EWG) nr 684/92”;</p> <p>7) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88).</p> <p>2. W zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (EWG) nr 684/92 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.</p>	
Art. 4	<p>Art. 4. 1. Użyte w ustawie określenia oznaczają:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych; 2) gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; 3) komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych: <ol style="list-style-type: none"> a) miasta, b) obszaru metropolitalnego, c) miasta i gminy, d) miast, albo e) miast i gmin sąsiadujących 	Wprowadzenie przepisu wynika z konieczności objaśnienia używanych w treści projektowanej ustawy określeń.

- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- 4) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:
 - a) sieci dróg publicznych, albo
 - b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo
 - c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych
 - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
 - 5) międzynarodowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;
 - 6) międzywojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż wojewódzkie przewozy pasażerskie;
 - 7) operator publicznego transportu zbiorowego – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz samorządowy zakład budżetowy;
 - 8) organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
 - 9) powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;
 - 10) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia

zgłoszenia przewozu;

- 11) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, której świadczenia, w przypadku braku rekompensaty, operator publicznego transportu zbiorowego nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach ze względu na swój własny interes gospodarczy;
- 12) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.);
- 13) publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- 14) rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 15) sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- 16) strefa transgraniczna – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa;
- 17) transport drogowy – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 18) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem; inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;

- 19) transport kolejowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych;
- 20) transport linowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej;
- 21) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach za pomocą liny napędowej;
- 22) transport morski – przewóz osób środkiem transportu morskiego po morskich wodach wewnętrznych lub po morzu terytorialnym;
- 23) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 24) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu;
- 25) zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- 26) zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- 27) zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu

	<p>zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;</p> <p>28) żegluga śródlądowa – przewóz osób środkiem transportu wodnego śródlądowego po wodach śródlądowych.</p> <p>2. Ilekroć w ustawie jest mowa o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jednostce samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć również związek międzygminny lub związek powiatów; 2) rozkładzie jazdy – należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej; 3) przystanku komunikacyjnym – należy przez to rozumieć również port lub przystań usytuowane na wodach morskich lub wodach śródlądowych; 4) umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – należy przez to rozumieć również akt wewnętrzny określający warunki wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez samorządowy zakład budżetowy. 	
Art. 5 i 6	<p>Art. 5. 1. Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>2. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu. <p>Art. 6. 1. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, i przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z późn. zm.), 2) ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.), 3) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, 4) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 	<p>Potrzeba wprowadzenia przepisów wynika z tego, iż rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 dotyczy wyłącznie organizowania przewozów niezbędnych z punktu widzenia ogólnego interesu gospodarczego. Natomiast na terytorium RP funkcjonują również przewozy wykonywane na zasadach komercyjnych. Ustawa normująca regularny przewóz osób musi zatem zawierać przepisy odnoszące się zarówno do przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozów komercyjnych. Ponadto, uwzględniając przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, postanowiono nie korzystać z możliwości zobowiązania podmiotów do świadczenia usług przewozowych w formie decyzji administracyjnej. Mając na uwadze powyższe, koniecznym było wprowadzenie przepisów wskazujących, na jakich podstawach może odbywać się na terytorium RP publiczny transport zbiorowy oraz jakie warunki muszą spełniać podmioty świadczące usługi w zakresie regularnego przewozu osób.</p>

	<p>r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.),</p> <p>5) ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.), lub</p> <p>6) ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.).</p> <p>2. Jeżeli wykonywanie przewozu osób wymaga posiadania odpowiednich kwalifikacji, w szczególności do kierowania środkami transportu, wynikających z odrębnych przepisów, posiadanie tych kwalifikacji jest również niezbędne do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.</p>	
Art. 7	<p>Art. 7. 1. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym w zależności od zasięgu przewozów, jest:</p> <p>1) gmina:</p> <p>a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich;</p> <p>2) związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;</p> <p>3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;</p> <p>4) powiat:</p> <p>a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich;</p> <p>5) związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;</p> <p>6) województwo:</p> <p>a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich</p>	<p>Wprowadzenie przepisu stanowi skonkretyzowanie na gruncie prawa wewnętrznego RP pojęcia „właściwe organy państw członkowskich”, którym posługuje się rozporządzenie (WE) nr 1370/2007.</p>

	<p>przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,</p> <p>b) właściwe ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich;</p> <p>7) minister właściwy do spraw transportu - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>2. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-6, jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej.</p> <p>3. Określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-6, wykonuje, w przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta; 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego; 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu; 4) powiatu – starosta; 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów; 6) województwa – marszałek województwa. 	
Art. 8	<p>Art. 8. Do zadań organizatora należy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) planowanie rozwoju transportu; 2) organizowanie sieci komunikacyjnej; 3) zarządzanie siecią komunikacyjną. 	<p>Koniecznym jest wprowadzenie przepisu zawierającego katalog podstawowych zadań organizatorów publicznego transportu zbiorowego, które następnie są uszczegółowione w kolejnych rozdziałach projektu ustawy. Proponowany katalog zadań stanowi „połączenie” zadań wynikających wprost z rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 z zadaniami wynikającymi ze specyfiki rynku przewozowego RP.</p>
Art. 9-14	<p>Art. 9. 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, opracowuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) gmina: <ol style="list-style-type: none"> a) licząca co najmniej 50 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej 	<p>Przepisy rozdziału 2 odnoszą się do nowej instytucji – planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. W związku z uregulowanymi w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przewozami o</p>

<p>albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</p> <p>2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;</p> <p>3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;</p> <p>4) powiat:</p> <p>a) liczący co najmniej 80 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</p> <p>5) związek powiatów obejmujących obszar liczący co najmniej 120 000 osób – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;</p> <p>6) województwo:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</p> <p>7) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>2. Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę osób niż określona w ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5.</p>	<p>charakterze użyteczności publicznej wskazanym jest wprowadzenie na obszarze właściwości poszczególnych organizatorów planu, w którym obligatoryjnie określone byłyby linie komunikacyjne, na których planowane jest zorganizowanie takich przewozów. Z uwagi na projektowaną hierarchiczność planów transportowych, organizatorzy niższych szczebli samorządowych będą mieli wiedzę na temat przewozów użyteczności publicznej zorganizowanych na wyższym szczeblu samorządowym, co będzie skutkowało koniecznością zorganizowania przewozów użyteczności publicznej tylko w zakresie niezaspokojonym przez ustanowione przez innego organizatora przewozy. Ponadto, przy tworzeniu samorządowych planów transportowych przewidziano udział lokalnych społeczności i zainteresowanych podmiotów, co ma umożliwić organizatorom ujęcie w planie transportowym linii komunikacyjnych, na których zorganizowanie przewozów wynika z niezbędnych potrzeb pasażerów.</p> <p>Choć formalnie w obecnym stanie prawnym nie ma obowiązku sporządzania takich planów, to niektóre jednostki samorządu terytorialnego ubiegające się o zakup środków transportu ze środków unijnych były zobowiązane do przedstawienia planów transportowych.</p>
--	---

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

Art. 10. 1. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

2. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

Art. 11. 1. W projekcie planu transportowego opracowanym przez:

- 1) marszałka województwa – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) starostę, zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- 3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę, zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, lub marszałka województwa
- w zakresie linii komunikacyjnych, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

2. Plan transportowy może być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany aktualizacji.

Art. 12. 1. Plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze

użyteczności publicznej.

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
 - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
 - b) planu zagospodarowania przestrzennego województwa,
 - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
 - d) miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 5) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- 6) rentowność linii komunikacyjnych;
- 7) potrzeby zapewnienia właściwego stanu higieniczno-sanitarnego środków transportu.

3. Do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, nie mają zastosowania przepisy ust. 1 pkt 3 i 4 oraz ust. 2 pkt 1 lit. b-d.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres planu transportowego z podziałem na część tekstową i graficzną, uwzględniając skalę opracowań kartograficznych, stosowane oznaczenia i nazewnictwo oraz rodzaj transportu, którym będzie wykonywany przewóz.

Art. 13. 1. Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa projekt planu transportowego:

- 1) uzgodniony z marszałkiem sąsiedniego województwa,
- 2) zaopiniowany przez właściwe organy powiatów lub związku powiatów, leżących na obszarze właściwości danego marszałka województwa
- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

2. Starosta lub zarząd związku powiatów, o ile jest utworzony, przedstawia odpowiednio radzie powiatu albo zgromadzeniu związku powiatów projekt planu transportowego:

- 1) uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich powiatów lub związku powiatów, o ile jest utworzony,
- 2) zaopiniowany przez właściwe organy gmin lub związku międzygminnego, o ile jest utworzony, leżących na obszarze właściwości danego starosty lub zgromadzenia związku powiatów
 - w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

3. Wójt, burmistrz, prezydent lub zarząd związku międzygminnego przedstawia radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin lub zarządem sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony, w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

4. Gmina licząca mniej niż 50 000 osób może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych.

5. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości poprzez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny albo związek powiatów – w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin albo powiatów tworzących te związki oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny albo związek powiatów.

6. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, plan transportowy w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, uwzględniając zakres niezbędnych danych, które powinny zostać określone w tym planie.

Art. 14. Do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, art. 11 ust. 1, art. 12 ust. 1-3 oraz art. 13.

<p>Art. 15 i 16</p>	<p>Art. 15. 1. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej; 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu; 3) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> a) standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, b) korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców, c) funkcjonowania zintegrowanego węzła przesiadkowego, d) funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego; 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej; 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora; 6) udzielaniu zgody na korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, i określaniu zasad tego korzystania; 7) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 8) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 9) ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 10) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez 	<p>Przepisy precyzują jedno z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego - organizowanie regularnego przewozu osób, stanowiąc kompilację zadań w zakresie organizowania przewidzianych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 wraz z zadaniami wynikającymi ze specyfiki rynku przewozowego na terytorium RP.</p>
---------------------	---	--

operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

11) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

2. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców oraz standardy, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. a, ustalane są w drodze negocjacji pomiędzy gminą, na obszarze której usytuowany jest przystanek komunikacyjny lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym lub dworcem.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu.

6. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 16 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

Art. 16. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należy budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;

	2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.	
Art. 17	<p>Art. 17. 1. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:</p> <p>1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),</p> <p>2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101), albo</p> <p>3) art. 20 ust. 1 ustawy.</p> <p>2. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego w formie samorządowego zakładu budżetowego.</p>	Przepis wskazuje tryby, w jakich możliwe jest dokonanie wyboru przedsiębiorcy, który będzie świadczył usługi przewozowe o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem możliwości samodzielnego świadczenia tych usług przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Przyjęte w przepisie rozwiązania są analogiczne do określonych rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.
Art. 18	<p>Art. 18. Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.</p>	W projekcie ustawy zabroniono przyznawania operatorowi wyłącznego prawa, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, z uwagi na charakter tego prawa i wiążącego się z jego przyznaniem ograniczenia dostępności do obsługi danej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej bądź ich części.
Art. 19	<p>Art. 19. 1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:</p> <p>1) liczbę i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;</p> <p>2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;</p> <p>3) standard wyposażenia środków transportu.</p> <p>2. Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, o której mowa w ust. 1, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu</p>	Przepis konieczny z punktu widzenia organizatora, do którego należy opracowanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia zapewniającej dokonanie wyboru przedsiębiorcy, który będzie realizował przewozy o charakterze użyteczności publicznej, spełniające swoje podstawowe zadanie określone w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 (przewozy powinny być bezpieczne i odznaczać się wyższą jakością niż przewozy komercyjne). Przepis określa, jakie dodatkowe kryteria może przewidzieć organizator w specyfikacji istotnych warunków zamówienia przy udzielaniu zamówienia publicznego na świadczenie usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, wskazując w szczególności na kwestie dotyczące środków transportu, jakość wykonywanych na obszarze właściwości danego organizatora przewozów oraz uwzględnianie potrzeb osób

	<p>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.</p> <p>3. Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołącza się projekt umowy, o której mowa w art. 23.</p>	<p>niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.</p>
<p>Art. 20</p>	<p>Art. 20. 1. Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku, gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie, 2) mały lub średni przedsiębiorca eksploatuje nie więcej niż 23 środki transportu, a średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 2 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie, 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, 4) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, albo 5) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji, zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2. <p>2. Do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej na podstawie ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy art. 22-24.</p> <p>3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, stosuje się art. 5 ust. 2 lit. b, c i e rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>4. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego</p>	<p>Przepis wprowadzony w celu skorzystania z przewidzianej w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 możliwości ustanowienia w prawie krajowym instytucji bezpośredniego zawierania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z pominięciem procedury przetargowej. Obecnie obowiązujące przepisy o zamówieniach publicznych przewidują w każdym przypadku stosowanie procedury konkursowej. Przypadki, w których bezpośrednio zawarcie umowy będzie możliwe są analogiczne do tych określonych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Zawarto również stosowne odesłania do aktu unijnego, który reguluje szczegółowe kwestie związane z bezpośrednim zawarciem umowy.</p>

	<p>zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, powinna odpowiadać warunkom określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym, że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat.</p> <p>6. Do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, oraz 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi. 	
Art. 21	<p>Art. 21. 1. Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1-4, w terminie nie krótszym niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) jeden rok; 2) sześć miesięcy – w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie. <p>2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej.</p> <p>3. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej.</p> <p>4. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) nazwę i adres właściwego organizatora; 2) przewidywany tryb udzielenia zamówienia; 3) rodzaj transportu oraz linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, na których będą wykonywane przewozy; 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego 	<p>Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 przewiduje obowiązek każdego właściwego organu do publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia, informacji na temat danego zamówienia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Proponowany przepis został zamieszczony w projekcie w związku z uznaniem zasadności wprowadzenia podobnej regulacji na poziomie krajowym (na BIP, w siedzibie oraz na stronie internetowej danego organizatora), 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.</p>

	<p>zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1-4.</p> <p>5. W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-4, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio.</p>	
<p>Art. 22-24</p>	<p>Art. 22. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) linii komunikacyjnej, 2) linii komunikacyjnych, albo 3) sieci komunikacyjnej. <p>Art. 23. 1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 10 lat - w transporcie drogowym; 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 20 ust. 4; 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej. <p>3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się, w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) opis usług wynikających z zamówienia; 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa; 3) czas trwania umowy; 4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej; 6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę 	<p>Przepisy określają wymagania dotyczące umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym w zakresie niezbędnych elementów i okresu ich trwania, wymagane przez rozporządzenie (WE) nr 1370/2007, wskazując ponadto na inne obligatoryjne elementy, jakie powinny znaleźć się w takich umowach, w celu zapewnienia prawidłowego wykonywania przewozów użyteczności publicznej na podstawie dostatecznie określonych zasad współpracy organizatora z operatorem.</p>

- świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat jest operator;
- 7) warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 9) czasookres składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
 - 10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
 - 11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
 - 12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 7;
 - 13) określenie sposobu dystrybucji biletów;
 - 14) parametry, według których jest obliczana rekompensata, jeżeli jest udzielana;
 - 15) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
 - 16) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
 - 17) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 18) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
 - 19) kary umowne;
 - 20) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.
4. Parametry, o których mowa w ust. 3 pkt 14, powinny odpowiadać

	<p>wymaganiom określonym w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>5. Przepisu ust. 2 nie stosuje się w przypadku, gdy przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez organizatora.</p> <p>Art. 24. Organizator może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przedłużyć okres jej obowiązywania na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p>	
Art. 25	<p>Art. 25. 1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi, zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia, o ile jest wymagany.</p> <p>2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres; 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej; 3) rodzaj i zakres wykonywania przewozów; 4) rodzaj i liczbę środków transportu; 5) przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz. <p>3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest rozkład jazdy.</p> <p>4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Wypis z zaświadczenia oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.</p> <p>5. Operator jest obowiązany wystąpić do właściwego organizatora, z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, w przypadku wystąpienia zmiany danych, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich wystąpienia.</p>	<p>Niezbędnym jest uregulowanie w projektowanej ustawie zagadnienia dokumentu, na podstawie którego możliwa będzie weryfikacja uprawnień operatora do wykonywania publicznego transportu zbiorowego. Wypis z zaświadczenia powinien znajdować się w każdym środku transportu drogowego (na potrzeby kontroli uprawnionego organu).</p>

	<p>6. Do wniosku o zmianę zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, dołącza się poświadczoną przez operatora za zgodność z oryginałem kserokopię odpisu z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej.</p> <p>7. Operator jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, 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.</p> <p>8. Za wydanie zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz za zmianę zaświadczenia, właściwy organizator pobiera opłaty.</p> <p>9. Opłaty, o których mowa w ust. 8, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz 2) określonych w art. 16 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina. 	
Art. 26	<p>Art. 26. W przypadku śmierci osoby fizycznej, z którą zawarto umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, dopuszcza się wykonywanie przewozu przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku tej osoby, przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci.</p>	<p>Przepis niezbędny w celu zapewnienia ciągłości wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego 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 przewozów koniecznych z punktu widzenia lokalnych społeczności 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.</p>
Art. 27-32	<p>Art. 27. 1. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu.</p>	<p>Przepisy regulują publiczny transport zbiorowy realizowany na zasadach komercyjnych. Z uwagi na to, że ustawa ma być aktem zawierającym zbiór przepisów kompleksowo normujących regularny przewóz osób niezbędnym jest objęcie wskazanych przepisów projektowaną regulacją.</p>

2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:
- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania, a w przypadku osoby prawnej nazwę i siedzibę przedsiębiorcy, numer identyfikacji statystycznej (REGON) oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
 - 2) określenie proponowanej linii komunikacyjnej, na której ma odbywać się przewóz, oraz długości tej linii w kilometrach;
 - 3) wskazanie zamierzonego okresu wykonywania przewozu.
3. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:
- 1) proponowany rozkład jazdy;
 - 2) informację o środkach transportu, którymi przedsiębiorca zamierza wykonywać przewóz;
 - 3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi;
 - 4) kserokopie dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób, odpowiednio do rodzaju przewozu, zgodnie z art. 6;
 - 5) odpis z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej.

Art. 28. Organizator, w drodze decyzji administracyjnej, odmawia wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 27 ust. 1, jeżeli zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 30 ust. 5.

Art. 29. 1. Jeżeli nie zachodzą przesłanki do odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, organizator, na podstawie danych i informacji, o których mowa w art. 27 ust. 2 i 3, w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, wydaje przedsiębiorcy, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz wypis z tego potwierdzenia, o ile jest wymagany.

2. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać:

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 3) rodzaj i zakres wykonywania przewozów;
- 4) rodzaj i liczbę środków transportu;

- 5) przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.
3. Załącznikiem do potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest rozkład jazdy.
4. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres do 5 lat.
5. Za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz za zmianę potwierdzenia, właściwy organizator pobiera opłaty.
6. Opłaty, o których mowa w ust. 5, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:
- 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz
 - 2) określonych w art. 16 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

Art. 30. 1. Potwierdzenie, o którym mowa w art. 27 ust. 1, uprawnia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu lub wypis z potwierdzenia oraz aktualny rozkład jazdy, powinny znajdować się w środku transportu, którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.

2. Przewoźnik, który nie wykonuje publicznego transportu zbiorowego na skutek okoliczności zależnych od niego co najmniej przez 14 dni, jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwego organizatora o:

- 1) zrzeczeniu się wykonywania przewozu, albo
- 2) zawieszeniu wykonywania przewozu, wskazując termin podjęcia jego wykonywania.

3. Przewoźnik jest obowiązany niezwłocznie poinformować właściwego organizatora o podjęciu wykonywania przewozu we wskazanym przez siebie terminie w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

4. Organizator, w drodze decyzji administracyjnej, cofa potwierdzenie zgłoszenia przewozu w przypadku:

- 1) cofnięcia uprawnienia do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie transportu;
- 2) rażącego naruszenia przez przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 41;
- 3) rażącego naruszenia warunków wykonywania przewozu określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu, w tym w rozkładzie jazdy;
- 4) odstąpienia potwierdzenia osobie trzeciej, przy czym nie jest odstąpieniem

potwierdzenia powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe;

5) niewykonywania przez przedsiębiorcę przewozu, na skutek okoliczności zależnych od niego, jeżeli:

a) przewoźnik nie wykona obowiązku, o którym mowa w ust. 2,

b) przewoźnik, pomimo wykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, nie podjął wykonywania przewozu we wskazanym terminie.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2-5, ponowne zgłoszenie tego samego przedsiębiorcy o zamiarze wykonywania jakiegokolwiek przewozu nie może być rozpatrzone wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

6. Przewoźnik jest obowiązany wystąpić do organizatora, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu, z wnioskiem o zmianę treści tego potwierdzenia, w przypadku wystąpienia zmian danych, o których mowa w art. 29 ust. 2 pkt 1 i 2, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania.

7. Przewoźnik jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, 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.

8. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wygasa w przypadku:

1) zrzeczenia się wykonywania przewozu przez przedsiębiorcę, któremu potwierdzenie zostało wydane;

2) śmierci osoby fizycznej, będącej przedsiębiorcą, któremu potwierdzenie zostało wydane, z zastrzeżeniem art. 31;

3) likwidacji albo ogłoszenia upadłości przedsiębiorcy, któremu potwierdzenie zostało wydane;

4) upływu okresu, na jaki zostało wydane.

9. Przewoźnik nie może zrzec się potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku wszczęcia postępowania o cofnięcie tego potwierdzenia.

10. Przewoźnik jest obowiązany zwrócić dokumenty, o których mowa w art. 29 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach, o których mowa w ust. 4;

	2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozu, w przypadkach, o których mowa w ust. 8 pkt 1.	
Art. 33	<p>Art. 33. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, wzór:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zaświadczenia oraz wypisu z zaświadczenia, o których mowa w art. 25 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio 1 000 zł za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia i zmianę zaświadczenia oraz 10 zł za wydanie wypisu z zaświadczenia; 2) potwierdzenia oraz wypisu z potwierdzenia, o których mowa w art. 29 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz zmianę potwierdzenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio 1 000 zł za wydanie potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia i zmianę potwierdzenia oraz 10 zł za wydanie wypisu z potwierdzenia. <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister będzie kierował się:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zakresem danych niezbędnych do wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1; 2) potrzebą zabezpieczenia dokumentów, o których mowa w ust. 1; 3) potrzebą zróżnicowania wysokości opłat za wydanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, w zależności od: <ol style="list-style-type: none"> a) wysokości kosztów za czynności administracyjne związane z wydaniem tych dokumentów, b) wysokości kosztów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego, c) rodzaju transportu – w przypadku dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, d) okresu ważności dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2, e) zasięgu wykonywanego przewozu – w przypadku dokumentów, o których mowa w ust. 1 pkt 2. 	Koniecznym jest wprowadzenie przepisu upoważniającego ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia określającego wzory dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz wysokości opłat za ich wydanie.
Art. 34-37	Art. 34. 1. Tworzy się Centralną Ewidencję Przewoźników, zwaną dalej „ewidencją”.	Przepisy odnoszą się do nowej instytucji proponowanej w projekcie ustawy – Centralnej Ewidencji Przewoźników.

2. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach, względem których została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o której mowa w art. 30 ust. 4 pkt 2-5.

3. Ewidencję prowadzi, w systemie teleinformatycznym, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.

Art. 35. 1. W ewidencji gromadzi się:

- 1) dane o przedsiębiorcy:
 - a) oznaczenie przedsiębiorcy,
 - b) siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres przedsiębiorcy,
 - c) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) rodzaj i zakres przewozu, na wykonywanie którego zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz przebieg linii komunikacyjnej określonej w tym potwierdzeniu;
- 3) dane dotyczące potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w pkt 2:
 - a) datę wydania potwierdzenia,
 - b) numer potwierdzenia,
 - c) nazwę organizatora, który wydał potwierdzenie;
- 4) dane dotyczące decyzji o cofnięciu potwierdzenia, o którym mowa w pkt 2:
 - a) datę wydania,
 - b) podstawę prawną
 - c) nazwę organizatora, który wydał decyzję o cofnięciu potwierdzenia.

2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 30 ust. 4 pkt 2-5, niezwłocznie przekazuje do ewidencji:

- 1) dane, o których mowa w ust. 1 – w przypadku, gdy decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu stała się ostateczna,
 - 2) informację o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu
- w formie elektronicznej w drodze przekazu teleinformatycznego.

Art. 36. 1. Dane zawarte w ewidencji są jawne, chyba że ich jawność jest wyłączona bądź ograniczona na podstawie przepisów o ochronie informacji

Utworzenie ewidencji umożliwi gromadzenie danych o przedsiębiorcach, względem których została wydana decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, zatem będzie dotyczyć przewoźników komercyjnych. 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 wskazanymi 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.

	<p>niejawnych lub o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych.</p> <p>2. Dane zawarte w ewidencji są udostępniane na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Art. 37. Dane zawarte w ewidencji zostają usunięte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 2) niezwłocznie po uzyskaniu informacji, o której mowa w art. 35 ust. 2 pkt 2. 	
Art. 38	<p>Art. 38. 1. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega w szczególności na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem; 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 3) kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 41; 4) współpracy przy aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych; 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 8) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 oraz w art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. <p>2. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego, odbywa się we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.</p> <p>3. Zarządca infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 2, uwzględnia w</p>	<p>Przepisy precyzują jedno z głównych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego – zarządzanie publicznym transportem zbiorowym, uwzględniając konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania regularnego przewozu osób na obszarze jego właściwości (zarówno w odniesieniu do przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozów komercyjnych) oraz zadania przewidziane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.</p>

	miarę posiadanych możliwości potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora.	
Art. 39	<p>Art. 39. 1. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, o której mowa w art. 23, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach, 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.</p> <p>2. Warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu nie stosuje się w przypadku wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozu zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu przebiegiem linii komunikacyjnej, w szczególności awarii sieci, robót drogowych lub blokad drogowych.</p> <p>3. W przypadku, gdy okoliczności, o których mowa w ust. 2, trwają dłużej niż 14 dni, właściwy organizator, na wniosek przewoźnika, wydaje decyzję w sprawie odstępstwa od warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu.</p> <p>4. Decyzja, o której mowa w ust. 3, nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności potwierdzenia zgłoszenia przewozu.</p> <p>5. Podczas wykonywania przewozu w transporcie drogowym w każdym środku transportu powinien znajdować się oryginał albo poświadczona za zgodność z oryginałem przez przewoźnika kserokopia decyzji, o której mowa w ust. 3, które powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli.</p> <p>6. Przepisy art. 27 ust. 2 i 3 pkt 1 stosuje się odpowiednio.</p>	Przepis niezbędny dla zapewnienia świadczenia usług przewozowych (zarówno tych o charakterze użyteczności publicznej, jak i tych wykonywanych na zasadach komercyjnych) w przypadku wystąpienia niezależnych od operatora lub przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.
Art. 40	<p>Art. 40. 1. Do kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 25 ust. 1 i art. 29 ust. 1, oraz warunków realizacji przewozów w nich określonych uprawnieni są:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona; 2) organy, o których mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. <p>2. Do kontroli dokumentów, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio</p>	Przepis niezbędny dla zapewnienia organizatorom publicznego transportu zbiorowego możliwości kontrolowania wykonywania regularnego przewozu osób przez operatorów i przewoźników zgodnie z warunkami określonymi w dokumentach uprawniających do świadczenia usług przewozowych oraz eliminowania przedsiębiorców, którzy wykonują przewozy pomimo braku uprawnień.

	<p>art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p> <p>3. Organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona, może dokonywać kontroli biletów. Przepis art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe stosuje się odpowiednio.</p>	
<p>Art. 41-43</p>	<p>Art. 41. 1. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym; 2) środki transportu, za pomocą których operator świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera; 3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach; 4) cennik opłat lub taryfa zatwierdzone przez organizatora są podawane do publicznej wiadomości w zintegrowanym węźle przesiadkowym, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej w publicznym transporcie zbiorowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien także zawierać ceny biletów ulgowych: <ol style="list-style-type: none"> a) ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w szczególności: <ul style="list-style-type: none"> – 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.), – ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 87, z późn. zm.), – ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2002 r. Nr 42, poz. 371, z późn. zm.), – ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.), 	<p>Przepisy określają zasady funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, które obowiązują zarówno w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, jak i w przewozach komercyjnych, i dotyczą wszystkich rodzajów transportu (z uwzględnieniem wskazanych w przepisie odrębności). Ponadto, przepisy regulują zagadnienie składania skarg i reklamacji pasażerów na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Konieczność wprowadzenia przedmiotowych przepisów związana jest z zagwarantowaniem prawidłowego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terytorium RP i umożliwienia organizatorom wymagania od przewoźników i operatorów świadczenia usług przewozowych zgodnie z przepisami ustawy.</p>

- ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.),
 - ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. Nr 249, poz. 1824),
 - ustawy z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. Nr 180, poz. 1280 oraz z 2008 r. Nr 52, poz. 305, Nr 214, poz. 1348 i Nr 216, poz. 1367),
- b) wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;
- 5) wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych odpowiednio w rozkładzie jazdy;
- 6) w międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) w zintegrowanym węźle przesiadkowym znajduje się dostępny do wglądu pasażerów regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:
- a) organizatora,
 - b) operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,
 - c) przewoźnika, o którym mowa w art. 27
- a w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu;
- 8) operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 4;
- 9) w przewozach o charakterze użyteczności publicznej nie mogą być ustanawiane przez operatora uprawnienia do ulgowych przejazdów;
- 10) środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 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

	<p>euro, przy zakupie środków transportu drogowego operator powinien uwzględniać czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas całego cyklu użytkowania środków transportu;</p> <p>12) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w rozporządzeniu (EWG) nr 684/92.</p> <p>2. Podmiot, któremu organizator zlecił realizację części lub całości zadań z zakresu organizacji publicznego transportu zbiorowego, nie może być jednocześnie operatorem ani podmiotem powiązany z operatorem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań.</p> <p>Art. 42. W regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, o którym mowa w art. 41 pkt 7, określa się w szczególności warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, a także wskazuje się podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji.</p> <p>Art. 43. 1. Operator i przewoźnik jest obowiązany przekazywać organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informację 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 przyznanych odszkodowań.</p> <p>2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest wykorzystywana przy ocenie i kontroli realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>3. Niezależnie od uprawnień wynikających z przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski, pasażerom przysługuje prawo składania bezpośrednio do właściwego organizatora skarg i reklamacji w związku z realizacją przewozów przez operatora.</p>	
Art. 44	<p>Art. 44. 1. Organizator, o którym mowa odpowiednio w art. 7 ust. 1 pkt 1-5, w zakresie swojej właściwości, przekazuje, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, właściwemu marszałkowi województwa, informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego, w szczególności:</p> <p>1) liczbę linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny</p>	Przepis przewiduje obowiązek przekazywania przez poszczególnych organizatorów informacji na temat publicznego transportu zbiorowego funkcjonującego na obszarze ich właściwości. Poza uzyskaniem przez ministra właściwego do spraw transportu wiedzy w zakresie

	<p>transport zbiorowy przez operatora wybranego w jednym z trybów, o których mowa w art. 17 ust. 1, operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym oraz przewoźnika;</p> <p>2) liczbę operatorów wykonujących publiczny transport zbiorowy, wybranych w jednym z trybów, o których mowa w art. 17 ust. 1;</p> <p>3) liczbę przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy.</p> <p>2. Marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością.</p> <p>3. W terminie do dnia 31 marca każdego roku, marszałek województwa przekazuje zbiorczą informację ministrowi właściwemu do spraw transportu.</p> <p>4. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, przekazywane są na formularzu zgodnym ze wzorem określonym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza do przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1 i 2, uwzględniając zakres niezbędnych danych ujętych w informacjach dotyczących publicznego transportu zbiorowego.</p>	<p>publicznego transportu zbiorowego w skali całego kraju, czego brakuje w obecnie obowiązującym stanie prawnym, przekazywane informacje będą niezbędne ministrowi do wywiązanie się z obowiązku sprawozdawczości do Komisji Europejskiej, zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, na potrzeby której mogą być niezbędne dane z zakresu tendencji w świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na terytorium RP.</p>
<p>Art. 45-53</p>	<p>Art. 45. 1. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, może polegać w szczególności na:</p> <p>1) pobieraniu przez operatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że wpływy z tych opłat pobiera operator;</p> <p>2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:</p> <p>a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,</p> <p>b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione,</p> <p>c) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 1 i 3 oraz operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym, usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;</p>	<p>W związku z przewidzianym w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 systemem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, niezbędnym było objęcie projektowaną ustawą przepisów, które uwzględniałyby zasady określone w prawie unijnym, a jednocześnie uwzględniały specyfikę finansowania przewozów realizowanych na terytorium RP. W szczególności konieczność wprowadzenia przedmiotowych przepisów wynika z tego, iż rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 przewiduje, że w zakresie przewozów innych niż przewozy o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanie może wiązać się z koniecznością notyfikacji do Komisji Europejskiej, jako udzielenie pomocy publicznej.</p>

3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2:

- 1) pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stanowi prawo do korzystania z usługi,
 - 2) udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, oraz przekazanie rekompensaty w części, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a i b, stanowi płatność koncesjonodawcy
- w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Art. 46. 1. Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być, w szczególności:

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
- 2) środki z budżetu państwa.

2. Do źródeł finansowania, o których mowa w ust. 1, należą również wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że wpływy z tych opłat pobiera organizator.

Art. 47. 1. Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykáže, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, proporcjonalnie do poniesionej straty.

2. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2 oraz operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym.

Art. 48. 1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o

rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość poniesionej straty i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2.

Art. 49. 1. Właściwy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty.

2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, organizator:

- 1) występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie rekompensaty w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym do wysokości poniesionej z tego tytułu straty;
- 2) wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę w zakresie poniesionej straty z tytułu:
 - a) realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - b) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora.

3. Przepisu ust. 2 pkt 1 nie stosuje się w przypadku, gdy organizatorem jest marszałek województwa lub minister właściwy do spraw transportu.

Art. 50. 1. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich otrzymuje rekompensatę w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

2. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzynarodowych przewozach pasażerskich może otrzymać rekompensatę w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. c, w postaci dotacji z budżetu państwa.

	<p>Art. 51. 1. Na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji.</p> <p>2. Wydatki na sfinansowanie straty, o której mowa w ust. 1, są pokrywane z budżetu państwa, z wyłączeniem wydatków na sfinansowanie straty wynikającej z uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej.</p> <p>Art. 52. 1. Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty w części, o której mowa w art. 45 ust. 1 pkt 2 lit. a, nabywa operator, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.</p> <p>2. Zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1, wymagają uzyskania pozytywnej opinii ministra właściwego do spraw finansów publicznych.</p> <p>Art. 53. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność gospodarczą jest obowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.</p>	
Art. 54-57	<p>Art. 54. 1. W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1, podmiotowi, 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, przysługuje prawo do wniesienia skargi do sądu administracyjnego.</p> <p>2. W postępowaniu toczącym się wskutek wniesienia skargi stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.), jeżeli przepisy niniejszego rozdziału nie stanowią inaczej.</p> <p>Art. 55. 1. Skargę wnosi się do wojewódzkiego sądu administracyjnego właściwego dla organizatora, który zawarł umowę, w terminie 10 dni od dnia, w</p>	<p>W związku ze skorzystaniem z przewidzianej w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 możliwości bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, niezbędnym było zapewnienie podmiotom zainteresowanym zawarciem danej umowy, które doznały szkody lub którym grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia prawa wspólnotowego lub ustawy, środka mającego na celu szybkie i skuteczne skontrolowanie podjętej przez organizatora decyzji. W związku z funkcjonowaniem takiego rozwiązania w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, postanowiono o</p>

	<p>którym skarżący powziął lub przy zachowaniu należytej staranności mógł powziąć informację o czynności podjętej przez organizatora w sprawie.</p> <p>2. Od pism wszczynających postępowanie przed sądem administracyjnym pobiera się wpis stały w wysokości określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 233 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.</p> <p>3. Skargę do sądu wnosi się za pośrednictwem organizatora, którego czynność jest przedmiotem skargi.</p> <p>4. Organizator, o którym mowa w ust. 3, przekazuje skargę sądowi wraz z aktami sprawy i odpowiedzią na skargę w terminie 10 dni od dnia jej wniesienia.</p> <p>5. Organizator, o którym mowa w ust. 3, może w zakresie swojej właściwości uwzględnić skargę w całości do dnia rozpoczęcia rozprawy.</p> <p>Art. 56. 1. Sąd nie może orzekać co do zarzutów i wniosków, które nie były zawarte w skardze.</p> <p>2. Sąd, uwzględniając skargę, uchyla czynności podjęte przez organizatora, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o zawarcie umowy.</p> <p>3. W przypadku zawarcia umowy, sąd, uwzględniając skargę, może odstąpić od uchylecia czynności organizatora podjętych w postępowaniu o zawarcie tej umowy, w uzasadnionych przypadkach, w których uchylenie czynności mogłoby wywołać niewspółmierne negatywne skutki dla interesu publicznego.</p> <p>4. W przypadku odstąpienia od uchylecia czynności organizatora z przyczyn wskazanych w ust. 3, skarżącemu, który poniósł szkodę w wyniku naruszenia przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o zawarcie umowy, przysługuje roszczenie o odszkodowanie na zasadach określonych w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.).</p> <p>Art. 57. Sąd rozpoznaje skargę niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.</p>	<p>wprowadzeniu analogicznego rozwiązania w projektowanej regulacji.</p>
<p>Art. 58-60</p>	<p>Art. 58. 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p>	<p>Konieczne jest wprowadzenie przepisów ustanawiających kary pieniężne za wykonywanie regularnego przewozu osób, naruszając przepisy projektowanej ustawy. Ustanawianie w przepisach obowiązków bądź zasad, do których realizowania lub przestrzegania zobowiązuje się</p>

2. Nakładanie kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 59. 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim lub w żegludze śródlądowej, bez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo bez potwierdzenia zgłoszenia przewozu, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

2. Operator lub przewoźnik, który:

- 1) nie wystąpił do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w art. 25 ust. 1, lub potwierdzenia, o którym mowa w art. 29 ust. 1, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania,
- 2) nie zgłosił na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczącej rozkładu jazdy, nie później niż w terminie odpowiednio 30 albo 14 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 3) nie przekazał organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości przyznanych odszkodowań

- podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

3. Przewoźnik, który nie zwrócił dokumentów, o których mowa w art. 29 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

- 1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach o których mowa w art. 30 ust. 4,
 - 2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozów, w przypadkach, o których mowa w art. 30 ust. 8 pkt 1,
- podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

4. Przewoźnik, który nie poinformował właściwego organizatora o podjęciu

określone podmioty, bez przewidzenia sankcji za postępowanie niezgodnie z nimi skutkuje nieskutecznością ich funkcjonowania w systemie prawnym i brakiem możliwości wyegzekwowania postępowania zgodnego z prawem.

	<p>wykonywania przewozu we wskazanym przez siebie terminie w przypadku zawieszenia jego wykonywania, podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.</p> <p>5. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1-4, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, organizator właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli.</p> <p>Art. 60. Kary pieniężne, o których mowa w art. 58 ust. 1 oraz w art. 59 ust. 1-4, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz 2) określonych w art. 16 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina. 	
Art. 61-72	<p>Art. 61. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w art. 8 w ust. 1: <ol style="list-style-type: none"> a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: <p>„1) ministra właściwego do spraw transportu, a w odniesieniu do wojewódzkiego, powiatowego albo gminnego regularnego przewozu osób odpowiednio przez wojewodę, starostę, wójta albo burmistrza (prezydenta miasta) - ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa albo w przypadku klęski żywiołowej,”</p> b) w pkt 2 uchyla się lit. d; 2) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie: <p>„2. Przewoźnik powinien podejmować działania ułatwiające podróżnym, w szczególności osobom o ograniczonej zdolności ruchowej oraz osobom niepełnosprawnym, korzystanie ze środków transportowych.”;</p> 3) w art. 15 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie: <p>„5. W odniesieniu do gminnego regularnego przewozu osób oraz przewozów osób i bagażu taksówkami przepisy porządkowe określa rada gminy, a na terenie miasta stołecznego Warszawy - Rada miasta stołecznego Warszawy.</p> <p>6. W odniesieniu do powiatowego regularnego przewozu osób przepisy porządkowe określa rada powiatu, a w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób – sejmik województwa.”;</p> 4) art. 16 otrzymuje brzmienie: 	<p>Celem wprowadzenia przepisów działu IV „Zmiany w przepisach obowiązujących” jest harmonizacja przepisów obowiązujących ustaw z przepisami projektowanej ustawy. Ponadto, zmiana art. 5 ust. 3 ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego została wprowadzona w celu zapewnienia zgodności obowiązujących przepisów z prawem Unii Europejskiej, w związku z zarzutami formalnymi Komisji Wspólnot Europejskich, dotyczącymi naruszenia zasady niedyskryminacji ze względu na obywatelstwo w zakresie dostępu do ulg na przejazdy środkami transportu publicznego (nr naruszenia: 2007/4027).</p>

„Art. 16. 1. Umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych określonych przez przewoźnika warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym.

2. Na bilecie, o którym mowa w ust. 1, umieszcza się:

- 1) nazwę przewoźnika lub organizatora przewozów;
- 2) relację lub strefę przejazdu;
- 3) wysokość należności za przejazd;
- 4) zakres uprawnień pasażera do ulgowego przejazdu.

3. Na bilecie mogą być umieszczane inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób.”;

5) w art. 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisy ust. 1-4 nie dotyczą komunikacji miejskiej.”;

6) w art. 18 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do przejazdów odbywanych na podstawie biletów uprawniających do przejazdów wielokrotnych oraz w komunikacji miejskiej.”;

7) art. 34 otrzymuje brzmienie:

„Art. 34. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy,
- 2) treść rozkładów jazdy,
- 3) sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy,
- 4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości

- mając na uwadze zróżnicowanie wysokości kosztów przewoźników w zależności od ich udziału w przewozach, a także zróżnicowanie rodzajów środków transportowych wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym.”;

8) w art. 34a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do gminnego, powiatowego i wojewódzkiego regularnego przewozu osób, przepisy, o których mowa w ust. 1, określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa, a w

mieście stołecznym Warszawie - Rada miasta stołecznego Warszawy.”.

Art. 62. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 20 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, z wyjątkiem części pasa drogowego, o których mowa w art. 20b pkt 2.”;

2) po art. 20a dodaje się art. 20b w brzmieniu:

„Art. 20b. Zarządca drogi, o którym mowa w art. 19 ust. 2, jest obowiązany:

1) uwzględniać uchwały rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych; o ostatecznej lokalizacji takiego przystanku decyduje zarządca drogi uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego;

2) udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych.”.

Art. 63. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 uchyla się ust. 2;

2) w art. 1a:

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

„2a. Z uprawnień, o których mowa w art. 1, korzysta się wyłącznie na podstawie dokumentów poświadczających prawo do korzystania z ulg, określonych na podstawie art. 6 ustawy lub przepisów odrębnych, wydanych przez właściwe podmioty.”;

b) w ust. 4:

- pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) dzieciach i młodzieży niepełnosprawnych - należy przez to rozumieć dzieci

i młodzież niepełnosprawne do ukończenia 24 roku życia oraz studentów niepełnosprawnych do ukończenia 26 roku życia;”

- dodaje się pkt 5-9 w brzmieniu:

„5) środkach publicznego transportu zbiorowego – należy przez to rozumieć środki transportu wykorzystywane w transporcie kolejowym lub drogowym, w przewozie o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia ... o publicznym transporcie zbiorowym;

6) studentach - należy przez to rozumieć również zrównanych z nimi w przepisach odrębnych, w zakresie uprawnień do ulg przysługujących studentom, słuchaczy kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych;

7) komunikacji zwykłej - należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 150 km;

8) komunikacji przyspieszonej - należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się tylko na niektórych przystankach wskazanych przez przewoźnika w miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 200 km;

9) komunikacji pospiesznej - należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się tylko na niektórych przystankach w miejscowościach lub w niektórych miejscowościach o znaczeniu węzłowym lub turystycznym usytuowanych na linii komunikacyjnej oraz w miastach powiatowych.”

c) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Ilekroć w odrębnych przepisach jest mowa o środkach publicznego transportu zbiorowego, w których przysługuje ulga za przejazd, z

wyłączeniem komunikacji miejskiej, przez środki publicznego transportu zbiorowego należy rozumieć środki określone w ust. 4 pkt 5.”;

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

a) uchyla się pkt 4,

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) osób odbywających podróz w komunikacji międzynarodowej;” ,

c) uchyla się pkt 6,

d) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) osób odbywających podróz w komunikacji miejskiej.”;

4) w art. 2:

a) ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Do ulgi 100 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni funkcjonariusze Straży Granicznej w czasie wykonywania czynności służbowych związanych z ochroną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej szlaków komunikacyjnych o szczególnym znaczeniu międzynarodowym przed przestępczością, której zwalczanie należy do właściwości Straży Granicznej.”

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

„2b. Do ulgi 100% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego jest uprawniony pies-przewodnik towarzyszący w podróży osobie niewidomej - na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych biletów dla psa.”

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do ulgi 95% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, są uprawnieni:

1) opiekun towarzyszący w podróży osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji - na podstawie biletów jednorazowych;

2) przewodnik towarzyszący w podróży osobie niewidomej - na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych.”

d) w ust. 5 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) dzieci i młodzież niepełnosprawne – na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych;

2) jedno z rodziców lub opiekun dzieci i młodzieży niepełnosprawnych -

na podstawie biletów jednorazowych.”;

5) art. 3-5a otrzymują brzmienie:

„Art. 3. Do dwóch przejazdów w ciągu roku z ulgą 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych uprawnieni są emeryci i renciści.

Art. 4. 1. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, są uprawnione osoby:

- 1) niezdolne do samodzielnej egzystencji, na podstawie biletów jednorazowych;
- 2) niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, z wyjątkiem osób, o których mowa w art. 2 ust. 7.

2. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby wymienione w ust. 1 pkt 1 .

3. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są uprawnione osoby niewidome:

- 1) posiadające orzeczoną całkowitą niezdolność do pracy, umiarkowany stopień niepełnosprawności, bądź inwalidztwo II grupy, w tym cywilne niewidome ofiary działań wojennych;
- 2) dzieci i młodzież do ukończenia 16 roku życia, niepełnosprawni z powodu stanu narządu wzroku, nie korzystający z ulgi, o której mowa w art. 2 ust. 5 pkt 1.

4. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione dzieci w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego.

5. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i

ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnieni posiadacze ważnej Karty Polaka.

Art. 5. 1. Do ulgi 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów miesięcznych imiennych, są uprawnione następujące osoby:

- 1) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej - publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia;
- 2) studenci, nie dłużej niż do ukończenia 26 roku życia.

2. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są uprawnione osoby, o których mowa w ust. 1.

3. Do ulg, o których mowa w ust. 1 i 2, są uprawnione również dzieci i młodzież, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia, będące:

- 1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,
- 2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,
- 3) osobami, o których mowa w art. 94a ust. 2 pkt 6 i 8-11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.¹³⁾)

- mające miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz uczęszczające do szkół przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce.

4. Do ulgi 37% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów miesięcznych imiennych, są uprawnione następujące osoby:

	<p>1) nauczyciele szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadpodstawowych i ponadgimnazjalnych - publicznych lub niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych;</p> <p>2) nauczyciele akademicy.</p> <p>5. Do ulgi, o której mowa w ust. 4, są uprawnieni również nauczyciele będący:</p> <p>1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,</p> <p>2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,</p> <p>3) osobami, o których mowa w art. 94a ust. 2 pkt 6 i 8-11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.¹³⁾)</p> <p>- mający miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zatrudnieni w szkołach przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce.</p> <p>Art. 5a. W przypadku nabywania przez gminę biletów miesięcznych dla dzieci w celu wykonania obowiązku określonego w art. 14a ust. 3 i 4 oraz w art. 17 ust. 3 i 3a ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty uwzględnia się ulgi, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 1 i art. 5 ust. 1 pkt 1.”;</p> <p>6) w art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów osób i psów-przewodników, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, ust. 2, 2b, 3, 5 i 7 oraz art. 3-5, uwzględniając zakres posiadanych uprawnień do korzystania z ulgowych przejazdów tych osób;</p> <p>2) wzór dokumentu dla osób, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 2 i art. 3, uwzględniając zakres danych niezbędnych do ich wydania.”;</p> <p>7) w art. 7 w ust. 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Przepis ust. 1 nie dotyczy osób, których uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego reguluje.”;</p> <p>8) w art. 8a uchyla się ust. 1a-6;</p>	
--	--	--

uchyla się art. 8b.

Art. 64. W ustawie 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.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 2 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) utrzymują czystość i porządek na przystankach komunikacyjnych, których właścicielem jest gmina lub które położone są na jej terenie przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg;”;

2) w art. 5 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Uprzątnięcie i pozbycie się błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z wydzielonych krawężnikiem lub oznakowaniem poziomym torowisk pojazdów szynowych, znajdujących się na terenie gminy, należy do obowiązków przedsiębiorców użytkujących te torowiska.”

Art. 65. W ustawie 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) w art. 11 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) kontrola publicznego transportu zbiorowego – w zakresie określonym w art. 40 ust. 1 ustawy z dnia o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U.),”.

Art. 66. W ustawie z dnia 20 grudnia 1997 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. Nr 9, poz. 43, z późn. zm.) w art. 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jednostki samorządu terytorialnego mogą powierzać wykonywanie zadań z zakresu gospodarki komunalnej osobom fizycznym, osobom prawnym lub jednostkom organizacyjnym nieposiadającym osobowości prawnej, w drodze umowy na zasadach ogólnych - z uwzględnieniem przepisów o finansach publicznych lub, odpowiednio, przepisów o partnerstwie publiczno-prywatnym, przepisów o koncesji na roboty budowlane lub usługi, przepisów o zamówieniach publicznych, przepisów o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisów o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.”.

Art. 67. W ustawie z dnia 5 lipca 2001 r. o cenach (Dz. U. Nr 97, poz.1050, z późn. zm.) w art. 8:

1) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Rada gminy może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej oraz za przewozy taksówkami na terenie gminy. W mieście stołecznym Warszawie uprawnienia te przysługują Radzie Warszawy.

2. Rada powiatu może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu.”;

2) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Sejmik województwa może ustalać ceny urzędowe za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa.”.

Art. 68. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) międzynarodowy przewóz regularny – publiczny przewóz osób i ich bagażu w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, podczas którego następuje przekroczenie granicy Rzeczypospolitej Polskiej;”;

b) uchyla się pkt 7a;

2) w art. 5 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego w ramach spółki cywilnej wymaga uzyskania licencji przez każdego z jej współników.”;

3) w art. 18 ust. 1 i 1a otrzymują brzmienie:

„1. Wykonywanie:

1) przewozów regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym – wymaga zezwolenia wydanego, w zależności od zasięgu tych przewozów, odpowiednio przez:

a) wójta, burmistrza albo prezydenta miasta - na wykonywanie przewozów na obszarze gminy (miasta),

b) burmistrza albo prezydenta miasta, któremu powierzono

- realizację zadań w zakresie przewozów - na wykonywanie przewozów na obszarze objętym porozumieniem,
- c) zarząd związku międzygminnego – na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,
 - d) prezydenta miasta na prawach powiatu, w uzgodnieniu z właściwym starostą ze względu na planowany zasięg przewozów - na wykonywanie przewozów na obszarze miasta i sąsiedniego powiatu,
 - e) starostę, w uzgodnieniu z wójtami, burmistrzami lub prezydentami miast właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów - na wykonywanie przewozów na obszarze powiatu, z wyłączeniem przewozów określonych w lit. a-d,
 - f) marszałka województwa, w uzgodnieniu ze starostami właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów - na wykonywanie przewozów wykraczających poza obszar jednego powiatu, jednakże niewykraczających poza obszar województwa,
 - g) marszałka województwa właściwego dla siedziby albo miejsca zamieszkania przedsiębiorcy, w uzgodnieniu z marszałkami województw właściwymi ze względu na planowany zasięg przewozów - na wykonywanie przewozów wykraczających poza obszar jednego województwa;
- 2) międzynarodowego przewozu regularnego i regularnego przewozu specjalnego w międzynarodowym transporcie drogowym wymaga zezwolenia ministra właściwego do spraw transportu.
- 1a. Nie wymaga uzyskania zezwolenia:
- 1) tymczasowe wykonywanie przewozów osób w przypadku klęsk żywiołowych lub wystąpienia zakłóceń w przewozach wykonywanych przez podmioty innych gałęzi niż transport drogowy;
 - 2) wykonywanie przewozów regularnych specjalnych organizowanych przez jednostkę samorządu terytorialnego w krajowym transporcie drogowym – o ile w środkach transportu znajduje się dokument stwierdzający uprawnienie do ich wykonywania.”;
- 4) uchyla się art. 18a i 18b;

- 5) w art. 21 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) 5 lat – na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych lub międzynarodowych przewozów regularnych;”;
- 6) w art. 22 uchyla się ust. 1 i 1a;
- 7) art. 22a otrzymuje brzmienie:
„Art. 22a. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić wydania zezwolenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego specjalnego w przypadku, gdy:
- 1) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;
 - 2) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem.”;
- 8) w art. 41 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnik zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahadłowego, przewozu okazjonalnego lub międzynarodowego przewozu regularnego;”;
- 9) w art. 50:
- a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego;”,
 - b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) dokumentów przewozowych określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, a także dokumentów związanych z wykonywaniem transportu drogowego lub przewozów na potrzeby własne, o których mowa w art. 1;”;
- 10) w art. 80:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. W ewidencji gromadzi się:
 - 1) dane o przedsiębiorcach oraz o kierowcach:
 - a) imię i nazwisko lub oznaczenie przedsiębiorcy,
 - b) imię i nazwisko kierowcy,

- c) adres zamieszkania lub siedzibę przedsiębiorcy oraz adres zamieszkania kierowcy,
 - d) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej tego numeru - nazwę i numer dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę organu, który wydał ten dokument,
 - e) numer identyfikacji statystycznej REGON,
 - f) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 2) informacje dotyczące uprawnienia do wykonywania przewozów:
- a) rodzaj, zakres oraz datę uzyskania uprawnienia,
 - b) numer uprawnienia,
 - c) nazwę organu, który wydał uprawnienie;
- 3) informacje dotyczące stwierdzonych naruszeń, o których mowa w art. 92 i art. 92a;
- 4) informacje o przeprowadzonych kontrolach, w trakcie których nie stwierdzono naruszeń, o których mowa w art. 92 i art. 92a.”,
- b) uchyla się ust. 2a,
 - c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Główny Inspektor udostępnia zainteresowanym organom uprawnionym do wydawania licencji, zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych, zaświadczeń na wykonywanie przewozów drogowych na potrzeby własne, zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzeń zgłoszenia przewozu, o których mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym, dane i informacje, o których mowa w ust. 2, dotyczące naruszeń dokonanych na obszarze właściwości tych organów lub naruszeń dokonanych przez przewoźników, którym organy te wydały dokumenty.”;
- 11) w art. 83 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i 2, art. 18 ust. 1 pkt 1 oraz w art. 33 ust. 8, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, co najmniej dwa razy w roku, w terminach do dnia 15

stycznia oraz do dnia 15 lipca, informacje dotyczące liczby i zakresu udzielonych licencji, zezwoleń i zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.”;

12) w art. 87 w ust. 1 w pkt 2:

a) lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przy wykonywaniu przewozu regularnego specjalnego i międzynarodowego przewozu regularnego – odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z aktualnym rozkładem jazdy i formularz jazdy, jeżeli są one wymagane,”

b) dodaje się lit. e w brzmieniu:

„e) dokumenty wymagane w publicznym transporcie zbiorowym;”;

13) w art. 89 w ust. 1:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 - w odniesieniu do przewozów regularnych specjalnych i międzynarodowych przewozów regularnych,

b) dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8) strażnicy straży gminnych – w odniesieniu do publicznego transportu zbiorowego.”;

14) w art. 92 w ust. 1 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) o publicznym transporcie zbiorowym;”;

15) po art. 95 dodaje się art. 95a w brzmieniu:

„Art. 95a. 1. Kto, będąc przedsiębiorcą:

1) nie zgłasza na piśmie organowi, który udzielił licencji, wszelkich zmian danych, o których mowa w art. 8 ust. 2 ustawy, w terminie 14 dni od dnia ich powstania,

2) nie zwraca licencji lub wypisów z licencji organowi, który udzielił licencji w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu licencji stała się ostateczna

- podlega karze pieniężnej w wysokości 1000 zł.

2. Kary, o których mowa w ust. 1, nakłada w drodze decyzji administracyjnej organ właściwy w sprawach udzielenia licencji.

3. Od decyzji o nałożeniu kary pieniężnej, o której mowa w ust. 2,

przysługuje odwołanie do organu nadrzędnego w stosunku do organu, który karę nałożył w terminie 14 dni od dnia doręczenia przedsiębiorcy tej decyzji.

6. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia licencji.”;

16) uchyla się rozdział 11a „Przepisy karne”;

17) w załączniku do ustawy, w tabeli, po Lp. 2.9 dodaje się Lp.2a w brzmieniu:

2a.	WYKONYWANIE PRZEWOZU DROGOWEGO Z NARUSZENIEM PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	
2a.1.	Wykonywanie regularnego przewozu osób bez wymaganego zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym	6.000
2a.2.	Wykonywanie regularnego przewozu osób przez podmiot posiadający zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzenie zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym, bez obowiązującego rozkładu jazdy	2.000
2a.3.	Wykonywanie regularnego przewozu osób z naruszeniem warunków określonych w zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego albo potwierdzeniu zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym, dotyczących: 1. dni 2. godzin odjazdu i przyjazdu 3. ustalonej trasy przejazdu lub wyznaczonych przystanków	2.000 500 3.000

Art. 69. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 uchyla się:

a) pkt 19,

b) pkt 20;

2) w art. 9 w ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przystąpi do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny.”;

3) w art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa zwolnieni są zarządcy, których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym oraz zarządcy prywatnej infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych.”;

4) w art. 25u ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Przepisy Umowy zbiorowej, o której mowa w ust. 1, stosuje się również do czasu pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne w ramach transgranicznych przewozów pasażerskich, transgranicznych przewozów towarowych w odległości nie większej niż 15 kilometrów od granicy oraz przewozów między granicznymi stacjami kolejowymi: Rzepin, Tuplice, Zebrzydowice.

3. Przez transgraniczne przewozy pasażerskie, o których mowa w ust. 2, rozumie się wojewódzkie przewozy pasażerskie, o których mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym realizowane w strefie transgranicznej.”;

5) w art. 30:

a) ust. 2c otrzymuje brzmienie:

„2c. Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów, o których mowa w ust. 2b, z uwzględnieniem pierwszeństwa połączeń międzywojewódzkich i wynikającej z interesu podróżnych potrzeby skoordynowania z nimi wojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu przepisów o publicznym transporcie zbiorowym.”,

b) ust. 5b otrzymuje brzmienie:

„5b. W uzasadnionych przypadkach, szczególnie ze względu na konieczność uwzględnienia zmian wojewódzkich rozkładów jazdy dla przewozu osób, zmiana rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w

drugą sobotę czerwca. Zarządcy mogą uzgodnić inne daty; w przypadku gdy może to naruszyć ruch międzynarodowy, informują o tym organy krajowe właściwe w sprawie kontroli granicznej i kontroli celnej oraz Komisję Europejską.”;

6) w art. 33:

a) uchyla się ust. 4a,

b) po ust. 4c dodaje się ust. 4d w brzmieniu:

„4d. Zarządca może stosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w przepisach o publicznym transporcie zbiorowym.”;

c) uchyla się ust. 5c;

d) po ust. 5c dodaje się ust. 5d w brzmieniu:

„5d. Wzrost stawek jednostkowych opłaty podstawowej dla kolejowych przewozów osób wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z przepisami o publicznym transporcie zbiorowym, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy pociągów, o którym mowa w art. 30 ust. 5, nie może przekraczać planowanego poziomu wskaźnika inflacji przyjętego w projekcie ustawy budżetowej na dany rok.”;

7) uchyla się art. 39-40a.

Art. 70. W ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.) w art. 91 po ust. 7 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych, kierując się potrzebą wdrożenia przepisów prawa Unii Europejskiej oraz mając na względzie szczególny charakter lub cel zamówienia publicznego.”.

Art. 71. W ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.

	<p>U. Nr 92, poz. 879, z późn. zm.) w art. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) przewóz regularny – międzynarodowy przewóz regularny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.) oraz publiczny transport zbiorowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia ... o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. ...);”.</p> <p>Art. 72. Ilekroć w odrębnych przepisach jest mowa o „przewoźniku”, rozumie się przez to również operatora publicznego transportu zbiorowego.</p>	
<p>Art. 73-86</p>	<p>Art. 73. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, w kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej, mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.</p> <p>Art. 74. 1. Działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r. w krajowym transporcie drogowym, w kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.</p> <p>2. Zezwolenia na podejmowanie i wykonywanie działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w transporcie drogowym, mogą być wydawane na okres nie dłuższy niż do dnia 31 grudnia 2014 r.</p> <p>3. Organ właściwy w sprawach zezwoleń na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym w okresie, o którym mowa w ust. 2, może odmówić wydania nowego zezwolenia, zmiany zezwolenia lub przedłużenia zezwolenia, jeżeli w uchwalonym planie transportowym na usługę objętą zezwoleniem podpisana została umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorem publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>4. Do umów, na podstawie których może być wykonywana dotychczasowa działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób, stosuje się przepisy art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Art. 75. Postanowienia umów ramowych o świadczenie usług publicznych</p>	<p>Przepisy niezbędne dla funkcjonowania projektowanej ustawy po jej wejściu w życie, regulując przede wszystkim wpływ ustawy na stosunki powstałe pod działaniem ustaw dotychczasowych oraz wskazując termin wejścia w życie ustawy.</p>

zawartych na podstawie przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

Art. 76. Do dnia 31 grudnia 2014 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym, operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 51 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.

Art. 77. Operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 52 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2015 r.

Art. 78. Organizator publicznego transportu zbiorowego, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, jest obowiązany wydać zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o ile jest wymagany, podmiotowi, który zawarł umowę, o której mowa w art. 74 ust. 4 oraz w art. 75.

Art. 79. Rozkłady jazdy uzgodnione przed dniem wejścia w życie ustawy zachowują ważność przez okres, którego dotyczą, albo do czasu wprowadzenia w nich zmian przez przewoźnika.

Art. 80. 1. Rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu określające pierwszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powinno zostać wydane w terminie roku od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, powinny zostać uchwalone przez właściwe:

- 1) sejmiki województw - w terminie 2 lat,
 - 2) rady powiatów - w terminie 3 lat,
 - 3) rady gmin - w terminie 4 lat
- od dnia wejścia w życie ustawy.

3. W przypadku istniejących w dniu wejścia w życie ustawy związków powiatów i związków międzygminnych, zgromadzenia tych związków powinny uchwalić pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu

zbiorowego odpowiednio w terminach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3.

4. W przypadku związków powiatów i związków międzygminnych utworzonych po dniu wejścia w życie ustawy, zgromadzenia tych związków uchwalą pierwsze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego odpowiednio w terminach, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, od dnia utworzenia tych związków.

Art. 81. 1. Przedsiębiorca może dokonać zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu w zakresie publicznego transportu zbiorowego do organizatora publicznego transportu zbiorowego, właściwego w zależności od zasięgu przewozów, od dnia 1 lipca 2014 r.

2. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, uprawnia przedsiębiorcę do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej po dniu 31 grudnia 2014 r.

Art. 82. 1. Pierwsze informacje, o których mowa w art. 43 ustawy, zostaną przekazane w terminie do dnia 31 marca 2011 r.

2. Pierwsze informacje, o których mowa w art. 44 ust. 1 i 2, zostaną przekazane w terminie odpowiednio do dnia 31 stycznia 2011 r. i do dnia 31 marca 2011 r.

Art. 83. 1. W terminie do dnia 31 grudnia 2014 r. podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są obowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym, zgodnie z dotychczasowymi przepisami.

2. W terminie, o którym mowa w ust. 1, finansowanie ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego odbywa się na zasadach określonych w przepisach dotychczasowych.

3. Umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie art. 8a ust. 4 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 63, zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2014 r.

	<p>Art. 84. W terminie do dnia 31 maja 2015 r. minister właściwy do spraw transportu przekaze Komisji Europejskiej sprawozdanie, o którym mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.</p> <p>Art. 85. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 34 ustawy, o której mowa w art. 61, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 34 ustawy, o której mowa w art. 61, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, 2) art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 63, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy, o której mowa w art. 63, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą - nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. <p>Art. 86. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 23 ust. 3 pkt 17, art. 41 ust. 1 pkt 11 oraz art. 70, które wchodzi w życie z dniem 4 grudnia 2010 r.; 2) art. 27-32, art. 34-37, art. 63 pkt 8 i 9, art. 68 pkt 1 lit. a, pkt 2-8, pkt 12 lit. a i pkt 13 lit. a oraz art. 69 pkt 1 lit. b, pkt 6 lit. a i c oraz pkt 7, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2015 r. 	
--	--	--

¹⁾ w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

²⁾ tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step (www.e-step.pl/urzednik). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

³⁾ w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

⁴⁾ w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(**) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY**

z dnia

**w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 12 ust. 4 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „planem transportowym”, w części tekstowej i graficznej.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o ustawie należy przez to rozumieć ustawę z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

§ 3. Plan transportowy składa się z:

- 1) części tekstowej;
- 2) części graficznej;
- 3) uzasadnienia.

§ 4. 1. Część tekstowa planu transportowego powinna zawierać dane, o których mowa w art. 12 ust. 1 ustawy.

2. Część tekstowa planu transportowego może zawierać dodatkowe informacje, które w ocenie organizatora są istotne dla prawidłowego sporządzenia tego planu.

§ 5. 1. Część graficzna planu transportowego powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym ma się odbywać publiczny transport zbiorowy.

2. Rysunek, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać w szczególności:

- 1) określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej;
- 2) granice obszaru objętego rysunkiem;
- 3) granice administracyjne;
- 4) linie zabudowy oraz oznaczenia elementów zagospodarowania przestrzennego terenu;
- 5) linie komunikacyjne, na których odbywają się przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z zakresu właściwości innego organizatora, z uwzględnieniem rodzaju transportu na nich wykonywanego;
- 6) oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na poszczególnych liniach komunikacyjnych;

3. Rysunek, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w skali 1:1.000 na kopii mapy zasadniczej, pochodzącej z państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego.
4. W przypadku sporządzania rysunku, o którym mowa w ust. 1, obejmującego obszar o znacznej powierzchni, dopuszcza się stosowanie map w skali 1:2.000.
5. W przypadku sporządzania rysunku, o którym mowa w ust. 1, obejmującego obszar o intensywnej zabudowie, dopuszcza się stosowanie map w skali 1:500.

§ 6. 1. Rysunek, o którym mowa w § 5 ust. 1, sporządza się w czytelnej grafice technicznej zapewniającej możliwość ogłoszenia planu transportowego, o którym mowa w art. 13 ust. 5 ustawy.

2. Na rysunku, o którym mowa w § 5 ust. 1, stosuje się nazewnictwo i oznaczenia zapewniające czytelność rysunku. Do rysunku dołącza się objaśnienia wszystkich użytych oznaczeń.

§ 7. Uzasadnienie planu transportowego powinno zawierać:

- 1) określenie wpływu uwarunkowań, o których mowa w art. 12 ust. 2 ustawy, na organizację publicznego transportu zbiorowego;
- 2) określenie w jakim zakresie zostały uwzględnione potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, o których mowa w art. 12 ust. 2 pkt 4 ustawy, oraz jakie przyjęto rozwiązania zapewniające tym osobom korzystanie z publicznego transportu zbiorowego;
- 3) określenie w jakim zakresie zostały uwzględnione potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, o którym mowa w art. 12 ust. 2 pkt 5 ustawy, oraz jakie przyjęto rozwiązania zapewniające realizację tych potrzeb.

§ 8. Przepisy rozporządzenia stosuje się również do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 2 ustawy, w zakresie objętym aktualizacją.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 12 ust. 4 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.).

Projekt rozporządzenia określa szczegółowy zakres planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”. Plan transportowy będzie się składał z trzech części: tekstowej, graficznej oraz z uzasadnienia. Zakres informacji objętych poszczególnymi częściami planu transportowego będzie zapewniał w szczególności realizację podstawowego celu, któremu służy sporządzenie planu transportowego, a mianowicie ujęcie linii komunikacyjnych, na których ma się odbywać publiczny transport zbiorowy o charakterze użyteczności publicznej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

1. Związku Powiatów Polskich,
2. Unii Metropolii Polskich,
3. Związku Miast Polskich,
4. Unii Miasteczek Polskich,
5. Związku Gmin Wiejskich RP,
6. Związku Województw RP,
7. Marszałków województw (wszystkich).

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego.

- b) **rynek pracy**

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na środowisko naturalne.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY**

z dnia

w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „planem transportowym”, w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o ustawie należy przez to rozumieć ustawę z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

§ 3.1. Część tekstową planu transportowego, o którym mowa w § 1 pkt 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Część graficzną planu transportowego, o którym mowa w § 1 pkt 2, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Uzasadnienie planu transportowego, o którym mowa w § 1 pkt 3, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

Załącznik nr 1

CZĘŚĆ TEKSTOWA PLANU TRANSPORTOWEGO

Określenie sieci komunikacyjnej, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej

§ 1. 1. Plan transportowy określa układ linii komunikacyjnych, po których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej w:

- 1) międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - 2) międzynarodowych przewozach pasażerskich
- w transporcie kolejowym.

2. Stacje początkowe oraz końcowe poszczególnych linii komunikacyjnych, ich długość oraz przebieg określa w przypadku przewozów, o których mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1 – tabela nr 1;
- 2) pkt 2 – tabela nr 2.

Tabela nr 1

Lp.	Stacja początkowa linii komunikacyjnej	Stacja końcowa linii komunikacyjnej	Długość linii komunikacyjnej (km)	Przebieg linii komunikacyjnej ¹
1.				
2.				
3.				

¹ Przebieg linii komunikacyjnej powinien wskazywać wszystkie miejscowości, przez które przebiega dana linia komunikacyjna oraz w których będzie się odbywać wsiadanie i wysiadanie pasażerów.

Tabela nr 2

Lp.	Stacja początkowa linii komunikacyjnej	Stacja końcowa linii komunikacyjnej	Długość linii komunikacyjnej (km)	Przebieg linii komunikacyjnej*
1.				
2.				
3.				

Zasady organizacji rynku przewozów

§ 2. 1. Środki publicznego transportu zbiorowego, którymi będą realizowane przewozy pasażerskie, o których mowa w § 1 ust. 1, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera, umożliwiający zidentyfikowanie danego środka transportu w szczególności przez osoby niepełnosprawne i osoby o ograniczonej zdolności ruchowej.

2. Oznakowanie środków publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w §1 ust. 1 pkt 1, powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

3. Oznakowanie środków publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w §1 ust. 1 pkt 2, powinno odpowiadać następującym wymaganiom:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)

4. Poza wymaganiami określonymi w ust. 2 i 3, organizator publicznego transportu zbiorowego może określić, w umowie o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego dodatkowe wymagania w zakresie oznakowania środków publicznego transportu zbiorowego, które umożliwiają łatwiejszą identyfikację tych środków przez pasażerów.

§ 3. 1. Wybór operatora publicznego transportu zbiorowego, w przypadku przewozów, o których mowa w § 1 ust. 1:

1) pkt 1 – nastąpi w przypadku:

- a) linii komunikacyjnej/komunikacyjnych wskazanej/wskazanych w Lp. tabeli nr 1 – w trybie, o którym mowa.....
.....;
- b) linii komunikacyjnej/komunikacyjnych wskazanej/wskazanych w Lp. tabeli nr 1 – w trybie, o którym mowa.....
.....;

2) pkt 2 – nastąpi w przypadku:

- a) linii komunikacyjnej/komunikacyjnych wskazanej/wskazanych w Lp. tabeli nr 2 – w trybie, o którym mowa/.....
.....;
- b) linii komunikacyjnej/komunikacyjnych wskazanej/wskazanych w Lp. tabeli nr 2 –

§ 4. *(inne zasady organizacji rynku przewozów)*

.....
.....
.....

Pożądaný standard usług przewozowych

§ 5. *(należy wskazać minimalne wymagania w stosunku do środków transportu, którymi będą wykonywane przewozy co do ich wyposażenia, jakości, rozwiązań technicznych, obsługi pasażerów, rozwiązań umożliwiających dogodną podróż osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej zdolności ruchowej, itp.)*

.....
.....
.....
.....
.....

(inne zagadnienia, które powinny zostać określone w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu)

.....

§ 6.
.....
.....
.....

CZĘŚĆ GRAFICZNA PLANU TRANSPORTOWEGO



1. Część graficzna planu transportowego powinna zawierać rysunek przedstawiający sieć komunikacyjną w granicach obszaru, na którym mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Rysunek powinien uwzględniać w szczególności:

- 1) określenie skali rysunku w formie liczbowej i liniowej;*
- 2) niezbędne elementy zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju;*
- 3) linie komunikacyjne, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej;*
- 4) oznaczenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych znajdujących się na poszczególnych liniach komunikacyjnych.*

3. Rysunek sporządza się w czytelnej grafice technicznej zapewniającej możliwość ogłoszenia planu transportowego.

4. Na rysunku stosuje się nazewnictwo i oznaczenia zapewniające czytelność rysunku. Do rysunku dołącza się objaśnienia wszystkich użytych oznaczeń.

5. Jeżeli plan transportowy będzie określał również linie komunikacyjne, na których będą odbywały się przewozy komercyjne – odpowiednie wskazanie tych linii.

UZASADNIENIE PLANU TRANSPORTOWEGO

§ 1. Plan transportowy został opracowany z uwzględnieniem:

- 1) potrzeb przewozowych;
- 2) stanu zagospodarowania przestrzennego oraz ustaleń koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju;
- 3) sytuacji społeczno-gospodarczej kraju;
- 4) wpływu transportu na środowisko;
- 5) potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 6) potrzeb wynikających z kierunku polityki państwa;
- 7) rentowności linii komunikacyjnych;
- 8) potrzeb zapewnienia właściwego stanu higieniczno-sanitarnego.

Ocena i prognozy potrzeb przewozowych

§ 2. *(należy wskazać w jakim zakresie zostały uwzględnione obecnie istniejące potrzeby przewozowe, które miały wpływ na określenie linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej – z uwzględnieniem potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej)*

.....
.....
.....

§ 3. *(należy wskazać potrzeby przewozowe, których zaistnienie jest przewidywane i które w przyszłości będą miały wpływ na zmiany w planie transportowym – mając na uwadze potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej)*

.....
.....
.....

Stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju

§ 4. (należy wskazać w jakim zakresie stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju miały wpływ na określenie linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej)

.....
.....
.....

Sytuacja społeczno-gospodarcza kraju

§ 5. (należy wskazać w jakim zakresie sytuacja społeczno-gospodarcza kraju miała wpływ na określenie linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej)

.....
.....
.....

Wpływ transportu na środowisko

§ 6. (należy wskazać w jakim zakresie kwestie środowiskowe miały wpływ na określenie linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej)

.....
.....
.....

Potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

§ 7. (należy wskazać w jakim zakresie zostały uwzględnione potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, przy określeniu linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz jakie przyjęto rozwiązania zapewniające tym osobom korzystanie z publicznego transportu zbiorowego)

.....
.....
.....

Potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa

§ 8. (należy wskazać w jakim zakresie zostały uwzględnione potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, które miały wpływ na określenie linii komunikacyjnych wskazanych w planie transportowym, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej)

.....
.....
.....

Rentowność linii komunikacyjnych

§ 9. (należy wskazać w jakim zakresie zbadano rentowność linii komunikacyjnych, która uzasadnia określenie poszczególnych linii komunikacyjnych jako linii, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej)

.....
.....
.....

Potrzeby zapewnienia właściwego stanu higieniczno-sanitarnego

§ 10.

.....
.....
.....

UZASADNIENIE

Wydanie projektowanego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 13 ust. 6 ustawy z dnia o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.).

Zgodnie z przepisami ustawy organizator publicznego transportu zbiorowego ma obowiązek opracować plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w zakresie swojej właściwości. Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, a podstawę do organizowania tych przewozów stanowi plan transportowy, który minister sporządza i ogłasza w drodze rozporządzenia.

Dotychczas zadanie ministra właściwy do spraw transportu ograniczało się do dofinansowywania ze środków budżetu państwa przynoszących straty przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i nie ma pełnego wpływu na ich organizowanie i funkcjonowanie.

Zgodnie z § 1 projektu rozporządzenia plan transportowy określa część tekstową, część graficzną oraz uzasadnienie. Natomiast załączniki do projektu rozporządzenia określają zawartość poszczególnych części planu.

Załącznik nr 1 określa część tekstową obejmującą:

- 1) sieć komunikacyjną, na której planowane jest wykonywanie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej; dla każdej linii komunikacyjnej tworzącej sieć komunikacyjną podane są stacje początkowa i końcowa, długość linii oraz jej przebieg; opis ten zostanie sporządzony odrębnie dla przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych;
- 2) zasady organizacji rynku przewozów; opis obejmuje wskazanie trybu wyboru operatora, który będzie wykonywał określone przewozy, wymagania dotyczące oznakowania taboru, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 3) pożądane wymagania jakości świadczonych usług przewozowych, w tym minimalne wymagania dotyczące:

- informowania podróżnych w zakresie przewozów i sprzedaży biletów,
- punktualności przewozów,
- taboru co do wyposażenia, rozwiązań technicznych, w tym uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- obsługi podróżnych, bezpieczeństwa podróżowania, z uwzględnieniem osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- dworców, w tym w zakresie ich dostosowania do obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Załącznik nr 2 - część graficzna planu przedstawia mapę obejmującą terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, z uwzględnieniem strefy transgranicznej, na którą naniesiono określoną w załączniku nr 1 do rozporządzenia sieć komunikacyjną. Taka forma opisu sieci komunikacyjnej umożliwi szybkie uzyskanie czytelnych informacji na temat przewozów organizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Załącznik nr 3 stanowi uzasadnienie wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu linii komunikacyjnych, na których będą zorganizowane międzywojewódzkie i międzynarodowe pasażerskie przewozy kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. Uzasadnienie obejmuje następujące elementy:

- 9) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych,
- 10) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
- 11) sytuację społeczno-gospodarczą kraju,
- 12) wpływ transportu na środowisko,
- 13) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- 14) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa,
- 15) rentowność linii komunikacyjnych,
- 16) potrzeby zapewnienia właściwego stanu higieniczno-sanitarnego.

Uzasadnienie planu będzie wskazywało przede wszystkim czym kierował się organizator przewozów, przyjmując określone w planie transportowym rozwiązania, jakie kryteria zadecydowały o dokonanych wyborach oraz jakie potrzeby uznano za priorytetowe.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt rozporządzenia

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób w transporcie kolejowym,
- ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

1. Marszałków województw (wszystkich),
2. PKP S.A.,
3. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
4. PKP Intercity S.A.,
5. PLK S.A.,

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie rozporządzenia wpłynie na budżet państwa. Wykonywanie na określonych w planie transportowym liniach komunikacyjnych przewozów niezbędnych ze społecznego punktu widzenia przez operatora, wybranego w trybie *ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych*, będzie wymagało dofinansowania tych przewozów z budżetu państwa w zakresie, w jakim przewozy te będą przynosić stratę.

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało bezpośredniego wpływu na budżety jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ nie skutkuje zmianami zasad dofinansowywania kolejowych przewozów pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych. Jednakże w zakresie, w jakim przewozy pasażerskie będą zorganizowane przez ministra właściwego do spraw transportu, a jednocześnie będą zaspakajać potrzeby lokalnych społeczności, nie będzie potrzeby planowania przewozów na danych liniach komunikacyjnych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Wdrażanie planu transportowego, w tym w szczególności zadania związane z organizowaniem przewozów będą stanowiły dodatkowe, nowe obowiązki komórki w Ministerstwie Infrastruktury właściwej w sprawach transportu kolejowego. Nałożenie na departament dodatkowych zadań będzie wymagało wzmocnienia kadrowego i utworzenie nowego stanowiska pracy realizującego zadania związane z wdrożeniem planu transportowego.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu rozporządzenia na rynek pracy, natomiast stabilność zasad wykonywania usług przewozowych w zakresie określonym w planie transportowym pozwoli przewoźnikom na stabilizację wielkości zatrudnienia;

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

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia będzie miał pozytywny wpływ na rozwój regionalny, poprzez poprawę dostępności publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz poprawę jakości usług przewozowych poprzez określenie wymagań w tym zakresie;

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na środowisko naturalne.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

**w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem
publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów**

Na podstawie art. 33 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy niniejszego rozporządzenia określają:

- 1) wysokość opłat za:
 - a) wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „zaświadczeniem”, wtórnika zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia,
 - b) wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozów, zwanego dalej „potwierdzeniem”, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz zmianę potwierdzenia;
- 2) wzór zaświadczenia – w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 3) wzór wypisu z zaświadczenia – w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 4) wzór potwierdzenia – w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 5) wzór wypisu z potwierdzenia – w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 2. Pobiera się następujące opłaty za dokumenty, o których mowa w § 1 pkt 1 lit. a:

- 1) za wydanie zaświadczenia oraz za zmianę zaświadczenia - 100 zł;
- 2) za wydanie wtórnika zaświadczenia oraz wypisu z zaświadczenia dla każdego pojazdu, którym ma być wykonywany publiczny transport zbiorowy - 10 zł.

§ 3. 1. Za wydanie potwierdzenia pobiera się następujące opłaty:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

okres ważności potwierdzenia	Opłata w zł			
	obszar gminy	obszar powiatu	obszar wykraczający poza granice co najmniej jednego powiatu, jednakże niewykraczający poza obszar województwa	obszar wykraczający poza granice co najmniej jednego województwa
do 1 roku	100	250	350	500
do 2 lat	150	300	400	550
do 3 lat	200	350	450	600
do 4 lat	250	450	550	650
do 5 lat	300	550	600	700

2. Za zmianę potwierdzenia, o którym mowa w ust. 1, pobiera się opłatę w wysokości 10% opłaty jak za wydanie potwierdzenia.

§ 4. 1. Za wydanie:

- 1) wtórnika potwierdzenia, o którym mowa w § 3 ust. 1,
 - 2) wypisu z potwierdzenia dla każdego pojazdu wskazanego w zgłoszeniu o zamiarze wykonywania przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - 3) wypisu z potwierdzenia, o którym mowa w pkt 1, w przypadku zmiany potwierdzenia,
 - 4) wypisu z potwierdzenia dla każdego pojazdu niewskazanego w zgłoszeniu o zamiarze wykonywania przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli zgłoszenie kolejnego pojazdu nie wymaga wydania nowego lub zmiany potwierdzenia
- pobiera się opłatę w wysokości 10 zł.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, przewoźnik składa oświadczenie, że odnaleziony wypis z potwierdzenia zostanie niezwłocznie zwrócony organowi, który go wydał.

§ 5. Opłaty, o których mowa w § 2-4, wnoszone są przed odbiorem odpowiednich dokumentów.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

WZÓR

(format A4, foliowany obustronnie)

miejsowość, data



(nazwa organu)

ZAŚWIADCZENIE Nr
na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego

Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.) **zaświadcza się**, że:

.....
(imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy)

.....
(miejsce zamieszkania (siedziba) i adres przedsiębiorcy)

.....
(numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej)

posiada uprawnienie do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z dnia r. Nr w * na obszarze
(rodzaj transportu)

..... w ramach linii
(obszar właściwej jednostki administracyjnej/jednostek administracyjnych)
komunikacyjnej/linii komunikacyjnych

.....
(przebieg linii komunikacyjnej/linii komunikacyjnych, na których będzie wykonywany przewóz)

Rodzaj i liczba środków transportu:

Rodzaj	Liczba

Zaświadczenie jest ważne wraz z obowiązującym rozkładem jazdy.

Wydano dnia r.

(podpis i pieczęć organu wydającego zaświadczenie)

(pieczęć okrągła z godłem państwa)

- *wstawić odpowiednio:
- transporcie drogowym,
 - transporcie kolejowym
 - transporcie innym szynowym
 - transporcie linowym i linowo-terenowym
 - transporcie morskim
 - żegludze śródlądowej

Opis zaświadczenia:

- tło koloru błękitnego
- blankiet zaświadczenia posiada świecące włókna rozmieszczone nieregularnie, widoczne w ultrafiolecie
- godło państwa tłoczone w lewej górnej części blankietu
- napisy w kolorze czarnym
- papier ze znakami wodnymi

WZÓR

(format A4, foliowany obustronnie)
(strona przednia)

miejsowość, data



(nazwa organu)

**WYPIS Nr
z ZAŚWIADCZENIA Nr
na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr, poz.),

wydaje się wypis z zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego,
który potwierdza posiadanie przez:

.....
(imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy)

.....
(miejsce zamieszkania (siedziba) i adres przedsiębiorcy)

.....
(numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej)

uprawnienia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z dnia r. Nr w* na obszarze
(rodzaj transportu)

..... w ramach linii
(obszar właściwej jednostki administracyjnej/jednostek administracyjnych)
komunikacyjnej/linii komunikacyjnych

.....
(przebieg linii komunikacyjnej/linii komunikacyjnych, na których będzie wykonywany przewóz)

Wypis z zaświadczenia jest ważny wraz z obowiązującym rozkładem jazdy.

Wydano dnia r.

Seria Nr

(podpis i pieczęć organu wydającego
wypis z zaświadczenia)

(pieczęć okrągła z godłem państwa)

(strona odwrotna)

OBJAŚNIENIA:

1. Przedsiębiorcy wydaje się wypis z zaświadczenia na każdy środek transportu.
2. Wypis z zaświadczenia powinien znajdować się w środku transportu i być okazywany na żądanie uprawnionego organu kontroli – art. 25 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

* wstawić odpowiednio: - transporcie drogowym
- transporcie kolejowym
- transporcie innym szynowym
- transporcie linowym i linowo-terenowym
- transporcie morskim
- żegludze śródlądowej

Opis wypisu z zaświadczenia:

- tło koloru błękitnego
- blankiet zaświadczenia posiada świecące włókna rozmieszczone nieregularnie, widoczne w ultrafiolecie
- godło państwa tłoczone w lewej górnej części blankietu
- napisy w kolorze czarnym
- papier ze znakami wodnymi

WZÓR
(format A4, foliowany obustronnie)

miejsowość, data



(nazwa organu)

**POTWIERDZENIE
ZGŁOSZENIA PRZEWOZÓW
Nr**

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr .., poz. ...) **potwierdza się**, że:

.....
(imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy)

.....
(miejsce zamieszkania (siedziba) i adres przedsiębiorcy)

.....
(numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej)

zgłosił wykonywanie przewozów w* na obszarze
(rodzaj transportu)

.....
(obszar właściwej jednostki administracyjnej/jednostek administracyjnych)

w ramach linii komunikacyjnej/linii komunikacyjnych

.....
(przebieg linii komunikacyjnej/linii komunikacyjnych, na których będzie wykonywany przewóz)

Rodzaj i liczba środków transportu:

Rodzaj	Liczba

Potwierdzenie zgłoszenia przewozów jest ważne wraz z obowiązującym rozkładem jazdy.

Wydano dnia r.

(podpis i pieczęć organu wydającego potwierdzenie)

(pieczęć okrągła z godłem państwa)

-
- *wstawić odpowiednio: - transporcie drogowym
- transporcie kolejowym
- transporcie innym szynowym
- transporcie linowym i linowo-terenowym
- transporcie morskim
- żegludze śródlądowej

Opis potwierdzenia zgłoszenia przewozów:

- tło koloru jasnozielonego
- blankiet potwierdzenia zgłoszenia przewozów posiada świecące włókna rozmieszczone nieregularnie, widoczne w ultrafiolecie
- godło państwa tłoczone w lewej górnej części blankietu
- napisy w kolorze czarnym
- papier ze znakami wodnymi

WZÓR

(format A4, foliowany obustronnie)
(strona przednia)

miejsowość, data



(nazwa organu)

**WYPIS Nr
z POTWIERDZENIA ZGŁOSZENIA PRZEWOZÓW Nr**

Na podstawie art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr, poz.),

**wydaje się wypis z potwierdzenia zgłoszenia przewozów,
który potwierdza posiadanie przez:**

.....
(imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy)

.....
(miejsce zamieszkania (siedziba) i adres przedsiębiorcy)

.....
(numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej)

uprawnienia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego w
.....* na obszarze
(rodzaj transportu)

..... w ramach linii
(obszar właściwej jednostki administracyjnej/jednostek administracyjnych)
komunikacyjnej/linii komunikacyjnych

.....
(przebieg linii komunikacyjnej/linii komunikacyjnych, na których będzie wykonywany przewóz)

Wypis z potwierdzenia zgłoszenia przewozów jest ważny wraz z obowiązującym rozkładem jazdy.

Wydano dnia r.

Seria Nr

(podpis i pieczęć organu
wydającego wypis z zaświadczenia)

(pieczęć okrągła z godłem państwa)

OBJAŚNIENIA:

3. Przedsiębiorcy wydaje się wypis z potwierdzenia zgłoszenia przewozów na każdy środek transportu.
4. Wypis z potwierdzenia zgłoszenia przewozów powinien znajdować się w środku transportu i być okazywany na żądanie uprawnionego organu kontroli – art. 30 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

* wstawić odpowiednio: - transporcie drogowym
- transporcie kolejowym
- transporcie innym szynowym
- transporcie linowym i linowo-terenowym
- transporcie morskim
- żegludze śródlądowej

Opis wypisu z potwierdzenia zgłoszenia przewozów:

- tło koloru jasnozielonego
- blankiet potwierdzenia zgłoszenia przewozów posiada świecące włókna rozmieszczone nieregularnie, widoczne w ultrafiolecie
- godło państwa tłoczone w lewej górnej części blankietu
- napisy w kolorze czarnym
- papier ze znakami wodnymi

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 33 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.).

Projekt rozporządzenia określa wzory dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego: zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „zaświadczeniem”, wypisu z zaświadczenia, potwierdzenia zgłoszenia przewozów, zwanego dalej „potwierdzeniem”, oraz wypisu z potwierdzenia, odpowiednio w załącznikach nr 1, 2, 3 i 4.

Ponadto, w projekcie określone zostały opłaty, które będą ponoszone przez przedsiębiorców wykonujących przewozy w każdym rodzaju transportu – operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników – w celu pokrycia kosztów poniesionych przez organy administracji publicznej za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, jakimi będą odpowiednio:

- 1) zaświadczenie, wtórnik zaświadczenia, wypis z zaświadczenia oraz zmiana zaświadczenia;
- 2) potwierdzenie wtórnik potwierdzenia, wypis z potwierdzenia oraz zmiana potwierdzenia.

Rozporządzenie określa stawki opłat, mając na uwadze koszty ponoszone przez organy administracji publicznej związane z wydaniem ww. dokumentów. Ponadto, przedmiotowe opłaty zróżnicowane zostały z uwagi na to czy przewozy wykonywane będą przez operatora publicznego transportu zbiorowego (w ramach wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej), czy przez przewoźnika (wykonującego przewozy na zasadach wolnego rynku). Aktualnie obowiązujące przepisy nie traktują odrębnie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz tych wykonywanych na własne ryzyko na zasadach wolnego rynku. Ze względu na wprowadzenie takiego rozróżnienia istnieje potrzeba odpowiedniego zmodyfikowania wysokości opłat uiszczanych za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym, iż operator będzie wykonywał przewozy na podstawie umowy zawartej z organizatorem, w celu zaspokojenia potrzeb lokalnej społeczności i tym samym wywiązania się z zadania własnego organizatora (w przypadku gminnych, powiatowych i wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego), uzasadnionym jest pobieranie od niego opłaty w minimalnej wysokości, bez

uzależniania jej od okresu ważności dokumentu lub obszaru, na jakim będą wykonywane przewozy.

W stosunku do przewoźników pozostawiono natomiast dotychczas funkcjonujące - w odniesieniu do zezwoleń w transporcie drogowym - rozwiązanie polegające na uzależnieniu stawki opłaty za potwierdzenie wykonywania przewozów od okresu na jaki zostało wydane oraz od obszaru, na jakim będą wykonywane przewozy.

Ze względu na to, iż koszt wydania wtórnika, wypisu i zmiany zaświadczenia oraz wtórnika i wypisu potwierdzenia zgłoszenia przewozów jest jednakowy, ustalona została stawka opłaty w wysokości 10 zł dla wszystkich tych dokumentów. Jedynie za zmianę potwierdzenia pozostawiono dotychczas obowiązujące w stosunku do zezwoleń w transporcie drogowym rozwiązanie, iż przewoźnik będzie uiszczał opłatę w zależności od okresu ważności dokumentu i obszaru, na jakim wykonywane są przewozy. Zatem przewoźnik będzie obowiązany uiszczyć opłatę:

- 1) w najniższej wysokości - 10 zł - w przypadku wykonywania przewozów na obszarze jednej gminy na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozów wydanego na okres do jednego roku;
- 2) w najwyższej kwocie – 70 zł – w przypadku wykonywania przewozów na obszarze wykraczającym poza granice co najmniej jednego województwa na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozów wydanego na okres powyżej czterech lat lub na maksymalny okres pięciu lat.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
- ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

I. Organizacji samorządowych:

1. Związku Powiatów Polskich,
2. Związku Miast Polskich,
3. Związku Gmin Wiejskich RP.
4. Związku Województw RP.

II. Izb gospodarczych:

1. Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
2. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
3. Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

III. Stowarzyszeń:

1. Związku Armatorów Polskich,
2. Związku Polskich Armatorów Śródlądowych.

IV. Inne:

1. PKP S.A.,
2. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
3. PKP Intercity S.A.,
4. PLK S.A.,
5. PKL S.A.

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie przesłany do:

1. Marszałkowie województw (wszyscy).

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia będzie miało wpływ na budżet państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego. Dotychczasowe wpływy związane z wydawaniem dokumentów związanych z wykonywaniem przewozów regularnych w transporcie drogowym kształtują się następująco:

- 1) za wydanie wypisu z zezwolenia dla każdego pojazdu lub w przypadku jego utraty lub zniszczenia pobiera się opłatę w wysokości od 1 zł do 7 zł;
- 2) za wydanie wypisu z zezwolenia w przypadku zmiany zezwolenia pobiera się opłatę w wysokości od 5 zł do 35 zł;
- 3) za wydanie wypisu z zezwolenia na każdy pojazd niezgłoszony we wniosku o udzielenie zezwolenia pobiera się opłatę w wysokości od 11 zł do 77 zł;
- 4) za wydanie wtórnika zezwolenia w przypadku jego utraty na skutek okoliczności niezależnych od przedsiębiorcy pobiera się opłatę w wysokości od 10 zł do 70 zł, a w pozostałych przypadkach – opłatę w wysokości od 25 zł do 175 zł.

W przedmiotowym projekcie zaproponowano ujednoczenie wszystkich opłat związanych z wydawaniem wypisu i wtórnika zaświadczenia oraz potwierdzenia, a także zmiany zaświadczenia. Koszt wytworzenia powyższych dokumentów, biorąc pod uwagę koszty druku i dystrybucji oraz koszty czynności administracyjnych związanych z odpowiednim zabezpieczeniem i ewidencjonowaniem ww. dokumentów, jest w każdym przypadku jednakowy, zatem nie ma potrzeby wprowadzania zróżnicowanych stawek opłat. Z tego powodu zaproponowana opłata została ustalona na poziomie 10 zł.

Jedynie w przypadku zmiany potwierdzenia zgłoszenia przewozów pozostawiono dotychczasowe rozwiązanie - wysokość opłaty będzie uzależniona od okresu ważności potwierdzenia oraz od obszaru, na którym będą wykonywane przewozy.

b) rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na środowisko naturalne.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego

Na podstawie art. 44 ust. 5 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzór formularza do przekazywania przez właściwe organy informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego - w załączniku do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

WZÓR
(format A-4, pionowo)

FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA INFORMACJI DOTYCZĄCYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO			
ORGANIZATOR			
<i>Oznaczenie właściwego ze względu na zasięg przewozów organizatora:</i>	<i>Obszar, w zakresie którego wykonywana jest usługa przewozu¹⁾:</i>	<i>Miejsce na pieczętkę:</i>	
INFORMACJE DOTYCZĄCE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO w _____ ²⁾ NA DZIEŃ 31 GRUDNIA 20__ R.			
	UŻYTECZNOŚĆ PUBLICZNA		POZOSTAŁE
<i>Liczba linii komunikacyjnych, na których odbywa się publiczny transport zbiorowy</i>	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku przeprowadzenia postępowania przetargowego na zasadach określonych w ustawie PZP³⁾</i>		
	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego</i>		

¹⁾ uzupełnić w przypadku, gdy organizatorem jest organ, o którym mowa odpowiednio w art. 8 ust. 1 pkt 2-4 i 6 ustawy z dnia 2009 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.);

²⁾ wstawić odpowiednio: - transporcie drogowym,
- transporcie kolejowym,
- transporcie innym szynowym,
- transporcie linowym i linowo-terenowym,
- transporcie morskim,
- żegludze śródlądowej,

³⁾ ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.),

	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na zasadach określonych w ustawie o koncesji⁴⁾</i>		
	OPERATOR		PRZEWOŹNIK
<i>Liczba przedsiębiorców świadczących usługi w zakresie publicznego transportu</i>	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku przeprowadzenia postępowania przetargowego na zasadach określonych w ustawie PZP</i>		
	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku bezpośredniego zawarcia umowy</i>		
	<i>na podstawie umowy o świadczenie usług, na zasadach określonych w ustawie o koncesji</i>		

.....
 (data i podpis organu sporządzającego formularz)

Sposób wypełniania formularza:

- w niewypełnionych rubrykach należy wstawić znak „X”

⁴⁾ ustawa z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101).

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 44 ust. 5 ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.), zwanej dalej „ustawą”.

Projekt rozporządzenia określa wzór formularza do przekazywania przez właściwe organy informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (załącznik do rozporządzenia). Zakres informacji jakie będą przekazywane na formularzu przez właściwe organy administracji publicznej jest konieczny z punktu widzenia realizacji dwóch celów:

- 1) przekazania Komisji Europejskiej sprawozdań z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania stopniowego udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 8 ust. 2, jak również w art. 11 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 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1);
- 2) cel statystyczny – organizator publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-5 ustawy, powinien posiadać informacje odnoszące się do przewozów realizowanych na obszarze jego właściwości; ponadto, w posiadaniu zbiorczych danych przekazanych przez ww. organy powinni być również marszałkowie województw oraz minister właściwy do spraw transportu.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

1. Związku Powiatów Polskich,
2. Unii Metropolii Polskich,
3. Związku Miast Polskich,
4. Unii Miasteczek Polskich,
5. Związku Gmin Wiejskich RP.
6. Związku Województw RP.
7. Marszałków województw (wszystkich).

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na środowisko naturalne.

**ROZPORZĄDZENIE
PREZESA RADY MINISTRÓW**

z dnia 2010 r.

w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert¹⁾

Na podstawie art. 91 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w przypadku zamówień publicznych na zakup środków transportu drogowego zawarte w załączniku do rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101, Nr 65, poz. 545, Nr 91, poz. 742, Nr 157, poz. 1241, Nr 206, poz. 1591, Nr 219, poz. 1706 i Nr 223, poz. 1778.

**INNE NIŻ CENA OBOWIĄZKOWE KRYTERIA OCENY OFERT W PRZYPADKU
ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH
NA ZAKUP ŚRODKÓW TRANSPORTU DROGOWEGO**

§ 1. 1. Przy zakupie środków transportu drogowego podmiot zamawiający obowiązany jest uwzględniać w specyfikacji istotnych warunków zamówienia czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu.

2. Czynniki energetyczny i oddziaływania na środowisko obejmują w szczególności:

- 1) zużycie energii;
- 2) emisje dwutlenku węgla;
- 3) emisje tlenu azotu, węglowodorów niemetanowych i cząstek stałych.

§ 2. Uwzględnienie czynnika, o którym mowa w § 1, następuje przez:

- 1) określenie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymogów technicznych dotyczących parametrów energetycznych i środowiskowych dla każdego rozważanego rodzaju oddziaływania oraz dodatkowych skutków oddziaływania na środowisko, lub
- 2) uwzględnienie w specyfikacji istotnych warunków zamówienia czynników oddziaływania na zużycie energii oraz na środowisko:
 - a) jako kryterium oceny ofert, lub
 - b) przez określenie wartości pieniężnej tych czynników jako kryterium oceny ofert.

§ 3. W przypadku, o którym mowa w § 2 pkt 1, ocenie podmiotu zamawiającego podlega w szczególności:

- 1) czynnik energetyczny, o którym mowa w § 1 ust. 2 pkt 1 – według metody pomiaru zużycia paliwa zapewniającą porównywalność ofert, na podstawie wyników powszechnie uznanych procedur testowych lub informacji dostarczonych przez producenta określonego w przepisach o ruchu drogowym;
- 2) czynniki oddziaływania na środowisko, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 i 3 – w postaci przywołania normy czystości spalin lub normy ograniczającej wpływ energii, dwutlenku węgla, tlenu azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów niemetanowych.

§ 4. 1. W przypadku, o którym mowa w § 2 pkt 2 lit. a, ocenie podmiotu zamawiającego podlegają w szczególności czynniki, o których mowa w § 1 ust. 2, określone w ofercie przez wykonawcę.

2. W przypadku, o którym mowa w § 2 pkt 2 lit. b, w celu dokonania oceny ofert, podmiot zamawiający dokonuje oceny ofert, stosując metodologię obliczania kosztów całego cyklu użytkowania, o której mowa w § 5.

§ 5. 1. Przy obliczaniu kosztów zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla, tlenu azotu, węglowodorów niemetanowych i cząstek stałych, które związane są z eksploatacją środków transportu drogowego należy uwzględnić:

- 1) zużycie paliwa oraz emisję zanieczyszczeń, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 i 3, na kilometr, które powinny być obliczane na podstawie danych uzyskanych w wyniku przeprowadzonych badań silników podczas testów wyrażonych w gramach na kilometr lub w gramach na kilowatogodzinę;
- 2) koszty:
 - a) za jednostkę energii uzyskanej z paliwa, przed opodatkowaniem, wyrażone w euro/l,
 - b) emisji dwutlenku węgla, wyrażone w euro/t, mieszczące się w skali 30-40 euro/t,
 - c) emisji zanieczyszczeń, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 3, wyrażone w gramach na kilometr,
 - d) zakupu pojazdu wyrażone w euro;
- 3) wartość określającą liczbę kilometrów w cyklu życia pojazdu.

2. Wartość energetyczną paliw niezbędną do obliczenia kosztów podczas cyklu użytkowania środków transportu drogowego określa tabela nr 1.

3. Koszty emisji zanieczyszczeń, o których mowa w § 1 ust. 2 pkt 2 i 3, określa tabela nr 2.

4. Przebieg/liczbę kilometrów podczas całego cyklu użytkowania pojazdu transportu drogowego określa tabela nr 3.

§ 6. Podmiot zamawiający może stosować wyższe koszty, niż określone w tabeli nr 2, o ile nie przekraczają one dwukrotności odpowiednich wartości tam określonych.

Tabela nr 1

Paliwo	Wartość energetyczna*
Olej napędowy	36 MJ/l
Benzyna	32 MJ/l
Gaz ziemny/biogaz	33-38 MJ/Nm ³
Skroplony gaz (LPG)	24 MJ/l
Etanol	21 MJ/l
Biodiesel	33 MJ/l
Paliwo emulsyjne	32 MJ/l
Wodór	11 MJ/Nm ³

(*)

- MJ – megadżul
- l – litr
- Nm³ – normalny metr sześcienny

Tabela nr 2**

Dwutlenek węgla	Tlenek azotu	Węglowodory niemetanowe	Cząstki stałe
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

(**)

- EUR – euro
- kg – kilogram
- g – gram

Tabela nr 3

Kategoria pojazdu	Przebieg podczas cyklu***
Samochody osobowe (M ₁)	200 000 km
Lekkie pojazdy ciężarowe (N ₁)	250 000 km
Pojazdy ciężarowe o dużej ładowności (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusy (M ₂ , M ₃)	800 000 km

(***)

- km – kilometr

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 91 ust. 8 ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”. Potrzeba wydania rozporządzenia wynika z konieczności dokonania do dnia 4 grudnia 2010 r. implementacji dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady 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), zwanej dalej „dyrektywą”.

Projekt rozporządzenia określa inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup środków transportu drogowego. Do przestrzegania określonych w rozporządzeniu kryteriów oceny ofert będą:

- 1) osoby fizyczne, osoby prawne albo jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej obowiązane do stosowania ustawy, czyli tzw. zamawiający;
- 2) podmioty określone w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- 3) przedsiębiorcy uprawnieni do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, którzy zawarli z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, czyli tzw. operatorzy publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Dodatkowymi kryteriami wskazanymi w dyrektywie, które będą musiały uwzględniać ww. podmioty w specyfikacji istotnych warunków zamówienia są czynnik energetyczny i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu, którymi są co najmniej:

- zużycie energii,
- emisje dwutlenku węgla,
- emisje tlenku węgla, węglowodorów niemetanowych i cząstek stałych.

Dyrektywa umożliwia spełnienie ww. wymogów, stosując jedną z możliwości określonych w art. 5 ust. 3 dyrektywy. W projektowanym rozporządzeniu postanowiono o uwzględnienie obydwu możliwości i pozostawieniu decyzji o wyborze tzw. wersji „progowej” (art. 5 ust. 3 lit. a dyrektywy) lub wersji „porównawczej” (art. 5 ust. 3 lit. b dyrektywy) ww. podmiotom.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki sektora finansów publicznych,
- przedsiębiorców, którzy zawarli z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- inne niż wyżej wskazane podmioty, które zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych oraz ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane, zobowiązane są do stosowania przepisów tych ustaw.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

I. Organizacji samorządowych:

1. Związku Powiatów Polskich,
2. Związku Miast Polskich,
3. Związku Gmin Wiejskich RP.
4. Związku Województw RP.

II. Izb gospodarczych:

1. Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
2. Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
3. Izby Gospodarczej Transportu Lądowego.

III. Stowarzyszeń:

1. Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych „Lewiatan”,
2. Konfederacji Pracodawców Polskich.

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

- Marszałków województw (wszystkich).

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało bezpośredniego wpływu na budżet państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia wpłynie pozytywnie na środowisko z uwagi na obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów transportu drogowego spełniających określone przez prawo unijne kryteriów, mających na celu promowanie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie rozkładów jazdy

Na podstawie art. 34 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) treść rozkładów jazdy;
- 2) sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy oraz tryb ich zatwierdzania;
- 3) warunki ponoszenia kosztów związanych zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o ustawie należy przez to rozumieć ustawę z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Rozdział 2

Treść rozkładów jazdy

§ 3. 1. W rozkładzie jazdy określa się:

- 1) imię i nazwisko albo nazwę przewoźnika;
- 2) adres albo siedzibę przewoźnika;
- 3) nazwę linii komunikacyjnej określającą przystanki komunikacyjne, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy danego przewoźnika;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935, z 2008 r. Nr 219, poz. 1408 oraz z 2009 r. Nr 92, poz. 753.

- 4) dzień wejścia w życie rozkładu jazdy;
- 5) termin ważności rozkładu jazdy;
- 6) drogę przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnym;
- 7) dni, godziny, minuty przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwość ich kursowania;
- 8) rodzaj prowadzonych usług komunikacyjnych, w szczególności pospiesznych, przyspieszonych, zwykłych oraz osobowych, a także środki transportowe objęte częściowo lub całkowicie rezerwacją miejsc lub środki transportowe przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 9) objaśnienie i oznaczenie rodzajów prowadzonych usług komunikacyjnych oraz środków transportowych, o których mowa w pkt 8;
- 10) objaśnienie i oznaczenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 11) średnią prędkość techniczną pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi, liczoną bez czasów postojów na poszczególnych przystankach komunikacyjnych i dworcach, oraz prędkość komunikacyjną na całej linii komunikacyjnej.

2. W rozkładzie jazdy przewoźnika wykonującego przewozy w komunikacji miejskiej określa się w szczególności informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 3-5 i 7.

3. Termin ważności rozkładu jazdy, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, nie powinien być dłuższy niż termin ważności dokumentów uprawniających do wykonywania regularnego przewozu osób na danej linii komunikacyjnej.

§ 4. Rozkład jazdy, o którym mowa w ust. 1, może określać w szczególności:

- 1) informację o ustanowionych ulgach;
- 2) kursy środków transportowych, w których przewozi się rzeczy;
- 3) informacje o punktach przesiadkowych;
- 4) informacje dotyczące danego środka transportowego, ułatwiające podróżnym korzystanie z niego.

Rozdział 2

Sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy oraz tryb ich zatwierdzania

§ 5. 1. Przewoźnik podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w formie ogłoszeń wywieszonych na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych, dworcach oraz w punktach sprzedaży biletów, co najmniej na 7 dni przed terminem jego obowiązywania.

2. Rozkład jazdy, o którym mowa w ust. 1, może być podany do publicznej wiadomości w inny sposób zwyczajowo przyjęty, w szczególności w formie ulotek lub na stronie internetowej.

3. Rozkłady jazdy obowiązują od dnia określonego w dokumencie uprawniającym do wykonywania przewozu osób, z zastrzeżeniem § 6.

§ 6. 1. Rozkłady jazdy przewoźników podlegają okresowej aktualizacji.

2. W celu aktualizacji rozkładu jazdy, nie później niż w terminie określonym w art. 25 ust. 7 oraz art. 30 ust. 7 ustawy, przewoźnik jest obowiązany przekazać właściwemu organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w przepisach ustawy, zwanego dalej „organizatorem”, kserokopię ważnego dokumentu uprawniającego do wykonywania przewozu osób wraz z projektem rozkładu jazdy zawierającym proponowane zmiany oraz potwierdzeniem uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców w przypadku, gdy aktualizacja ma polegać na zmianie treści rozkładu jazdy.

3. Organizator dokonuje weryfikacji projektu rozkładu jazdy, o którym mowa w ust. 2, w szczególności dokonując oceny:

- 1) prawidłowości sporządzenia rozkładu jazdy;
- 2) poprawności przyjętych odległości przystankowych i długości linii;
- 3) prawidłowości wyliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami i dla poszczególnych kursów;
- 4) w transporcie drogowym – wyliczenia średniej prędkości technicznej i komunikacyjnej, przyjmując do wyliczeń faktyczny średni czas postoju na przystankach i dworcach o postoju normowanym, a na każdym pozostałym średnio nie mniej niż 20 sekund; wynikowa i wyliczona prędkość techniczna nie może naruszać obowiązujących w tym zakresie przepisów.

4. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 3, organizator zatwierdza zaktualizowany rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia.

5. W przypadku negatywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 3, organizator powiadamia przewoźnika o możliwości dokonania, w terminie 3 dni od dnia otrzymania powiadomienia, odpowiednich modyfikacji proponowanego rozkładu jazdy w celu jego zatwierdzenia.

6. W przypadku braku zatwierdzenia zaktualizowanego rozkładu jazdy, w związku z negatywnym wynikiem weryfikacji, o której mowa w ust. 3, przewoźnik realizuje przewozy na podstawie dotychczasowego rozkładu jazdy.

§ 7. 1. Zaktualizowany rozkład jazdy obowiązuje od czwartej niedzieli czerwca, a w transporcie kolejowym – od niedzieli poprzedzającej dzień 16 grudnia.

2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach organizator może wskazać inny, niż określony w ust. 1, termin obowiązywania zaktualizowanego rozkładu jazdy.

3. Poza określonymi w ust. 1 obowiązkowymi terminami aktualizacji rozkładu jazdy, przewoźnik może dokonać jego aktualizacji polegającej na zmianie treści rozkładu jazdy, w każdym czasie, z tym że realizacja przewozów na podstawie zaktualizowanego rozkładu jazdy następuje w jednym ze wskazanych przez przewoźnika terminów:

- 1) od dnia:
 - a) 1 kwietnia,
 - b) 1 października,
 - c) 1 grudnia;
- 2) w transporcie kolejowym od dnia:
 - a) 15 marca,
 - b) 15 czerwca,
 - c) 15 października.

4. Do aktualizacji rozkładów jazdy, o której mowa w ust. 3, stosuje się odpowiednio § 5 ust. 1 i 2 oraz § 6 ust. 2-5.

Rozdział 3

Warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem tych rozkładów do publicznej wiadomości

§ 8. 1. Koszty zamieszczania rozkładu jazdy na przystankach komunikacyjnych i dworcach w nim wymienionych przewoźnik ponosi na podstawie umowy zawartej z właścicielem albo zarządcą tych przystanków komunikacyjnych lub dworców.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1, powinny być ponoszone przez wszystkich przewoźników w wysokości proporcjonalnej do liczby zatrzymań środków transportowych tych przewoźników na określonych przystankach komunikacyjnych.

3. Rozkład jazdy na przystankach komunikacyjnych położonych przy drogach publicznych i wymienionych w tym rozkładzie przewoźnik zamieszcza nieodpłatnie.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 9. Przepisy rozporządzenia stosuje się do aktualizacji rozkładów jazdy obowiązujących w dniu wejścia w życie rozporządzenia polegającej na zmianie treści rozkładów jazdy.

§ 10. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Dz. U. Nr 12, poz. 79).

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 34 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.).

Upoważnienie do wydania projektowanego rozporządzenia zostało zmienione przez art. 61 pkt 7 ustawy z dnia o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr , poz.), zwanej dalej „ustawą”. Ustawa ta przede wszystkim:

- 1) wprowadza zróżnicowanie pomiędzy przewozami o charakterze użyteczności publicznej i przewozami wykonywanymi na zasadach komercyjnych;
- 2) określa organizatora publicznego transportu zbiorowego jako podmiotu odpowiedzialnego za organizowanie i funkcjonowanie regularnego przewozu osób na obszarze swojej właściwości.

Przepisy ustawy regulujące powyższe zagadnienia stały się podstawową przyczyną dokonania zmian art. 34 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe i opracowania projektowanego rozporządzenia.

Przedmiotowe rozporządzenie, w zakresie uregulowanym w dotychczas obowiązującym rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Dz. U. Nr 12, poz. 79), wprowadza zmiany mające charakter dostosowujący przepisy do aktualnego stanu prawnego, wynikające zwłaszcza z ww. w pkt 1 zróżnicowania pomiędzy przewozami osób. W szczególności zmiany te dotyczą określenia w rozkładzie jazdy:

- a) obligatoryjnie – objaśnień i oznaczeń przewozów o charakterze użyteczności publicznej, co jest uzasadnione zmianą systemu dofinansowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych,
- b) fakultatywnie – informacji o ustanowionych ulgach; w każdym przewozie o charakterze użyteczności publicznej obowiązywać będą ulgi ustawowe; o ile przewoźnik świadczący usługi na zasadach komercyjnych ustanowi w realizowanych przez siebie przewozach ulgi, może wskazać to w rozkładzie jazdy.

Ponadto, wśród obligatoryjnych elementów rozkładu jazdy należy uwzględnić średnią prędkość techniczną pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi, liczoną bez czasów postojów na poszczególnych przystankach komunikacyjnych i dworcach, oraz prędkość komunikacyjną na całej linii komunikacyjnej. Wprowadzenie tego elementu wynika z obecnego określania przez przewoźników czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi w taki sposób, że środki transportu, którymi wykonywany jest przewóz musiałyby znacznie przekraczać dozwoloną prędkość, a w pewnych przypadkach przejazd we wskazanym przez przewoźnika czasie jest niemożliwy z technicznego punktu widzenia. Zatem omawiany element ma zapewnić rzetelne opracowanie przez przewoźnika rozkładu jazdy.

Wśród fakultatywnych elementów rozkładu jazdy:

- a) wykreślono „kursy środków transportowych, w których pierwszeństwo przejazdu przysługuje określonym podróżnym, w szczególności z biletami miesięcznymi” – przepis ten w praktyce nie jest stosowany;
- b) punkt dotyczący „informacji o połączeniach niektórych środków transportowych” zastąpiono „informacją o punktach przesiadkowych”, co wydaje się pojęciem szerszym i dogodniejszym dla pasażerów.

Przedmiotowe rozporządzenie, w odróżnieniu od dotychczas obowiązującego, określa tryb zatwierdzania rozkładów jazdy, który obejmuje przede wszystkim dokonanie przez organizatora weryfikacji rozkładu jazdy pod względem:

- 1) prawidłowości sporządzenia rozkładu jazdy;
- 2) poprawności przyjętych odległości przystankowych i długości linii;
- 3) prawidłowości wyliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami i dla poszczególnych kursów.

Pozytywny wynik weryfikacji organizator potwierdza złożeniem podpisu, postawieniem pieczęci i wpisaniem daty zatwierdzenia. W przypadku negatywnego wyniku weryfikacji przewidziano instytucję powiadomienia przewoźnika o możliwości dokonania odpowiednich modyfikacji, które pozwolą na zatwierdzenie zaktualizowanego rozkładu jazdy. Dokonanie w odpowiednich modyfikacji rozkładu jazdy przez przewoźnika umożliwi zatwierdzenie zaktualizowanego rozkładu jazdy. Brak możliwości zatwierdzenia zaproponowanych zmian rozkładu jazdy bądź niewłaściwego zmodyfikowania rozkładu jazdy przez przewoźnika skutkuje negatywnym wynikiem weryfikacji, a przewoźnik realizuje przewozy na podstawie dotychczasowego rozkładu jazdy.

W projektowanym rozporządzeniu przewidziano cztery terminy (w tym jeden obligatoryjny, analogicznie do obecnie obowiązującego rozwiązania), w których możliwe jest dokonywanie przez przewoźnika aktualizacji rozkładu jazdy, poprzez wprowadzenie w nich zmian (z rozróżnieniem przewozów realizowanych w transporcie kolejowym i pozostałych). Związane jest to przede wszystkim z procedurą weryfikacji proponowanego przez przewoźnika rozkładu jazdy, jak również z zapewnieniem podróżnym wiedzy na temat terminów, w których można spodziewać się zmian przyjazdów lub odjazdów środków transportowych.

W zaproponowanym brzmieniu rozporządzenia zrezygnowano z kwestii uregulowanej dotychczas w § 6 ust. 3 ww. rozporządzenia. Zagadnienie rozliczeń pomiędzy przewoźnikiem bądź przewoźnikami a podmiotem podającym do publicznej wiadomości rozkłady jazdy w formach tam przewidzianych, jest zagadnieniem prawa cywilnego, zatem regulowanie tej kwestii w przedmiotowym rozporządzeniu jest zbędne.

W przepisie przejściowym zaproponowano, aby przepisy rozporządzenia miały zastosowanie do aktualizacji rozkładów jazdy obowiązujących w dniu wejścia w życie rozporządzenia, chyba że aktualizacja ta nie będzie polegała na zmianie treści tych rozkładów. W związku z powyższym przewoźnik realizował będzie przewozy na podstawie dotychczasowego rozkładu jazdy ze zaktualizowanym terminem ważności.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena Skutków Regulacji (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób,
- ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

I. Organizacje samorządowe:

1. Związek Powiatów Polskich,
2. Unia Metropolii Polskich,
3. Związek Miast Polskich,
4. Unia Miasteczek Polskich,
5. Związek Gmin Wiejskich RP.
6. Związek Województw RP.

II. Izby gospodarcze:

1. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
3. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.

III. Stowarzyszenia:

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.

VI. Inne:

1. PKP S.A.,
2. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
3. PKP Intercity S.A.,
4. PLK S.A.,
5. PKL S.A.

Ponadto projekt rozporządzenia zostanie przesłany do:

- Marszałkowie województw (wszyscy).

Projekt zostanie opublikowany na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa bądź jednostek samorządu terytorialnego.

b) rynek pracy

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

e) środowisko naturalne

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na środowisko naturalne.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia.....2010 r.

**w sprawie rodzajów i wzorów dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania
z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego**

Na podstawie art. 6 ust. 1 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.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Dokumentem poświadczającym uprawnienie dziecka w wieku do 4 lat do korzystania, na podstawie biletów jednorazowych, z ulgi:

- 1) 100% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego,
- 2) 100% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, jeżeli dziecko nie korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia,
- 3) 78% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, jeżeli dziecko korzysta z oddzielnego miejsca do siedzenia

- jest dokument stwierdzający wiek dziecka.

2. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie dziecka w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do korzystania z ulgi 37% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów jednorazowych, są odpowiednio:

- 1) dokument stwierdzający wiek dziecka;
- 2) zaświadczenie o odroczeniu spełniania obowiązku szkolnego, wydane przez dyrektora publicznej szkoły podstawowej;
- 3) legitymacja przedszkolna dla dziecka niepełnosprawnego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji należy przez to rozumieć osobę, o której mowa w art. 1a ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

§ 3. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie psa-przewodnika towarzyszącego w podróży osobie niewidomej do korzystania z ulgi 100% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych biletów dla psa, są dokumenty osoby niewidomej, o których mowa w § 6 oraz § 11 wraz z zaświadczeniem wydanym takiemu psu przez Polski Związek Niewidomych.

§ 4. Dokumentem poświadczającym uprawnienie przewodnika towarzyszącego w podróży osobie niewidomej do korzystania z ulgi 95% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są dokumenty osoby niewidomej, o których mowa w § 6 oraz § 11.

§ 5. Dokumentem poświadczającym uprawnienie opiekuna towarzyszącego w podróży osobie niezdolnej do samodzielnej egzystencji do korzystania z ulgi 95% – przy przejazdach środkami

publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych, są dokumenty osoby niezdolnej do samodzielnej egzystencji, o których mowa w § 10 ust. 1.

§ 6. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie cywilnych niewidomych ofiar działań wojennych do korzystania z ulgi:

- 1) 78% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, dla osób uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji,
- 2) 37 % - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, dla osób całkowicie niezdolnych do pracy

- są odpowiednio legitymacja cywilnej niewidomej ofiary działań wojennych stwierdzająca całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji lub niezdolność do samodzielnej egzystencji albo całkowitą niezdolność do pracy, wystawiona przez organ rentowy.

§ 7. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie dzieci i młodzieży niepełnosprawnych do korzystania z ulgi 78% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego z miejsca zamieszkania lub miejsca pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo-wychowawczej, placówki oświatowo-wychowawczej, specjalnego ośrodka szkolno-wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego dzieciom i młodzieży spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno-wychowawczego, domu pomocy społecznej, ośrodka wsparcia, zakładu opieki zdrowotnej, poradni psychologiczno-pedagogicznej, w tym poradni specjalistycznej, a także na turnus rehabilitacyjny - i z powrotem, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są odpowiednio:

- 1) dla dzieci i młodzieży uczęszczających do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej albo ośrodka lub placówki o charakterze oświatowym:
 - a) legitymacja przedszkolna dla dziecka niepełnosprawnego,
 - b) legitymacja szkolna dla uczniów niepełnosprawnych,
 - c) legitymacja szkolna, słuchacza albo studencka wraz z jednym z dokumentów wymienionych w pkt 2;
- 2) dla dzieci i młodzieży nieuczęszczających do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej albo ośrodka lub placówki o charakterze oświatowym:
 - a) legitymacja osoby niepełnosprawnej, która nie ukończyła 16 roku życia, wystawiona przez uprawniony organ,
 - b) legitymacja osoby niepełnosprawnej, wystawiona przez uprawniony organ,
 - c) orzeczenie lekarza orzecznika Zakładu Ubezpieczeń Społecznych (ZUS) albo wypis z treści orzeczenia lekarza orzecznika ZUS stwierdzające częściową niezdolność do pracy, całkowitą niezdolność do pracy albo całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji bądź niezdolność do samodzielnej egzystencji,
 - d) orzeczenie komisji lekarskiej ZUS stwierdzające częściową niezdolność do pracy, całkowitą niezdolność do pracy albo całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji bądź niezdolność do samodzielnej egzystencji.

2. Przy przejazdach do i z jednostek udzielających świadczeń zdrowotnych albo pomocy społecznej bądź organizujących turnusy rehabilitacyjne, wraz z jednym z dokumentów, o których mowa w ust. 1, wymagane jest zaświadczenie (zawiadomienie, skierowanie, wezwanie) określające odpowiednio:

- 1) termin i miejsce badania, leczenia, konsultacji, zajęć rehabilitacyjnych, zajęć terapeutycznych albo pobytu w ośrodku wsparcia, domu pomocy społecznej, w szpitalu lub na turnusie rehabilitacyjnym;
- 2) potwierdzenie stawienia się na badania, konsultację, zajęcia rehabilitacyjne, zajęcia terapeutyczne.

§ 8. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie jednego z rodziców lub opiekuna dzieci i młodzieży niepełnosprawnych do korzystania z ulgi 78% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, w relacjach określonych w § 7 ust. 1, na podstawie biletów jednorazowych, są:

- 1) dokumenty dziecka określone w § 7 ust. 1 i 2 – jeżeli przejazd odbywany jest wraz z dzieckiem;
- 2) zaświadczenie wydane przez przedszkole, szkołę, szkołę wyższą, ośrodek lub placówkę o charakterze oświatowym albo placówkę opiekuńczo-wychowawczą, według wzoru stanowiącego załącznik nr 1 do rozporządzenia, albo zaświadczenie (zawiadomienie, skierowanie), o którym mowa w § 7 ust. 2 - jeżeli przejazd odbywany jest po dziecko lub po jego odwiezieniu.

§ 9. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie emerytów i rencistów do korzystania z dwóch przejazdów w ciągu roku z ulgą 37% środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, są zaświadczenia według wzoru stanowiącego załącznik nr 2 do rozporządzenia, wydawane przez:

- 1) terenowe jednostki Polskiego Związku Emerytów, Rencistów i Inwalidów,
 - 2) regionalne komisje emerytów i rencistów NSZZ "Solidarność",
 - 3) Niezależny Krajowy Związek Zawodowy w Polsce "Solidarność Weteranów Pracy",
 - 4) Zarząd Główny i oddziały terenowe Stowarzyszenia Emerytów i Rencistów "Solidarność - 80",
 - 5) wojewódzkie i regionalne rady weteranów pracy Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych,
 - 6) Niezależny Związek Przyszłych i Obecnych Emerytów i Rencistów "Weterani Pracy",
 - 7) zarządy wojewódzkie Stowarzyszenia Emerytów i Rencistów Policyjnych,
 - 8) zarządy i koła Związku Byłych Żołnierzy Zawodowych i Oficerów Rezerwy Wojska Polskiego,
 - 9) okręgowe sekcje emerytów i rencistów Związku Nauczycielstwa Polskiego,
 - 10) Związek Zawodowy Pracowników Najwyższej Izby Kontroli,
 - 11) Komisję Krajową i zarządy regionów Chrześcijańskiego Związku Zawodowego "Solidarność" im. Księdza Jerzego Popiełuszki,
 - 12) zarządy wojewódzkie Związku Emerytów i Rencistów Pożarnictwa Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 13) oddziały wojewódzkie Związku Żołnierzy Ludowego Wojska Polskiego,
 - 14) terenowe jednostki Krajowego Związku Emerytów i Rencistów Służby Więziennej
- dla osób uprawnionych należących i nienależących do tych organizacji.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, okazuje się wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym stwierdzenie tożsamości osoby uprawnionej.

§ 10. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienia osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji do korzystania z ulgi 49% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, oraz ulgi 37% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji przyspieszonej i pospiesznej, na podstawie biletów jednorazowych, są odpowiednio:

- 1) wypis z treści orzeczenia komisji lekarskiej do spraw inwalidztwa i zatrudnienia, stwierdzający zaliczenie do I grupy inwalidów,

- 2) wypis z treści orzeczenia: wojskowej komisji lekarskiej, komisji lekarskiej podległej Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji albo Szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego albo Szefowi Agencji Wywiadu, stwierdzający zaliczenie do I grupy inwalidztwa,
- 3) orzeczenie lekarza orzecznika ZUS albo wypis z treści orzeczenia lekarza orzecznika ZUS stwierdzające całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji albo niezdolność do samodzielnej egzystencji,
- 4) orzeczenie komisji lekarskiej ZUS stwierdzające całkowitą niezdolność do pracy i niezdolność do samodzielnej egzystencji albo niezdolność do samodzielnej egzystencji,
- 5) zaświadczenie ZUS, stwierdzające zaliczenie wyrokiem sądu do I grupy inwalidów bądź uznanie niezdolności do samodzielnej egzystencji,
- 6) wypis z treści orzeczenia lekarza rzeczoznawcy Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego (KRUS), stwierdzający niezdolność do samodzielnej egzystencji,
- 7) wypis z treści orzeczenia komisji lekarskiej KRUS, stwierdzający niezdolność do samodzielnej egzystencji,
- 8) zaświadczenie KRUS, stwierdzające zaliczenie wyrokiem sądu do I grupy inwalidów bądź uznanie niezdolności do samodzielnej egzystencji,
- 9) legitymacja emeryta - rencisty wojskowego wydana przez właściwy organ emerytalny podległy Ministrowi Obrony Narodowej, z wpisem o zaliczeniu do I grupy inwalidztwa,
- 10) legitymacja emeryta - rencisty policyjnego wydana przez właściwy organ emerytalny podległy odpowiednio ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, Ministrowi Sprawiedliwości albo Ministrowi Obrony Narodowej, z wpisem o zaliczeniu do I grupy inwalidztwa lub stwierdzającym niezdolność do samodzielnej egzystencji,
- 11) legitymacja osoby niepełnosprawnej, stwierdzająca znaczny stopień niepełnosprawności, wystawiona przez uprawniony organ.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1- i 10, okazuje się wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym potwierdzenie tożsamości osoby uprawnionej.

§ 11. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienia osób niewidomych niezdolnych do samodzielnej egzystencji do korzystania z ulgi:

- 1) 49% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej,
- 2) 37% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach innych niż osobowe oraz autobusowego w komunikacji przyspieszonej i pospiesznej

- na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są dokumenty, o których mowa w § 10 ust. 1, stwierdzające inwalidztwo lub niepełnosprawność z powodu stanu narządu wzroku.

2. Dokumentami poświadczającymi uprawnienia osób niewidomych jeśli nie są uznane za osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji, do korzystania z ulgi 37% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, są:

- 1) dokumenty, o których mowa w § 10 ust. 1 pkt 1-10, stwierdzające całkowitą niezdolność do pracy albo inwalidztwo II grupy, z powodu stanu narządu wzroku;
- 2) legitymacja osoby niepełnosprawnej, stwierdzająca umiarkowany stopień niepełnosprawności z powodu stanu narządu wzroku, w tym oznaczona symbolem przyczyny niepełnosprawności - "04 - O", wystawiona przez uprawniony organ.

3. Dokumentem poświadczającym uprawnienia dzieci i młodzieży do ukończenia 16 roku życia, niepełnosprawnych z powodu stanu narządu wzroku, do korzystania z ulgi 37 % - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego oraz autobusowego, na

podstawie biletów jednorazowych lub miesięcznych imiennych, jest legitymacja osoby niepełnosprawnej, która nie ukończyła 16 roku życia, stwierdzająca niepełnosprawność powodu stanu narządu wzroku, w tym oznaczona symbolem przyczyny niepełnosprawności - "04 - O", wystawiona przez uprawniony organ.

§ 12. Dokumentem poświadczającym uprawnienie osób, którym przyznano Kartę Polaka do korzystania z ulgi 37% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, jest ważna Karta Polaka.

§ 13. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienia dzieci i młodzieży, studentów oraz słuchaczy kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych do korzystania z ulgi 49 % - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych, oraz autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie imiennych biletów miesięcznych, oraz ulgi 37 % - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są odpowiednio dla:

- 1) dzieci odbywających obowiązkowe roczne przygotowanie przedszkolne w przedszkolu lub szkole podstawowej, w której zorganizowano oddział przedszkolny – zaświadczenie o spełnianiu obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego, wydane przez dyrektora przedszkola lub dyrektora szkoły,
- 2) dzieci i młodzieży w okresie od rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalnej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, do ukończenia 24 roku życia – legitymacja szkolna,
- 3) studentów do ukończenia 26 roku życia - legitymacja studencka, wydana przez polską szkołę wyższą,
- 4) słuchaczy kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych, do ukończenia 26 roku życia - legitymacja słuchacza kolegium.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b-d, okazuje się wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym stwierdzenie wieku odpowiednio ucznia, studenta lub słuchacza kolegium, jeżeli nie jest on określony w tych legitymacjach.

3. Dokumentami poświadczającymi uprawnienia dzieci i młodzieży, będących:

- 1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,
- 2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,
- 3) osobami, o których mowa w art. 94 a ust. 2 pkt 5, 6 a i 8-11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.³⁾)

- mających miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz spełniających obowiązek rocznego przygotowania przedszkolnego, obowiązek szkolny lub obowiązek nauki, w szkołach działających przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce, do korzystania z ulg, o których mowa w ust. 1, do ukończenia 24 roku życia, są odpowiednio dokumenty określone w ust. 1 i 2.

§ 14. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie studentów – obywateli polskich studiujących za granicą, do ukończenia 26 roku życia, do korzystania z ulgi 37% – przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych, na podstawie biletów jednorazowych, są odpowiednio:

- 1) legitymacja studencka, wydana przez polską szkołę wyższą;

- 2) międzynarodowa legitymacja studencka International Student Identity Card (ISIC), okazywana wraz z dowodem osobistym lub innym dokumentem umożliwiającym potwierdzenie tożsamości osoby uprawnionej oraz statusu studenta.

§ 15. 1. Dokumentami poświadczającymi uprawnienie do korzystania z ulgi 37% - przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych, na podstawie biletów jednorazowych lub imiennych miesięcznych, oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są dla:

- 1) nauczycieli szkół podstawowych, gimnazjów, szkół ponadgimnazjalnych – publicznych i niepublicznych o uprawnieniach szkół publicznych – legitymacja służbowa nauczyciela;
- 2) nauczycieli akademickich – legitymacja służbowa nauczyciela akademickiego.

2. Dokumentem poświadczającym uprawnienia nauczycieli będących:

- 1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,
- 2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,
- 3) osobami, o których mowa w art. 94 a ust. 2 pkt 5, 6 a i 8-11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty

- mających miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz zatrudnionych w szkołach działających przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce, do korzystania z ulg, o których mowa w ust. 1, jest legitymacja służbowa nauczyciela.

§16. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2002 r. w sprawie rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 179, poz. 1495, z 2003 r. Nr 220, poz. 2182, z 2004 r. Nr 277, poz. 2752, z 2005 r. Nr 261, poz. 2194, z 2006 r. Nr 153, poz. 1098, z 2007 r. Nr 23, poz. 142 oraz z 2008 r. Nr 53, poz. 319).

§ 17 . Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY







-
- 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
 - 2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 137, poz. 1304, Nr 149, poz. 1452 i Nr 203, poz. 1966, z 2005 r. Nr 90, poz. 756 i Nr 180, poz. 1497, z 2006 r. Nr 141, poz. 1011 i Nr 249, poz. 1824 , z 2007 r. Nr 82 poz. 558, Nr 180, poz. 1280 i Nr 191, poz. 1370 oraz z 2009 r. Nr 168, poz. 1323.
 - 3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2781, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 94, poz. 788, Nr 122, poz. 1020, Nr 131, poz. 1091, Nr 137, poz. 1304, Nr 167, poz. 1400 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1043, Nr 208, poz. 1532 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 42, poz. 273, Nr 80, poz. 542, Nr 115, poz. 791, Nr 120, poz. 818, Nr 180, poz. 1280 i Nr 181, poz. 1292, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 145, poz. 917 i Nr 216, poz. 1370 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 31, poz. 206, Nr 56, poz. 458, Nr 157, poz. 1241 i Nr 219, poz. 1705.

Wzór zaświadczenia dla jednego z rodziców lub opiekuna dzieci i młodzieży niepełnosprawnych

strona 1

<p>ZAŚWIADCZENIE Nr</p> <p>Okazicielem niniejszego zaświadczenia jest opiekunem dziecka, ucznia, studenta niepełnosprawnego</p> <p>..... imię i nazwisko dziecka, ucznia, studenta</p> <p>Uczęszczającego do</p> <p>..... nazwa przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki oświatowo – wychowawczej, opiekuńczo-wychowawczej</p> <p>w</p> <p>..... adres</p> <p>podłużna pieczęć przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki oświatowo – wychowawczej, opiekuńczo- wychowawczej</p> <p>..... data</p> <p>..... podpis wystawcy</p> <p>MI-1/2002/2010</p>
--

strona 2

<p>Uprawnia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego z miejsca zamieszkania lub pobytu do przedszkola, szkoły, szkoły wyższej, placówki opiekuńczo - wychowawczej, placówki oświatowo – wychowawczej, specjalnego ośrodka: szkolno – wychowawczego, specjalnego ośrodka wychowawczego, ośrodka umożliwiającego spełnianie obowiązku szkolnego i obowiązku nauki, ośrodka rehabilitacyjno - wychowawczego, i z powrotem, na podstawie biletów jednorazowych.</p> <p>..... adres zamieszkania, pobytu dziecka, ucznia, studenta</p> <p style="text-align: center;">Zaświadczenie ważne do dnia:</p>		
20 r. 	20 r. 	20 r. 
20 r. 	20 r. 	20 r. 

Opis wzoru zaświadczenia:

- wymiary : 72 mm x 103 mm
- karton, tło różowe, pantone nr 182 U

Wzór zaświadczenia dla emerytów i rencistów

strona 4	strona 1
<p>Na podstawie niniejszego zaświadczenia dopuszcza się możliwość zakupu więcej niż jednego biletu na przejazd w jedną stronę, jeżeli przewóz wykonywany jest przez kilku przewoźników kolejowych, a relacja całego przejazdu świadczy o nieprzerwanym charakterze podróży odbywanej przez osobę uprawnioną.</p> <p>Adnotacje:</p>	<p style="text-align: center;">Pieczęć wystawcy</p> <p style="text-align: center;">ZAŚWIADCZENIE Nr</p> <p>z dnia</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">imię i nazwisko uprawnionego</p> <p>Nr emerytury / renty</p> <p>Uprawnia do nabycia w ciągu roku kalendarzowego biletów na dwa przejazdy koleją, z ulgą 37 % w klasie 2 pociągu osobowego, pociągu pospiesznego lub ekspresowego.</p> <p>Ważne wraz z dokumentem stwierdzającym tożsamość uprawnionego.</p>

strona 2		strona 3	
nr biletu (-ów)	datownik kasy	nr biletu (-ów)	datownik kasy
nr biletu (-ów)	datownik kasy	nr biletu (-ów)	datownik kasy
nr biletu (-ów)	datownik kasy	nr biletu (-ów)	datownik kasy

Opis wzoru zaświadczenia:

- karton koloru białego z czarnym nadrukiem o wymiarach po złożeniu: 90 x 58 mm.

UZASADNIENIE

Ustawa z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr ... , poz.) w art. 63 wprowadza w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, zmiany głównie o charakterze porządkowym, a także poszerza krąg osób uprawnionych do ulg ustawowych o dzieci i młodzież, do ukończenia 24 roku życia, oraz nauczycieli, w tym akademickich, będących:

- 1) obywatelami państw członkowskich Unii Europejskiej, Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stron umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym i Konfederacji Szwajcarskiej,
- 2) członkami rodzin obywateli państw członkowskich, o których mowa w pkt 1,
- 3) osobami, o których mowa w art. 94a ust. 2 pkt 5, 6a i 8-11 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.)

- mających miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz uczęszczających do szkół działających przy przedstawicielstwach dyplomatycznych innych państw w Polsce lub zatrudnionych w nich.

Wprowadzone w ustawie zmiany spowodowały konieczność zmiany upoważnienia ustawowego do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów niektórych z nich.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia:

- 1) określa rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów, w tym nieokreślone w obecnie obowiązujących przepisach wykonawczych do ustawy,
- 2) wprowadza nowy dokument – zaświadczenie dla psa-przewodnika – wydawane przez Polski Związek Niewidomych, poświadczające uprawnienie do ulgi 100% przy przejazdach na podstawie biletu jednorazowego lub miesięcznego dla psa.

Ponadto rozporządzenie zachowuje ważność dotychczas obowiązujących dokumentów poświadczających prawo do korzystania z ulg.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania

krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), przedmiotowy projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z przepisami prawa Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny:

- operatorzy publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- osoby korzystające z uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

2. Wyniki konsultacji społecznych:

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

- 1) „PKP Intercity” SA,
- 2) „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,
- 3) „PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście ” spółka z o.o.,
- 4) Warszawska Kolej Dojazdowa” spółka z o.o.,
- 5) „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o.,
- 6) PCC RAIL S.A.,
- 7) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
- 8) Zarządu Głównego Polskiego Związku Emerytów Rencistów i Inwalidów,
- 9) Zarządu Głównego Polskiego Związku Niewidomych.

3. Wpływ regulacji na:

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

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje ujemnych skutków finansowych dla budżetu państwa, jak również dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

- b) rynek pracy:**

Brak wpływu.

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

Brak wpływu.

- d) sytuację i rozwój regionalny:**

Brak wpływu.

- e) środowisko naturalne:**

Brak wpływu.