MATERIAŁ INFORMACYJNY DOTYCZĄCY NOWELIZACJI USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM

WADY

senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 208):

- Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk nr 208) jest propozycją złożoną do Senatu przez Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego 'BUS'.
- Inicjatywa senacka spowodowałoby, że projekt nie podlegałby procedurze uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych tak ważnej społecznie ustawy.

- Zaproponowane zmiany uwzględniały jedynie wąski interes wybranych lokalnych grup przewoźników dążących do zachowania dotychczasowej dominującej pozycji na rynku.

  Wynika to z propozycji zmiany:

  - art. 22a ustawy o transporcie drogowym, która określa, że organy udzielające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym **odmawiają** jego udzielenia lub zmiany jeżeli zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie ekonomiczne lub organizacyjne dla którejkolwiek z już istniejących regularnych linii komunikacyjnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników;
  - art. 33 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która określa, że organy udzielające potwierdzenia zgłoszenia przewozu **odmawiają** jego udzielenia lub zmiany jeżeli zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie ekonomiczne lub organizacyjne dla którejkolwiek z już istniejących regularnych linii komunikacyjnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników.

- Projekt nie uwzględniał rzeczywistych potrzeb pasażerów i nie spełniał oczekiwań związanych z potrzebą zapewnienia spójności komunikacyjnej kraju. Zapewniał jedynie obsługę wybranych linii dochodowych przez niektórych przewoźników komercyjnych.

  Wynika to z propozycji zmiany:

  - art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która określa, że w ramach postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator:

    1) **może dokonać wyboru operatora** na linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej wyłącznie w sytuacji, jeżeli zostanie wykazane na podstawie badania potoków pasażerskich, że **potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone**,

    2) **dokonuje wyboru operatora** na linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, jeżeli zostanie wykazane na podstawie badania potoków pasażerskich, że potrzeby przewozowe **nie są w ogóle zaspokojone i należy uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej**;

    - art. 33 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym;
    - art. 22a ustawy o transporcie drogowym.

- Zmiany niosły za sobą wysokie ryzyko pogłębienia zjawiska tzw. „białych plam" na mapie komunikacyjnej kraju i wykluczenia społecznego ze względu na brak dostępu do transportu publicznego dla obywateli.

  Wynika to z propozycji zmiany art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

- Projekt przewidywał obowiązek organizowania publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych, jedynie w przypadku gdy ich obsługą nie byli zainteresowani tzw. przewoźnicy prywatni. Obowiązki i koszty organizacji transportu na obszarach niedochodowych pozostawiono Państwu i samorządom.

  Wynika to z propozycji zmiany art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja na temat nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Istotą rozwiązań w ramach zmiany zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w Polsce jest potrzeba zapewnienia spójności komunikacyjnej kraju, eliminowania tzw. białych plam transportowych w rejonach gdzie regularna komunikacyjna autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli. Celem przygotowanej nowelizacji jest lepsze skomunikowanie kraju, w tym także miejscowości leżących na uboczu głównych szlaków komunikacyjnych oraz przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu osób o niskich dochodach, zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.

Obecnie funkcjonuje głównie komunikacja obsługiwana przez tzw. przewoźników prywatnych, którzy wykonują jedynie przewozy na liniach rentownych. Z tego względu wiele regionów kraju jest pozbawionych regularnej komunikacji autobusowej, a istotnej roli w tym zakresie jako organizatora transportu zbiorowego nie pełnią samorządy.

W Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa na mocy zarządzenia nr 51 z dnia 3 listopada 2016 r. został powołany Zespół do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W pracach Zespołu uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, stowarzyszeń jednostek samorządu terytorialnego:

1) przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa;
2) przedstawiciele stowarzyszeń jednostek samorządu terytorialnego:
   - Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
   - Związku Powiatów Polskich,
   - Związku Miast Polskich,
   - Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
3) przedstawiciele organizacji zrzeszających przewoźników drogowych:
   - Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
   - Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
   - Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
   - Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych,
   - Stowarzyszenia Prywatnego Transportu Samochodowego 'BUS'.

Przygotowany przez Zespół projekt został pozytywnie zaopiniowany przez większość jego Członków. Znaczna cześć uwag i propozycji przedstawionych przez Członków Zespołu zwłaszcza stronę samorządową oraz Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji została uwzględniona w ostatecznie przygotowanym projekcie ustawy.

Obecnie Zespół zakończył już prace, a projekt znajduje się na etapie uzgodnień wewnątrzresortowych, z terminem zgłaszania uwag do dnia 12 czerwca 2017 r.

ZALETY

przygotowanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:

- Zapewnienie większej spójności komunikacyjnej kraju i eliminowanie tzw. białych plam transportowych poprzez stworzenie warunków do rozbudowy siatki połączeń komunikacyjnych.
- Zmniejszenie obciążeń administracyjnych z tytułu obniżenia kosztów opracowywania planów transportowych przez samorządy, które zostały uproszczone do niezbędnego minimum.
- Możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach wykluczonych komunikacyjnie dzięki koncepcji pakietów linii komunikacyjnych.
- Przyznawanie przedsiębiorcom prawa do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych.
- Korzystanie przez uprawnionych pasażerów z biletów ulgowych na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez wszystkich przewoźników.
- Przeciwdziałanie monopolizacji i zachowanie konkurencyjności na rynku przewozów poprzez ustalenie górnej granicy wielkości pakietu linii komunikacyjnych oraz dopuszczalnej ich liczby dla jednego przedsiębiorcy u danego organizatora.
- Stworzenie warunków dla obsługi istniejących już linii komunikacyjnych przez przewoźników funkcjonujących dotychczas na rynku, gdy mają wiodącą pozycje rynkową i nie istnieje w tym regionie inny przewoźnik.
- Zapewnienie świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego przez rzetelnych i solidnych przewoźników, u których nie stwierdzono naruszeń przepisów prawa poprzez ustalenia kryteriów, które będzie musiał spełnić przedsiębiorca aby mogło mu zostać udzielone zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Główne rozwiązania zaproponowane w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewidują:

1. **Ograniczenie do niezbędnego minimum zakresu planów transportowych.**

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

   Rozwiązanie takie uprości opracowywanie planów i zmniejszy obciążenia administracyjne, a także obniży koszty ponoszone z tego tytułu przez samorządy. Uproszczony plan transportowy, każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie mógł wykonać samodzielnie na podstawie posiadanych danych, bez konieczności zlecania tego zadania, co znacznie ograniczy koszt ich przygotowania.

2. **Wprowadzenie obowiązku opracowywania planów transportowych dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego.**

   Dotychczas takie plany musiały być opracowywane wyłącznie na obszarach jednostek samorządowych o dużej liczbie mieszkańców. Powodowało, że małe miejscowości były pozbawione planów transportowych, co ograniczało możliwość zaplanowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach gdzie ze względów społecznych taka komunikacja była potrzebna.

3. **Ujęcie w planach transportowych pakietów linii komunikacyjnych składających się z co najmniej jednej linii o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jednej linii o małym potoku pasażerskim, rozłożonych równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety.**

   Równomierne rozłożenie rentownych linii komunikacyjnych w ramach poszczególnych pakietów linii komunikacyjnych oferowanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego spowoduje, że przewoźnicy, którzy byli zainteresowani do tej pory wyłącznie obsługą linii rentowych będą obsługiwać również linie komunikacyjne do miejscowości nie obsługiwanych dotąd ze względu na niską opłacalność takiego przedsięwzięcia.

   Pozwoli to na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego na terenie całego kraju i wyeliminuje tzw. białe plamy transportowe.

4. **Ustalenie górnej granicy wielkości pakietu linii komunikacyjnych.**

   W celu uniknięcia tworzenia nadmiernie dużych pakietów linii komunikacyjnych ustalono górny limit wielkości pakietu na poziomie 80 000 wozokilometrów miesięcznie. Proponowany limit jest wynikiem przyjęcia jako rozwiązanie modelowe:

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

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

     Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 116 km dziennie (w komunikacji międzymiastowej z wyłączeniem komunikacji miejskiej).
     23 pojazdy x 3480 km miesięcznie = 80040 wozokilometrów miesięcznie

5. **Przyznawanie przedsiębiorcom prawa do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych.**

W celu zachowanie konkurencyjności w transporcie drogowym i eliminowania zjawiska monopolizacji rynku ustalono dopuszczalną liczbę pakietów linii komunikacyjnych, które mogą być obsługiwane przez jednego przedsiębiorcę u danego organizatora.

Zaproponowano, aby organizator mógł zawrzeć umowę z jednym operatorem publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych.

Ww. ograniczenie nie będzie miało zastosowania jeżeli spełnione są łącznie dwa z poniższych warunków, w ramach realizacji przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, w okresie 1 roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy:

a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach publicznego transportu zbiorowego na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;

b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

c) co najmniej 80% zadań przewozowych na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

d) na terenie danego powiatu nie funkcjonuje więcej niż jeden podmiot posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych.

Kolejnym rozwiązaniem mającym na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i zachowanie konkurencyjności jest zobowiązanie organizatora, który utworzył tylko jeden pakiet linii komunikacyjnych do udzielenia zamówienia na jego obsługę co najmniej dwóm przedsiębiorcom.

6. **Wprowadzenie kryteriów, które będzie musiał spełnić przedsiębiorca, aby mogło być mu udzielone zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.**

W celu gwarancji, że usługi przewozów osób autobusem w ramach publicznego transportu zbiorowego będą świadczone przez rzetelnych i solidnych przewoźników, u których nie stwierdzono naruszeń przepisów prawa w projekcie proponuje się, że zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego może zostać udzielone wyłącznie przedsiębiorcy:

- który uzyskał opinię organizacji o zasięgu ogólnopolskim zrzeszającej przedsiębiorców zajmujących się wykonywaniem krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób autobusami

- u którego w czasie ostatnich pięciu lat od dnia przystąpienia do przetargu nie stwierdzono rażących naruszeń w zakresie rozliczania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg w przewozach pasażerskich, o których mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2014 poz. 1863 z późn. zm.).

7. **Wprowadzenie dodatkowych kryteriów, które będzie musiał spełnić przedsiębiorca, aby mógł złożyć ofertę w pierwszym zamówieniu publicznym na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego po wejściu w życie projektowanych przepisów.**

W celu zapewnienie preferencji dla przewoźników obecnie działających na obszarze właściwości danego organizatora oraz ciągłości świadczonych usług przewozowych wprowadzono konieczność uwzględnienia przy udzielaniu pierwszego zamówienia publicznego na obsługę pakietów linii komunikacyjnych jako kryterium oceny oferty wymogu prowadzenia przez

przedsiębiorcę składającego ofertę działalności w zakresie krajowych przewozów drogowych osób na obszarze właściwości organizatora co najmniej przez ostatnie 5 lat poprzedzających dzień przystąpienie do przetargu.

8. **Skrócenie czasu, na który mogą być zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym z 10 do 5 lat w celu przeciwdziałania monopolizacji i zachowania konkurencyjności na rynku przewozów.**

9. **Wprowadzenie możliwość wykonywania przewozów nie będących przewozami użyteczności publicznej, realizowanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.**

10. **Stworzenie warunków do stosowania przez wszystkich przewoźników biletów ulgowych. Dzięki temu wszyscy uprawnieni do ulg obywatele będą mogli korzystać z przejazdów z ulgą.**

Projekt z dnia 01.06.2017 r.

USTAWA

z dnia ..... 2017 r.

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw[1)]

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) w ust. 1:

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51);",

– pkt 9 otrzymuje brzmienie:

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

- pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 1)."

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia

---

[1)] Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego";

2) w art. 4 w ust 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) komunikacja miejska - gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowane przez operatora z którym zawarto umowę na świadczenie usług w komunikacji miejskiej, wykonywane wyłącznie w granicach miasta o statusie gminy lub wykonywane w granicach tego miasta i gmin z nim sąsiadujących albo w granicach gmin, które należą do związku międzygminnego lub związku powiatowo-gminnego mających na celu realizację publicznego transportu zbiorowego a także metropolitarne przewozy pasażerskie. Komunikacją miejską nie są gminne przewozy realizowane wyłącznie na obszarze gminy miejsko-wiejskiej.";

c) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:

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

– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;",

d) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany poza granice administracyjne powiatu lub miasta na prawach powiatu i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz

powrotny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;";

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

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

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

2) połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów sąsiadujących.";

4) w art. 7:

a) w ust. 1 w pkt 5 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) właściwe ze względu na siedzibę przedsiębiorcy - w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie o którym mowa w art. 30 ust. 1a.";

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

„2a. Gmina może powierzyć powiatowi na podstawie porozumienia pełnienie funkcji organizatora w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

2b. Podmioty, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 5 są również organizatorami przewozów sięgających odpowiednio: sąsiedniego powiatu lub miasta na prawach powiatu, sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych jeżeli:

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

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

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

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

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

2d. W przypadku, o którym mowa w art.2b pkt 1-4 organizator jest zobowiązany poinformować w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów organizatora przez którego obszar właściwości będzie realizowany przewóz.";

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

„3a. Wykonywanie przewozów w strefie transgranicznej o charakterze użyteczności publicznej wymaga zawarcia porozumienia między odpowiednią jednostką samorządu terytorialnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a odpowiadającą jej jednostką samorządu terytorialnego na terytorium innego państwa i stanowi podstawę do przekazywania środków finansowych na ich realizację.";

5) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Art. 9. 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym" opracowuje organizator publicznego transportu zbiorowego, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 2a.

2. Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.";

6) w art. 12:

a) ust 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Plan transportowy zawiera:

1) sieć komunikacyjną niezbędną do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru właściwości organizatora;
2) zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną;
3) informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej z uwzględnieniem potoków pasażerskich w określonych przez organizatora przedziałach czasowych w ciągu doby oraz poszczególnych dni tygodnia;
4) informacje o pakietach linii komunikacyjnych obejmujących co najmniej jedną linię komunikacyjną o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię komunikacyjną o małym potoku pasażerskim, o których mowa w pkt 1, wraz z informacją o planowanych rozkładach jazdy, przewidzianych do obsługi przez operatorów w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.";

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

„1a. Plan transportowy może ustanawiać zintegrowany system taryfowo-biletowy.";

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

1) konieczność zapewnienia realizacji potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru właściwości organizatora;

2) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie obsługi potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

3) istniejący stan w przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w tym przewozów regularnych specjalnych, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.) oraz sposób realizacji przez gminy obowiązku dowozu dzieci do szkół.";

d) uchyla się ust. 4;

7) art. 14 otrzymuje brzmienie:

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

8) w art. 15:

a) w ust. 1 po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) - w transporcie drogowym - z wyłączeniem przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi.";

9) w art. 16 w ust. 5 pkt 2 i 3 otrzymuje brzmienie:

„2) 1,5 zł – za wjazd środka transportu na dworcu lub zintegrowanym węźle przesiadkowym;

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

pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.".

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

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

2. Pojedynczy pakiet linii komunikacyjnych, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4 nie może obejmować pracy eksploatacyjnej większej niż 80 000 wozokilometrów miesięcznie.

3. Jeśli tworzonych jest kilka pakietów linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust.1 pkt 4 linie o spodziewanym dużym potoku pasażerskim i spodziewanym małym potoku pasażerskim powinny być rozłożone równomiernie między poszczególne pakiety.";

11) po art. 21 dodaje się art. 21a w brzmieniu:

„Art. 21a. Zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego może zostać udzielone wyłącznie przedsiębiorcy:

1) który uzyskał opinię organizacji o zasięgu ogólnopolskim zrzeszającej przedsiębiorców zajmujących się wykonywaniem krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób autobusami;

2) u którego w czasie ostatnich pięciu lat od dnia przystąpienia do przetargu nie stwierdzono rażących naruszeń w zakresie rozliczania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg w przewozach pasażerskich, o których mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2014 poz. 1863 z późn. zm.).";

12) w art. 23:

a) w ust. 1 uchyla się pkt 2;

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

„1a. 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 nie jest wymagane publikowanie ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.",

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, a ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1a w Biuletynie Informacji Publicznej.";

13) art. 24 otrzymuje brzmienie:

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

1) linii komunikacyjnej albo

2) linii komunikacyjnych albo

2) sieci komunikacyjnej

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

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

3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym w komunikacji miejskiej dotyczy sieci komunikacyjnej, o której mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, objętej planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

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

5. Ograniczenie, o którym mowa w ust. 4, nie ma zastosowania jeżeli spełnione są łącznie dwa warunki, w ramach realizacji przewozów na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, w okresie 1 roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy:

a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach publicznego transportu zbiorowego na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;

b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

c) co najmniej 80% zadań przewozowych na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

d) na terenie danego powiatu nie funkcjonuje więcej niż jeden podmiot posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych.

6. Organizator, który utworzy tylko jeden pakiet linii komunikacyjnych udziela zamówienia na jego obsługę co najmniej dwóm przedsiębiorcom.

7. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4, może dotyczyć linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej nie objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.";

14) w art. 25 ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 5 lat - w transporcie drogowym;";

15) w art. 28:

a) w ust. 2 uchyla się pkt 4;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

16) w art. 30:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Art. 30.1. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem przewozów wykonywanych w transporcie drogowym może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu, z zastrzeżeniem art. 31.",

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

„1a. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do marszałka

województwa właściwego ze względu na siedzibę przedsiębiorcy i wydaniu przez ten organ potwierdzenia zgłoszenia przewozu.",

c) w ust. 3:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) proponowany rozkład jazdy zawierający przystanki komunikacyjne, dworce, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6;",

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a otrzymuje brzmienie:

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

17) w art. 32 ust. 1 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. W transporcie drogowym przed uzyskaniem potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 30 ust. 1 i 1a, przedsiębiorca uzgadnia zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych położonych w granicach administracyjnych miast i dworców z właścicielami tych obiektów lub ich zarządzającymi.

3. Właściciel lub zarządzający przystankami komunikacyjnymi, dworcami lub zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi uzgadnia zasady korzystania z tych obiektów, jeżeli proponowany rozkład jazdy:

1) zawiera przystanki komunikacyjne i dworce, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6;

2) nie ograniczy przepustowości przystanków komunikacyjnych, dworców lub zintegrowanych węzłów przesiadkowych;

3) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu.";

18) art. 33 otrzymuje brzmienie:

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

19) w art. 34 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Zadania organów jednostek samorządu terytorialnego, o których mowa w ust. 1, są wykonywane jako zadania własne.";

20) oddział 4 w rozdziale 3 otrzymuje brzmienie:

„Ewidencja Operatorów i Przewoźników";

21) art. 39 otrzymuje brzmienie:

„Art. 39. 1 Tworzy się Ewidencję Operatorów i Przewoźników, zwaną dalej „ewidencją".

2. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach:

1) z którymi została rozwiązana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

2) wobec których została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o której mowa w art. 35 ust. 4.

3. Ewidencję prowadzi, w postaci elektronicznej, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.";

22) w art. 40:

a) w ust. 1 pkt 2 - 4 otrzymują brzmienie:

„2) rodzaj i zakres przewozu, wykonywanego na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu oraz przebieg linii komunikacyjnych określonych w umowie lub potwierdzeniu;

3) dane dotyczące umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu , o których mowa w pkt 2:

a) datę zawarcia umowy lub wydania potwierdzenia,

b) numer umowy lub potwierdzenia,

c) nazwę organizatora, który zawarł umowę lub wydał potwierdzenie;

4) dane dotyczące rozwiązania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o których mowa w pkt 2:

a) datę rozwiązania umowy lub wydania decyzji o cofnięciu potwierdzenia,

b) podstawę prawną,

c) nazwę organizatora, który rozwiązał umowę lub wydał decyzję o cofnięciu potwierdzenia.",

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organizator, który rozwiązał umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub wydał decyzję o cofnięciu potwierdzenia

zgłoszenia przewozu niezwłocznie przekazuje do ministra właściwego do spraw transportu:

1) dane, o których mowa w ust. 1,

2) informacje o rozwiązaniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia

– w postaci elektronicznej.";

23) w art. 46:

a) w ust. 1 w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„6) cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien zawierać także ceny biletów ulgowych:";

b) w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

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

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a brzmienie:

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

1) operatorem lub przewoźnikiem, albo

2) podmiotem powiązanym z operatorem lub przewoźnikiem w sposób uniemożliwiający bezstronną realizację zadań

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

24) po art. 48 dodaje się art. 48a w brzmieniu:

„Art. 48a. Właściwy organizator może nałożyć na operatora lub przewoźnika obowiązek przekazania w wyznaczonym terminie:

1) informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu;

2) innych niż określone w pkt 1 informacji związanych z przewozem osób.";

25) art. 56 otrzymuje brzmienie:

„Art. 56. 1. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów:

1) operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji – na zasadach określonych w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

2) przewoźnikowi przysługuje dopłata z budżetu państwa w postaci dotacji z tytułu uprawnień do ulgowych przejazdów – na zasadach określonych w umowie zawartej z samorządem województwa.

1a. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym przewoźnikowi przysługuje dofinansowanie utraconych przychodów z tego tytułu w postaci dotacji. Kwotę dofinansowania stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ulg ustawowych a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, z zastrzeżeniem ust. 1b,

1b. W transporcie drogowym w przypadku gdy ceny biletów z ulgą ustawową przekraczają wartości maksymalne określone w rozporządzeniu, o którym mowa w art. 56a, w określeniu wysokości dotacji uwzględnia się ceny maksymalne określone tym rozporządzeniem.

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

26) po art. 56 dodaje się art. 56a w brzmieniu:

„Art. 56a. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia maksymalne wysokości kwot dotacji do poszczególnych rodzajów biletów

sprzedawanych z ulgą ustawową przez operatorów i przewoźników w transporcie drogowym z uwzględnieniem średniej ceny biletów za przejazd i długości przejazdu.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się koszty przewozowe ponoszone przez przewoźników i operatorów oraz rodzaj i wysokość stosowanych ulg.";

27) w art. 57 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienie do otrzymywania dotacji, o których mowa w art. 56 ust. 1, nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię Prezesa Głównego Urzędu Miar, które umożliwiają określenie kwoty dopłat w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych.";

28) w art. 64 ust 1:

a) w pkt 2 skreśla się wyraz „lub"

b) po pkt 3 dodaje się wyrazy „albo",

c) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) nie przekazał organizatorowi, w wyznaczonym terminie, informacji lub dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu, albo innych informacji związanych z realizacją regularnego przewozu osób.";

29) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. 1. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 lipca 2019 r.

2. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2016 r. wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 lipca 2019 r.";

30) w art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 w ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 wyrazy „31 grudnia 2017 r." zastępuje się wyrazami „31 lipca 2019 r.";

31) w art. 81, w art. 85 w ust. 2 oraz w art. 90 wyrazy „1 stycznia 2018 r." zastępuje się wyrazami „1 sierpnia 2019 r.".

32) uchyla się art. 85 ust. 1.

Art. 2. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1440, z późn. zm.[2]) w art. 13 ust. 3a otrzymuje brzmienie:

„3a. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, są zwolnione:

1) pojazdy:

a) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,

b) służb ratowniczych, służb ratownictwa górniczego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Celnej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego,

c) zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg;

2) autobusy, którymi jest wykonywany przewóz osób na liniach regularnych nieprzekraczających 50 km.".

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, późn. zm.[3]) w art. 20 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5, wynosi:

1) na autostradzie i drodze ekspresowej – 100 km/h;

2) na pozostałych drogach poza obszarem zabudowanym – 90 km/h.".

Art. 4. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.[4]) wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku nr 3 do ustawy po lp. 2.5.2. dodaje się l.p. 2.5.3. w brzmieniu:

2.5.3.	- nie spełnia wymagań dotyczących wyposażenia i oznakowania w	200

---

[2] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 1920, 1948 i 2255 oraz z 2017 r. poz. 191.

[3] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 20172 r. poz. 966.

[4] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1935 i 1948 oraz z 2017 r. poz. 708.

	zakresie tablicy kierunkowej	

Art. 5. Postępowania administracyjne w sprawach o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.

Art. 6. Postępowania administracyjne w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.

Art. 7. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres na który zostały zawarte.

Art. 8. 1. Przewoźnicy, którzy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, dokonują zwrotu tego dokumentu do właściwego organizatora.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, opłaty pobrane za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu podlegają zwrotowi.

Art. 9. 1. W terminie do dnia 31 grudnia 2017 r. organizatorzy, z wyłączeniem organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy wymienionej w art. 1, dostosują obowiązujące na ich obszarze plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego do wymagań określonych w art. 12 ustawy wymienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, z uwzględnieniem co najmniej linii komunikacyjnych obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2017 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

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

2. W terminie do dnia 31 grudnia 2017 r. organizatorzy, na których obszarze w dniu wejścia w życie ustawy nie obowiązuje plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, opracują projekt planu transportowego, o którym mowa w art. 12 ustawy wymienionej w art. 1, z uwzględnieniem co najmniej linii komunikacyjnych obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2017 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. i przedłożą właściwym organom do uchwalenia.

Art. 10. Przedsiębiorca może dokonać zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym do organizatora publicznego transportu zbiorowego, właściwego ze względu na zasięg przewozów, od dnia 1 lutego 2019 r.

Art. 11. 1. Organizatorzy, o których mowa w art. 7 ustawy wymienionej w art.1, w odniesieniu do linii komunikacyjnych objętych planem transportowym, o którym mowa w art. 12 ustawy wymienionej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejsza ustawą , publikują ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie określonym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy wymienionej w art. 1, we właściwym dzienniku urzędowym nie później niż w dniu 1 stycznia 2018 r.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy międzywojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych w transporcie drogowym na podstawie art. 30 ustawy, o której mowa w art. 1.

Art. 12. Przy udzielaniu pierwszego zamówienia publicznego na obsługę pakietów linii komunikacyjnych po wejściu w życie niniejszej ustawy jednym z kryteriów oceny oferty jest wymóg prowadzenia przez przedsiębiorcę składającego ofertę działalności w zakresie krajowych przewozów drogowych osób na obszarze właściwości organizatora, co najmniej przez ostatnie 5 lat poprzedzające dzień przystąpienia do przetargu. Waga tego kryterium przy określaniu jego istotności w ocenie oferty wynosi 25%.

Art. 13. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 12 ust. 5 i art. 38 ust. 1 ustawy o której mowa w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnień w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 14. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydane po dniu 10 września 2016 r. zachowują ważność do dnia 31 lipca 2019 r.

Art. 15. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2017 r. z wyjątkiem art. 1 pkt 23 w zakresie zmiany art. 56 ust. 1 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 sierpnia 2019 r.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu poprawę funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym, zapewnienie spójności komunikacyjnej kraju, eliminowanie tzw. białych plam transportowych w rejonach gdzie regularna komunikacyjna autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.

Główne zmiany dotyczą przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2016 poz. 1867, z późn. zm.). Dodatkowo projekt wprowadza zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1907, z późn. zm.), ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128, z późn. zm.) oraz ustawie z dnia z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2016 r., poz. 1440, z późn. zm.).

Z uwagi na problemy sygnalizowane przez różne podmioty odpowiedzialne za organizowanie rynku przewozu osób jak i uczestników tego rynku, dotyczące stosowania aktualnie obowiązujących regulacji prawnych w tej dziedzinie oraz liczne pytania i wątpliwości dotyczące przyszłości publicznego transportu zbiorowego w Polsce podjęto prace nad zmianą przepisów prawnych w tym obszarze.

Pomimo kilkuletniego „vacatio legis" zarówno jednostki samorządu terytorialnego jak i przewoźnicy świadczący przewozy osób w transporcie drogowym wskazują na zagrożenia jakie niesie ze sobą pełne wejście w życie przepisów w obecnym kształcie. Istotnym problemem jest brak dostępności ulg ustawowych, które po 1 stycznia 2017 r. miałyby być stosowane wyłącznie w przewozach użyteczności publicznej. Tym samym prawo do rekompensaty z tytułu stosowania tych ulg będą mieli jedynie operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Dostępność ulg ustawowych dla pasażerów byłaby zależna w dużej mierze od organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego na poziomie lokalnym (w przewozach drogowych są nimi gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, związki powiatowo – gminne, związki metropolitalne, województwa).

W odpowiedzi na zgłaszane postulaty uchwalono ustawę z dnia 21 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1342), która przesunęła termin wejścia w życie części przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które miały obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r. na dzień 1 stycznia 2018 r. Przesunięcie wejścia w życie niektórych przepisów ustawy na dzień 1 stycznia 2018 r. stworzyło możliwość przygotowania nowych uregulowań w tym zakresie.

W art. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano, że przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stosuje się z uwzględnieniem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 1), które wejdzie w życie 24 grudnia 2017 r. Wskazanie na te przepisy wynika z ich wpływu na publiczny transport zbiorowy w zakresie przewozów kolejowych.

Doprecyzowano również, że w zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.) oraz rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

Przygotowany projekt ustawy zakłada dokonanie zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym m.in. w zakresie doprecyzowania niektórych definicji w niej zawartych. Doprecyzowano definicję dworca poprzez dodanie, że jest to obiekt budowlany oraz uszczegółowienie, iż w jego skład wchodzą w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów, punkt informacji dla podróżnych, poczekalnia oraz węzeł sanitarny.

Zmieniona została również definicja komunikacji miejskiej, w związku z pojawiającymi się licznymi problemami interpretacyjnymi w tym zakresie. Komunikacją miejską będą gminne przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizowane przez operatora z którym zawarto umowę na świadczenie usług w komunikacji miejskiej, wykonywane wyłącznie w granicach miasta o statusie gminy lub wykonywane w granicach tego miasta i gmin z nim sąsiadujących albo w granicach gmin, które należą do związku międzygminnego lub związku powiatowo-gminnego mających na celu realizację publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitarne przewozy pasażerskie. Zgodnie z powyższym decydującym czynnikiem zakwalifikowania przewozów jako komunikacji miejskiej będzie fakt zawarcia przez przewoźnika umowy o świadczenie usług w komunikacji miejskiej. Rozwiązanie takie wyeliminuje dotychczasowe problemy interpretacyjne w tym zakresie.

W definicji linii komunikacyjnej zawartej w art. 4 pkt. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano, że linią komunikacyjną jest również połączenie komunikacyjne na drogach wewnętrznych. Ma to na celu umożliwienie organizacji publicznego transportu na liniach komunikacyjnych przebiegających przez te drogi.

W definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich uwzględniono również połączenia komunikacyjne między powiatami ziemskimi a miastami na prawach powiatu. Ma to na celu uniknięcie rozbieżności interpretacyjnych w kwestii charakteru przewozów pomiędzy powiatami ziemskimi a miastami na prawach powiatu w sytuacji gdy nie zostało zawarte porozumienie.

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

W art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jako organizatora publicznego transportu zbiorowego dodano również województwo właściwe ze względu na siedzibę przedsiębiorcy - w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie drogowym niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej, w zakresie wydania przez ten organ potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Wynika to z rozwiązania, które przewiduje, że przewozy wykonywane na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu będą mogły być realizowane wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.

W art. 7 ww. ustawy dodano ust. 2b wprowadzający rozwiązania umożliwiające organizację przewozów wykraczających poza granice jednostek samorządu terytorialnego przez te właśnie jednostki. Obecnie problemy z organizacją tych przewozów pojawiają się na styku między miastem na prawach powiatu, a otaczającymi je jednostkami samorządu terytorialnego. Bez zawarcia porozumienia przewozy takie mają charakter wojewódzki – i tym samym powinny być organizowane przez województwo, w sytuacji gdy mają lokalny charakter. Proponuje się zatem rozszerzenie katalogu przypadków kiedy możliwe jest organizowania przewozów poza obszar właściwości organizatora. Starosta powiatu i marszałek województwa będą organizatorem publicznego transportu zbiorowego również w przewozach sięgających odpowiednio sąsiedniego powiatu lub miasta na prawach powiatu, sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych jeżeli:

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

W projektowanej zmianie art. 9 nałożono obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) na wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są jednostki samorządu terytorialnego. Zapewni to organizatorom możliwości planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na ich obszarze i przeciwdziałanie tworzeniu się obszarów wykluczonych komunikacyjnie.

Nowy art. 12 ust. 1 określa elementy planu transportowego, do których należą:
- sieć komunikacyjną niezbędną do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru właściwości organizatora;
- zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną;
- informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej z uwzględnieniem potoków pasażerskich w określonych przez organizatora przedziałach czasowych w ciągu doby oraz poszczególnych dni tygodnia;
- informacje o pakietach linii komunikacyjnych obejmujących co najmniej jedną linię komunikacyjną o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię komunikacyjną o małym potoku pasażerskim wraz z informacją o planowanych rozkładach jazdy, przewidzianych do obsługi przez operatorów w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

W art. 12 dodano ust. 1a w którym przewidziano, że plan transportowy może ustanawiać zintegrowany system taryfowo-biletowy.

W zmienionym brzmieniu ust. 2 w art. 12 wymieniono elementy, które należy uwzględnić przy opracowywaniu planu transportowego poprzez wskazanie na konieczność zapewnienia potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru właściwości organizatora, potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych, istniejący stan w przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w tym przewozów regularnych specjalnych, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.) oraz sposób realizacji przez gminy obowiązku dowozu dzieci do szkół.

Z uwagi na zmianę treści art. 12 uchylono ust. 4 w tym artykule, zmieniono również brzmienie art. 14 dotyczącego aktualizacji planów transportowych.

Ograniczenie zawartości planów transportowych, do niezbędnego minimum, w stosunku do obowiązujących planów spowoduje, że każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie mógł wykonać plan transportowy samodzielnie, na podstawie posiadanych danych, bez konieczności zlecania tego zadania, co znacznie ograniczy koszt ich przygotowania.

Poprzez wprowadzenie rozwiązania przewidującego, że każdy z organizatorów będzie zobowiązany opracować plan transportowy zawierający w transporcie drogowym pakiety linii komunikacyjnych, zapewniono organizatorom możliwość planowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na swoim obszarze poprzez samodzielne określanie takich pakietów

oraz dobór określonych linii komunikacyjnych w sposób zapewniający realizację potrzeb przewozowych lokalnych społeczności.

W art. 15 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym organizowania publicznego transportu zbiorowego dodano ust. 7a, który przewiduje, że w transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega na uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi. Takie rozwiązanie jest niezbędne w celu zapewnienia funkcjonowania pakietów linii komunikacyjnych przewidzianych do obsługi przez przedsiębiorców, tak aby organizator oferując w przetargu obsługę pakietu linii komunikacyjnych był zobowiązany zapewnić bezproblemowy dostęp do przystanków na tych liniach.

W art. 16 ustawy dokonano zmiany polegającej na zwiększeniu opłaty za korzystanie z dworów. Zaproponowano wzrost opłaty za jedno zatrzymanie się środka transportu na dworcu z 1 zł na 1,5 zł oraz na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym z 2 zł na 5 zł. Jest to realizacja postulatów jednostek samorządu terytorialnego, będących właścicielami dworców, które sygnalizują, że opłaty te są niższe niż w przypadku dworców prywatnych i nie rekompensują tym samym ponoszonych przez nie kosztów. W projekcie ustawy opłata za zatrzymanie środka transportu na dworcu została zamieniona na opłatę za wjazd na dworzec. Rozwiązanie takie ma zapobiegać sytuacji, w której przewoźnicy są obciążani dwukrotną opłatą za zatrzymanie na tym samym dworcu, gdy na dworcu są odrębne przystanki dla wysiadających i wsiadających.

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

W art. 19a dodano przepis, który ma na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i zagwarantowanie konkurencyjności w publicznym transporcie zbiorowym. W celu uniknięcia tworzenia nadmiernie dużych pakietów linii komunikacyjnych ustalono górny limit wielkości pakietu na poziomie 80 000 wozokilometrów miesięcznie. Proponowany limit jest wynikiem przyjęcia jako rozwiązanie modelowe:

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

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

  Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 116 km dziennie (w komunikacji międzymiastowej z wyłączeniem komunikacji miejskiej).
  23 pojazdy x 3480 km miesięcznie = 80040 wozokilometrów miesięcznie

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

W projekcie ustawy dodaje się art. 21a, w którym określone zostały kryteria jakie musi spełnić przedsiębiorca, aby mogło być mu udzielone zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Przewiduje się, że zamówienie będzie mogło zostać udzielone wyłącznie przedsiębiorcy, który uzyskał opinię organizacji o zasięgu

ogólnopolskim zrzeszającej przedsiębiorców zajmujących się wykonywaniem krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób autobusami oraz u którego w czasie ostatnich pięciu lat od dnia przystąpienia do przetargu nie stwierdzono rażących naruszeń w zakresie rozliczania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg w przewozach pasażerskich, o których mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2014 poz. 1863 z późn. zm.).

Wprowadzenie powyższych kryteriów jako warunku udział w przetargu ma na celu zapewnienie, że usługi drogowych przewozów osób autobusem będą świadczone przez rzetelnych i solidnych przewoźników, u których nie stwierdzono naruszeń przepisów prawa.

W zmienianym art. 23 znosi się obowiązek publikacji w Dzienniku Unii Europejskiej ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie. Obecnie w takim przypadku ustawa o publicznym transporcie drogowym przewiduje obowiązek publikacji ogłoszenia w terminie 6 miesięcy przed przeprowadzeniem postępowania. Projektowane rozwiązanie ma ułatwić organizację postępowań o udzielnie zamówienia publicznego oraz skrócić czas potrzebny na ich przygotowanie.

W zmienianym art. 24 określono, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej będą dotyczyły wyłącznie pakietów linii komunikacyjnych objętych planem transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. Natomiast w komunikacji miejskiej uwzględniając specyfikę jej działania ww. umowy nie będą dotyczyły pakietów linii komunikacyjnych lecz wyłącznie sieci komunikacyjnych.

W projektowanym art. 24 ust. 4 i 5 przewidziano dodatkowe rozwiązanie mające na celu zachowanie konkurencyjności w transporcie drogowym i eliminowanie zjawiska monopolizacji rynku poprzez ustalenie dopuszczalnej liczby pakietów mogącej być obsługiwanej przez jednego przedsiębiorcę u danego organizatora. Zaproponowano, aby organizator mógł zawrzeć umowę z jednym operatorem publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych. Ww. ograniczenie nie ma zastosowania jeżeli spełnione są łącznie dwa z poniższych warunków, w ramach realizacji przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, w okresie 1 roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy:

a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach publicznego transportu zbiorowego na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;

b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

c) co najmniej 80% zadań przewozowych na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

d) na terenie danego powiatu nie funkcjonuje więcej niż jeden podmiot posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych.

Powyższe rozwiązanie zostało wprowadzone ponieważ obecnie są takie rejony kraju gdzie większość linii komunikacyjnych jest obsługiwana lokalnie przez jednego przewoźnika, w tej sytuacji istnieje duże prawdopodobieństwo wystąpienia trudności w wyłonieniu kilku operatorów na obszarze właściwości organizatora.

Kolejnym rozwiązaniem mającym na celu przeciwdziałanie monopolizacji rynku i zachowanie konkurencyjności jest zobowiązanie organizatora, który utworzył tylko jeden pakiet linii komunikacyjnych do udzielenia zamówienia na jego obsługę co najmniej dwóm przedsiębiorcom (art. 24 ust. 6), a także skrócenie czasu, na który mogą być zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym z 10 do 5 lat.

W projekcie przewidziano zmianę art. 28 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polegającą na umożliwieniu posiadania w komunikacji miejskiej, załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, którym jest rozkład jazdy w formie elektronicznej. Obecnie operator, świadcząc usługi przewozowe na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest zobowiązany posiadać, oddzielnie dla każdej obsługiwanej przez siebie linii autobusowej, zaświadczenie w liczbie odpowiadającej liczbie autobusów, którymi wykonywany jest publiczny transport zbiorowy. Zaświadczenie to potwierdza posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii autobusowej (art. 28 ust. 4).

Zgodnie z art. 28 ust. 3 tej ustawy załącznikiem do zaświadczenia jest aktualny rozkład jazdy. W ruchu miejskim bardzo często występują przypadki, w których rozkład jazdy staje się nieaktualny nawet wiele razy w miesiącu. W takiej sytuacji, aby sprostać wymogom z art. 28 ust. 4 ustawy, a także z uwagi na niemożliwe do przewidzenia sytuacje wymagające zmiany numeru obsługiwanej linii, jedynym rozwiązaniem jest wyposażenie każdego wyjeżdżającego autobusu do obsługi linii miejskich w pełen zestaw wszystkich zaświadczeń wraz z kompletem wszystkich rozkładów jazdy. W sytuacji nagłego zadysponowania w trakcie dnia roboczego autobusu na obsługę innej linii występuje problem braku właściwego załącznika do zaświadczenia - aktualnego rozkładu jazdy i tym samym naruszenie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie rozkład ten ma formę papierową. Biorąc pod uwagę fakt, że w postaci elektronicznej taki rozkład znajduje się w komputerze pokładowym każdego autobusu liniowego w projektowanych przepisach przewidziano możliwość posiadania w komunikacji miejskiej rozkładu jazdy, jako załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w formie elektronicznej.

Zmieniany art. 30 ustawy przewiduje ograniczenie możliwości wykonywania przewozów przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu, w transporcie drogowym, do przewozów międzywojewódzkich. Przewozy na liniach międzywojewódzkich nie będą przewozami użyteczności publicznej. Jednostki samorządu terytorialnego powinny dążyć likwidowania tzw. białych plam transportowych na swoim obszarze i przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu, tworząc pakiety linii komunikacyjnych do obsługi, których przedsiębiorcy będą wybierani w drodze otwartych procedur przetargowych. W związku z powyższym zdecydowano o umożliwieniu przewoźnikom wykonywania działalności wyłącznie w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich, które nie są tak istotne z punktu widzenia zapewnienia potrzeb komunikacyjnych obywateli.

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

W art. 34 dodano ust. 10, gdzie wskazano, że zadania organów jednostek samorządu terytorialnego w zakresie wydawania potwierdzeń zgłoszenia przewozu oraz wypisów z potwierdzeń są wykonywane jako zadania własne

Nowelizacja ustawy przewiduje również zmiany art. 39-42 dotyczące Centralnej Ewidencji Przewoźników. Proponuje się zmianę nazwy z „Centralna Ewidencja Przewoźników" na „Ewidencja Przewoźników i Operatorów". Przewiduje się, że w ewidencji prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu gromadzone będą dane o przedsiębiorcach:

1) z którymi została rozwiązana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
2) wobec których została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Zmiana polega na uzupełnieniu ewidencji o informacje na temat przedsiębiorców, z którymi została rozwiązana umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w związku z tym, że dostęp do rynku w zakresie transportu drogowego ma się odbywać w trybie przetargów i umów (z wyjątkiem przewozów międzywojewódzkich). Zasadnym jest zatem, aby w ewidencji znajdowały się również dane dotyczące operatorów.

Ponadto zmianie ulega sposób prowadzenia ewidencji, zamiast systemu teleinformatycznego proponuje się postać elektroniczną ewidencji. Takie rozwiązanie jest prostsze i nie będzie generować dodatkowych kosztów dla budżetu państwa.

W art. 46 dokonano zmiany brzmienia ust. 10 w którym zobowiązano operatora i przewoźnika do uwzględniania ulgowych przejazdów.

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

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

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

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

W projekcie ustawy dodano art. 48a, zgodnie z którym organizator może nałożyć na operatora lub przewoźnika obowiązek przekazania w wyznaczonym terminie:
1) informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu;
2) innych niż określone w pkt 1 informacji związanych z przewozem osób.

Rozwiązanie takie ma na celu zwiększenie kompetencji organizatora i zapewni sprawne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, gwarantując że będą go wykonywali operatorzy spełniający wymagania zawarte w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu. W art. 64 dodano ust. 4 wprowadzając karę pieniężną za niespełnienie ww. wymagań.

Obecnie obowiązujące przepis zapewniają wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Dla przewoźników komercyjnych nie przewidziano zwrotu tych środków, nie obligując ich tym samym do honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Taki stan prawny nie zapewnienia powszechnego dostępu do ulg przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym projektowana zmiana art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje również uprawnienie dla tzw. przewoźników komercyjnych do dopłat z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym. Zasady dopłat do ulgowych przejazdów będzie określała umowa zawarta z samorządem województwa.

W art. 56a wprowadzono delegację do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych rozporządzenia w sprawie określenia maksymalnej wysokości kwot dotacji do poszczególnych rodzajów biletów sprzedawanych z ulgą ustawową przez operatorów

i przewoźników w transporcie drogowym z uwzględnieniem średniej ceny biletów za przejazd i długości przejazdu. Pozwoli to zabezpieczyć interesy budżetu państwa i ograniczyć wzrost wydatków z tego tytułu. Wydanie rozporządzenia pozwoli ograniczyć nadużycia w zakresie finansowania ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego poprzez zawyżanie cen biletów przez przewoźników w celu uzyskania jak największej dopłaty z budżetu państwa.

Projektowane zmiany w przepisach przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tj. art. 78, art. 79 ust. 1 i 2, art. 80, art. 81, art. 82 ust. 2, art. 85 ust. 2, art. 87 ust. 1 i 3 oraz w art. 90 mają na celu przesunięcie terminu wejścia w życie pełnego obowiązywania tej ustawy do dnia 31 lipca 2019 r.

Dodatkowo w celu utrzymania dotychczasowej siatki połączeń obsługiwanej przez przewoźników w art. 78 ust. 2 zaproponowano kolejne przesunięcie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2016 r. do dnia 31 lipca 2019 r., tj. do momentu wejścia w życie nowych zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Proponowane zmiany spowodują wydłużenie okresu stosowania obowiązujących obecnie zasad prowadzenia działalności w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym i umożliwią przygotowanie się przez jednostki samorządu terytorialnego do nowego systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Art. 2 projektu wprowadza zmiany w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Przepisy tej ustawy przewidują, że autobusy są objęte opłatami elektronicznymi za przejazd po drogach krajowych w systemie viaToll. Projekt zakłada zmianę polegającą na zwolnieniu z ww. opłat autobusów na liniach regularnych nieprzekraczających 50 km. Takie rozwiązanie jest uzasadnione potrzebą obniżenia kosztów przejazdów na liniach pozamiejskich wykorzystywanych najczęściej do dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia. Konieczność uiszczania opłat w systemie via Toll przez przewoźników powoduje, że przewoźnicy opłatę tę uwzględniają w cenie biletu i ciężar ten jest przenoszony na pasażera, co ma wpływ na koszty ponoszone przez pasażerów codziennie korzystających z takich przewozów. Stąd proponuje się wyłączenie przewozów na liniach regularnych nieprzekraczający 50 km z opłat za przejazd po drogach krajowych.

Art. 3 projektu zmienia ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym. Projekt zakłada zwiększenie dopuszczalnej prędkości autobusów do 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej oraz do 90 km/h na pozostałych drogach (poza terenem zabudowanym). Zmiana ta jest związana ze stale podnoszonym standardem technicznym autobusów, przy czym podkreślić należy, iż zwiększenie maksymalnych prędkości nie dotyczy wszystkich autobusów, a jedynie tych spełniających dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zaawansowanie techniczne wskazanych autobusów w zakresie rozwiązań technicznych podnoszących bezpieczeństwo podróżnych uzasadnia proponowaną zmianę podniesienia dopuszczalnej prędkości. Dodatkowo podwyższenie maksymalnych prędkości we wskazanym powyżej zakresie powinno doprowadzić do zwiększenia płynności ruchu drogowego, a więc przyczynić się do podniesienia bezpieczeństwa dla wszystkich użytkowników dróg.

Art. 4 projekt przewiduje zmianę załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym poprzez dodanie nowej kategorii naruszenia lp. 2.5.3. polegającego na nie spełnieniu wymagań dotyczących wyposażenia i oznakowania w zakresie tablicy kierunkowej i kary pieniężnej za to naruszenie w wysokości 200 zł. Obecnie przedsiębiorcy za brak tablicy kierunkowej są karani z tytułu naruszenia określonego w lp. 2.5.2. tj. wykonywanie przewozu autobusem, który nie spełnia wymagań w zakresie wyposażenia i oznakowania, karą pieniężna w wysokości 2 000 zł. Brak tablicy kierunkowej nie stanowi bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych oraz innych uczestników ruchu drogowego, dlatego zaproponowano obniżenie wysokości kary pieniężnej za to naruszenie.

W art. 5 i 6 projektowanych przepisów zaproponowano umorzenie wszystkich postępowań prowadzonych w sprawach zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym oraz w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu, które były wszczęte i niezakończone decyzja ostateczną.

Art. 7 przewiduje, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, będą obowiązywać przez okres, na który zostały zawarte.

Zgodnie z art. 8 potwierdzenia zgłoszenia przewozu, które zostały już wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zostaną zwrócone do właściwych organów, za zwrotem opłaty.

Art. 9 przewiduje, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu będą zobowiązani do dostosowania obowiązujących na ich obszarze właściwości planów transportowe do nowych wymagań lub do opracowania nowych planów w terminie do dnia 31 grudnia 2017 r. Natomiast minister właściwy do spraw transportu dostosuje opracowany przez siebie plan przy najbliższej jego aktualizacji. Przewiduje się również uwzględnienie w nowotworzonych lub aktualizowanych planach transportowych co najmniej linii komunikacyjnych obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2017 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Wybór daty 1 czerwca 2017 r. miał na celu uwzględnienie w planach transportowych szerszej siatki połączeń realizowanych w okresie roku szkolnego, a nie w czasie wakacji.

Art. 10 umożliwia przedsiębiorcom dokonanie zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozu w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym do organizatora publicznego transportu zbiorowego, właściwego ze względu na zasięg przewozów, od dnia 1 lutego 2019 r.

Art. 11 zobowiązuje organizatorów publicznego transportu zbiorowego aby do dnia 1 stycznia 2018 r. opublikowali ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielnie zamówienia publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych objętych planem transportowym, o którym mowa w art. 12 tej ustawy. Przepis ten nie dotyczy międzywojewódzkich przewozów pasażerskich.

Art. 12 projektu wprowadza konieczność uwzględnienia przy udzielaniu pierwszego zamówienia publicznego na obsługę pakietów linii komunikacyjnych jako kryterium oceny oferty wymogu prowadzenia przez przedsiębiorcę składającego ofertę działalności w zakresie krajowych przewozów drogowych osób na obszarze właściwości organizatora co najmniej przez ostatnie 5 lat poprzedzających dzień przystąpienie do przetargu.

Ma to na celu zapewnienie preferencji dla przewoźników obecnie działających na obszarze właściwości danego organizatora oraz ciągłości świadczonych usług przewozowych.

W art. 13 zaproponowano, aby dotychczasowe akty wykonawcze do ustawy tj.:
1) rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu w sprawie szczegółowego zakresu planu transportowego oraz
2) rozporządzenie w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych w wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów,
pozostały ważne do czasu wydania nowych aktów wykonawczych jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Nie mniej jednak rozporządzenie dotyczące szczegółowego zakresu planu transportowego powinno zostać wydane najszybciej jak to możliwe, aby organizatorzy mogli dostosować swoje plany lub opracować nowe plany zgodnie z wytycznymi określonymi w tym rozporządzeniu.

Art. 14 przedłuża ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych po dniu 10 września 2016 r. Zachowują one ważność 31 lipca 2019 r.

Art. 15 przewiduje, że ustawa wejdzie w życie z dniem 1 sierpnia 2017 r. z wyjątkiem zmiany w zakresie dopłat do ulgowych przejazdów (art. 56 ust. 1 pkt 2), który powinien wejść w życie z dniem 1 stycznia 2019 r. tj. z dniem, w którym zaczną obowiązywać nowe zasady wykonywania przewozów i dopłat do ulgowych przejazdów.

Projektowane rozwiązania nie pociągają za sobą konieczności finansowania ich wejścia w życie z budżetu państwa ani jednostek samorządu terytorialnego.

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

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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

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.) projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.