

U S T A W A

z dnia 2016 r.

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

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893) wprowadza się następujące zmiany:

1a) w art. 1 w ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ustawa określa ~~także~~ zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, **oraz zasady rekompensat finansowych z tytułu świadczenia usług publicznych przewidzianych w taryfach maksymalnych dla uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, o których mowa w art. 3 ust 3 Rozporządzenia (WE) 1370/2007**, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1.

1b) w art. 4 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

3) gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transport zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny, **a w transporcie drogowym także przewóz o charakterze użyteczności publicznej poza obszar gminy, do gminy sąsiedniej, także położonej w innym powiecie lub województwie, jeżeli gmina takie potrzeby komunikacyjne mieszkańców uzna za zasadne społecznie, po powiadomieniu sąsiedniej gminy;** inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

1c) w art. 4 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

4) komunikacja miejska - przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transport zbiorowego na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej realizowany przez operatora w ramach gminnych przewozów

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

pasażerskich, powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich, przewozów metropolitalnych:

- a) **wykonywanych** w granicach administracyjnych gminy miejskiej, albo
- b) **wykonywanych** w granicach gminy miejskiej i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie, został utworzony związek międzygminny, związek powiatowo-gminny lub związek metropolitalny, w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego **o charakterze użyteczności publicznej, w celu realizacji przewozów na określonym w tym porozumieniu obszarze.**

1d) w art. 4 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) linia komunikacyjna – pojedyncze połączenie komunikacyjne **realizowane przez operatora lub przewoźnika** 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 na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;”

1e) w art. 4 w ust. 1 pkt 5a otrzymuje brzmienie:

- 5a) metropolitalne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego **o charakterze użyteczności publicznej** wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

1) w art. 4 w ust 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu:

- „5b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo, **przynajmniej na dwóch tych samych przystankach w różnych miejscowościach** lub w całości z inną linią komunikacyjną; ”;

1f) w art. 4 w ust. 1 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

- 8) operator publicznego transportu zbiorowego - samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie **przewozów o charakterze użyteczności publicznej**, na linii komunikacyjnej, **liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej**, określonej w umowie;

1g) w art. 4 w ust. 1 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

- 10) 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, **a w transporcie drogowym także przewóz o charakterze użyteczności publicznej poza obszar powiatu, do powiatu sąsiedniego, także położonego w innym województwie, jeżeli powiat takie potrzeby komunikacyjne mieszkańców uzna za zasadne społecznie, po powiadomieniu sąsiedniego powiatu;** inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

1h) w art. 4 w ust. 1 pkt 10a otrzymuje brzmienie:

10a) powiatowo-gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach **przewozów o charakterze użyteczności publicznej** wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

1i) w art. 4 w ust. 1 pkt 16 otrzymuje brzmienie:

16) sieć komunikacyjna - układ linii komunikacyjnych **w przewozach o charakterze użyteczności publicznej** obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

1j) w art. 4 w ust. 1 dodaje się nowy pkt 17a w brzmieniu:

„17a) taryfa maksymalna – określone przez ministrów właściwych do spraw finansów i transportu cenniki stanowiące podstawę do obliczenia dla przewoźników i operatorów rekompensat z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów uprawionych do tego uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

1k) w art. 4 w ust. 1 pkt 24 otrzymuje brzmienie:

24) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego:

a) umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem wykonującym przewozy o charakterze użyteczności publicznej, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem tego przewozu,

b) umowa zawarta pomiędzy marszałkiem województwa, reprezentującym skarb państwa, a przewoźnikiem wykonującym publiczny transport zbiorowy, która zobowiązuje tego przewoźnika do honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, określa zasady stosowania cen maksymalnych i wysokość należnej przewoźnikowi rekompensaty z tego tytułu;

1l) w art. 4 w ust. 1 pkt 25 otrzymuje brzmienie:

25) 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 transporcie drogowym także przewóz o charakterze użyteczności publicznej**

poza obszar województwa, do województwa sąsiedniego, jeżeli województwo takie potrzeby komunikacyjne mieszkańców uzna za zasadne społecznie, po powiadomieniu sąsiedniego województwa oraz 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;

1m) w art. 4 w ust. 1 pkt 26 otrzymuje brzmienie:

26) zintegrowany system taryfowo-biletowy - rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu **operatorów i przewoźników** na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

1n) w art. 4 w ust. 1 pkt 27 otrzymuje brzmienie:

27) zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce **wyznaczone przez gminę, dostępne dla wszystkich przewoźników i operatorów w celu umożliwienia pasażerom dogodnej zmiany** środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

1o) w art. 6 dodaje się ust. 1a i ust. 2a w brzmieniu:

„1.a. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez samorządowy zakład budżetowy utworzony w tym celu przez organizatora.

2a. Z wymagań określonych w ust. 2 zwolnione są osoby kierujące samorządowym zakładem budżetowym.”

1p) w art. 7 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej "organizatorem", właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg 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, na obszarze gmin, które zawarły porozumienie;

- 2) związek międzygminny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich **o charakterze użyteczności publicznej**, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) 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, na obszarze powiatów, które zawarły porozumienie;
- 4) związek powiatów - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich **o charakterze użyteczności publicznej**, na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 4a) związek powiatowo-gminny na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich **o charakterze użyteczności publicznej**, na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;
- 4b) związek metropolitalny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich **o charakterze użyteczności publicznej**;
- 5) województwo:
 - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
 - b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii 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, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;
- 6) minister właściwy do spraw transportu - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.”

1r) w art. 7 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Organizatorzy, o których mowa w ust. 1 pkt 1-5, mają prawo organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej wykraczające poza swój obszar, jeżeli takie są potrzeby komunikacyjne mieszkańców tych obszarów. Właściwy organizator:

- a) z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni, przed uruchomieniem poszczególnych etapów procedury o udzielenie zamówienia publicznego na takie przewozy, powiadamia organizatora, na obszarze którego zamierza takie przewozy uruchomić oraz przekazuje mu projektowane rozkłady jazdy tej komunikacji,
- b) po zawarciu umowy, co najmniej 7 dni przed dniem rozpoczęcia jej realizacji, przekazuje rozkłady jazdy na podstawie, których te przewozy będą realizowane,
- c) co najmniej 14 dni wcześniej, informuje o wszelkich zmianach rozkładów jazdy w tych przewozach.

1s) w art. 7 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-5, **o ile przepisy ustawy lub innych ustaw nie stanowią inaczej**, 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;
- 5a) związku powiatowo-gminnego - zarząd związku powiatowo-gminnego;
- 5b) związku metropolitalnego - zarząd związku metropolitalnego;
- 6) województwa - marszałek województwa.”

1t) Dodaje się nowy art. 9b w brzmieniu:

„Art. 9b. W przypadku kiedy organizator nie ma obowiązku opracowania planu transportowego i nie będzie takiego planu opracowywał na zasadach określonych w art. 9 ust. 2, obowiązany jest określić sieć komunikacyjną w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze w formie uchwały właściwej rady.

1u) W art. 12 w ust. 1 dodaje nowe: pkt 1a, pkt 1b i pkt 4a w brzmieniu:

- „1a) linie komunikacyjne w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej niezbędne do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców, które:**
- a) są w kompetencji danego organizatora,
 - b) wykraczające poza obszar kompetencji danego organizatora, które zamierza zorganizować i finansować,
 - c) wykraczające poza obszar kompetencji danego organizatora, o realizację których należy zwrócić się do powiatu lub województwa z wnioskiem o ujęcie tych przewozów w ich planie transportowym;”

- 1b) określenie dostępności mieszkańców do komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, w tym w szczególności określenie minimalnych odstępów czasowych poszczególnych kursów pomiędzy miejscowościami a jednostkami administracyjnymi różnych szczebli oraz wskazanie maksymalnej odległości dojścia z miejscowości, gdzie nie przewidziano obsługi w komunikacji publicznej, do najbliższych przystanków objętych komunikacją o charakterze użyteczności publicznej;
- 4a) tryb wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego;”

1w) W art. 12 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

- „5) zasady organizacji rynku przewozów, w tym w szczególności wskazanie węzłów komunikacyjnych oraz terminali, o których mowa w art. 12 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz. U. UE L 55/1);”

1z) W art. 12 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

- „1a. Plany transportowy opracowywane przez marszałka województwa, starostę, zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, zarząd związku metropolitalnego i zarząd związku międzygminnego, w celu umożliwienia pasażerom komunikacji między obszarami poszczególnych organizatorów przewozów publicznych, muszą zapewniać także połączenia komunikacyjne wychodzące poza granice administracyjne tych jednostek samorządu terytorialnego przynajmniej do najbliższych dworców autobusowych czy zintegrowanych węzłów przesiadkowych.”

[dopiero wtedy jest sens robienia jakichkolwiek uzgodnień, o których mowa w art. 13. Inaczej w art. 13 należy skreślić, jako bezprzedmiotowe wszystkie zapisy dotyczące uzgadniania planów]

1za) W art. 12 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. wpływ transportu **kolejowego** na środowisko;”

1zb) W art. 12 w ust. 2 dodaje się nowy pkt 5a otrzymuje brzmienie:

- „5a) rozkłady jazdy na projektowanych liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zawierające co najmniej: przystanki, liczbę kursów lub częstotliwość komunikacji, okresy lub dni kursowania oraz planowany przebieg roczny;”

1zc) W art. 12 w ust. 2 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

- „6) **przewidywaną** rentowność linii komunikacyjnych **ujętych w planie transportowym**;”

1zd) W art. 13 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Gmina **lub powiat** mogą 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, **ze wskazaniem gotowości ich współfinansowania.**”

1ze) W art. 15 w ust. 1 pkt 5, 6 i 7 otrzymuje brzmienie:

- „5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, dworców, **zintegrowanych węzłów przesiadkowych**, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora;
- 6) określaniu przystanków komunikacyjnych, dworców, **zintegrowanych węzłów przesiadkowych**, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów;
- 7) określaniu przystanków komunikacyjnych, dworców, **zintegrowanych węzłów przesiadkowych**, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;”

2) w art. 15 w ust. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 8a i 8b w brzmieniu:

- „8a) określeniu linii komunikacyjnych, na których potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone, na podstawie badania potoków pasażerskich;
- 8b) określeniu linii komunikacyjnych, na których istnieje potrzeba uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze względu na brak możliwości realizowania przewozów na zasadzie reguł rynkowych z powodu ich całkowitej ekonomicznej nieopłacalności;”;

2a) W art. 15 w ust. 1 dodaje się nowy pkt 11a w brzmieniu:

„11a. Ustanowienie zintegrowanego systemu taryfowo biletowego na obszarze właściwości danego organizatora;”

2b) W art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego. **W załączniku do uchwały ujmuje się wszystkie przystanki, dworce i zintegrowane węzły przystankowe pozostające w kompetencji danej jednostki samorządu terytorialnego.**”

2c) W art. 15 dodaje się nowy ust. 3 w brzmieniu:

„3. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, określa przystanki komunikacyjne położone w ciągach dróg krajowych i publikuje je w formie jednolitego obwieszczenia, wraz z ewentualną informacją o ich przekazaniu właściwym gminom w celu udostępniania ich przewoźnikom i operatorom.

3) w art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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 ~~w tym powinny uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej.~~

[Uwaga: odwołanie do ust. 2 dotyczy przystanków i dworców prywatnych, i nie powinno się narzucać podmiotom niepublicznym w jaki sposób mają ustalać ceny. W Polsce żaden akt prawny nie reguluje zasad ustalania cen na towary i usługi także w ustawie o zrezygnowano z obciążenia jednostek samorządu terytorialnego z obowiązku ustalania cen a jedynie stwierdzono, że ceny te mogą być ustalone ale będą miały charakter maksymalny]

3a) W art. 16 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

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

3b) W art. 18 otrzymuje brzmienie:

„Art. 18. Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą:

1. 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.

2. zarządzanie przystankami położnymi przy drogach krajowych, wojewódzkich i powiatowych przebiegających przez obszar gminy, na podstawie zawartych porozumień z zarządcami tych dróg.”

3c) Tytuł Oddziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Oddział 2

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej”

3d) art. 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164, z późn. zm.) albo**
- 2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2016 r. poz. 1920) albo**
- 3) art. 22 ust. 1.**

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

„Art. 19a.1. 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.”;

4a) w art. 30 ust. 3 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

3) oświadczenie, że znane są warunki i zasady korzystania z przystanków i dworców których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, ustalone w drodze uchwał, o których mowa w art. 15 ust. 2, lub potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z dworców których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka terytorialnego.”;

4b) w art. 32 ust. 1 do 4 otrzymują brzmienie:

- „1. Przed dokonaniem zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1, przedsiębiorca składa oświadczenie, o którym mowa w art. 30 ust.3 pkt 3, lub uzgadnia zasady korzystania z przystanków i dworców położonych w granicach administracyjnych miast, których właścicielem tych obiektów nie jest jednostka samorządu terytorialnego.”**
- 2. Do oświadczenia o zapoznaniu się za zasadami korzystania z przystanków i dworców lub wnioskiem o uzgodnienie z zasad korzystania z przystanków i dworców, o których mowa w ust. 1, dołącza proponowany rozkład jazdy.”**
- 3. Właściciel przystanku komunikacyjnego położonego w granicach administracyjnych miast lub dworca albo zarządzający tymi obiektami,**

przyjmuje do wiadomości zamiar korzystania z tych obiektów w przypadku, gdy proponowany rozkład jazdy:

- 1) nie ogranicza przepustowości przystanków komunikacyjnych lub dworców;**
 - 2) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu.”**
- 4. W terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania potwierdzenia, o którym mowa w art. 32 ust. 3, przekazać właścicielowi przystanku komunikacyjnego lub dworca, lub zarządzającemu tymi obiektami, kserokopię potwierdzenia.**

Uwaga: Uzgadnianie zasad korzystania z przystanków, dla których ustawa wymaga, aby te zasady jednostka samorządu terytorialnego określiła w uchwale jest niedająca się logicznie wytłumaczyć sprzecznością. Ponadto właściciel lub zarządzający przystankiem lub dworcem nie może (nie ma takiej wiedzy) ustalać czy inne przystanki wymienione w rozkładzie jazdy są wyznaczone w odpowiednich uchwałach przez poszczególne Rady lub sejmiki. Tym bardziej nie może ustalić, czy w sprawie danego przystanku lub dworca zostały przeprowadzone przez właściciela lub zarządzającego obiektem niebędącym własnością lub nieznajdującym się w zarządzie, konsultacje wymagane ustawą z Gminą.

5) art. 33 otrzymuje brzmienie:

„Art. 33. 1. Organizator odmawia wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 30 ust. 1, jeżeli:

- 1) zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 35 ust. 5;
- 2) gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;
- 3) ~~po przeprowadzonej analizie zostanie wykazane, że projektowana regularna linia komunikacyjna 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;~~

Proponujemy zmienić brzmienie proponowanego art. 33 ust. 1 pkt 3 na brzmienie:

- 3) po przeprowadzonej, na podstawie danych z rejestracji sprzedanych biletów w oparciu o urządzenia rejestrujące z okresu co najmniej 3 poprzedzających miesięcy, analizie zapelnienia i uzyskiwanego wyniku finansowego wykonywania komunikacji zostanie wykazane, że projektowana regularna linia komunikacyjna 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;**
- 4) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych.

2. Przy przeprowadzaniu analizy, o której mowa w ust. 1 pkt 3 organ bierze pod uwagę zwiększenie pojemności pojazdów, częstotliwość ich kursowania, zmiany godzin odjazdów z poszczególnych przystanków - z uwzględnieniem linii komunikacyjnych odcinkowo-stycznych.

3. Organizacje społeczne w tym stowarzyszenia mogą występować w obronie interesów przewoźników będących członkami tych organizacji jak również przewoźników niebędących członkami tych organizacji poprzez udział na prawach strony w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w ust. 1.”;

Proponujemy zmienić brzmienie proponowanego w art. 33 ust. 3 na brzmienie:

3. Organizacje społeczne, reprezentujące interesy przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy, w tym stowarzyszenia, mogą występować w obronie interesów przewoźników będących członkami tych organizacji jak również przewoźników niebędących członkami tych organizacji poprzez udział na prawach strony w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w ust. 1.”;

6) w art. 35 w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Po pisemnym wezwaniu do zaprzestania naruszeń i ponownym stwierdzeniu tych samych naruszeń organizator, w drodze decyzji administracyjnej, może cofnąć potwierdzenie zgłoszenia przewozu w przypadku.”;

6a) po art. 35 dodaje się nowy art. 35a w brzmieniu:

„Art. 35a. 1. Przewoźnik wykonujący publiczny transport zbiorowy, obowiązany jest do honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego przysługujących uczniom, studentom, praktykantom i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

2. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw socjalnych, w drodze rozporządzenia, może nałożyć na przewoźników obowiązek honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego dla innych osób niż wymienione w ust. 1.”

6b) w art. 39 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach, względem których została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o której mowa w art. 35 ust. 4., lub z którymi organizator rozwiązał w trybie natychmiastowym umowę na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym o charakterze użyteczności publicznej;”

7) art. 39 ust. 3. otrzymuje brzmienie:

„3. Ewidencję prowadzi, w formie elektronicznej, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.”

7a) w art. 40 ust. 1 pkt 2, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

2) rodzaj i zakres przewozu, na wykonywanie którego zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia przewozu, oraz przebieg linii komunikacyjnej określonej w tym potwierdzeniu lub zaświadczenie potwierdzające wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.”

3) dane dotyczące potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub zaświadczenia potwierdzającego wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w pkt 2:

- a) datę wydania potwierdzenia lub zaświadczenia,
- b) numer potwierdzenia lub zaświadczenia ,
- c) nazwę organizatora, który wydał potwierdzenie lub zaświadczenie;

4) dane dotyczące decyzji o cofnięciu potwierdzenia lub zaświadczenia, o których mowa w pkt 2:

- a) datę wydania,
- b) podstawę prawną,
- c) nazwę organizatora, który wydał decyzję o cofnięciu potwierdzenia lub zaświadczenia.”

8) art. 40 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 35 ust. 4 **lub rozwiązał z operatorem umowę w trybie natychmiastowym**, niezwłocznie przekazuje do **ewidencji** ministrowi właściwemu do spraw transportu:

1) dane, o których mowa w ust. 1 - w przypadku, gdy decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu stała się ostateczna,

2) informacje o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu **lub rozwiązaniu z operatorem umowy w trybie natychmiastowym**

- w formie elektronicznej.

8a) w art. 43 dodaje się nowy ust. 4 w brzmieniu:

„4. Czynności, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 3, 5 i 8, organizatorzy mogą powierzać do realizacji innym organizatorom lub wyspecjalizowanym podmiotom świadczącym takie usługi.”

9) w art. 46 w ust. 1:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora oraz przystanki inne, nieokreślone przez organizatora. Organizator może odmówić uwzględnienia w rozkładzie jazdy przystanków innych, jeżeli zostanie wykazane, że stan techniczny i usytuowanie tych przystanków nie pozwala na bezpieczne wsiadanie i wysiadanie pasażerów;”

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji jest przeciwna proponowanej zmianie w art. 46 ust 1 pkt 4, albowiem w przypadku pozytywnego załatwienia tego wniosku, zapisy dotyczące wyznaczania przystanków byłyby całkowicie bezzasadne i wtedy należałoby zapisy art. 15 ust. 1 pkt 1 do 7 skreślić. Skutkowałoby to także brakiem możliwości obciążania przedsiębiorców opłatami za korzystanie z przystanków. Ponadto bezprzedmiotowy były zapisy art. 15 ust 2 i art. 16.

b) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a. Dopuszcza się wysiadanie pasażerów na ich prośbę, poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą kierującego środkiem transportu;”;

9a) w art. 48 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„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 **lub przewoźnika.**

9b) w art. 50 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przekazaniu operatorowi **lub przewoźnikowi** rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym,

9c) w art. 50 w ust. 1 dodaje się nowy punkt 2a w brzmieniu:

2a) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu

- a) utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione, lub
- b) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

Uwaga: Jeżeli rekompensatę z tytułu honorowania ulg ma otrzymywać także przewoźnik, to konieczne jest doprecyzowanie tego faktu w odpowiednich zapisach ustawy. Dlatego nasza propozycja polega na rozdzieleniu rekompensat wypłacanych z budżetu państwa od pozostałych obciążających budżety Organizatorów.

9d) po art. 50b dodaje się nowy art. 50c w brzmieniu:

„Art. 50c. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, może wydać rozporządzenie zawierające taryfę maksymalną dla uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, stanowiącą podstawę do naliczenia rekompensat przysługujących przewoźnikom z tytułu honorowania przez nich uprawnień wyżej

wymienionych osób do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie o którym mowa w art. 3 ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007”.

9e) w art. 52 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 i pkt 2a, proporcjonalnie do poniesionej straty.

9f) w art. 52 dodaje się nowy ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przewoźnikowi przysługuje rekompensata jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, proporcjonalnie do poniesionej straty.”

9g) w art. 53 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 i pkt 2a, jeżeli operator poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

9h) w art. 53 dodaje się nowy ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Właściwy dla przebiegu linii komunikacyjnej urząd marszałkowski, dla której wydano potwierdzenie zgłoszenia przewozu, przekazuje przewoźnikowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2, jeżeli przewoźnik poniósł stratę i złożył wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie zawartej pomiędzy przewoźnikiem a urzędem marszałkowskim regulującej zasady wypłacania tej rekompensaty o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”

9i) w art. 53 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1 lub ust. 1a, określa się wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lub. Pkt.2a, obliczoną zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.”

9j) w art. 53 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do wniosków, o którym mowa w ust. 1 i ust. 1a, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów i poniesionych kosztów, o których mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 i pkt 2a.”

9k) w art. 54 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściwy organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora **lub przewoźnika**, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty.”

9l) w art. 54 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wypłaca przyznaną operatorowi **lub przewoźnikowi** 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.”

10) w art. 56 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym:

- 1) operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji przedmiotowej,
- 2) ~~przewoźnikowi może być przyznana dopłata z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej, z zastrzeżeniem art. 128 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.)~~
~~– na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów.”;~~

Proponujemy inne brzmienie w art. 56 ust 1 pkt 2

„2) przewoźnikowi przysługuje rekompensata w części o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 w zakresie honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego uczniów, studentów, praktykantów i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.

10a) w art. 56 ust. 1 dodaje się nowy pkt 3 w brzmieniu:

„3) przewoźnikowi może być przyznana dopłata z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego obywateli wymienionych w rozporządzeniu o którym mowa w art. 35a ust.2, z zastrzeżeniem art. 128 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.)
– na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów.”;

11) w art. 57:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty albo dotacji, o których mowa w art. 56 ust. 1, nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat w podziale na poszczególne kategorie ulg

ustawowych. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.”,

Według posiadanych przez PIGTSiS informacji, pozytywną opinię w sprawie kas rejestrujących nie wydaje obecnie minister właściwy do spraw finansów publicznych a wydaje ją Prezes Głównego Urzędu Miar i czy nie należałoby w związku z tym dokonać stosownej nowelizacji?

11a) w art. 62 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kto wykonuje **publiczny transport zbiorowy** ~~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.”

11b) w art. 63 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Kto wykonuje **publiczny transport zbiorowy** ~~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.

11c) w art. 85 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. 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 lipca 2017 r.

12) po art. 87 dodaje się art. 87a w brzmieniu:

„Art. 87a. Organizator może zawrzeć z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego od dnia 1 lipca 2017 r. z terminem obowiązywania od dnia 1 stycznia 2018 r.”.

Uwaga ogólna do art. 2.

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, w świetle zamiaru wprowadzenia w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uważa za bezprzedmiotowe nowelizowanie ustawy o transporcie drogowy w zakresie regularnych przewozów osób w zakresie art. 4 do 22b. Popieramy konieczność pozostały zaproponowanych zmian.

Art. 2. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (**t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.**²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 po pkt 8a dodaje się pkt 8b w brzmieniu:

„8b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo lub w całości z inną linią komunikacyjną;”;

2) w art. 18b:

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

„1a. Dopuszcza się wysiadanie pasażerów na ich prośbę, poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą kierującego środkiem transportu;”;

b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zabierania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy;”;

3) po art. 18b dodaje się art. 18c i 18d w brzmieniu:

„Art. 18c. W transporcie drogowym, w proponowanych rozkładach jazdy, nowe kursy projektuje się w połowie przedziału czasowego między kursami już istniejącymi z tolerancją do 5 minut.

Art. 18d. Organizacje społeczne w tym stowarzyszenia mogą występować w obronie interesów przewoźników będących członkami tych organizacji jak również przewoźników niebędących członkami tych organizacji poprzez udział na prawach strony w postępowaniach administracyjnych prowadzonych na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2.”;

4) w art. 22:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych zgodnie z art. 18c, informacje o linii komunikacyjnej, długość linii komunikacyjnej podaną w kilometrach, odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy;”;

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

„3a. Wysokość opłaty powinna uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej.”;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźnika żadnych opłat.”;

5) w art. 22a w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymuje brzmienie:

„1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211, 390, 978, 1269, 1273 i 1893.

- a) gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji,
 - b) zostanie wykazane, że projektowana regularna linia komunikacyjna 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,
 - c) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych;
- 2) mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku gdy wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem;”
- 6) w art. 22b dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Nie jest wymagana zmiana zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób, jeżeli zawieszenie przez przewoźnika kursów, nastąpiło z przyczyn ekonomicznych, z powodu klęski żywiołowej lub z powodu szczególnych trudności spowodowanych przez klienta, **trwających nie dłużej niż 14 dni.** ”;

[Inaczej nie ma sensu dokonywanie jakichkolwiek analiz oraz przedstawianie informacji o komunikacji dla pasażerów! Ponadto jak ma wyglądać odpowiedzialność operatora lub przewoźnika w przypadku roszczeń pasażera z tytułu poniesionych strat w wyniku niewykonania komunikacji publicznej?]

6a) w art. 39j skreśla się ust. 5;

6b) w art. 39k skreśla się ust. 4;

[chodzi o skreślenie wymagań aby kierowcy wykonujący kolejne szkolenia okresowe nie musieli przedstawiać orzeczeń z badań lekarskich i psychologicznych przed terminem wydania kolejnego świadectwa kwalifikacji] [było to już procedowane w Sejmie w 2016 r. i zostało usunięte na wniosek legislatorów, ponieważ wtedy zmieniano przepisy odnoszące się do regulacji unijnych]

7) w art. 89b po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Rozpoczęcie czynności kontrolnych wobec kierującego środkiem transportu podczas przejazdu następuje po okazaniu legitymacji służbowej przez organ uprawniony do kontroli, o którym mowa w art. 89a ust. 4, oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, z wyłączeniem czynności, o których mowa w art. 84 ust. 4 i 5.”.

8) 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 zakresie tablicy kierunkowej	200
--	--	-----

Art. 3. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2015 r. poz. 915) w art. 8 w ust. 1:

1) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) przewoźnika – w razie klęski żywiołowej, przerwy w eksploatacji, szczególnych trudności spowodowanych przez klienta, z przyczyn ekonomicznych, których przewoźnik nie mógł przewidzieć;”;

2) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) z uwagi na bezpieczeństwo ruchu za zgodą i na warunkach ustalonych przez:

- a) ministra właściwego do spraw transportu albo wojewodę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których odpowiednio minister albo wojewoda pełni funkcję organu założycielskiego,
- b) ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa – w odniesieniu do przewoźników, wobec których minister pełni funkcję organu założycielskiego albo wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów,
- c) marszałka województwa albo starostę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których odpowiednio zarząd województwa albo powiatu wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów.”.

Art. 4. W ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460, z późn. zm.³⁾) 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 do 50 km.~~
korzystające z dróg krajowych, innych niż autostrady.”.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 460, 774, 870, 1336, 1830, 1890 i 2281.

Proponujemy inne brzmienie punktu 2, ponieważ przepisy Unii Europejskiej mówią o obowiązku wnoszenia opłat przez pojazdy ciężarowe.

Art. 5. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, późn. zm.⁴⁾) 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. 6. 1. Postępowania administracyjne w sprawach o wydanie lub zmianę 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. 7. Prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym postępowania w sprawach:

- 1) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - 2) potwierdzeń zgłoszenia przewozu
- wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.

Art. 8. 1. 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, jednak nie dłużej niż do dnia ~~31 grudnia 2017 r.~~ **31 grudnia 2022 r.**

Art. 9. 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, uprawnia przewoźnika do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej od dnia 1 stycznia 2018 r.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, opłaty pobrane za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu podlegają zwrotowi w wysokości proporcjonalnej do okresu obowiązywania tego potwierdzenia.

~~Art. 10. W okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. dopłata z budżetu państwa, o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy wymienionej w art. 1, przyznawana jest zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorcom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. Urz. UE L 114 z 26.04.2012 r., str. 8).~~

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768, 822 i 970, z 2015 r. poz. 211, 541, 591, 933, 1038, 1045, 1273, 1326, 1335, 1359, 1649, 1830, 1844, 1893, 2183 i 2281 oraz z 2016 r. poz. 266 i 352.

Proponujemy nadać inne brzmienie w art. 10

Art. 10. W okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. dopłata z budżetu państwa, o której mowa w art. 56 ust. 1 **pkt 3** ustawy wymienionej w art. 1, przyznawana jest zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorcom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. Urz. UE L 114 z 26.04.2012 r., str. 8).

Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 10 w zakresie zmiany art. 56 ust. 1 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.