

kolon 7

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

Lp.	Przepis ustawy	Związek Powiatów Polskich i Związek Miast Polskich
1	Art. 4 ust. 1 pkt 4	Propozycja brzmienia przepisu 4) komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach gminy o statusie miasta albo tej gminy i gmin z nią sąsiadujących, z którymi zawarło porozumienie. Komunikacją miejską są również gminne przewozy pasażerskie w granicach związku międzygminnego lub gmino-powiatowego obejmującego gminę o statusie miasta
2	Dodaje się w art. 5 ust. 3-7	(alternatywnie: miasto stanowiące siedzibę wojewody lub sejmiku województwa) 3. Publiczny transport zbiorowy w ramach transportu drogowego może być organizowany w ramach jednego z trzech modeli: 1) konkurencji o koncesję sieciową; 2) konkurencji o koncesję liniową; 3) konkurencji o pasażera.
3	Dodaje się art. 5a	4. W modelu konkurencji o koncesję sieciową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla całej sieci komunikacyjnej. 5. W modelu konkurencji o koncesję liniową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla poszczególnych linii komunikacyjnych. 6. W modelu konkurencji o pasażera organizator publicznego transportu zbiorowego ustala standardy dostępności komunikacyjnej obszaru. 7. W modelach, o których mowa w ust. 4 i 5 publiczny transport zbiorowy odbywa się na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a w modelu, o którym mowa w ust. 6 – na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w zakresie nieosiągniętych w ten sposób standardów dostępności komunikacyjnej – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego 5a. Publiczny transport zbiorowy zapewnia co najmniej: 1) połączenia pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa; 2) połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu. 3) połączenia pomiędzy miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu.
4	Dodaje się w art. 7 ust. 2a	2a. Gmina może powierzyć powiatowi na podstawie porozumienia pełnienie funkcji organizatora w zakresie gminnych przewozów pasażerskich. 2b. Organizatorzy, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3 i 5 są również organizatorami przewozów sięgających odpowiednio: sąsiedniej gminy, sąsiedniego powiatu lub miasta na prawach powiatu, sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych jezeli: 1) przejazd przez obszar działania lub zasięgu przewozu innego organizatora jest niezbędny z punktu widzenia obszaru własnego obszaru działania lub zasięgu przewozu organizatora; 2) przejazd jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiający obsługę dostarczonego strumienia pasażerów; 3) przejazd jest realizowany do najbliższego węzła przesiadkowego położonego w sąsiadującym z daną gminą lub powiatem mieście na prawach powiatu. 2c. Koszty organizacji i funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2b ponosi w całości odpowiedni organizator

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

5	Art. 8 pkt 1	1) planowanie organizacji transportu
6	Uchyła się w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym	w art. 9 ust. 1 uchyła się pkt 1 i 3
7	w dziale II po rozdziale 2 wprowadza się	Rozdział 2a. Plan organizacji publicznego transportu zbiorowego
8	Dodaje się Art. 14a – 14e	Art. 14a. 1. Plan organizacji publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej planem komunikacyjnym, określa zasady funkcjonowania powiatowych i gminnych przewoźników pasażerskich, o ile przewozy te nie obejmują transportu kolejowego i transportu morskiego. 2. Plan komunikacyjny uchwalają: 1) gminy o statusie miasta, o ile planują uruchomienie komunikacji miejskiej; 2) powiaty. 3. Jednostki samorządu terytorialnego, o których mowa w ust. 2, mogą zamiast planu komunikacyjnego uchwalic plan transportowy. 4. Plan komunikacyjny jest aktem prawa miejscowego. Art. 14b. 1. Plan komunikacyjny określa: 1) model organizacji przewoźników w ramach transportu drogowego; 2) zasady organizacji przewoźników w ramach transportu innego niż transport drogowy; 3) standard dostępności komunikacyjnej poszczególnych obszarów objętych planem - w szczególności minimalny odstęp między poszczególnymi kursami. 2. Plan komunikacyjny w przypadku przyjęcia modelu konkurencji o koncesję sieciową lub modelu konkurencji o koncesję liniową określa również sieć komunikacyjną. 3. Plan komunikacyjny zawiera: 1) ocenę i prognozę potrzeb przewoźników; 2) oszacowanie kosztów organizacji przewoźników przewidzianych planem. 4. Do chwili uchwalenia planu komunikacyjnego przyjmuje się, że dana jednostka wybrała model konkurencji o pasażera. Art. 14c. Plan komunikacyjny może ustalać, że na obszarach, na których wyznaczenie linii komunikacyjnych nie jest uzasadnione ze względu na niewielkie potrzeby przewoźowe, obsługa komunikacyjna będzie realizowana na zgłoszenie bez stałego rozkładu jazdy lub pojazdami niebędącymi autobusami. Art. 14d. Do trybu uchwalania planu komunikacyjnego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące uchwalania planu transportowego. Art. 14e. Ilekroć w przepisach dotyczących organizowania, zarządzania, funkcjonowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego jest mowa o planie transportowym, stosuje się te przepisy odpowiednio również do planu komunikacyjnego
9	Dodaje się art. 15b	1. Rada miasta organizującego komunikację miejską jest zobowiązana wskazać w formie uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zapewnić do nich dostęp wszystkim operatorom i przewoźnikom na niedyskryminujących zasadach. 2. W publicznym transporcie drogowym w przypadku przewoźników innych niż gminne przewozy pasażerskie jeżeli w danej miejscowości znajduje się dworzec albo zostały wyznaczone zintegrowane węzły przesiadkowe o których mowa w ust. 1, nie jest dopuszczalne zatrzymywanie się w granicach tej miejscowości w innych miejscach, jeżeli przynajmniej jednym z miejsc zatrzymania nie jest dworzec lub zintegrowany węzeł przesiadkowy

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

10	W art. 16 ust.5 dodaje się ust. 1a oraz zmienia pkt. 2 oraz pkt 3	1a) 5 zł za jedno zatrzymanie środka transportu w zintegrowanym węźle przesiadkowym 2) 20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu 3) 25 zł za jedno zatrzymanie 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. ”
11	Art. 20	1. Prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przysługuje się operatorowi jeżeli: 1) organizator wybrał model konkurencji o koncesję sieciową – w zakresie całej sieci transportowej; 2) organizator wybrał model konkurencji o koncesję liniową – w zakresie linii komunikacyjnych dla których zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. 2. Prawo wyłączne jest przyznawane na cały okres obowiązywania odpowiedniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
12	Art. 33	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) realizacja przewozu pozostawałaby w sprzeczności z przyznanym prawem wyłącznym; 3) przewóz byłby sprzeczny z ustanowionym w planie komunikacyjnym standardem obsługi komunikacyjnej, w szczególności miałyby się odbywać z naruszeniem minimalnego odstępu między poszczególnymi kursami
13	Art. 56 ust. 1	W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno operatorowi, jak i przewoźnikowi przysługuje rekompensata w formie dotacji przedmiotowej
14	Dodaje się w art. 56 ust. 1a-1d	1a. Rekompensata przysługuje w wysokości równej stracie z tytułu utraconych dochodów w konsekwencji honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, z zastrzeżeniem ust.1b. 1b. Rekompensata związana z pojedynczym ulgowym przejazdem nie może być wyższa niż iloczyn procentowej wysokości ulgi i maksymalnej rekompensowanej ceny biletu bez ulg (maksymalna cena rekompensaty). 1c. Minister właściwy do spraw transportu w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określi w drodze rozporządzenia maksymalną cenę rekompensaty dla przejazdów poszczególnymi środkami transportu, w uzależnieniu od długości przejazdu oraz rodzaju biletu, mając na względzie rzeczywiste koszty wykonywania przewozu
15	Dodaje się art. 56a	Operator i przewoźnik korzystający z rekompensaty, o której mowa w art. 56 ust. 1 jest obowiązany publicznie udostępniać pełną informację o liczbie i strukturze sprzedawanych biletów
16	Art. 57 ust. 1	Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty, o której mowa w art. 56 ust. 1, nabywa ten operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

17	Dodaje się w art. 3 ust. 3 w ustawie z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym	Do przewozów realizowanych w warunkach, o których mowa w art. 14c ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, nie stosuje się przepisów uniemożliwiających wykonywanie przewozów na zgószczenie bez stałego rozkładu jazdy lub przewozów pojazdami niebędącymi autobusami
18	Art. 22a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o transporcie drogowym	1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym w przypadku, gdy: a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji, b) usługi będące przedmiotem wniosku pozostawałyby w sprzeczności z przyznanym prawem wyłącznym, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, c) usługi będące przedmiotem wniosku byłyby sprzeczne ze standardem obsługi komunikacyjnej, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, w szczególności miałyby się odbywać z naruszeniem minimalnego odstępu między poszczególnymi kursami;
19	Dodaje się Art. 30a w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 roku – Prawo oświatowe	ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o zapewnieniu dowozu dzieci oznacza to: 1) na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy w sposób umożliwiający dojechanie dzieci do odpowiednich szkół lub placówek: a) zakup odpowiedniego biletu umożliwiającego przejazd między miejscem zamieszkania a właściwą szkołą lub placówką albo zwrot kosztów przejazdu dziecka, b) zapewnienie bezpłatnej opieki w czasie przewozu dzieci albo zwrot kosztów przejazdów opiekuna – o ile dziecko nie ma skończonych 7 lat; 2) na pozostałych obszarach – zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i jego opiekuna
20	Art. 32 ust. 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 roku – Prawo oświatowe	Jeżeli droga, o której mowa w ust. 3, przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci
21	Art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 roku – Prawo oświatowe	Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzi dziecko mieszka: 1) przekracza odległości wymienione w ust. 2, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci; 2) nie przekracza odległości wymienionych w ust. 2, gmina może zapewnić dowóz dzieci