Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

Lp.	Przepis projektu	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych	Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego 'BUS'	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych	Związek Województw RP	Związek Powiatów Polskich	Związek Miast Polskich	Związek Gmin Wiejskich RP
		Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu
1	Art. 1 pkt 1	5b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo, **przynajmniej na trzech tych samych przystankach położonych w innych miejscowościach** lub w całości z inną linią komunikacyjną;								
2	Art. 1 pkt 2	Nie wnosimy uwag do proponowanego zapisu. Jednocześnie zwracamy uwagę, że przyjęcie proponowanej nowelizacji wymaga zmiany szeregu przepisów ustawy.								
3	Art. 1 pkt 3	Proponujemy skreślić wyrazy *„w tym powinny uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej"*, w związku z tym proponowana treść brzmiałaby: „3.Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora."								
4	Art. 1 pkt 4	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								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		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 **organizator uzna, że potrzeby przewozowe** nie są w ogóle zaspokojone i należy uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej.";								
5	Art. 1 pkt 5	Proponujemy skreślić proponowany zapis w art. 33 w ust. 1 pkt 3 oraz ust. 3 i zastąpić je nowymi tekstami: „„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) na postawie przeprowadzonej, na wniosek przewoźnika dotychczas realizującego przewozy na danej linii komunikacyjnej, analizy zapełnienia autobusów i uzyskiwanego wyniku finansowego na danej linii komunikacyjnej zostanie wykazane, że projektowana linia komunikacyjna spowoduje znaczący spadek przychodów i pogorszenia uzyskiwanego wyniku finansowego dla którejkolwiek z już istniejących linii komunikacyjnych, za wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika**								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		lub przez jedną grupę przewoźników; Analiza wykonana zostanie w oparciu o dostarczone przez wnioskodawcę dane z rejestracji sprzedanych biletów w urządzeniu rejestrującym za okres co najmniej 3 poprzedzających wniosek miesięcy. 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, 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	Art. 1 pkt 6	Nie wnosimy uwag do proponowanego zapisu.								
7	Art. 1 pkt 7	Nie wnosimy uwag do proponowanego zapisu.								
8	Art. 1 pkt 8	Proponujemy nowe brzmienie ust. 2.: 2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 35 ust. 4 **lub rozwiązał z operatorem umowę w trybie**								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		natychmiastowym, niezwłocznie przekazuje do **ewidencji:** 1) dane, o których mowa w ust. 1 - w przypadku, gdy decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu stała się ostateczna, 2) informacje o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu **lub rozwiązaniu z operatorem umowy w trybie natychmiastowym** - w formie elektronicznej.								
9	Art. 1 pkt 9	Wnioskujemy o skreślenie proponowanej zmiany w literze a. ~~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;”,~~ 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;”;								
10	Art. 1 pkt 10	Proponujemy nowe brzmienie pkt 2 w tej zmianie:								

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		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 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.**								
11	Art. 1 pkt 11	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 **Prezesa Głównego Urzędu Miar,** 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.”,								
12	Art. 1 pkt 12	Nie wnosimy uwag do proponowanego zapisu.								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

13	Art. 2 pkt 1	Proponujemy nowe brzmienie pkt 8b w brzmieniu identycznym, jakie zaproponowaliśmy w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym w art. 1 pkt 1. 1) w art. 4 po pkt 8a dodaje się pkt 8b w brzmieniu: 8b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo, **przynajmniej na trzech tych samych przystankach położonych w innych miejscowościach** lub w całości z inną linią komunikacyjną;								
14	Art. 2 pkt 2	Proponujemy skreślić zmianę zaproponowana w pkt b: 18b: ~~b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:~~ ~~„3) zabierania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy;”;~~								
15	Art. 2 pkt 3	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia art. 18c i proponujemy nowe brzmienie art. 18d: **Art. 18d. 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 prowadzonym na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2.**								
16	Art. 2 pkt 4	Proponujemy skreślić pkt 1 w ust. 1 w brzmieniu zaproponowanym w tej zmianie ~~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,~~								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		~~odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy;”,~~ Do zamiany zaproponowanej w pkt b i c nie wnosimy uwag.								
17	Art. 2 pkt 5	Proponujemy skreślić całą treść zaproponowanej w pkt 17 zmiany: ~~„1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:~~ ~~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~~								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		~~transporcie drogowym, w przypadku gdy wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem;",~~								
18	Art. 2 pkt 6	Proponujemy doprecyzować ten przepis: „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.** ";								
19	Art. 2 pkt 7	Proponujemy skreślić proponowana zmianę. ~~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.".~~								
20	Art. 2 pkt 8	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia.								
21	Art. 3 pkt 1	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia.								
22	Art. 3 pkt 2	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia.								
23	Art. 3 pkt 3	[nie widzimy zmiany 3 w tym artykule]								
24	Art. 4	Proponujemy zmienić brzmienie w ust 3a pkt 2. „ 2) autobusy, ~~którymi jest wykonywany przewóz osób na liniach regularnych do 50 km~~. **korzystające z dróg krajowych, innych niż autostrady.**".								
25	Art. 5	Proponujemy zmienić brzmienie tego przepisu:								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		„4. Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5, **oraz w którym w trakcie przewozu nie są przewożone osoby na miejscach stojących** wynosi: 1) na autostradzie i drodze ekspresowej - 100 km/h; 2) na pozostałych drogach poza obszarem zabudowanym - 90 km/h.”,								
26	Art. 6	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia								
27	Art. 7	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia								
28	Art. 8	Proponujemy doprecyzowanie: 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 2022 r.**								
29	Art. 9	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia								
30	Art. 10	Proponujemy nadać inne brzmienie 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								

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

		w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. Urz. UE L 114 z 26.04.2012 r., str. 8).								
31	Art. 11	Nie wnosimy uwag do proponowanego brzmienia								

Uzasadnienie proponowanych zmian:

Ad.1 – Proponowany zapis ma na celu określenie minimalnych warunków, w jakich dana linia zostanie uznana za linie styczną. PIGTSiS uważa, że ta styczność powinna mieć istotne znaczenie dla realizowanej komunikacji publicznej i konkurencji przedsiębiorców na danek linii komunikacyjne. Element styczności powinien występować także na trasie tej linii a nie tylko na przystanku wyjazdowym i przyjazdowym. Ponadto PIGTSiS stawia w ogóle zapytanie o sensowność takiej definicji, jeżeli w dalszej treści ustawy żaden zapis nie umożliwia odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Ad.2 – W związku ze zmianami proponowanymi w art. 15 poprzez dodanie nowych ustępów 8a i 8 b, naszym zdaniem powinno to mieć odzwierciedlenie w treści uchwalanego przez dana jednostkę samorządu terytorialnego tzw. „planu transportowego". Ponadto PIGTSiS uważa, że żadna z jednostek samorządu terytorialnego nie będzie chciał ponosić koszty badań potoków pasażerskich w przewozach realizowanych przez przedsiębiorców działających na własne ryzyko ekonomiczne.

Ad.3 – Proponujemy skreślić wyrazy *„w tym powinny uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej"*, *ponieważ* odwołanie do ust. 2 dotyczy przystanków i dworców prywatnych, i nie powinno się narzucać podmiotom niepublicznym, w jaki sposób maja 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, ze ceny te mogą być ustalone, ale będą miały charakter maksymalny.

Ad.4 – PIGTSiS uważa, że nie należy zobowiązywać organizatorów do prowadzenia badań potoków pasażerskich na nieistniejących liniach komunikacyjnych a pozostawić to swobodnej ocenie organizatora. Naszym zdaniem będzie on podejmował decyzję w oparciu o zgłaszane potrzeby przewozowe lub też występująca sytuacje konieczności przewozu mieszkańców danej jednostki samorządu terytorialnego na określonej relacji.

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

Ad.5 – Proponujemy skreślić zapis w art. 33 w ust. 1 pkt 3 oraz ust. 3i zastąpić je nowymi tekstami, ponieważ naszym zdaniem należy dość precyzyjnie określić na czyj wniosek analiza będzie prowadzona, na czym ma polegać „zagrożenie ekonomiczne' oraz jakie informacje będą stanowiły podstawę analizy zagrożeń ekonomicznych. W ust. 3 proponujemy doprecyzowanie, że chodzi wyłącznie o organizacje społeczne reprezentujące interesy przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy a nie każdą dowolną organizację, do których przewoźnik się zwróci, np. organizacje ekologiczne.

Ad.8 – Proponujemy, aby informacje przekazywane były do ewidencji prowadzonej przez ministra na zasadach określonych w niniejszej ustawie. Ponadto uważamy za konieczne zamieszczanie w ewidencji danych przedsiębiorcy, który zawarł umowę operatorska a z niej się nie wywiązywał. Umożliwi to naszym zadaniem właściwą ocenę takiego przedsiębiorcy przy wydawaniu potwierdzeń zgłoszenia przewozu lub tez przy rozpatrywaniu jego wniosku o zawarcie umowy z organizatorem przewozu.

Ad.9 – 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. Ponadto ta zmiana spowoduje bezprzedmiotowość zapisów rozporządzenia właściwego do spraw transportu w sprawie rozkładów jazdy.

Ad.10 – Proponujemy zmienić brzmienie pkt 2, ponieważ proponowany zapis mówi, że dopłata może być przyznana. Nie określa on tak jak pozostałe zapisy w przedmiotowej ustawie ani warunków i trybu przyznania przewoźnikowi dopłaty ani organów do tego upoważnionych. Dlatego PIGTSiS w załączniku Nr 2 proponuje zamieszczenie stosownych wielu zmian regulujących te kwestie. Ponadto, naszym zdaniem, art. 3 ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007 dopuszcza możliwość nałożenia obowiązku honorowania ulg na zasadach ogólnych w stosunku do wymienionych w Rozporządzeniu grup podróżnych i przyznanie przewoźnikom z tego tytułu prawa do rekompensaty.

Ad.11– Proponujemy zmienić brzmienie ust. 1, ponieważ 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.

Ad.12 – Proponujemy zmienić brzmienie ust. 1, ponieważ 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.

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

Ad.13 – 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, w związku z faktem ,ze w dniu wejścia w życie w/w ustawy przepisy ustawy o transporcie drogowym ulegają skreślenie i staną się bezprzedmiotowe. Przepisy te w najlepszym wypadu mogłyby obowiązywać jedynie przez 3-4 miesiące, ale w zasadzie nie można by w tym okresie ich zastosować. Popieramy konieczność pozostałych zaproponowanych zmian.

Odnosząc się do zmiany zaproponowanej w pkt 13, uważamy, że przy przyjęciu nowelizacji ustawy o transporcie drogowym zapisy powinny być jednobrzmiące z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Ad.14 – 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. Ponadto ta zmiana spowoduje bezprzedmiotowość zapisów rozporządzenia właściwego do spraw transportu w sprawie rozkładów jazdy.

Ad. 15 – Proponujemy doprecyzowanie w art. 18d, że chodzi wyłącznie o organizacje społeczne reprezentujące interesy przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy a nie każdą dowolną organizację, do których przewoźnik się zwróci, np. organizacje ekologiczne.

Ad. 16 – Proponujemy skreślenie zmiany zaproponowanej w lit. a, czyli pozostawienie obecnej treści tego przepisu. Informacje o linii komunikacyjnej nie są doprecyzowane i nie wiadomo, o jaką konkretnie ich treść chodzi. Ponadto podawanie, że kurs jest zgony z art. 18c jest bezprzedmiotowy, ponieważ to organ ma określić, czy propozycja danego kursu spełnia na danej linii wymogi określone w art. 18c. Zezwolenia na daną linię, w szczególności przy przyjęciu koncepcji tzw. „linii stycznej", powodują że przewoźnik w momencie składania wniosku nie może znać wszystkich rozkładów jazdy stanowiących załączniki do w/w zezwoleń z prostego powodu – w Polsce żaden organ nie jest zobowiązany do publikowania wszystkich rozkładów jazdy dla danego środka komunikacji.

Ad. 17 – Proponujemy skreślenie zaproponowanej zmiany, czyli pozostawienie obecnej treści tego przepisu. Propozycja nowelizacji nie określa podstawowych kwestii organ ma obowiązek dokonania odmowy wydania zezwolenia, w szczególności, kto i na jakiej podstawie ma wykazać, że

projektowana linia komunikacyjna będzie stanowić zagrożenie ekonomiczne lub organizacyjne dla jakiejkolwiek linii komunikacyjnej. Ponadto nie ma określonych przesłanek, czym jest zagrożenie organizacyjne. Te same uwagi dotyczą porównywania linii kolejowej z linią autobusową. Naszym zdaniem, przepis taki będzie przepisem martwym, tak jak nigdy nie został zastosowany w ustawie o transporcie drogowym, ponieważ organy sądowe zawsze kwestionowały stosowanie tych przepisów wskazując na brak ich precyzyjności.

Ad. 18 – Proponujemy doprecyzowanie, albowiem w innym przypadku nie będzie żadnej pewności czy dana komunikacja publiczna jest wykonywania czy nie jest wykonywana. Ponadto przepisy ustawy Prawo przewozowe regulują odpowiedzialność przewoźnika wynikająca z nie wykonywania komunikacji publicznej. Brak doprecyzowania spowoduje, że nie będzie żadnego sensu dokonywania jakichkolwiek analiz wymaganych prawem dla wydania zezwolenia oraz wszelkie informacje o realizacji komunikacji, przeznaczone dla pasażerów nie będą odzwierciedlać stanu faktycznego.

Ad. 19 – Proponowana przepis uniemożliwiłby całkowicie kontrole przewoźników przez organy udzieliły mu licencji lub zezwolenia w zakresie prawidłowości pobierania opłat, taryf, przepisów prawa miejscowego (planu transportowego, uchwał w zakresie przystanków). Nasz organizacja dążyła do tego przez wiele lat, żeby organizatorzy mieli prawo a nawet obowiązek kontrolowania przewozów osób. Proponowane zapisy zmierzają do całkowitej samowoli w realizacji przewozów publicznych.

Ad. 24 – Proponujemy inne brzmienie punktu 2, ponieważ przepisy Unii Europejskiej mówią o obowiązku wnoszenia opłat przez pojazdy ciężarowe. Ponadto przypominamy, że poza przewozami regularnymi, są przewozy regularne specjalne realizujące przewozy uczniów do szkół i pracowników do zakładów pracy, wykonywane najczęściej przez autobusy, które kilka chwil wcześniej lub później realizują także publiczny transport zbiorowy.

Ad. 24 – Proponujemy inne brzmienie tego przepisu, ponieważ punktu 2, ponieważ np. w Niemczech czy Czechach dopuszczenia autobusów do ruchu z prędkościami do 100 km na autostradach uzyskują także autobusy posiadające w homologacji także miejsca stojące, proponujemy także dopuścić, aby krajowe stacje diagnostyczne dopuszczały do ruchu takie autobusy, ale jednocześnie należałoby zmienić zwyczaje diagnostów, którzy nie wiadomo dlaczego stosując § 23 rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia [dz. u. z 2016 r. poz. 2022], diagności nie chcą wstawiać takich pieczątek w dowodach rejestracyjnych pojazdów posiadających także miejsca stojące, tłumacząc przedsiębiorcom, że nie ma tam pasów bezpieczeństwa.

Każdy autobus spełniający warunki określone w § 23 w/w rozporządzenia powinien mieć pieczątkę do 100 km/h, ale ustawowo należy zakazać kierowcy takiego autobusu, w przypadku przewozu w autobusie pasażerów na miejscach stojących, korzystania z możliwości jazdy z prędkością większa niż 80 km/h, tj. tak jak to jest dotychczas na drogach dwupasmowych.

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A

Tabela nr 1. Propozycje zmian do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, który został przekazany do Członków Zespołu w wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 13 stycznia 2017 r.

Ad. 28 – Proponujemy zostawić pięcioletni okres na rozwiązanie umów, jeżeli będą obowiązywały dłużej niż 5 lat. Krótszy okres naszym zdaniem spotka się z zarzutem naruszenia praw nabytych przez przedsiębiorców będących operatorami oraz może stanowić naruszenie zasad prawa cywilnego w zakresie umów.

Ad. 30 – Proponujemy powyższa zmianę, z uwagi na to, że art. 3 ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007 dopuszcza możliwość nałożenia obowiązku honorowania ulg na zasadach ogólnych w stosunku do wymienionych w Rozporządzeniu grup podróżnych i przyznanie przewoźnikom z tego tytułu prawa do rekompensaty. Natomiast wydaje nam się za zasadne objęcie konsekwencjami dotyczącymi pomocy de minimis środków publicznych przyznanych przewoźnikowi, ale tylko do ulg, jakie otrzymują osoby nie wymieniowe w/w przepisie.

Warszawa, dn. 26 stycznia 2017 r.

Za zarząd PIGTSiS

Zdzisław Szczerbaciuk

POLSKA IZBA GOSPODARCZA
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO I SPEDYCJI
Al. Jerozolimskie 144 p. 701, 703
02-305 W A R S Z A W A