

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	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
1	art. 1, ust. 2	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
2	art. 4 w ust. 1 pkt 3	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.								
3	art. 4 w ust. 1 pkt 4	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;								
4	art. 4 w ust. 1 pkt 5	4) komunikacja miejska - przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transport zbiorowego na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej								

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

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.)

[illegible]

Uzasadnienie proponowanych zmian:

- Ad. 1. W związku z zamiarem nałożenia na przewoźników obowiązku honorowania uprawnień do przejazdów na postawie przysługujących pasażerom ulg ustawowych, uważamy za stosowne rozszerzyć przepis mówiący o tych zasadach.
- Ad. 2. Proponujemy doprecyzować definicję wszystkich rodzajów przewozów pasażerskich, w tym gminnych o umożliwienie, że w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można zorganizować przewóz wychodzący poza granicę danej jednostki samorządu terytorialnego, co dopuszcza art. 5 ust. 2 pkt b Rozporządzenia 1370/2007.
- Ad. 3. Określenie, które przewozy są „komunikacją miejską” istotne jest dla pasażera, aby ustalić, czy przysługują mu ulgi ustawowe czy też nie przysługują, oraz dla przedsiębiorcy, który będzie wykonywał takie przewozy. Obecna regulacja komunikacji miejskiej jest niejasna i wywołuje duże emocje związane z określeniem jej zakresu. Po pierwsze, ustawodawca stwierdza, że jest komunikacja wyłącznie gminna wykonywana w granicach miasta lub gmin, które zawarły porozumienie lub utworzyły związku. Wątpliwości występują w określeniu w określeniu tej komunikacji na terenie jednej gminy, jeżeli jest to tzw. Gmina miejsko-wiejska, czyli znajdują się na niej obszary miasta i obszary wiejskie. Po drugie, z obecnie obowiązujących definicji wynika, że jeżeli zostaną utworzone obszary metropolitarne, to przewozy organizowane na tym obszarze nie będą komunikacją miejską. W takim przypadku, komunikacja np. w miastach Górnego Śląska, Warszawy lub Poznania nie byłaby komunikacją miejską i obowiązywałby w takich przewozach ulgi ustawowe. Podobne zasady dotyczyły przewozów realizowanych na obszarze utworzonego związku powiatowo-gminnego – w chwili obecnej Izba ma informacje, że tak utworzony związek traktuje przewozy na swoim obszarze, jako przewozy powiatowo-gminne i domaga się od Skarbu Państwa wypłaty dopłat do biletów z ulga ustawową. W związku z powyższym PIGTSiS proponuje doprecyzowanie definicji poprzez wyeliminowanie występujących wątpliwości i zastąpienia tej definicji wyrazu ”miast” wyrazem „gmina miejska”
- Ad. 4. Proponujemy doprecyzowanie definicji linii komunikacyjnej poprzez wskazanie, że może być ona realizowana przez operatora lub przewoźnika, z uwagi na to, że dalej w ustawie niektóre przepisy posługują się tym sformułowaniem wyłącznie do linii komunikacyjnych realizowanych przez operatora. Ponadto, proponujemy określenie, że przewozy publiczne mogą odbywać się także na drogach wewnętrznych za zgodą ich administratora.

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.)

- Ad. 5. Uważamy, że przewozy metropolitarne w rozumieniu przepisów ustawy, mogą dotyczyć wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Uważamy za niecelowe określanie, że zarząd związku metropolitarnego będzie wydawał potwierdzenie zgłoszenia przewozu przedsiębiorcy zamierzającemu wykonywać przewozy na własne ryzyko ekonomiczne. Tworzony związek ma na celu wyłącznie realizację potrzeb przewozowych mieszkańców w formie zorganizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przyznanie związkowi metropolitarnemu uprawnień w zakresie przewozów na zgłoszenie będzie wywoływać spory w przypadku nie wydawania dokumentów w określonym ustawie czasie. PIGTSiS, bowiem, nie zakłada, że celem utworzenia związku metropolitarnego jest zakazanie prowadzenia przewozów na zgłoszenie. Jeżeli jednak ustawodawca ma to na myśli, to powinien znowelizować zapisy art. 20 ustawy dotyczące prawa wyłącznego.
- Ad. 6. Proponujemy doprecyzowanie, że operator publicznego transportu zbiorowego zawiera umowę w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. PIGTSiS uzyskuje pytania, czy przedsiębiorca realizujący przewozy w oparciu o ustawę o transporcie drogowym, zgodnie przepisami ustawy prawo przewozowe – jest operatorem czy też nie jest operatorem. Ponadto, operator może zawrzeć umowę dotyczącą kilku linii lub całej sieci.
- Ad. 7. Proponujemy doprecyzować definicję wszystkich rodzajów przewozów pasażerskich, w tym przewozów powiatowych o umożliwienie, że w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można zorganizować przewóz wychodzący poza granicę danej jednostki samorządu terytorialnego, co dopuszcza art. 5 ust. 2 pkt b Rozporządzenia 1370/2007.
- Ad. 8. Proponujemy, aby w przypadku związków powiatowo-gminnych były organizowane wyłącznie przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Przyznanie związkowi powiatowo-gminnemu uprawnień w zakresie przewozów na zgłoszenie będzie wywoływać spory w przypadku nie wydawania dokumentów w określonym ustawie czasie. PIGTSiS, bowiem, nie zakłada, że celem utworzenia związku powiatowo-gminnego jest zakazanie prowadzenia przewozów na zgłoszenie. Jeżeli jednak ustawodawca ma to na myśli, to powinien znowelizować zapisy art. 20 ustawy dotyczące prawa wyłącznego.
- Ad. 9. Z przepisów ustawy wynika, że pojęcie sieci jest regulowane w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Żaden z przepisów ustawy nie posługuje się tym sformułowaniem w zakresie przewozów na zgłoszenie. Dlatego proponujemy uszczegółowienie.
- Ad.10. Rozporządzenie 1370/2007 dopuszcza możliwość ustanowienia, że obowiązek honorowania ulg ustawowych może dotyczyć wszystkich przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy oraz możliwość wypłaty rekompensat tym przedsiębiorcom. Jednym z warunków jest określenie tzw. taryfy maksymalnej. Izba proponuje zdefiniowanie tej taryfy.

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.)

- Ad.11. W związku z zamiarem ustawodawcy przyznania przewoźnikom rekompensaty z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych biletów zachodzi konieczność określenia formy umowy pomiędzy organem działającym w imieniu Skarbu Państwa a przewoźnikiem. Izba w związku z tym proponuje dodać w definicji umowy punkt b określający umowę pomiędzy tym organem a przewoźnikiem.
- Ad. 12. Proponujemy doprecyzować definicje wszystkich rodzajów przewozów pasażerskich, w tym przewozów wojewódzkich o umożliwienie, że w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można zorganizować przewóz wychodzący poza granicę danej jednostki samorządu terytorialnego, co dopuszcza art. 5 ust. 2 pkt b Rozporządzenia 1370/2007.
- Ad. 13. Proponujemy w definicji określić, że taki system może umożliwiać korzystanie z różnych środków transportu, a nie tylko operatorów, ale także przewoźników. Izba zdaje sobie sprawę z aktualnej regulacji prawnej, ale naszym zdaniem ustawa perspektywnie powinna to dopuszczać.
- Ad. 14. Proponujemy doprecyzowanie, że zintegrowany węzeł przesiadkowy ma organizować gmina oraz to, że taki obiekt musi być dostępny dla wszystkich operatorów i przewoźników. Ponadto Izba uważa, że przy nowelizacji przepisów w zakresie rozkładów jazdy taki obiekt powinien bezwzględnie służyć, jako obowiązkowy punkt rozpoczynania lub kończenia kursów wszystkich operatorów i przewoźników, a jeżeli kurs ma charakter przelotowy to operator lub przewoźnik musi się w takim węźle zatrzymywać celem wysadzenia lub zabrania pasażerów.
- Ad. 15. Proponujemy w ustawie dopisać, że kierujący samorządowym zakładem budżetowym, nie jest zobowiązany spełniać wymogów w zakresie kwalifikacji zawodowych, jakie musi posiadać kierujący przedsiębiorstwem operatora lub przewoźnika. Obecnie sytuacja w tym zakresie nie jest uregulowana.
- Ad. 16. Proponujemy doprecyzowania zapisów w tym artykule o wskazanie, że dotyczą one przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jeżeli organizatorem przewozów jest związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny i związek metropolitalny.
- Ad. 17. Proponujemy dodać nowy ust w art. 7 regulujący sposób organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, których przebieg wykracza poza granice danej jednostki samorządowej..
- Ad. 18. Zapis art. 7 ust. 4 powodował niejasności i liczne zapytania, kto jest właściwy dla określenia sieci linii użyteczności publicznej jeżeli rada nie przyjmuje planu transportowego lub przy określeniu cen i innych opłat wynikających z prawa przewozowego.

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.)

- Ad. 19. Proponujemy w nowym art. 9b określić, w jaki sposób zostaje ustalona sieć komunikacyjna w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, jeżeli dana gmina lub powiat nie podejmuje uchwały w sprawie planu transportowego. Mamy wątpliwości, czy określenie progu z liczba mieszkańców dla związku powiatowo-gminnego zwalniającego z obowiązku uchwalenia planu transportowego jest prawidłowe. Taki związek, naszym zdaniem, zawsze musi mieć plan transportowy.
- Ad. 20. Według Izby, zapisy ustawy w zakresie wymagań planu transportowego nie do końca precyzują sprawy, które powinien zawierać plan transportowy. Szczególnie dotyczy to komunikacji wychodzącej poza obszar danego organizatora lub też przewozów, które powinien zorganizować inny organizator.
- Ad. 21. Proponowana zmiana dotyczy obowiązków wynikających z wydanych rozporządzeń Unii Europejskiej w zakresie praw pasażerów.
- Ad. 22. Proponowana zmiana ma na celu określenie w planie transportowym sposobu, w jaki będzie zorganizowana komunikacja publiczna z innymi obszarami niż miejscowości położone na obszarze działania organizatora.
- Ad. 23. Proponujemy zwolnić organizatorów opracowujących plany transportowe w zakresie przewozów drogowych w publicznym transporcie zbiorowym z obowiązku opracowywania raportu oddziaływania na środowisko. Autobusy muszą spełniać wymagane prawem normy zanieczyszczenia środowiska i poddawane są systematycznej, – co 6 miesięcy – badane w stacjach diagnostycznych. Ponadto przejazd autobusu stanowi ułamek procenta faktycznego ruchu pojazdów na danej drodze a także przewóz pasażerów autobusem zastępuje przejazd kilkunastu samochodów osobowych, a więc generowane zanieczyszczenia środowiska zawsze będą mniejsze. Obecny zapis powoduje, że występują przypadki żądania opracowania takiego raportu, co kosztuje organizatora znaczne środki pieniężne..
- Ad. 24. Proponujemy wprowadzić obowiązek określenia w planach transportowych kilku elementów wymaganych w rozkładzie jazdy, takich jak np. przystanki, liczba kursów lub częstotliwość kursowania oraz planowany przebieg roczny. W przeciwnym wypadku plan transportowy jest deklaracją niemającą żadnych istotnych elementów określających, co też organizator zamierza realizować.
- Ad. 25. Proponujemy sprecyzować, że w planie transportowym ma być określona przewidywana rentowność przewozów o charakterze użyteczności publicznej i tylko tych, które są określone w planie transportowym.
- Ad. 26. Proponujemy, aby swoje potrzeby przewozowe mógł wskazać także powiat, ale rozumiejąc problemy z finansowaniem jednocześnie powinien on wyrazić gotowość ich współfinansowania.

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.)

- Ad. 27. Proponujemy występujące zapisy w pkt 5-7 uzupełnić o zintegrowane węzły przesiadkowe, o których wspomina ustawa.
- Ad. 28. Proponujemy uzupełnić zadania organizatora o „ustanowienie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego”. Ustawa dotychczas nie precyzowała, kto ma prawo do ustanowienia takiego systemu.
- Ad. 29. Obecnie obowiązujące prawo wymaga od przedsiębiorcy zamieszczania w rozkładzie jazdy przystanków, które zostały wyznaczone w formie uchwały lub też po konsultacjach z administratorem przystanku, jeżeli nie jest to przystanek przy drodze publicznej. Bardzo wiele jednostek samorządu terytorialnego podejmuje nieraz po kilka lub nawet kilkanaście uchwał dotyczących przystanków, z reguły dotyczą one poszczególnych wyznaczanych lub likwidowanych przystanków. Powoduje to, że przedsiębiorca nie jest w stanie, jeżeli nie dysponuje, odpowiednią bazą informacyjną, określić, jakie przystanki może na danym obszarze umieścić w rozkładzie jazdy. Dlatego proponujemy, aby zawsze uchwała dotycząca przystanków zawierała wszystkie przystanki wyznaczone przez organizatora.
- Ad. 30. Obecnie obowiązujące nie określa, w jaki sposób mają być wyznaczone przystanki przy drogach krajowych. Dlatego proponujemy regulację tej kwestii. Obecnie niektórzy przedsiębiorcy sygnalizują naszej organizacji problemy z ustaleniem możliwości korzystania z obiektów przystankowych położonych przy drogach krajowych
- Ad. 31. Spotykamy się z wieloma wątpliwościami, jaki charakter mają opłaty pobierane za korzystanie z przystanków. Występują przypadki, że organy skarbowe uważają je za normalną sprzedaż usług. Dlatego proponujemy w ustawie określić ich formę, jako opłaty administracyjnej.
- Ad. 32. Proponujemy dodać nowy artykuł regulujący kwestię zarządzania przystankami położonymi przy drogach krajowych, wojewódzkich czy powiatowych, jeżeli gmina zawarła z zarządcami dróg stosowne porozumienie.
- Ad. 33. W związku z zamiarem ustawodawcy nałożenia na przewoźników obowiązku honorowania ulg ustawowych oraz przyznania im prawa do rekompensat, zachodzić będzie konieczność zawierania umów pomiędzy organem reprezentującym Skarb Państwa a przewoźnikiem. Dlatego uważamy, że Odział 2 dotyczy umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze publicznym.
- Ad. 34. Przywołano aktualne informacje o publikacjach ustaw oraz nową nazwę ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.
- Ad. 35. Ustawa wymaga od organizatorów wyznaczających przystanki, wydania uchwały o zasadach korzystania z tych przystanków. Taka uchwała dotyczy wyłącznie przystanków położonych na terenie miast. W takiej sytuacji prawnej, przedsiębiorca nie może uzgadniać zasad

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.)

korzystania z przystanków a jedynie powinien oświadczyć, że zna stosowną uchwałę. W zakresie przystanków położonych na terenach wiejskich, przedsiębiorca jest ustawą zobowiązany do poinformowania administratora przystanku o zamiarze zamieszczenia go w rozkładzie jazdy oraz niezwłocznie poinformować o wydanym i zatwierdzonym rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do decyzji administracyjnej. Ustawodawca zobowiązuje jedynie do potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego. Nasza propozycja zmierza do tego, aby przedsiębiorcę obciążały wymogi stawiane ustawą.

Ad. 36. Proponowane nowe zapisy art. 32, ust. 1 do 4, są zgodne z postanowieniami innych przepisów ustawy. Uzgadnianie zasad korzystania z przystanków, dla których ustawa wymaga, aby te zasady jednostka samorządu terytorialnego określiła w uchwale jest niedającą 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.

Ad. 37. Zamiar przyznania przewoźnikom rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych, o których mowa w propozycji nowelizacji ustawy przekazanej członkom Zespołu przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, wymaga ustawowego nałożenia na tych przedsiębiorców obowiązku honorowania ulg ustawowych. Proponowany zapis jest zgodny z postanowieniami art. 3 ust. 3 Rozporządzenia 1370/2007, który przewiduje taką sytuację określenia zasad ogólnych i przyznania rekompensat z tytułu honorowania uprawnień uczniów, studentów, praktykantów i osobom o ograniczonej zdolności ruchowej. Nasza propozycja rozdziela określenie zasad ogólnych na ustalone w niniejszej ustawie oraz takich, które mogą być nałożone w formie rozporządzenia właściwych ministrów.

Ad. 38. Proponujemy rozszerzyć informacje o przedsiębiorcach realizujących usługi publicznego transportu zbiorowego o przedsiębiorców, z którymi Organizatorzy rozwiązyali umowy w trybie natychmiastowym. Uważamy za zasadne, aby została zachowana jednolitość zagrożeń w stosunku do przewoźnika oraz operatora.

Ad. 39. Proponujemy uszczegółwić informacje, jakie powinny znajdować się w rejestrze. Naszym zdaniem obecne zapisy są zbyt lakoniczne i mogą powodować pomylenie poszczególnych firm. Ponadto zaproponowane przez nas informacje, umożliwiałyby organizatorom zaciągnięcie opinii o przyczynach umieszczenia w rejestrze w zakresie szerszym, niż jest on w nim uwidoczony.

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.)

Ad. 40. Spotykamy się z wątpliwościami, czy czynności, o których mowa w art.43 ust.1 pkt. 2,3,5,8 mogą zostać zlecane innym organizatorom lub wyspecjalizowanym firmom. Dlatego proponujemy, aby ustawa wyraźnie umożliwiała takie zlecenie niektórych czynności. Szczególnie istotne jest to u Organizatorów w gminach i mniejszych powiatach.

Ad. 41. Z uwagi na zamiar przyznania przewoźnikom prawa do otrzymywania rekompensat, należy także przewidzieć prawo składania skarg przez pasażerów na przewozy realizowane przez przewoźników. I tego dotyczy nasza propozycja dotycząca dodania sformułowania „lub przewoźnika”.

Ad. 42. Z uwagi na zamiar przyznania przewoźnikom prawa do otrzymywania rekompensat, należy uregulować kwestie związane z przyznawaniem rekompensat operatorom i przewoźnikom. Przewoźnikom i operatorom jednocześnie będzie przysługiwała tylko rekompensata z tytułu honorowania uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów. Dlatego proponujemy, żeby dotychczasowy ust.2 dotyczył tylko takiego tytułu rekompensaty.

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. Dalsze propozycje dotyczące nowelizacji ustawy w zakresie art. 53 do art.56 wynikają z proponowanego w tym przepisie zapisu nowelizowanych postanowień dotychczasowego ust.2.

Ad. 43. Kontynuując uzasadnienie zawarte w pkt.42 proponujemy dalszą treść dotychczasowego ust. 2 określić, jako nowy ustęp 2a. Rekompensaty z tytułów wymienionych w tym ustępie przysługiwać może wyłącznie Operatorowi.

Ad. 44. Nasza propozycja dotyczy upoważnienia dla ministrów właściwych do spraw transportu i finansów publicznych w sprawie wydania rozporządzenia zawierającego „Taryfę maksymalną” stanowiącą podstawę do naliczania wysokości rekompensaty z tytułu honorowania przez przewoźników uprawnień pasażerów do ulg ustawowych.

Ad. 45. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmian, jakie zaproponowaliśmy w stosunku do Operatora w punktach 42 i 43 tabeli i uzasadnienia.

Ad. 46. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmiany, jaką zaproponowaliśmy w stosunku do Przewoźnika w punkcie 42 tabeli i uzasadnienia.

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.)

- Ad. 47. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmian, jakie zaproponowaliśmy w stosunku do Operatora w punktach 42 i 43 tabeli i uzasadnienia.
- Ad. 48. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmiany, jaką zaproponowaliśmy w stosunku do Przewoźnika w punkcie 42 tabeli i uzasadnienia. Jeżeli przewoźnik ma otrzymywać rekompensatę, to ustawa musi określić tryb, jaki ma być stosowany przy składaniu przez przewoźnika wniosku o wypłatę rekompensaty. Izba proponuje, aby w tym przypadku zastosować tryb, jaki obowiązuje od 1 stycznia 1998 r., czyli w imieniu Skarbu Państwa działa właściwy wg przebiegu linii komunikacyjnej – Urząd Marszałkowski.
- Ad. 49. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmiany, jaką zaproponowaliśmy w stosunku do Operatora i Przewoźnika w punkcie 42 tabeli i uzasadnienia.
- Ad. 50. Proponowana zmiana jest konsekwencją zmiany, jaką zaproponowaliśmy w stosunku do Operatora i Przewoźnika w punkcie 42 tabeli i uzasadnienia.
- Ad. 51. Proponowana zmiana polega na dopisaniu słowa „lub przewoźnika”. Jego wniosek o rekompensatę, także musi podlegać weryfikacji.
- Ad. 52. Proponowana zmiana polega na dopisaniu słowa „lub przewoźnikowi”. Przepis mówi o wypłaceniu temu przedsiębiorcy rekompensaty.
- Ad. 53. Proponowana zmiana polega na określeniu przypadków wypłaty przewoźnikom rekompensaty z tytułu honorowania ulg przysługujących innym uprawnionym osobom, niż osoby wymienione w art.3 ust.3 rozporządzenia 1370/2007, które są dopuszczone na zasadach ogólnych. Izba uważa, że tylko takie rekompensaty mogą podlegać ograniczeniom, o których mowa w propozycji ministerstwa przedstawionej członkom zespołu.
- Ad. 54. Proponowana zmiana polega na zastąpienia sformułowania „regularny przewóz osób”, słowami „publiczny transport zbiorowy”. Obecnie używane określenie z momentem zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej na podstawie decyzji wydawanych w oparciu o ustawę o transporcie drogowym nie będzie określało podstawy prawnej do nałożenia przedmiotowej kary na przedsiębiorcę.
- Ad. 55. Proponowana zmiana polega na zastąpienia sformułowania „regularny przewóz osób”, słowami „publiczny transport zbiorowy”. Obecnie używane określenie z momentem zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej na podstawie decyzji wydawanych w oparciu o ustawę o transporcie drogowym nie będzie określało podstawy prawnej do nałożenia przedmiotowej kary na przedsiębiorcę.

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.)

Ad. 56. W proponowanej zmianie *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.*

Ad. 57. W proponowanej zmianie *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.*

Warszawa, dn. 26 stycznia 2017 r.

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

Za zarząd PIGTSiS
Zdzisław Szezerbaciuk