

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MI, e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl, tel. 22 630 12 40</p>	<p>Data sporządzenia 2022-11-02</p> <p>Źródło: Inicjatywa własna Efekt przeglądu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu drogowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p>Nr w wykazie prac UD18</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Z dniem 1 marca 2011 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) wprowadzające zmiany w organizacji i funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego w kraju. Ustawa ta określiła zasady wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, realizowane na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, przez operatorów.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym ustanowiła organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym może być każda jednostka samorządu terytorialnego. Do sporządzenia planu transportowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zostały zobowiązane jednostki samorządu terytorialnego posiadające większą niż określona w art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym liczbę mieszkańców.

Vacatio legis części przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (przepisów przejściowych), które regulują m.in. kwestię rekompensowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym oraz umożliwiających wykonywanie regularnych przewozów osób autobusem na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym jest, począwszy od 2016 roku, corocznie przedłużane. Obecnie nowelizacją ustawy dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym poprzez:

- ustawę z dnia 21 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. poz. 1342),
- ustawę z dnia 8 grudnia 2017 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2018 (Dz. U. z 2017 r. poz. 2371),
- ustawę z dnia 9 listopada o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. z 2018 r. poz. 2435), a
- ustawę z dnia 12 grudnia 2019 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. poz. 2493),
- ustawę z dnia 19 listopada 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2021 (Dz. U. poz. 2400),
- ustawę z dnia 17 grudnia 2021 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2022 (Dz. U. poz. 2445),

- termin ten został określony na dzień 1 stycznia 2023 r.

Ponadto przepisy uchwalonej w 2010 r. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przewidują po upływie *vacatio legis* odpowiednich przepisów tej ustawy ograniczony dostęp dla uprawnionych osób do przejazdów z ulgą ustawową. Od 1 stycznia 2024 r. wystąpi ograniczony dostęp dla uprawnionych osób do przejazdów z ulgą ustawową. Wynika to z braku, od 1 stycznia 2024 r., obowiązku honorowania przez podmioty świadczące usługi przewozu osób w komunikacji autobusowej i kolejowej, niebędące usługami o charakterze użyteczności publicznej, przejazdowych ulg ustawowych. Konsekwencją zwolnienia tych podmiotów z obowiązku honorowania ww. ulg jest brak rekompensowania ze środków budżetu państwa utraconych przychodów związanych ze sprzedażą pasażerom biletów ulgowych i w efekcie pasażerowie utracą możliwość przejazdów z ulgą ustawową.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje również po zakończeniu stosowania przepisów przejściowych tj. od 1 stycznia 2024 r. zakończenie funkcjonowania dotychczasowego systemu wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym. W zamian ma zostać wprowadzony w transporcie drogowym system potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Odmowa potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest możliwa wyłącznie w przypadku braku uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców. Przewidziane w projekcie rozwiązanie polegające na odstąpieniu od wprowadzenia systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu

i pozostawienie dotychczas funkcjonującego systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym pozwoleń organizatorom na skuteczne planowanie i tworzenie sieci publicznego transportu zbiorowego. Przepisy przejściowe ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewidują utrzymanie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym do 31 grudnia 2023 r. Do czasu zakończenia prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ważność zezwoleń jest corocznie przedłużana. Konsekwencją braku przedłużenia ważności tych dokumentów byłoby wygaszenie systemu zezwoleń i wprowadzenie potwierdzeń zgłoszenia przewozu.

Jednocześnie Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) w wyrokach orzekł, że do zamówień bezpośrednich "in-house" w transporcie autobusowym nie ma zastosowania art. 5 rozporządzenia 1370/2007, natomiast mają zastosowanie dyrektywy zamówieniowe. Wyroki TSUE są już zasadniczo wykonane w RP, gdyż tryby zamówień "in-house" przewidzianych w ustawie - Prawo zamówień publicznych (wdrażającej dyrektywy zamówieniowe) mogą być stosowane do usług w ramach transportu autobusowego. Przesłanką do udzielania zamówień „in-house”, które są kluczowe dla funkcjonowania spółek komunikacji miejskiej w ramach Prawa zamówień publicznych, jest wykonywanie co najmniej 90% działalności na rzecz własnej gminy, przez podmiot któremu udzielono takiego zamówienia. Branża publicznego transportu zbiorowego postuluje o zmianę przepisów w zakresie zamówień „in-house” udzielanych na podstawie dyrektyw zamówieniowych i tym samym ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, z późn. zm.), co umożliwi dalsze stosowanie tego trybu dla spółek komunikacji miejskiej.

Nadto zmianie uległy przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2021 r. poz. 541 oraz z 2022 r. poz. 1726), zgodnie z którymi ww. ustawy nie stosuje się do zawierania umów koncesji, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.). Konieczne jest zatem dostosowanie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w tym zakresie.

W dniu 18 lipca 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o Funduszu”. Przepisy ustawy przewidują udzielanie do dnia 31 grudnia 2023 r. dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na podstawie przepisów epizodycznych ustawy o Funduszu. Zgodnie z ustawą od 1 stycznia 2023 r. podział środków Funduszu powinien odbywać się z uwzględnieniem pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonywania w planach transportowych poszczególnych województw. Przepisy epizodyczne ustawy o Funduszu będą stosowane do dnia 31 grudnia 2023 r.

Jednocześnie funkcjonujący obecnie sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uwzględniający powierzchnię i liczbę mieszkańców województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenie potrzeb przewozowych na obszarze województwa jest skuteczny i zapewnia właściwą dystrybucję środków Funduszu z uwzględnieniem potrzeb przewozowych społeczeństwa. Z tego względu zasadne jest odstąpienie od mającego obowiązywać po zakończeniu stosowania przepisów epizodycznych ustawy o Funduszu podziału środków w oparciu o pracę eksploatacyjną i utrzymanie obowiązujących rozwiązań w tym zakresie.

Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przewiduje zawieranie przez wojewodę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowy o dopłatę na dany rok budżetowy. Natomiast umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierane są przez organizatorów z operatorami, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, na okres do 10 lat. W celu zapewnienia ciągłości i pewności dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z punktu widzenia zarówno organizatorów jak i operatorów, zasadne jest wydłużenie okresu, na który mogą być zawierane umowy o dopłatę do takiego samego czasu na jaki zawierane będą umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 1 stycznia 2024 r. stawka dopłaty z Funduszu będzie wynosić 0,80 zł. W związku z pandemią choroby COVID-19 w celu wsparcia funkcjonowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zwiększono, od 1 kwietnia 2020 r. do 31 grudnia 2022 r., stawkę dopłaty z Funduszu do 1 wozokilometra z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł. W dniu 19 marca 2022 r. weszła w życie ustawa z dnia 24 lutego 2022 r. o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 640), która przesunęła tę datę do dnia 31 grudnia 2023 r. Zwiększenie stawki skutkowało wyraźnym wzrostem zainteresowania Funduszem ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy systematycznie uruchamiają nowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej. W związku z powyższym, mając na uwadze

potrzebę stałego zwiększania dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów zasadne jest utrzymanie ww. stawki dopłaty.

W celu usprawnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego organizatorzy publicznego transportu zbiorowego utrwalili praktykę podpisywania porozumień pomiędzy organizatorami, które mające na celu wprowadzenie ułatwień dla pasażerów w postaci tzw. „biletu metropolitarnego/aglomeracyjnego”. Obecnie kwestie te nie zostały jednak w wystraszająco precyzyjny sposób obecnie uregulowane w obowiązujących przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

W ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw proponuje się następujące zmiany:

- 1) **utrzymanie możliwości ubiegania się o rekompensowanie z budżetu państwa utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych za przejazd przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego.** Umożliwi to szeroką dostępność biletów z ulgą ustawową dla pasażerów, zarówno w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozach realizowanych przez tzw. przewoźników komercyjnych.

Roczne wydatki budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom i operatorom przewozów utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych przedstawione w poniższej tabeli.

Rok	Przewozy kolejowe	Przewozy autobusowe	Razem
2016	499 288 tys. zł	621 146 tys. zł	1 120 434 tys. zł
2017	523 916 tys. zł	611 937 tys. zł	1 135 853 tys. zł
2018	550 025 tys. zł	608 012 tys. zł	1 158 037 tys. zł
2019	579 716 tys. zł	638 092 tys. zł	1 217 808 tys. zł
2020	334 998 tys. zł	427 452 tys. zł	762 450 tys. zł
2021	473.692 tys. zł		

Liczba przewiezionych pasażerów w transporcie kolejowym w 2019 r. z określonym wymiarem ulgi ustawowej została zaprezentowana w poniższej tabeli. Przedstawione dane zostały odniesione do 2019 roku ze względu na fakt, że w latach 2020 i 2021 r. występowały ograniczenia w przemieszaniu się ludności spowodowane pandemią choroby COVID-19. Z tego względu dane dotyczące roku 2020 i 2021 nie są miarodajne i nie przedstawiają rzeczywistej skali pasażerów podróżujących transportem publicznym.

Wymiar ulgi	Liczba przewiezionych pasażerów z ulgą na podstawie biletów jednorazowych w roku 2019	Liczba przewiezionych pasażerów z ulgą na podstawie biletów miesięcznych w roku 2019
33%	1 673 tys. osób	2 081 tys. osób
37% (KDR)	2 750 tys. osób	
37%	22 228 tys. osób	134 tys. osób
49% (KDR)		4 736 tys. osób
49%	919 tys. osób	18 146 tys. osób
51%	21 527 tys. osób	11 678 tys. osób
78%	1 363 tys. osób	334 tys. osób
93%	336 tys. osób	137 tys. osób
95%	806 tys. osób	
100%	1 846 tys. osób	
Razem	53 447 tys. osób	37 246 tys. osób
		90 693 tys. osób

Liczba sprzedanych biletów w transporcie autobusowym w 2019 roku (przez przewoźników) z określonym wymiarem ulgi ustawowej została zaprezentowana - na podstawie danych pozyskanych od 14 województw - w poniższych tabelach.

województwo/wymiar ulgi ustawowej	Bilety jednorazowe						
	100%	95%	93%	78%	51%	49%	37%
woj. dolnośląskie	58	156 935	87 110	276 501	46 828	252 020	119 575
woj. lubelskie	0	129 936	33 048	184 972	41 259	166 778	100 482
woj. lubuskie	70	55 560	33 361	49 789	12 254	133 514	39 353
woj. kujawsko-pomorskie	22	102 661	44 873	196 310	13 803	180 915	66 707
woj. łódzkie	1	24 438	13 479	34 776	11 722	52 811	21 063
woj. małopolskie	7	197 668	41 850	300 140	22 577	315 492	184 198

woj. mazowieckie	354	114 473	49 613	283 647	22 303	127 461	121 039
woj. podkarpackie	254	198 927	118 878	362 181	21 383	326 128	94 164
woj. podlaskie	51	35 724	20 271	48 351	8 137	63 754	43 198
woj. pomorskie	6	159 047	83 573	210 113	13 830	357 450	52 874
woj. śląskie	56	52 692	26 678	82 906	11 993	114 546	58 828
woj. świętokrzyskie	0	179 386	56 646	101 160	9 301	403 462	60 226
woj. wielkopolskie	26	48 434	39 119	61 455	8 026	107 267	25 417
woj. zachodniopomorskie	348	202 042	97 545	445 373	24 465	188 173	96 595
ŁĄCZNI	1 253	1 657 923	746 044	2 637 674	267 881	2 789 771	1 083 719

województwo/wymiar ulgi ustawowej	Bilety miesięczne					
	93%	78%	51%	49%	37%	33%
woj. dolnośląskie	192	4 853	22 801	434 982	132	3 775
woj. lubelskie	88	2 385	10 479	435 540	48	2 520
woj. lubuskie	155	2 744	5 242	195 073	226	1 499
woj. kujawsko-pomorskie	270	4 039	13 624	404 689	140	3 782
woj. łódzkie	58	1 242	3 669	324 393	88	1 871
woj. małopolskie	617	3 098	40 001	548 461	121	5 820
woj. mazowieckie	396	4 315	20 090	732 882	89	6 137
woj. podkarpackie	569	6 369	38 997	519 023	3 426	7 289
woj. podlaskie	53	693	2 886	137 781	80	1 252
woj. pomorskie	397	6 956	9 035	484 655	530	4 182
woj. śląskie	986	2 245	12 405	250 753	256	2 108
woj. świętokrzyskie	88	1 441	8 462	262 046	959	2 180
woj. wielkopolskie	297	8 179	12 255	465 245	149	2 250
woj. zachodniopomorskie	362	4 888	11 525	374 064	149	3 232
ŁĄCZNI	4 528	53 447	211 471	5 569 587	6 393	47 897

Resort infrastruktury planuje przygotowanie, po zakończeniu prac nad projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, kompleksowej regulacji prawnej, której celem będzie uszczelnienie prawidłowości sprzedaży biletów ulgowych oraz rozliczania dopłat z tego tytułu. W ramach tego projektu przewiduje się m.in. określenie katalogu kar pieniężnych za nierzeczywistą wartość udzielonych pasażerom ulg przez przewoźników.

Celem obecnego projektu jest wzmocnienie roli przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w systemie transportowym kraju oraz dostosowanie do zmian na rynku publicznego transportu, jakie nastąpiły po uruchomieniu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej od 18 lipca 2019 roku.

- 2) **odstąpienie od mającej wejść w życie z dniem 1 stycznia 2023 r. zmiany wprowadzającej potwierdzenia zgłoszenia przewozu.** Utrzymany zostanie funkcjonujący obecnie system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej będą mogły ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2025 r. W związku z tym zaproponowano przedłużenie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. Takie rozwiązanie zapewni ciągłość świadczonych usług przez przewoźników, likwidując coroczne oczekiwanie na przedłużenie ważności zezwoleń. Przewoźnicy będą także mieli precyzyjnie ustalony czas na uzyskanie nowego zezwolenia.
- 3) **zmiana przepisów dotyczących zamówień udzielanych podmiotowi kontrolowanemu przez zamawiającego (tzw. „in-house”) na podstawie ustawy - Prawo zamówień publicznych.** Obecnie przesłanką do udzielania zamówień „in-house”, które są kluczowe dla funkcjonowania spółek komunikacji miejskiej w ramach Prawa zamówień publicznych, jest wykonywanie co najmniej 90% działalności na rzecz własnej gminy, przez podmiot któremu udzielono takiego zamówienia. W celu złagodzenia przepisów w zakresie zamówień „in-house” udzielanych na podstawie dyrektyw zamówieniowych i tym, samym ustawy o PZP proponuje się dokonanie w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zmiany polegającej na wskazaniu, że do ustalenia udziału procentowego działalności własnej, o której mowa w ustawie - Prawo zamówień publicznych przyjmuje się zamiast 90% wartość 80%.
- 4) **dostosowanie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do zmian w ustawie z dnia**

21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi. Obecnie przepisy ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi nie mają zastosowania do zawierania umów koncesji, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. W związku z powyższym niezbędne jest dokonanie zmian w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym trybów wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

- 5) **zmiana planowanego od 1 stycznia 2024 r. sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej opartego na pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonywania w planach transportowych poszczególnych województw.** Utrzymany zostanie dotychczas obowiązujący sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uwzględniający powierzchnię i liczbę mieszkańców województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenia potrzeb przewozowych na obszarze województwa. Przy podziale środków Funduszu na dany rok budżetowy będzie także uwzględniane zaangażowane środków finansowych w ramach wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu. Wojewoda będzie tak jak obecnie dokonywał oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, w oparciu o kryteria określone w ustawie.

Dodatkowo w ramach zmian w podziale środków Funduszu oraz umożliwienia zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu przewiduje się utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu. Środki z tej rezerwy będą przekazywane przez dysponenta Funduszu na wniosek Wojewody w przypadku wyczerpania się środków przyznanych dla województwa na dany rok budżetowy. Utworzenie rezerwy w ramach środków Funduszu, która pozostanie w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu zapewni większą efektywność środków Funduszu i pozwoli na przesunięcie środków pomiędzy województwami, w sytuacji gdy w danym województwie środki Funduszu będą na poziomie niewystraczającym do realizacji wszystkich wniosków organizatorów. Na wniosek Wojewody o przekazanie dodatkowych środków Funduszu w związku z brakiem możliwości objęcia kolejnych umów dopłatą pomimo złożenia przez organizatorów przewozów wniosków o objęcie dopłatą dysponent będzie mógł polecić wojewodom przeprowadzenie analizy zaangażowania środków przewidzianych na województwo na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wskutek analizy dysponent dokonuje podziału niezaangażowanych środków Funduszu zgodnie z zapotrzebowaniem wojewodów.

Fundusz jest programem długookresowym, mającym na celu systematyczne wspieranie organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu regularnych linii autobusowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Działanie to stanowi odpowiedź na bieżące zapotrzebowanie społeczne w zakresie dostępności transportu publicznego oraz sprzyja tworzenia spójnej i funkcjonalnej sieci komunikacyjnej.

Kolejne nabory wniosków wskazują na rosnące zainteresowanie jednostek samorządu terytorialnego tym programem. W ramach aktualnie obowiązujących przepisów wojewodowie sprawnie i płynnie rozdysponowują środki Funduszu wśród organizatorów. Jednakże nie są w stanie w niektórych przypadkach pokryć w całości zapotrzebowania ze strony organizatorów na nowe linie komunikacyjne. Stąd też wojewodowie, będą mogli skorzystać w przypadku wyczerpania się środków przyznanych dla województwa z 5% rezerwy środków Funduszu. Takie rozwiązanie zapewni większą dostępność środków Funduszu dla organizatorów.

W 2019 roku przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej były realizowane na 1 228 liniach komunikacyjnych, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu. W 2020 roku przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej były wykonywane na 2 834 liniach komunikacyjnych, a w 2021 roku na 4 371 liniach komunikacyjnych. W ramach Krajowego Planu Odbudowy przewidziano, że w 2024 roku liczba linii objętych wsparciem ze środków Funduszu wyniesie co najmniej 4 500.

W pracach nad Krajowym Planem Odbudowy został przyjęty wskaźnik „Liczba linii autobusowych wspieranych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej”. Przyjęto, że w czwartym kwartale 2024 liczba tych linii będzie wynosić 4 500.

Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z danymi za 2021 r. wynikającymi ze *Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2021 rok*, które dysponent Funduszu złożył Radzie Ministrów przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, przewozy które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu były wykonywane na 4 371 liniach komunikacyjnych. W związku z powyższym w 2021 roku wskaźnik ten nie został przekroczony.

W 2022 roku, na podstawie danych przekazanych przez wojewodów z pozytywnie rozpatrzonych wniosków o objęcie

w 2022 roku dopłatą, wynika że dopłatą z Funduszu objęto 5 705 linii komunikacyjnych.

Jednocześnie należy zauważyć, że ostateczne dane dotyczące 2022 roku będą znane w momencie sporządzenia *Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2022 rok*. Należy przypuszczać, że w ramach ostatecznych danych dotyczących wykorzystania środków Funduszu liczba linii komunikacyjnych objętych dopłatą będzie mniejsza niż 5 705. Trudno zatem jednoznacznie stwierdzić czy w 2022 roku wskaźnik ten został już przekroczony.

Planowane przychody Funduszu w 2019 roku wynosiły 300 mln zł. Wojewodowie wydatkowali kwotę 10 032 758,86 zł ze środków Funduszu, co stanowiło 3,34% środków Funduszu na 2019 rok. Począwszy od 2020 roku planowane przychody Funduszu wynoszą corocznie 800 mln zł. W ramach środków na 2020 rok Wojewodowie wydatkowali kwotę 138.956.703,61 zł (17,37 %) ze środków Funduszu. Natomiast w 2021 roku wojewodowie wydatkowali kwotę 358.204.103,47 zł (44,78%). . W przeprowadzonych dotychczas naborach wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty, na podstawie pozytywnie rozpatrzonych wniosków, wynosi 631.556.854,31 zł (78,94%). Ocenia się, że w najbliższych latach kwota wydatkowanych środków Funduszu będzie wzrastać liniowo. Tak jak już wcześniej wskazano, w sytuacji gdy rynek w zakresie zapotrzebowania na kolejne linie komunikacyjne w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ulegnie nasyceniu, zapotrzebowanie na środki finansowe ustabilizuje się, a kwota wydatkowanych środków Funduszu będzie utrzymywała się corocznie na zbliżonym poziomie. W ramach prac nad Krajowym Planem Odbudowy szacowano, że w 2024 roku liczba linii komunikacyjnych objętych wsparciem ze środków Funduszu będzie wynosiła około 4 500, a organizatorzy będą wnioskowali o około 487 mln zł.

W 2019 roku w ramach środków Funduszu wydatkowanych przez wojewodów na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dopłatę przekazano 225 organizatorom publicznego transportu zbiorowego. Natomiast w ramach środków na 2020 rok dopłatę przekazano 435 organizatorom publicznego transportu zbiorowego, a w ramach środków na 2021 rok dopłatę z Funduszu przekazano 630 organizatorom publicznego transportu zbiorowego. W ramach naborów wniosków na 2022 r. organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyli 867 wniosków o objęcie dopłatą. Przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu wykonywało w 2019 roku 265 operatorów publicznego transportu zbiorowego, a w 2020 roku liczba ta wzrosła do 496 operatorów, a w 2021 r. do 671 operatorów.

Wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych, na których w 2019 roku były wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu wyniosła 11 074 730,83 wozokilometrów, a w 2020 r. praca ta wyniosła 64 705 532,60 wozokilometrów. W 2021 r., Wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych częściowo sfinansowanych z Funduszu wyniosła 140 479 528,64 wozokilometrów. W ramach naborów wniosków na 2022 rok organizatorzy złożyli wnioski o objęcie dopłatą, na podstawie których łączna wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą wynosi 217 065 505,49 wozokilometrów.

W 2019 r. w ramach prac nad projektem ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dokonano oceny zapotrzebowania na regularną komunikację autobusową, odnosząc to zapotrzebowanie do oczekiwanej wielkości pracy eksploatacyjnej. Oszacowano wówczas, że dla zapewnienia niezbędnej komunikacji na liniach regularnych w skali kraju, praca eksploatacyjna autobusów powinna wynosić 950 mln wozokilometrów, tj. na poziomie, gdy na początku lat dwutysięcznych sprawną i dostępną komunikację regularną zapewniały przedsiębiorstwa PKS.

W ramach prac nad ustawą o Funduszu szacowano, że znaczną część linii autobusowych w kraju będą stanowiły linie obsługiwane w ramach przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, na realizację których może być przyznana dopłata z Funduszu.

Tymczasem pandemia choroby COVID-19 spowodowała, że dotychczasowe analizy, szacunki i rozważane rozwiązania wymagały przededefiniowania wobec sytuacji w jakiej znalazła się cała branża transportu drogowego.

Pandemia choroby COVID-19 znacznie ograniczyła funkcjonowanie przewozów komercyjnych realizowanych na podstawie zezwoleń. W tym czasie w istotnym zakresie funkcję zapewnienia pasażerom dostępności przewozów autobusowych przejęły przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W ramach wsparcia przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w czasie pandemii COVID-19 rząd zdecydował o zwiększeniu stawki dopłaty z Funduszu do poziomu 3,00 zł.

Obecnie przyjmując, że dopłata z Funduszu wynosi nie więcej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przy aktualnym poziomie liczby linii komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu maksymalna praca eksploatacyjna na liniach objętych wsparciem ze środków Funduszu może wynieść około 266 mln wozokilometrów.

Według ostatnich dostępnych danych Głównego Urzędu Statystycznego przebieg roczny autobusów w komunikacji międzymiastowej wyniósł 719 621 tys. wozokilometrów.

Zasady działania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej określone w przepisach epizodycznych ustawy o Funduszu, które mają funkcjonować do 31 grudnia 2023 r. umożliwiają sprawną i płynną dystrybucję środków Funduszu na poszczególne Województwa przez wojewodów.

Środki Funduszu rozdzielne są obecnie na poszczególne województwa na podstawie algorytmu określonego w przepisach wykonawczych ustawy o Funduszu. Podział ten jest dokonywany przez dysponenta na podstawie algorytmu określonego w rozporządzeniu Rady Ministrów przy uwzględnieniu powierzchni województwa, liczby mieszkańców województwa, wartości produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenia potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa. Natomiast wojewodowie rozpatrują wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w oparciu o obiektywne kryteria określone w art. 25 ust. 1 ustawy o Funduszu.

Aktualnie funkcjonujące zasady podziału środków Funduszu i sposób rozpatrywania wniosków zapewnia przejrzystą dystrybucję środków Funduszu na województwa oraz dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Ponad dwa lata praktycznego funkcjonowania Funduszu wskazują na adekwatność funkcjonowania aktualnego sposobu dystrybucji środków, z tego względu zasadne jest utrzymanie funkcjonujących obecnie rozwiązań, które sprawdzają się w praktycznym jego działaniu.

- 6) wprowadzenie możliwości zawierania przez wojewodę z organizatorem oprócz rocznych umów o dopłatę także wieloletnich umów o dopłatę.** Wprowadzenie wieloletnich umów o dopłatę zapewni większą przewidywalność i stabilność dopłat z Funduszu, a tym samym zachęci organizatorów publicznego transportu zbiorowego do organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, z wykorzystaniem środków Funduszu, zwłaszcza na obszarach gdzie dostępność transportu nie jest obecnie wystarczająca.

W związku z wprowadzeniem wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu konieczne jest uzupełnienie dotychczasowego sposobu podziału środków o rozwiązania polegające na zabezpieczeniu środków na umowy wieloletnie. W terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu Wojewodowie będą przekazywali informacje o zaangażowanych na kolejny rok budżetowy środkach, które wynikają z zawartych umów o dopłatę, w przypadku których okres obowiązywania i przewidzianego w nich dofinansowania przekracza rok budżetowy. Kwota środków na zabezpieczenie umów wieloletnich nie może przekroczyć 70% środków przekazanych Wojewodzie w roku poprzednim.

Kwota środków Funduszu przewidzianych do podziału na województwa na dany rok budżetowy będzie określana przez dysponenta Funduszu z uwzględnieniem środków zaangażowanych w ramach wieloletnich umów o dopłatę i środków na rezerwę. Zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w projekcie ustawy, w celu zapewnienia większej elastyczności środków Funduszu przewidziano utworzenie 5% rezerwy stanowiącej różnicę planowanych przychodów Funduszu wynoszących 800 mln. Projekt przewiduje utworzenie rezerwy w kwocie 40 mln zł. W ramach kwoty 760 mln złotych pozostałej po zabezpieczeniu rezerwy dysponent Funduszu - na podstawie informacji przekazanej przez wojewodów - dokona zabezpieczenia odpowiedniej kwoty środków, która wynika z zawartych umów o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, w których te umowy zostały zawarte. Kwota środków zabezpieczonych na umowy wieloletnie w poszczególnych województwach nie może przekroczyć 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.

W związku z tym, że umowy wieloletnie będą stanowiły zupełnie nowe rozwiązania w ramach zasad funkcjonowania Funduszu nie jest możliwe szacunkowe określenie kwoty środków jaka zostanie zabezpieczona na te umowy. Nie będzie jednak ona w każdym z województw wyższa niż 70% kwoty środków przekazanej dla danego województwa w roku poprzednim.

Niemniej jednak wprowadzenie ograniczenia maksymalnego zabezpieczenia 70% kwoty środków przekazanej dla danego województwa w roku poprzednim zapewni dostępność Funduszu także dla przewozów realizowanych na podstawie nowych umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Analizując dane dotyczące funkcjonowania Funduszu zwłaszcza w kontekście faktycznie wydatkowanej kwoty dopłaty z Funduszu w odniesieniu do kwoty środków przyznanej dla województw resort infrastruktury za optymalne i zapewniające zabezpieczenie potrzeb organizatorów w zakresie możliwości zawarcia umów wieloletnich przyjął próg zabezpieczenia na te umowy maksymalnie 70% kwoty środków Funduszu przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.

7) utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W przypadku wyczerpania się środków przyznanych na województwo, wojewoda będzie składał do dysponenta Funduszu wnioski o przekazanie dodatkowych środków Funduszu w związku z brakiem możliwości objęcia kolejnych umów dopłatą pomimo złożenia przez organizatorów przewozów wniosków o objęcie dopłatą, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo. Kwota przekazywana przez dysponenta Funduszu Wojewodzie będzie określana na podstawie łącznej kwoty dopłaty na dany rok budżetowy wynikającej ze złożonych wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą. Wnioski o przekazanie dodatkowych środków Funduszu w związku z brakiem możliwości objęcia kolejnych umów dopłatą pomimo złożenia przez organizatorów przewozów wniosków o objęcie dopłatą będą realizowane, według kolejności wpływu do dysponenta Funduszu, do wyczerpania się środków z rezerwy. Utworzenie rezerwy w ramach środków Funduszu, która pozostanie w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu zapewni większą elastyczność środków Funduszu i pozwoli na szybką reakcję dysponenta Funduszu w przypadku gdy, w danym województwie środki Funduszu będą na poziomie niewystracającym do realizacji wszystkich wniosków organizatorów.

Średnie zapotrzebowanie na środki Funduszu w poszczególnych latach przedstawiało się w następujący sposób.

W 2021 roku - na podstawie danych wynikających ze Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2021 rok - przewozy, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu były wykonywane na 4 371 liniach komunikacyjnych, wielkość pracy eksploatacyjnej na tych liniach wyniosła 140 479 528,64 wozokilometra. Wojewodowie wydatkowali kwotę 358 204 103,47 zł. W 2021 r. średnia kwota środków Funduszu wydatkowanych przez województwo wyniosła 22 387 756,5 zł.

Na podstawie przekazanych przez wojewodów danych z przeprowadzonych do tej pory naborów wniosków o objęcie w 2022 roku dopłatą wynika, że dopłatą z Funduszu objęto 5 705 linii komunikacyjnych, wielkość pracy eksploatacyjnej na tych liniach wynosi około 217 mln wozokilometrów, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty to około 631 mln zł. W 2022 r. średnia kwota dopłaty na województwo (na podstawie wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu) będzie wynosić około 39,5 mln zł.

Pod koniec 2021 r. dysponent Funduszu dokonał podziału planowanych przychodów Funduszu w wysokości 800 mln zł. W związku z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem w czterech województwach, tj. mazowieckim, podkarpackim, pomorskim i śląskim w naborze wniosków o objęcie w 2022 roku dopłatą z Funduszu kwota wynikająca z wniosków o objęcie dopłatą złożonych przez organizatorów przekroczyła limit środków przyznanych dla ww. województw na ten rok budżetowy.

W celu zwiększenia elastyczności w zarządzaniu środkami Funduszu, resort infrastruktury przygotował stosowną nowelizację przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Opracowane przez Ministerstwo Infrastruktury przepisy wprowadziły możliwość przenoszenia środków Funduszu przyznanych i niewykorzystywanych przez województwa do tych województw, w których limit środków w danym roku budżetowym okazał się niewystarczający na objęcie dopłatą wszystkich złożonych wniosków. Przepisy wprowadzające omawiane rozwiązanie weszły w życie w dniu 19 marca 2022 r.

Na wniosek dysponenta Funduszu Wojewodowie przeprowadzili stosowną analizę niezaangażowanych środków Funduszu. Następnie wojewodowie mieli możliwość występowania z wnioskami do dysponenta Funduszu o przekazanie środków na objęcie dopłatą wniosków, które nie zostały nią objęte ze względu na wyczerpanie się limitu środków przyznanych na województwo.

W związku z powyższym zapotrzebowanie każdego z województw na środki z Funduszu zostało w pełni zaspokojone. W poniższej zostały przedstawione informacje o kwotach środków Funduszu przyznanych dla poszczególnych województw na 2022 r. w ramach podziału środków, analizy zaangażowania oraz w trybie przewidzianym w art. 28 ust. 4 ustawy o Funduszu.

województwo	kwota przyznana na 2022 rok	kwota środków niezaangażowanych	kwota środków zaangażowanych w ramach zawartych umów o dopłaty	kwota przyznana art. 28 ust. 4 ustawy o FRPA	podział niezaangażowanych środków w zw. z analizą zaangażowania	ŁĄCZNA KWOTA PRZYZNANA NA 2022 r.

1	2	3	4	5	6	7 (4+5+6)
dolnośląskie	51 698 328,98 zł	9 271 361,23 zł	42 426 967,75 zł		11 875 462,05 zł	54 302 429,80 zł
kujawsko-pomorskie	52 066 790,21 zł	7 565 540,89 zł	44 501 249,32 zł		11 960 100,12 zł	56 461 349,44 zł
lubelskie	66 400 134,34 zł	47 586 150,97 zł	18 813 983,37 zł		15 252 567,94 zł	34 066 551,31 zł
lubuskie	35 879 781,16 zł	23 228 532,16 zł	12 651 249,00 zł		8 241 832,72 zł	20 893 081,72 zł
łódzkie	44 373 523,39 zł	4 150 665,22 zł	40 222 858,17 zł		10 192 903,78 zł	50 415 761,95 zł
małopolskie	41 807 115,33 zł	7 203 038,72 zł	34 604 076,61 zł		9 603 382,18 zł	44 207 458,79 zł
mazowieckie	60 754 750,62 zł	726 971,44 zł	60 027 779,18 zł	28 416 228,44 zł	13 955 784,44 zł	102 399 792,06 zł
opolskie	30 622 826,10 zł	8 713 648,44 zł	21 909 177,66 zł		7 034 273,95 zł	28 943 451,61 zł
podkarpackie	52 731 932,66 zł	2 567,47 zł	52 729 365,19 zł	13 571 654,85 zł	12 112 887,93 zł	78 413 907,97 zł
podlaskie	53 284 879,58 zł	33 471 556,59 zł	19 813 322,99 zł		12 239 903,64 zł	32 053 226,63 zł
pomorskie	41 590 676,64 zł	926 832,09 zł	40 663 844,55 zł	16 342 578,30 zł	9 553 664,73 zł	66 560 087,58 zł
śląskie	50 738 607,34 zł	1 460 324,34 zł	49 278 283,00 zł	15 510 071,00 zł	11 655 007,37 zł	76 443 361,37 zł
świętokrzyskie	54 358 677,20 zł	26 145 855,96 zł	28 212 821,24 zł		12 486 562,34 zł	40 699 383,58 zł
warmińsko-mazurskie	63 943 839,11 zł	30 255 392,96 zł	33 688 446,15 zł		14 688 340,02 zł	48 376 786,17 zł
wielkopolskie	51 904 097,99 zł	27 918 594,97 zł	23 985 503,02 zł		11 922 728,61 zł	35 908 231,63 zł
zachodniopomorskie	47 844 039,35 zł	28 979 006,14 zł	18 865 033,21 zł		10 990 105,18 zł	29 855 138,39 zł
SUMA	800 000 000,00 zł	257 606 039,59 zł	542 393 960,41 zł	73 840 532,59 zł	183 765 507,00 zł	800 000 000,00 zł

Analizując przedstawione powyżej dane należy wskazać, że w czterech województwach tj. mazowieckim, podkarpackim, pomorskim i śląskim kwota środków Funduszu przyznana na województwo na dany rok okazała się niewystarczająca. W wyniku analizy zaangażowania środków Funduszu dysponent przekazał do tych województw łącznie kwotę 73 840 532,59 zł.

Zgodnie z projektem ustawy rezerwa w kwocie 5% planowanych przychodów Funduszu (800 mln) ma wynosić 40 mln zł. W przypadku gdy kwota środków Funduszu zabezpieczona w ramach rezerwy okaże się niewystarczająca dysponent Funduszu będzie mógł zlecić wojewodom przeprowadzenie analizy zaangażowania środków, a przekazać następnie przekazać niezaangażowane środki Funduszu do województw, w których przyznana kwota okazała się niewystarczająca.

W poniższej tabeli zostały przedstawione informacje dotyczące zapotrzebowania na środki Funduszu w poszczególnych województwach w odniesieniu do środków przyznanych dla województwa na 2022 rok.

województwo	ŁĄCZNA KWOTA PRZYZNANA NA 2022 r.	wnioskowana kwota dopłaty na 2022 r. (na podst. pozytywnie rozpatrzonych wniosków)	Zapotrzebowanie na środki Funduszu
dolnośląskie	54 302 429,80 zł	42 426 967,75 zł	78%
kujawsko-pomorskie	56 461 349,44 zł	44 136 599,32 zł	78%
lubelskie	34 066 551,31 zł	16 344 117,23 zł	48%
lubuskie	20 893 081,72 zł	13 337 807,00 zł	64%
łódzkie	50 415 761,95 zł	41 013 939,62 zł	81%
małopolskie	44 207 458,79 zł	37 451 092,80 zł	85%
mazowieckie	102 399 792,06 zł	91 658 764,86 zł	90%
opolskie	28 943 451,61 zł	20 450 295,51 zł	71%
podkarpackie	78 413 907,97 zł	66 672 295,26 zł	85%

podlaskie	32 053 226,63 zł	20 954 044,21 zł	65%
pomorskie	66 560 087,58 zł	58 473 910,65 zł	88%
śląskie	76 443 361,37 zł	65 371 515,00 zł	86%
świętokrzyskie	40 699 383,58 zł	31 484 159,52 zł	77%
warmińsko-mazurskie	48 376 786,17 zł	36 201 489,43 zł	75%
wielkopolskie	35 908 231,63 zł	25 347 152,24 zł	71%
zachodniopomorskie	29 855 138,39 zł	20 232 703,91 zł	68%
ŁĄCZNIE	800 000 000,00 zł	631 556 854,31 zł	79%
		średnia	79%

W 2022 r. średnie zapotrzebowanie na środki Funduszu w stosunku do środków przyznanych dla województwa wyniosło 79%. Zapotrzebowanie powyżej średniej wykazują następujące województwa:

- łódzkie – 81%,
- małopolskie – 85%,
- mazowieckie - 90%,
- podkarpackie – 85%,
- pomorskie – 88%,
- śląskie – 86%.

Zapotrzebowanie na środki Funduszu w 2022 roku na poziomie poniżej średniej wynoszącej 79% wykazują obecnie następujące województwa:

- lubelskie – 48%,
- lubuskie – 64%,
- opolskie – 71%,
- podlaskie - 65%,
- wielkopolskie – 71%,
- zachodniopomorskie – 69%.

Fundusz cieszy się rosnącym zainteresowaniem ze strony organizatorów, w związku z tym można uznać, że województwa te mają potencjał do wzrostu zapotrzebowania na środki Funduszu w najbliższym czasie.

W ramach projektowanych przepisów przewidziano dwa mechanizmy elastycznego zarządzania środkami Funduszu tj. utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu oraz analizę zaangażowania środków Funduszu przeprowadzaną na podstawie art. 28 ustawy o Funduszu.

Utworzenie rezerwy w ramach środków Funduszu, która pozostanie w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu zapewni większą elastyczność w dysponowaniu środkami Funduszu i pozwoli na szybką reakcję dysponenta Funduszu, w przypadku gdy w danym województwie środki Funduszu będą na poziomie niewystracającym do realizacji wszystkich wniosków złożonych przez organizatorów w ramach naboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu. Środki z rezerwy będą mogły zostać przekazane, na wniosek Wojewody, jeszcze na etapie naboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, gdy limit środków przyznany na województwo okaże się niewystarczający do objęcia dopłatą wszystkich wniosków.

Utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej 5% planowanych przychodów Funduszu stanowi istotne uzupełnienie analizy zaangażowania środków Funduszu przeprowadzanej na podstawie art. 28 ustawy i jest mechanizmem, który pozwala na bardzo szybkie przekazanie środków do województw. Środki przekazywane są na wniosek wojewody bez konieczności zlecenia przez Dysponenta analizy zaangażowania środków we wszystkich województwach

- 8) utrzymanie od 2024 roku obowiązującej obecnie kwoty dopłaty z Funduszu dla organizatorów publicznego transportu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu.** W związku z pandemią choroby COVID-19 w celu wsparcia funkcjonowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zwiększono – od 1 kwietnia 2020 r. do 31 grudnia 2022 r. - stawkę dopłaty z Funduszu do 1 wozokilometra z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł. W dniu 19 marca 2022 r. weszła w życie ustawa z dnia 24 lutego 2022 r. o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 640) , która przesuwa tę datę do dnia 31 grudnia 2023 r. Zwiększenie stawki skutkowało wyraźnym wzrostem zainteresowania Funduszem ze strony organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy systematycznie uruchamiają nowe linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej. W związku

z powyższym, mając na uwadze potrzebę stałego powiększania dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów zasadne jest utrzymanie ww. stawki dopłaty.

W 2019 roku, od początku funkcjonowania Funduszu tj. 18 lipca 2019 r., przy stawce dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 1,00 zł Wojewodowie wydatkowali 10 032 758,86 zł.

W pierwszym kwartale 2020 roku stawka dopłaty z Funduszu była ustanowiona na poziomie nie wyższym niż 1,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Od 1 kwietnia 2020 roku stawka dopłaty została zwiększona do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra. Łącznie w ramach środków Funduszu na 2020 rok Wojewodowie wydatkowali 138.956.703,61 zł.

W pierwszym pełnym roku funkcjonowania Funduszu przy stawce dopłaty nie wyższej niż 3,00 zł tj. 2021 roku wojewodowie wydatkowali kwotę 358 204 103,47 zł ze środków Funduszu.

Przewiduje się, że utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty może zapewnić liniowy wzrost wydatkowanych środków Funduszu. Następnie po nasyceniu rynku przewozowego w zakresie zapotrzebowania na kolejne linie komunikacyjne, zapotrzebowanie na środki finansowe powinno utrzymywać się na stałym poziomie.

Można założyć, że przy utrzymaniu stawki dopłaty w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł i uruchomieniu 4 500 linii komunikacyjnych co przewiduje Krajowy Plan Odbudowy organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą wnioskowali o około 487 mln zł. Szacuje, że w kolejnych latach zapotrzebowanie będzie utrzymało się na wskazanym poziomie.

W 2020 roku dopłatą z Funduszu objęto 2 834 linie komunikacyjne, a łączna wielkość pracy eksploatacyjnej na tych liniach wynosiła 64 705 532,60 wozokilometrów.

W 2021 roku dopłatą objęto dopłatą 4 371 linii komunikacyjnych. Łączna wielkość zrealizowanej pracy eksploatacyjnej na tych liniach wyniosła 140 479 528,64 wozokilometry.

W ramach naborów wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu objęto 5705 linii komunikacyjnych a łączna praca eksploatacyjna na tych liniach, na podstawie złożonych wniosków, wyniesie 217 065 505,49 wozokilometrów. Biorąc pod uwagę dostępne dane należy przypuszczać, że objęcie dopłatą wskazanych w Krajowym Planie Odbudowy 4 500 linii komunikacyjnych spowoduje, że organizatorzy będą wnioskować o około 487 mln zł ze środków Funduszu. Można oszacować także, że wnioski organizatorów obejmą około 173 mln wozokilometrów.

Mając na uwagę dostępne obecnie dane dotyczące funkcjonowania Funduszu zgodnie, z którymi w 2022 roku dopłatą objęto 5 705 linii komunikacyjnych, wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 631 mln zł, a praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą wynosi około 217 mln wozokilometrów można oszacować, że liczba linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej może wzrosnąć do maksymalnie 7 200 linii przy założeniu stawki dopłaty w kwocie 3,00 zł i planowanych przychodach Funduszu na poziomie 800 mln zł.

Od 2020 roku dysponent Funduszu dokonuje corocznie podziału kwoty 800 mln na poszczególne województwa. Stawka dopłaty z Funduszu do końca 2023 r. została ustalona w kwocie nie wyżej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym, przyjmując maksymalną kwotę dopłaty na poziomie 3,00 zł do każdego wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dopłatą z Funduszu może zostać objęte maksymalnie 266 mln wozokilometrów.

Jednocześnie, na podstawie danych dotyczących 2021 r. - wynikających ze Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2021 rok - przewozy, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu były wykonywane na 4 371 liniach komunikacyjnych, wielkość pracy eksploatacyjnej na tych liniach wyniosła 140 479 528,64 wozokilometra. Wojewodowie wydatkowali kwotę 358 204 103,47 zł. Z powyższych danych wynika, że średnia dopłata do wozokilometra wyniosła 2,55 zł.

Warto wskazać, że 2021 rok był pierwszym, pełnym rokiem obowiązywania zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu. Mając powyższe na względzie można przyjąć, że przy uwzględnieniu średniej dopłaty na poziomie 2,55 zł, obecna pula planowanych przychodów Funduszu wynosząca 800 mln zł pozwoli na objęcie dopłatą około 313 mln wozokilometrów.

Jednocześnie informuję, że na podstawie danych przekazanych przez wojewodów z pozytywnie rozpatrzonych wniosków o objęcie w 2022 roku dopłatą, wynika że dopłatą z Funduszu objęto 5 705 linii komunikacyjnych, wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 631 mln zł, a praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą wynosi około 217 mln wozokilometrów.

Praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą z Funduszu w 2022 r. w porównaniu do 2021 roku wzrosła o 76 585 976,85 wozokilometrów tj. o 54,5% (z 140 479 528,64 wozkm do 217 065 505,49 wozkm). Jednocześnie należy

wskazać, że ostateczne dane dotyczące 2022 roku będą dostępne po zakończeniu i rozliczeniu roku budżetowego przez wojewodów i złożeniu do dysponenta Funduszu, w terminie do końca marca 2022 r., sprawozdania z realizacji zadań wojewody w ramach Funduszu za 2022 rok.

Planowane przychody Funduszu, począwszy od 2020 roku, wnoszą corocznie 800 mln zł. Praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą z Funduszu w 2022 r. w porównaniu do 2021 roku wzrosła o 76 585 976,85 wozokilometrów tj. o 54,5% (z 140 479 528,64 wzm do 217 065 505,49 wzm). Przy założeniu, że wzrost liczby wozokilometrów utrzyma się na podobnym poziomie organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w kolejnym roku będą wnioskowali o objęcie dopłatą z Funduszu około 334 mln wozokilometrów. Jednocześnie zakładając, że średnia dopłata z Funduszu wyniesie 2,55 zł można przyjąć, że w kolejnym roku organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą wnioskowali o około 850 mln zł. Z tego względu już w 2023 roku pula 800 mln zł jaką corocznie dysponuje Fundusz może okazać się niewystarczająca na pokrycie pełnego zapotrzebowania organizatorów na środki z Funduszu.

W przypadku wyczerpania się puli planowanych przychodów Funduszu wynoszącej 800 mln zł resort infrastruktury planuje zwiększenie planowanych przychodów Funduszu, a by wszyscy zainteresowany tym programem organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogli otrzymać dopłatę ze środków Funduszu.

Resort infrastruktury skierował do wybranych organizatorów publicznego transportu zbiorowego pismo z pytaniem o wysokość stawek za jeden wozokilometr, na jakie zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z operatorami na liniach uruchomionych przy wsparciu środków Funduszu. Resort pozyskało informacje od 52 organizatorów, z których 43 odniosło się do pytania i przedstawiło dane na temat stawek za jeden wozokilometr obowiązujących na ich terenie. Ze zgromadzonych danych wynika, że rozpiętość stawki za wozokilometr kształtuje się od 1,20 zł w województwie świętokrzyskim do 10,97 zł w województwie małopolskim (linia realizowana w strefie transgranicznej ze Słowacją). Średnia stawka w kraju wynosi 4,16 zł, mediana zaś 4,0 zł. Przyjęte w 2019 roku, na etapie prac nad ustawą o Funduszu stawki dopłaty na poziomie 0,7-0,8 zł do 1 wozokilometra zostały zweryfikowane przez pandemię choroby COVID-19, która zmieniła zasadniczo rynek publicznego transportu zbiorowego. Pandemia pokazała, że sprawnie funkcjonujący publiczny transport zbiorowy wymaga wsparcia ze środków Funduszu, w tym z uwzględnieniem zwiększonej stawki dopłaty, jaka obowiązuje od 1 kwietnia 2020 r.

W poniższej tabeli przedstawiono informacje o wydatkowanej kwocie środków Funduszu w 2019 roku oraz w 2020 roku w podziale na stawkę dopłaty w kwocie nie wyższej niż 1,00 zł i nie wyższej niż 3,00 zł.

województwo	2019 rok (stawka dopłaty nie wyższa niż 1,00 zł do 1 wozokilometra)	2020 rok	2020 rok
		od 01.01. do 31.03.2020 r. (stawka dopłaty nie wyższa niż 1,00 zł do 1 wozokilometra)	od 01.04 do 31.12.2020 r. (stawka dopłaty nie wyższa niż 3,00 zł do 1 wozokilometra)
dolnośląskie	858 598,46 zł	637 293,19 zł	9 355 361,36 zł
kujawsko-pomorskie	122 930,49 zł	754 979,81 zł	8 543 451,63 zł
lubelskie	525 888,57 zł	473 240,59 zł	4 378 931,74 zł
lubuskie	91 270,00 zł	122 458,00 zł	1 047 296,00 zł
łódzkie	1 432 191,72 zł	1 413 489,33 zł	12 030 874,13 zł
małopolskie	271 483,83 zł	333 532,62 zł	4 375 470,83 zł
mazowieckie	1 623 025,45 zł	1 814 911,95 zł	19 990 424,63 zł
opolskie	784 588,49 zł	878 067,60 zł	6 032 328,80 zł
podkarpackie	1 536 761,03 zł	1 455 502,53 zł	14 784 117,17 zł
podlaskie	147 797,64 zł	175 044,74 zł	6 134 225,95 zł
pomorskie	980 985,03 zł	1 202 187,23 zł	13 875 870,34 zł
śląskie	738 728,99 zł	1 042 660,15 zł	13 642 694,12 zł
świętokrzyskie	197 409,98 zł	111 148,53 zł	3 496 995,05 zł
warmińsko-mazurskie	112 190,62 zł	182 503,96 zł	2 642 961,17 zł
wielkopolskie	373 238,81 zł	535 369,66 zł	5 353 417,77 zł
zachodniopomorskie	235 669,75 zł	208 500,60 zł	2 089 687,62 zł
SUMA	10 032 758,86 zł	11 340 890,49 zł	127 774 108,31 zł

W 2019 roku w ramach prac nad utworzeniem Funduszu szacowano, że dla zachowania niezbędnej rentowności przedsiębiorstw realizujących przewozy autobusowe dopłata do 1 wozokilometra powinna wynosić ok. 0,70 – 0,80 zł. Pandemia choroby COVID-19, która zasadniczo zmieniła rynek publicznego transportu zbiorowego spowodowała, że

resort infrastruktury podjął decyzję o zwiększeniu stawki dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł.

Przez długi okres do MI nie docierały sygnały o konieczności zwiększenia stawki dopłaty z Funduszu, a program ten cieszy się coraz większym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy wykazywali zadowolenie ze zwiększenia stawki dopłaty z Funduszu z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł.

Jednak aktualna sytuacja gospodarcza spowodowana konfliktem zbrojnym w Ukrainie spowodowała, że do MI zaczęły docierać sygnały o konieczności zwiększenia tej stawki w związku z rosnącymi cenami paliw.

Dla zrekompensowania rosnących cen paliw powinno się zastosować instrumenty o charakterze uniwersalnym, uwzględniające równość wszystkich podmiotów wobec prawa niezależnie od tego jaką branżę reprezentują. W tym przypadku Fundusz powinien pozostać autonomicznym instrumentem pomocowym.

Ministerstwo Finansów przygotowało mechanizmy pomocowe w tym zakresie polegające na zwrocie opłaty paliwowej oraz akcyzy zawartej w cenie paliwa zakupionego na potrzeby wykonywania transportu drogowego i publicznego transportu zbiorowego. Z informacji przekazanych przez Ministerstwo Finansów wynika, że akcyza na paliwa silnikowe takie jak benzyna silnikowa, olej napędowy i gaz skroplony LPG została czasowo obniżona do poziomu minimum unijnego. Obniżka podatku akcyzowego obowiązuje do 31 grudnia 2022 r. Zatem na chwilę obecną nie ma już możliwości dalszego zmniejszenia obciążeń tym podatkiem paliw silnikowych. Obserwowany niedawno wzrost cen paliw na stacjach paliw nie jest spowodowany polityką podatkową rządu, ale sytuacją międzynarodową związaną z działaniami wojennymi w Ukrainie. Problem wysokich cen paliw jest problemem ogólnoswiatowym i na poziomie krajowym, mimo podjętych działań łagodzących jego skutki, nie może zostać całkowicie rozwiązany. Wyczerpano już bowiem praktycznie wszystkie dostępne instrumenty podatkowe mogące doprowadzić do obniżenia cen paliw do akceptowalnego dla konsumenta poziomu.

Resort infrastruktury nie widzi obecnie zasadności zwiększenia stawki dopłaty z Funduszu z celu rekompensowania organizatorom i tym samym pośrednio operatorom wzrostu kosztów paliwa poprzez zwiększenie dopłaty z Funduszu. Niemniej jednak konsultacje publiczne projektu oraz jego opiniowanie przez Komisje Rządu i Samorządu Terytorialnego będzie stanowiło dobre miejsce do dyskusji nad ewentualnym zwiększeniem stawki dopłaty z Funduszu.

Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do ceny usługi tj. kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie przez organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.

W ramach prac nad ustawą szacowano, że dla zachowania niezbędnej rentowności przedsiębiorstw realizujących przewozy autobusowe dopłata do 1 wozokilometra powinna wynosić ok. 0,70 – 0,80 zł. Pandemia choroby COVID-19, która zasadniczo zmieniła rynek publicznego transportu zbiorowego spowodowała, że resort infrastruktury podjął decyzję o zwiększeniu stawki dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł. Takie działanie spowodowało zwiększenie pokrycia przez dopłatę z Funduszu kosztów świadczenia przewozów na linii komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

Zadaniem Funduszu jest maksymalnie możliwe wsparcie organizatorów w realizacji ich zadań własnych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a nie pokrycie w całości deficytu linii komunikacyjnej.

Na podstawie danych dotyczących 2021 r. - wynikających ze Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2021 rok - przewozy, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu były wykonywane na 4 371 liniach komunikacyjnych, wojewodowie wydatkowali kwotę 358 204 103,47 zł. Z powyższych danych wynika, że średnia dopłata do wozokilometra wyniosła 2,55 zł. Warto wskazać, że 2021 rok był pierwszym, pełnym rokiem obowiązywania zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu.

- 9) **wprowadzenie możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.** Celem regulacji jest usankcjonowanie istniejącej już praktyki podpisywania porozumień pomiędzy organizatorami mającymi na celu wprowadzenie ułatwień dla pasażerów w postaci tzw. „biletu metropolitalnego/aglomeracyjnego”. Osoba posługująca się takim biletem może podróżować pojazdami komunikacji miejskiej, jak i koleją aglomeracyjną organizowaną przez Marszałków Województw lub miasto, bez potrzeby zakupu dodatkowego biletu. Integracja taryfowa pozwala np. na dojazd autobusem do przystanku

kolejowego/dworca, a następnie po przejeździe koleją przesiąść się na tramwaj, metro lub autobus do docelowego miejsca podróży pasażera. Porozumienia takie zostały zawarte m.in. w Warszawie, w Poznaniu czy w konurbacji Górnego Śląska. Według informacji posiadanych przez MI w przypadku m.st. Warszawy wielkość dopłaty z budżetu miasta do integracji biletowej wynosi rocznie ok. 150 mln zł. Oszacowanie kosztów projektowanej regulacji w chwili obecnej nie jest możliwe, gdyż projekt nie obliguje organizatorów do zawierania porozumień a resort infrastruktury nie zbiera takich informacji ze strony samorządów gminnych o kosztach takich porozumień. Trudno też przewidzieć, które z metropolii podejmą decyzję o podpisaniu takiego porozumienia.

10) przedłużenie do 31 grudnia 2025 r. *vacatio legis* przepisów przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W ramach projektu przewidziano przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zasad rekompensowania przewoźnikom i operatorom przewozów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego i autobusowego (z wyłączeniem komunikacji miejskiej) do dnia 1 stycznia 2026 r. Dodatkowo do dnia 31 grudnia 2025 r. zachowują ważności zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Wydłużenie *vacatio legis* powyższych przepisów pozwoli na sfinalizowanie przez Ministerstwo Infrastruktury zmian legislacyjnych w ramach tego projektu ustawy. Zmiany te obejmą obszary organizacji niektórych aspektów publicznego transportu zbiorowego (m.in. finansowania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych) umożliwiających jednostkom samorządu terytorialnego organizację transportu publicznego na swoim obszarze w sposób pozwalający na zaspokojenie potrzeb pasażerów i wprowadzających czytelny sposób dystrybucji środków z budżetu państwa na finansowanie ustawowych ulg.

Konsekwencją braku przesunięcia terminu wejścia w życie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przy niewystarczającym czasie na zakończenie prac nad kompleksową nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym będzie ograniczenie obowiązku stosowania ulg ustawowych do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Przepisy, które miałyby wejść w życie z dniem 1 stycznia 2024 r. zawierają inny od obecnego system finansowania ulg (np. zakładają zmianę charakteru dotacji na ulgi kolejowe z dotacji przedmiotowej na dotację celową, a także zmianę charakteru finansowania ulg autobusowych w ramach zadania bieżącego z zakresu administracji rządowej na zadanie własne).

W projekcie przewidziano, że podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludzie śródlądowej będą mogły ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2025 r. W związku z tym zaproponowano przedłużenie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2023 r. do dnia 31 grudnia 2025 r. Takie rozwiązanie zapewni ciągłość świadczonych usług przez przewoźników likwidując coroczne oczekiwanie na przedłużenie ważności zezwoleń. Przesunięcie tej daty na 1 stycznia 2026 r. pozwoli przewoźnikom na uzyskanie nowych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz pozwoli na przygotowanie się do docelowego systemu.

W związku z powyższym zmienione zostały również daty w innych przepisach przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy te dotyczą sfinansowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym jako rekompensaty w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa (art. 80), terminu do którego operator publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, będzie zobowiązany do stosowania kas rejestrujących (art. 81), zwolnienia z obowiązku posiadania zezwolenia dla operatorów (art. 82 ust. 2), stosowania dotychczasowych przepisów w zakresie ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (art. 87).

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2001 r. o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego w wybranych państwach UE¹:

¹ M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, *PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016

Czechy

- zapewnienie scentralizowanego systemu informacji o rozkładach jazdy, operującego na centralnej bazie danych o rozkładach;
- zapewnienie przez samorząd województwa minimalnego poziomu obsługi dla całego obszaru, przy możliwościach uzupełniania oferty przy wsparciu samorządów niższego szczebla;
- wspieranie ze środków krajowych i unijnych zakupu taboru autobusowego dla komunikacji regionalnej, w dalszej kolejności – również budowy podstawowej infrastruktury;
- tworzenie podmiotów wspierających i integrujących w imieniu samorządów regionalną komunikację kolejową i autobusową – przy zachowaniu stosunkowo dużej autonomii władz miejskich, które w niektórych przypadkach są mniejszościowymi udziałowcami takich integratorów, komunikację miejską finansują jednak w sposób niezależny
- wprowadzenie stosunkowo prostych regionalnych taryf komunikacyjnych, umożliwiających podróże pojazdami wielu przewoźników.

Szwecja

- tendencja do wyłaniania przewoźników w trybie przetargowym,
- ścisła koordynacja pomiędzy transportem drogowym i kolejowym;
- przekazanie regionalnym zarządom transportu nadzoru właścicielskiego nad publicznymi przedsiębiorstwami transportowymi w regionie.

Do wad szwedzkiego systemu można zaliczyć stosunkowo małą motywację przewoźników do pozyskiwania pasażerów, co wymaga dużego rozbudowania i wysokich kompetencji regionalnych zarządom transportu odpowiedzialnych w całości za dopasowanie oferty do potrzeb rynku.

Holandia

Reforma holenderskiego lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego dobywała się w trudnych warunkach, ponieważ punktem wyjścia był monopol jednego podmiotu. Istotne rozwiązania zastosowane w Holandii przewidują:

- konieczności zachowania ramowych wymogów dotyczących jakości taboru, przystosowania pojazdów do potrzeb osób niepełnosprawnych, podaży w szczycie oraz minimalnej obsługi komunikacyjnej;
- możliwości wprowadzania koncesji łączonych na transport kolejowy oraz autobusowy;
- trudności z dokonaniem prywatyzacji przewozów w sytuacji, w której doprowadzi się do zmonopolizowania rynku.

W Holandii w wyniku przetargów udało się zwiększyć podaż (liczbę wozogodzin) w regionalnym pasażerskim transporcie autobusowym o 30-60%, przy niewielkim zmniejszeniu dotacji o 5-10%.

Wielka Brytania

Analiza brytyjskiego systemu lokalnego pasażerskiego transportu zbiorowego dowodzi konieczności koordynacji działań prywatnych przewoźników w celu osiągnięcia konkurencyjnego, skoordynowanego transportu zbiorowego. Wskazują na to obecne kierunki poszukiwań, a także fakt, że przeprowadzając w połowie lat 90. ubiegłego wieku prywatyzację i liberalizację transportu w Londynie, Brytyjczycy zdecydowali się na bardziej regulacyjny model.

Do dobrych praktyk można zaliczyć:

- wprowadzenie ograniczeń przy sprzedaży przedsiębiorstw publicznych, mających na celu zapobieganie monopolizacji rynku przez formy prywatne;
- wprowadzenie obowiązku przetargowego przydzielania dotacji,
- instytucja kontraktów jakościowych, pozwalająca samorządom zwiększać jakość przewozów na liniach komercyjnych.

Dania

- tworzenie zadań przewozowych dostępnych dla mniejszych przewoźników i ich „ochrona” przed wielkimi firmami;
- duże doświadczenie w dążeniu do motywowania przewoźników do świadczenia usług w sposób przyjazny pasażerowi przy użyciu różnych systemów wynagradzania.

Niemcy

Prawo niemieckie definiuje pojęcie „planu komunikacji lokalnej”, który powinien być przygotowywany przez podmiot odpowiedzialny za transport zbiorowy. Dokument ten określa podstawowe wymogi dotyczące oferty komunikacyjnej w aspekcie ilościowym (np. liczba kursów do danej miejscowości) i jakościowym (np. dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych). Szczegółowe zasady sporządzania planów określone są przez poszczególne landy, także na poziomie kraju związkowego precyzuje się, jaki szczebel samorządu odpowiada za poszczególne aspekty organizacji transportu. Regiony zachowują też swoją niezależność w wyznaczaniu organów odpowiedzialnych za udzielenie zezwoleń na przewozy liniowe.

Ponadto według dostępnych danych na rok 2018 sposób organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej

w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej przedstawia się następująco:

Austria

W Austrii umowami o świadczenie usług publicznych jest objęta część rynku, której nie można obsłużyć w transporcie komercyjnym. Jest to duża część transportu miejskiego, międzyregionalnego i regionalnego. Usługi publiczne podlegają zaproszeniu do składania ofert zgodnie z prawem Unii Europejskiej i odpowiednimi przepisami krajowymi. Koszty zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych są rekompensowane z funduszy publicznych. Przedsiębiorcy nie świadczący usług publicznych mogą wykonywać przewozy komercyjnie. W odpowiednim ustawodawstwie austriackim nie ma wyłącznego prawa odpowiadającego definicji przewidzianej w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.

Rozwiązanie przyjęte w ramach organizacji służby publicznej w transporcie autobusowym przyczyniły się do zwiększenia dostępności pasażerów do komunikacji.

Szwecja

Regionalny organ ds. publicznego transportu pasażerskiego jest właściwym organem lokalnym zgodnie z rozporządzeniem UE w sprawie publicznego transportu pasażerskiego i podejmuje decyzje dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w hrabstwie. W Szwecji jest 21 okręgów, a w konsekwencji 21 regionalnych organów transportu publicznego. Regionalny organ ds. publicznego transportu pasażerskiego może również, w przypadku uzgodnienia z jednym lub wieloma innymi takimi organami, podejmować decyzje dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w obszarze wspólnym władz. Decyzja zgodna z tymi przepisami może odnosić się wyłącznie do regionalnego publicznego transportu pasażerskiego. Regionalny publiczny transport pasażerski oznacza publiczny transport pasażerski, który przebiega w obrębie jednego hrabstwa lub jeśli rozciąga się na kilka okręgów, ma na celu zaspokojenie potrzeb pasażerów w zakresie transportu podmiejskiego lub innych codziennych podróży i jest wykorzystywany w sposób odpowiadający tej potrzebie.

Większość regionalnych organów transportu pasażerskiego korzysta z przetargów konkurencyjnych zgodnie z 1370/2007 i przepisami dotyczącymi zamówień publicznych. Niektóre gminy posiadają własnych przewoźników autobusowych (podmioty wewnętrzne), którzy otrzymują swoje usługi publiczne bez przeprowadzenia procedury przetargowej.

Większość operatorów autobusowych otrzymuje rekompensatę za koszty brutto (z zachętami lub bez). Mniejszość umów to kontrakty netto, tj. operator utrzymuje przychody z biletów. Władze regionalnego publicznego transportu pasażerskiego rekompensują około 50% całkowitych kosztów usług autobusowych. Szwecja ma stosunkowo dobrze rozwinięty transport publiczny. Jednak koszty jego utrzymania znacznie wzrastają bardziej niż wpływy z podatków.

Każda firma autobusowa może świadczyć przewozy w miejscu, w którym chce to zrobić. Jednakże, ponieważ władze publiczne w znacznym stopniu subsydują transport publiczny, jest to niewielka część wszystkich usług autobusowych, które są komercyjne. Międzyregionalne usługi autobusowe są zwykle świadczone przez przewoźnika komercyjnego.

W Szwecji przyznawanie prawa wyłącznego nie jest dozwolone.

Malta

100% rynku przewozów autobusowych na Malcie jest objęte umową o koncesję na usługi zawartą między Transport Malta (regulator rządowy) a jednym przewoźnikiem autobusowym (Autobuses de Leon).

Prawo do świadczenia usług publicznych jest przyznawane przewoźnikom według następujących zasad. Po publicznym zaproszeniu do składania ofert organ regulujący transport przyznaje wybranemu oferentowi umowę o udzielenie koncesji na czas określony. Na mocy umowy koncesyjnej przyznaje się wyłączne prawa do prowadzenia regularnej miejskiej/podmiejskiej publicznej usługi transportu pasażerskiego (autobusem), pod warunkiem spełnienia szeregu obowiązków z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w dokumencie przetargowym obejmujące zarówno rentowne, jak i nierentowne usługi przy minimalnej częstotliwości świadczenia usług.

Koszty zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych są rekompensowane w następujący sposób. W ramach procedury przetargowej oferenci byli zobowiązani do złożenia: oferty technicznej oraz ofertę finansową na rekompensatę za kontynuację zwykłej miejskiej/podmiejskiej publicznej linii autobusowej pasażerskiej przez określony czas trwania umowy. Okresowy mechanizm korekty został określony w ofercie na wszelkie wahania cen paliw i kosztów pracy, które były poza kontrolą operatora autobusu. Wszystkie technicznie zgodne oferty zostały ocenione i przesłane do oceny finansowej. Wybrano ofertę z łączną najwyższą oceną techniczną i najniższą ofertą finansową na rekompensatę.

Rozwiązania dotyczące organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przyczyniły się do zwiększenia dostępności pasażerów do komunikacji autobusowej. Umowa przetargowa/koncesyjna zobowiązuje operatora do korzystania z floty nowoczesnych autobusów o niskiej emisji z łatwym dostępem i komunikacją dla osób niepełnosprawnych. Ponadto umowa przetargowa/koncesyjna zobowiązała również operatora do przekazywania pasażerom następujących aktualnych informacji: rozkładu jazdy autobusów na przystankach autobusowych (w przystępnym, czytelnym formacie), ulotek

informacyjnych na temat tras/map autobusowych, internetowego terminarza podróży, informacji o czasie przyjazdu autobusów na kluczowych przystankach i stacjach, pokładowych wyświetlaczy informacji pasażerskich w czasie rzeczywistym. Z własnej inicjatywy operator autobusu dostarczył aplikację mobilną do planowania podróży pasażerów w czasie rzeczywistym.

Wyłączne prawa przyznane na podstawie umowy z obecnym regularnym miejskim/podmiejskim operatorem publicznego transportu zbiorowego mają zastosowanie na poziomie krajowym. Pod tym względem żaden inny usługodawca nie może prowadzić regularnych miejskich/podmiejskich przewozów autobusowych na wyspach maltańskich.

Łotwa

Transport publiczny, który jest objęty umowami o świadczenie usług publicznych na Łotwie, dzieli się na dwa poziomy zarządzania: regionalny i miejski. Transport publiczny na poziomie regionalnym obejmuje szlak regionalny o znaczeniu międzygminnym, szlak regionalny o znaczeniu lokalnym i wszystkie szlaki kolejowe. Transport publiczny na poziomie miejskim obejmuje drogi o znaczeniu miejskim - zapewniające ruch w granicach administracyjnych miasta Republiki, a także z takiego miasta na pobliskie terytoria.

Kompetencje władz w zakresie publicznych usług transportowych, warunki działania i organizacji publicznych usług transportowych oraz główne zasady finansowania reguluje ustawa o usługach transportu publicznego. Wszystkie ustawodawstwa krajowe w dziedzinie usług transportu publicznego są zgodne z zasadami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. W sprawie publicznych usług pasażerskiego transportu kolejowego i drogowego oraz uchylecia rozporządzeń Rady (EWG) nr 1191/69 oraz ustawy o publicznych usługach transportowych (obowiązujące od 15 lipca 2007 r.) (Rozporządzenie PSO).

Umowy o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej - na podstawie procedury przetargowej lub bezpośrednio dla spółki kapitałowej lub komunalnej, która ustanowiła świadczenie publicznych usług transportowych, w której wszystkie udziały kapitałowe są własnością odpowiedniego zleceniodawcy.

Umowy o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie obowiązku świadczenia usługi publicznej - na podstawie procedury przetargowej lub bezpośrednio dla spółki kapitałowej lub komunalnej, która ustanowiła świadczenie publicznych usług transportowych, w której wszystkie udziały kapitałowe są własnością odpowiedniego zleceniodawcy. Takie bezpośrednie kontrakty są zawierane przez niektóre samorządy lokalne Republiki (Ryga, Dyneburg, Rezekne itp.). Okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych jest ograniczony i nie przekracza warunków ustalonych w rozporządzeniu 1370/2007. Zgodnie z Ustawą, zamawiający przyznaje prawo do świadczenia usług transportu publicznego w obrębie sieci tras, części sieci, trasy lub podróży. Podwykonawstwo jest dopuszczalne, jeśli zostało zaakceptowane przez właściwy organ. W tym przypadku ustawa stanowi, że jeżeli przewoźnik zawarł umowę zlecenia dotyczącą usług transportu publicznego zgodnie z procedurą udzielania zamówienia, strona zawierająca umowę zapewnia usługi transportu publicznego na nie mniej niż 50 procentach liczby tras.

Usługi transportu publicznego na Łotwie pełnią funkcję społeczną i są finansowane z budżetu państwa lub gminy. Jeżeli umowa nie przewiduje ceny lub specjalnych warunków finansowania, rekompensata wypłacana jest zgodnie z warunkami określonymi przez Radę Ministrów. Początkowo przepisy przewidywały, że straty przewoźnika związane z umową o świadczenie usług publicznych zostaną zwrócone w pełnej wysokości. Zgodnie z warunkami prawa krajowego dostawca usług transportu publicznego musi być administracyjnie i ekonomicznie niezależny w ustalaniu taryfy za usługę. Dostawca usług transportu publicznego ustala taryfę za usługę zgodnie z metodologią obliczania taryf za usługi transportu publicznego zatwierdzoną przez Radę Ministrów.

Maksymalne wyliczenie wynagrodzenia opiera się na tzw. metodzie "koszt plus", co oznacza, że obliczenie obejmuje wszystkich dostawców usług transportu publicznego o ekonomicznie uzasadnionych kosztach i rozsądnym zysku.

Przyznając prawo do świadczenia usługi transportu publicznego, zamawiający jest uprawniony do określenia taryfy za usługę, w pełni przejmując zobowiązania finansowe do pokrycia strat. W rzeczywistości taryfy zostały ustalone przez władze, ale system biletowy jest obsługiwany przez operatorów.

Ustawa o usługach transportu publicznego określa, że publiczne usługi transportowe i informacje o publicznych usługach transportowych są dostępne dla każdego członka społeczeństwa. Ustawa o usługach transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom przystępnych cenowo usług transportu publicznego i są one zorganizowane w taki sposób, aby zapewnić publiczne gwarancje dotyczące pewnej jakości i zakresu usług transportu publicznego, dostępnych dla każdego członka społeczeństwa, a także powinny być dostosowane do konkretnych kategorii pasażerów niepełnosprawnych. Ustawa o usługach transportu publicznego przewiduje szereg zasad świadczenia usług, którymi kierują się organizatorzy. Ustawa przewiduje, że usługi transportu publicznego będą organizowane zarówno na podstawie zlecenia usługi transportu publicznego (z zastrzeżeniem koniecznej sieci intensywności i regularności połączeń, ilości i jakości usług, ekonomicznego bezpieczeństwa przewozu oraz sposobu organizacji przewozu pasażerów) i wykorzystaniem priorytetu transportu publicznego, który określają kryteria takie jak wskaźniki ekonomiczne (na przykład wydatki, efektywność) i przepływy pasażerów. Ustawa o usługach transportu publicznego stanowi, że sieć tras powinna zaspokajać zapotrzebowanie obywateli na usługi transportu publicznego oraz zapewniać możliwość uczęszczania do instytucji edukacyjnych, placówek lecznictwa, miejsc pracy, instytucji państwowych i miejskich. Przewoźnik, który nie świadczy publicznych usług transportowych, jest

uprawniony do okazjonalnego przewozu osób, specjalnego przewozu osób i międzynarodowego przewozu osób.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie drogowym i kolejowym	<p>327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)</p> <p>159 700 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)</p> <p>335 900 tys. (komunikacja krajowa w transporcie kolejowym w 2019 r.)</p>	<p>Główny Urząd Statystyczny – <i>Transport – wyniki działalności w 2019 roku</i></p> <p>Główny Urząd Statystyczny – <i>Transport – wyniki działalności w 2020 roku</i></p> <p>Sprawozdanie Urzędu Transportu Kolejowego</p>	<p>Usprawnienie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i zwiększenie dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach gdzie komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli, a także zapewnienie możliwości zakupu biletu z ulgą ustawową w przewozach realizowanych przez operatorów oraz przewoźników komercyjnych.</p> <p>Projektowane przepisy w wyniku wsparcia samorządów dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyczynią się do zwiększenia liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny. Będzie to stanowiło zachętę dla pasażerów do korzystania z komunikacji publicznej co przyczyni się do wzrostu liczby przewożonych pasażerów.</p>
Przedsiębiorcy wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób w zakresie transportu drogowego i kolejowego	<p>Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów</p> <p>Przewoźnicy kolejowi – 15 podmiotów</p>	<p>Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji</p> <p>Przewoźnicy kolejowi – źródło danych MI</p>	<p>Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy przyczynią się do zwiększenia udziału przewozów o charakterze użyteczności publicznej w regularnych przewozach autobusowych ogółem, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny i zachętą pasażerów do korzystania z przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Projektowane przepisy zapewnią przedsiębiorcom pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych za tabor autobusowy związana z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem.</p>

			<p>Projekt ustawy wzmacnia rolę przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej opartych na umowach o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego poprzez usprawnienie funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Jednocześnie projekt przewiduje utrzymanie dotychczasowego systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i odstąpienie od systemu potwierdzeń zgłoszenia przewozu. Szacuje się, że liczba podmiotów które uzyskały potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest nieznaczna ponieważ ustawowo przesuwana jest możliwość realizacji przewozów na podstawie tego dokumentu.</p> <p>Rozwiązania zawarte w projekcie stworzą warunki do stosowania ulg ustawowych w przewozach osób dla pasażerów przez wszystkich przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy. Przewoźnicy „komercyjni” oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego będą uprawnieni do otrzymania dofinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.</p>
Jednostki terytorialnego samorządu	2 857	Główny Urząd Statystyczny	<p>Projektowane przepisy zapewnią równowagę na rynku przewozów osób, w transporcie autobusowym i kolejowym poprzez stworzenie warunków do stosowania ulg ustawowych przez operatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźników komercyjnych.</p> <p>Rozwiązania zawarte w projekcie zapewnią możliwość zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu. Ponadto przewidują utrzymanie także od 2024 roku obowiązującej</p>

			obecnie kwoty dopłaty z Funduszu dla organizatorów publicznego transportu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu. Będzie to stanowiło zachętę dla jednostek samorządu terytorialnego do uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
Urzędy Wojewódzkie	16		Zmiana rocznych umów o dopłatę z Funduszu na umowy wieloletnie powinna przyczynić się do zmniejszenia obciążenia pracą pracowników urzędów wojewódzkich. Biorąc pod uwagę, że przynajmniej część umów o dopłatę będzie zawierana na okres kilku lat, to obciążenie pracą w urzędach wojewódzkich z tytułu zawierania umów o dopłatę powinno ulec zmniejszeniu.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji projekt został przesłany do następujących podmiotów:

1. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
4. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”;
5. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
6. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej;
7. Związek Powiatów Polskich;
8. Związek Miast Polskich;
9. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
10. Unia Miasteczek Polskich;
11. Unia Metropolii Polskich;
12. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
13. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
14. Public Transport Consulting Marcin Gromadzki;
15. Instytut Spraw Obywatelskich;
16. Polski Związek Niewidomych;
17. Fundacja ProKolej;
18. Zarządu Transportu Miejskiego m. st. Warszawy;
19. Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie;
20. Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu;
21. Polbus-PKS Sp. z o.o.;
22. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej "POLONUS" w Warszawie spółka akcyjna;
23. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
24. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność;
25. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”;
26. Business Centre Club;
27. Krajowa Izba Gospodarcza;
28. Konfederacja Lewiatan;
29. Forum Związków Zawodowych;
30. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce;
31. Związek Zawodowy Kierowców RP;
32. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców;
33. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
34. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
35. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
36. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników;

37. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie;
 38. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim;
 39. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach;
 40. Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego;
 41. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu;
 42. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.
- Wyznaczono 30 - dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

Projekt podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Projekt uzyskał negatywną opinię Komisji.

W ramach ponownych konsultacji publicznych projekt zostanie skierowany do następujących podmiotów:

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
2. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
3. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
4. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
5. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
6. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
8. Stowarzyszenie Polski PKS;
9. Unia Miasteczek Polskich;
10. Unia Metropolii Polskich;
11. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej;
12. Związek Powiatów Polskich;
13. Związek Miast Polskich;
14. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej;
15. NSZZ „Solidarność”;
16. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
17. Forum Związków Zawodowych;
18. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
19. Konfederacja „Lewiatan”;
20. Związek Rzemiosła Polskiego;
21. Związek Pracodawców Business Centre Club;
22. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
23. Federacja Przedsiębiorców Polskich.

Wyznaczony zostanie 30 - dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa	1193	1408	1408	1408	1408	1408	1408	1608	1608	1408	1408	15673,06
maksymalnych limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu w latach 2029 i 2030	0	0	0	0	0	0	0	200	200	0	0	400
ulgi w transporcie kolejowym na podst. danych za 2019 r.	555	770	770	770	770	770	770	770	770	770	770	8255
ulgi w transporcie autobusowym na podst.	638	638	638	638	638	638	638	0638	638	638	638	7018

danych z 2019 r., który był ostatnim rokiem funkcjonowania transportu autobusowego przed pandemią													
JST	0,06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,06
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem	-1193,06	-1408	-1408	-1408	-1408	-1408	-1408	-1608	-1608	-1408	-1408	-1408	-15673,06
budżet państwa	-1193	-1408	-1408	-1408	-1408	-1408	-1408	-1608	-1608	-1408	-1408	-1408	-15673
JST	-0,06	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-0,06
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	budżet państwa												
---------------------	----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Za rok zero w ww. tabeli dotyczącej skutków finansowych projektu przyjęto 2022 rok.</p> <p><u>Zwrot opłaty pobranej z tytułu wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu</u></p> <p>Projekt przewiduje oddziaływanie na budżet jednostek samorządu terytorialnego w zakresie zwrotu opłaty pobranej z tytułu wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, w związku z odstąpieniem od mającej wejść w życie zmiany wprowadzającej potwierdzenie zgłoszenia przewozu i utrzymaniem systemu zezwoleń na wykonywaniem regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych.</p> <p>Liczba przedsiębiorców, którzy wystąpili o wydanie potwierdzenia zgłoszenia jest nieznaczna i wynosi nie więcej niż 200 dokumentów. Opłata za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu została określona w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 lutego 2011 r. w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów (Dz. U. z 2018 r. poz. 383), wynosi ona w zależności od okresu za który zostało wydane potwierdzenie od 100 zł do 600 zł. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu może być wydane na okres do 5 lat.</p> <p>Do szacunkowych obliczeń przyjęto, że jednostki samorządu dokonają zwrotu środków finansowych 200 przedsiębiorcom, a średnia kwota opłaty jaką dokonał przedsiębiorca za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu wynosi 300 zł. W związku z powyższym szacuje się, że planowana kwota środków, które jednostki samorządu terytorialnego zwrócą przedsiębiorcom wynosi 60 000 zł.</p> <p><u>Utrzymanie po 2023 roku obowiązującej obecnie stawki dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</u></p> <p>Rozwiązania przewidziane w projekcie ustawy przewidują utrzymanie od 2024 roku obowiązującej obecnie stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>W 2019 roku wojewodowie wydatkowali kwotę 10 032 758,86 zł ze środków Funduszu. Natomiast w ramach środków Funduszu przyznanych na 2020 rok wojewodowie wydatkowali 138.956.703,61 zł, w ramach środków na 2021 rok – 358 204 103,47 zł W bieżącym roku w ramach przeprowadzonych do tej pory naborów wniosków o objęcie w 2022 roku dopłatą wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wynosi 631 556 854,31 zł. Na wzrost wydatkowanych środków Funduszu miało bezpośredni wpływ zwiększenie stawki dopłaty z Funduszu z 1,00 zł do 3,00 zł do 1 wozokilometra. W przypadku utrzymania zwiększonej stawki dopłaty na stałym poziomie tj. w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł, przyjmuje się, że kwota wydatkowanych środków Funduszu w najbliższych kilku latach może wzrastać liniowo. Następnie, gdy rynek przewozowy ulegnie nasyceniu, w zakresie zapotrzebowania na kolejne linie o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków Funduszu,</p>												
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

zapotrzebowanie na środki finansowe ustabilizuje się, a kwota wydatkowanych środków Funduszu będzie utrzymywała się na stałym poziomie.

Zakłada się, że utrzymanie zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu będzie miało także wpływ na wzrost liczby linii komunikacyjnych. W przypadku utrzymania zwiększonej stawki dopłaty na stałym poziomie tj. w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł, przyjmuje się, że liczba linii komunikacyjnych, podobnie jak kwota wydatkowanych środków Funduszu w najbliższych kilku latach może wzrastać liniowo. W ramach Krajowego Planu Odbudowy przewidziano, że w 2024 roku liczba linii objętych wsparciem ze środków Funduszu wyniesie, co najmniej 4 500. W 2019 r. w ramach prac nad projektem ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dokonano oceny zapotrzebowania na regularną komunikację autobusową, odnosząc to zapotrzebowanie wyłącznie do oczekiwanej wielkości pracy eksploatacyjnej. Oszacowano wtedy, że dla zapewnienia niezbędnej komunikacji na liniach regularnych, praca eksploatacyjna autobusów w skali kraju powinna wynosić 950 mln wozokilometrów tj. na poziomie, gdy na początku lat dwutysięcznych sprawną i dostępną komunikację regularną zapewniały przedsiębiorstwa PKS.

Powyższe rozwiązanie nie spowoduje dodatkowych, innych niż dotychczasowe, skutków dla budżetu państwa w zakresie funkcjonowania środków Funduszu.

Utrzymanie możliwości ubiegania się o rekompensatę utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych ulg ustawowych przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego

Rozwiązanie polegające na utrzymaniu możliwości ubiegania się o rekompensatę z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych za przejazd przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego nie spowoduje dodatkowych, innych niż dotychczasowe, skutków dla budżetu państwa. Przewiduje się, że w roku 2022 wielkość utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych przez przewoźników i operatorów przewozów powinna być zbliżona do poziomu sprzed pandemii choroby COVID-19, tj. wykonania w roku 2019.

W przewozach autobusowych wykonanie na 2019 rok rocznych wydatków budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom autobusowym i operatorom przewozów autobusowych utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych wyniosło 638 092 tys. zł. Natomiast w 2020 roku wykonanie tego rodzaju wydatków z budżetu państwa wyniosło 427 452 tys. zł.

Istotny wpływ na poziom wykonania w 2020 roku wydatków budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom autobusowym i operatorom przewozów autobusowych utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych miała sytuacja związana z pandemią choroby COVID-19.

W przewozach autobusowych wykonanie na 2019 rok rocznych wydatków budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom autobusowym i operatorom przewozów autobusowych utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych wyniosło 638 092 tys. zł. Szacuje się, że w transporcie autobusowym w kolejnych latach po okresie pandemii choroby COVID-19 wydatki budżetu państwa na zrekompensowanie utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych przewoźnikom i operatorom przewozów autobusowych będą na poziomie wykonania z 2019 r. i wyniosą około 638 092 tys. zł. W odniesieniu do transportu kolejowego szacuje się, że planowane zapotrzebowanie na dotację przedmiotową do ulg w 2022 roku wyniesie około 555 mln zł. Kwota 555 mln zł wynika z przyjętej na rok 2022 ustawy budżetowej. Biorąc jednak pod uwagę dotychczas przekazaną przewoźnikom i operatorom przewozów kolejowych kwotę dotacji przedmiotowej na pokrycie utraconych przychodów wynikających z obowiązku honorowania ulg, szacuje się zapotrzebowanie na kolejne lata w łącznej wysokości nawet 770 mln zł. Tak znaczący wzrost zapotrzebowania na środki publiczne jest spowodowany kilkunastoprocentowym wzrostem liczby pasażerów (i to w stosunku do okresu sprzed pandemii) oraz 15%-25% wzrostem cen biletów na przestrzeni ostatnich 8 miesięcy.

Ze względu na przyjęty mechanizm udzielania przewoźnikom i operatorom przewozów kolejowych dotacji przedmiotowej mającej na celu zrekompensowanie utraconych przez te podmioty przychodów z tytułu obowiązku honorowania ulg ustawowych, brak jest możliwości wyodrębnienia kwot tej dotacji wyłącznie w przewozach o charakterze komercyjnym.

W przypadku przewozów autobusowych, gdzie zastosowanie mają przepisy art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego² oraz art. 54 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym możliwe jest przedstawienie wydatków na zrekompensowanie kosztów obowiązkowego honorowania ulg ustawowych z podziałem na kwoty przekazane operatorom i przewoźnikom. Marszałkowie województw przekazują przewoźnikom i operatorom przewozów autobusowych na ten cel środki budżetu państwa.

W poniższej tabeli zostały przedstawione ww. informacje przekazane przez 15 marszałków województw. Marszałek województwa warmińsko-mazurskiego nie udzielił odpowiedzi na pismo Ministra Infrastruktury w tej sprawie.

	dopłaty	rekompensaty	ŁĄCZNIE
2016 rok	575 322 196,59 zł	0,00 zł	575 322 196,59 zł
2017 rok	566 539 011,14 zł	0,00 zł	566 539 011,14 zł
2018 rok	567 184 854,90 zł	0,00 zł	567 184 854,90 zł
2019 rok	595 112 658,55 zł	3 344 553,69 zł	598 457 212,24 zł
2020 rok	383 854 040,46 zł	11 596 110,67 zł	395 450 151,13 zł
2021 rok	379 797 769,93 zł	21 266 676,67 zł	401 064 446,60 zł
ŁĄCZNIE	3 067 810 531,57 zł	36 207 341,03 zł	

Zintegrowany system taryfowo-biletowy

Rozwiązanie dotyczące możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa, zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach nie zakłada wprost wydatkowania środków z sektora finansów publicznych. Oszacowanie kosztów projektowanej regulacji w chwili obecnej nie jest możliwe, gdyż projekt nie obliguje organizatorów do zawierania porozumień a resort infrastruktury nie zbiera takich informacji ze strony samorządów gminnych o kosztach takich porozumień. Trudno też przewidzieć, które z metropolii podejmą decyzję o podpisaniu takiego porozumienia.

Przedłużenie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób krajowym transporcie drogowym

Rozwiązanie polegające na przedłużeniu ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

Według danych resortu infrastruktury zebranych na podstawie art. 83 ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209) wynika, że na dzień 31.12.2020 r. udzielono ok. 15 tys. zezwoleń na przewozy regularne (z ok. 69,6 tys. wypisów z tych zezwoleń).

W rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wysokości opłat za czynności administracyjne związane z wykonywaniem przewozu drogowego oraz za egzaminowanie i wydanie certyfikatu kompetencji zawodowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1220) została określona m.in. wysokość opłat za wydanie, zmianę, przedłużenie ważności zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Ww. opłata jest uzależniona od okresu ważności zezwolenia (od 1 roku do 5 lat) oraz obszaru na jaki została wydana. Cena opłaty za zezwolenie wynosi od 100 zł do 700 zł. Za przedłużenie ważności zezwolenia pobiera się opłatę jak za wydanie zezwolenia.

W projekcie zaproponowano przesunięcie ważności zezwoleń, których termin ważności zezwoleń, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2022 r. o 3 lat tj. do 31 grudnia 2025 roku. Opłata za wydanie zezwolenia z okresem ważności do 3 lat na obszarze gminy wynosi 200 zł, na obszarze powiatu – 350 zł, na obszarze wykraczającym poza granice co najmniej jednego powiatu, jednakże nie wykraczającym poza obszar województwa - 450 zł, na obszarze wykraczającym poza granice co najmniej jednego województwa – 600 zł.

Resort infrastruktury nie dysponuje szczegółowym wykazem wydanych zezwoleń w podziale na ich obszar. Z tego względu jako koszt wydania ww. zezwolenia przyjęto średnią z ww. opłat tj.

² Dz. U. z 2018 r. poz. 295

	<p>400 zł.</p> <p>Mając na uwadze, że udzielono około 15 tys. zezwoleń na wykonywanie i zakładając średnią opłatę za to zezwolenie w kwocie 400 zł można szacować, że oszczędność finansowa podmiotów prowadzących działalność w zakresie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym posiadających takie zezwolenie będzie wynosiła około 6 mln zł.</p> <p><u>Dodanie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa na dofinansowanie Funduszu na kolejne lata</u></p> <p>W ramach projektu zaproponowano dodanie informacji o maksymalnych limitach z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu w latach 2029 i 2030. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ustalono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa na lata 2019 – 2028 w wysokości (począwszy od 2020 r.) corocznie 200 mln zł. W celu zapewnienia kontynuacji przychodów Funduszu z tego źródła na wskazanym poziomie dodano przepisy utrzymujące ten limit także na kolejne dwa lata tj. 2029 i 2030 rok. Wysokość maksymalnego limitu środków z budżetu państwa na lata 2029 i 2030 została ustalona na podstawie takiego samego limitu jak ten, który został ustalony w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p><u>Przedłużenie do 31 grudnia 2025 r. vacatio legis przepisów przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</u></p> <p>Rozwiązanie polegające na przedłużeniu vacatio legis przepisów przejściowych, które zostało szczegółowo opisane w pkt 2.10 OSR, nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.</p>
--	--

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy zwiększą udział przewozów o charakterze użyteczności publicznej w regularnych przewozach autobusowych ogółem, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny i zachęcą pasażerów do korzystania z przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Projektowane przepisy przyczynią się także do możliwości spłaty rat leasingowych za środki transportu w związku z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem oraz możliwością zawarcia wieloletniej umowy o dopłatę z Funduszu.</p> <p>Projektowane przepisy dzięki wzmocnieniu roli przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej pozwolą na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego na terenie całego kraju i przyczynią się do eliminowania tzw. białych plam transportowych.</p> <p>Projektowane przepisy przewidują zwrot dla przedsiębiorców opłaty pobranej z tytułu wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, którym jednostki samorządu terytorialnego wydały ten dokument. Przewoźnicy, którym zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia przewozu, wtórniki potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wypisy z potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub dokonywali zmiany potwierdzenia zgłoszenia przewozu, dokonują zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wtórnika potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub wypisu z potwierdzenia zgłoszenia przewozu do właściwego organizatora w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Właściwy organizator publicznego transportu zbiorowego w terminie 14 dni od dnia zwrotu przez przewoźnika dokumentu, dokonuje zwrotu opłaty pobranej z tytułu wydania tego dokumentu. Zostanie wskazane, że przedsiębiorcy nie poniosą żadnych</p>						

		<p>obciążeń z tego tytułu.</p> <p>Projektowane przepisy poprzez przedłużenie ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym do dnia 31 grudnia 2025 r. zapewnią ciągłość świadczonych usług przez przewoźników oraz zapewnią odpowiedni czas na uzyskanie nowego zezwolenia, które będzie wykorzystywane od 1 stycznia 2026 r.</p>
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	<p>Wejście w życie projektowanej zmiany będzie korzystne w szczególności dla pasażerów, gdyż zapewni szeroką dostępność biletów z ulgą ustawową zarówno w przewozach użyteczności publicznej, jak i przewozach realizowanych przez przewoźników komercyjnych.</p> <p>Projektowane przepisy mają na celu zapewnienie spójności komunikacyjnej kraju, eliminowanie tzw. białych plam transportowych w rejonach, gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli, jakimi są dojazdy do pracy, szkół i placówek zdrowia, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.</p> <p>Projektowana regulacja przyczyni się także do poprawy dostępu do edukacji na poziomie szkół średnich poprzez stworzenie warunków dla rozszerzenia sieci połączeń powiatowych. Poprawa dostępu do komunikacji publicznej przełoży się na rozwój regionów spowodowany ograniczeniem migracji do innych regionów, w których znajdują się szkoły średnie o pożądanym przez młodzież profilu zawodowym.</p> <p>Rozwiązanie dotyczące możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa, zintegrowanego system taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach stanowi znaczne ułatwienie dla pasażerów w postaci tzw. „biletu metropolitalnego/aglomeracyjnego”. Osoba posługująca się takim biletem może podróżować pojazdami komunikacji miejskiej, jak i koleją aglomeracyjną organizowaną przez Marszałków Województw lub miasto, bez potrzeby zakupu dodatkowego biletu. Integracja taryfowa pozwala np. na dojazd autobusem do przystanku kolejowego/dworca, a następnie po przejeździe koleją przesiąść się na tramwaj, metro lub autobus do docelowego miejsca podróży pasażera</p>
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Odstępuje się od potwierdzeń zgłoszenia przewozu wprowadzonych ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i utrzymuje się funkcjonowanie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym określonego w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.		
9. Wpływ na rynek pracy		
<p>Projekt będzie miał wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań rozszerzenie sieci przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przyczyni się to do zwiększenia mobilności obywateli w szczególności zapewnienie im możliwości dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do pracy.</p> <p>Rozwój sieci autobusowego transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w szczególności do pracy, szkół i placówek zdrowia. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzy możliwość zatrudnienia w dalszej okolicy, a tym samym może przyczynić się do zniwelowania wykluczenia ekonomicznego tych członków rodziny, którzy nie byli w stanie znaleźć zatrudnienia w najbliższym miejscu swojego zamieszkania.</p>		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projekt nie będzie miał wpływu na pozostałe obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem zmiany zawartej w art. 1 pkt 1 i pkt 18 – 31 i art. 2, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
<p>Przewiduje się, że ocena ewaluacji efektów projektu będzie dokonywana w oparciu o coroczne sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej sporządzane przez dysponenta Funduszu.</p> <p>W związku z funkcjonowaniem Funduszu przewiduje się także wzrost udziału przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w regularnych przewozach autobusowych ogółem. Według danych z Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego liczba linii regularnej komunikacji autobusowej w 2014 roku wynosiła 15 498, w 2015 roku – 14 608 linii, w 2016 roku – 14 205 linii, w 2017 roku – 13 026 linii, w 2018 roku 11 644 linii, a w 2019 r. 11 093 linii. Wzrost udziału linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w regularnych przewozach autobusowych wzmacnia dostępność transportu publicznego dla obywateli i gwarantuje stabilność jego funkcjonowania. Według danych będących w dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury liczba linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej przed utworzeniem Funduszu wynosiła około 200 linii komunikacyjnych. W 2021 roku dopłatą ze środków Funduszu objęto 4 371 linii komunikacyjnych, a w ramach przeprowadzonych do tej pory naborów wniosków na 2022 rok dopłatą objęto 5 705 linii komunikacyjnych. Przewiduje się, że dynamika linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej będzie charakteryzowała się tendencją wzrostową. Linie komunikacyjne w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowią w większości linie, współfinansowane ze środków Funduszu. W ramach Krajowego Planu Odbudowy przewidziano, że w 2024 roku liczba linii objętych wsparciem ze środków Funduszu wyniesie co najmniej 4 500.</p> <p>W wyniku projektowanych przepisów spodziewany jest wzrost udziału przewozów o charakterze użyteczności publicznej w regularnych przewozach autobusowych ogółem. Mając na uwagę dostępne obecnie dane dotyczące funkcjonowania Funduszu w 2022 roku zgodnie, z którymi dopłatą objęto 5 705 linii komunikacyjnych wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 631,56 mln zł, a praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą wynosi około 217 mln wozokilometrów można oszacować, że liczba linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej może wzrosnąć do maksymalnie 7 200 linii przy założeniu stawki dopłaty w kwocie 3,00 zł i planowanych przychodach Funduszu na poziomie 800 mln zł.</p> <p>Ocena ewaluacji efektów projektu będzie dokonywana także w oparciu o monitorowanie wpływu funkcjonowania Funduszu na liczbę planów transportowych oraz na liczbę porozumień i związków jednostek samorządu terytorialnego, które mają na</p>		

celu organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykraczających poza obszar danej jednostki.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak.