

UZASADNIENIE

W wielu rejonach kraju brak jest wystarczającego dostępu do autobusowej komunikacji publicznej lub nie funkcjonuje ona w ogóle. Wynika to z postępującej likwidacji przez przewoźników niedochodowych lecz ważnych z przyczyn społecznych linii regularnych. Tym samym pasażerowie pozbawiani są kolejnych połączeń autobusowych i w efekcie dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Zjawisko to przybiera formę tzw. białych plam komunikacyjnych, które przekłada się na wykluczenie społeczne dużej części obywateli.

Mając na uwadze konieczność powstrzymania pogłębiania się zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, dotyczącego w szczególności terenów poza dużymi miastami Rząd przygotował ustawę 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.), zwaną dalej: „ustawą o Funduszu”. Przepisy tej ustawy weszły w życie 18 lipca 2019 r.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwany dalej: „Funduszem” stanowi instrument wsparcia jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego w realizacji zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Wprowadzenie mechanizmu wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego pomaga w przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu i likwiduje białe plamy transportowe na mapie kraju.

Do czasu powstania Funduszu ze względu na niewystarczające środki finansowe jednostki samorządu terytorialnego poza miastami nie podejmowały się organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a obywatele zamieszkujący zwłaszcza obszary położone z dala od dużych ośrodków miejskich byli pozbawieni dostępu do komunikacji publicznej. Niewystarczający dostęp do autobusowej komunikacji publicznej przełożył się na wykluczenie społeczne dużej części obywateli w wielu regionach Polski.

Fundusz jest pierwszym narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu stwarzają jednostkom samorządu terytorialnego będącym organizatorami publicznego transportu zbiorowego warunki do uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia spójnej i zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania nowych linii komunikacyjnych, zwiększenia dostępności komunikacji autobusowej dla pasażerów, również na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub nie funkcjonuje w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli.

Funkcjonowanie Funduszu zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej. Od 2020 roku dysponent Funduszu dokonuje podziału kwoty planowanych przychodów Funduszu, która corocznie wynosi 800 mln zł.

Ustawa o Funduszu wraz z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) powinna stanowić impuls do rozwoju regularnej komunikacji autobusowej ze szczególnym uwzględnieniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu poprawę funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym, 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 pasażerów, a także przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich.

Zakłada się, że głównym beneficjentem projektowanych regulacji jest pasażer, dla którego projektowana ustawa przyniesie następujące korzyści:

- rozszerzenie sieci połączeń realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej,
- uporządkowaną i zaplanowaną przez organizatora sieć komunikacyjną, wychodzącą naprzeciw oczekiwaniom lokalnych społeczności,
- zapewnienie dostępności regularnych połączeń autobusowych, z gwarancją ciągłości ich realizacji przez operatora,
- utrzymanie rekompensaty utraconych przychodów z tytułu honorowania ulg ustawowych dla przewoźników. Z przejazdów z ulgą ustawową będą mogli korzystać wszyscy pasażerowie uprawnieni do nich na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Projektowane przepisy przyczynią się do zwiększenia oferty przewozowej, stwarzając warunki do uruchamiania nowych linii komunikacyjnych na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny. Nowe rozwiązania powinny przyczynić się do zwiększenia liczby połączeń regularnych, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców funkcjonujących obecnie na rynku. Więcej połączeń autobusowych to więcej pracy dla przedsiębiorców i korzyści dla pasażerów.

Projektowane przepisy zapewnią:

- pewność świadczenia usług i spłaty rat leasingowych związaną z zawarciem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z organizatorem,
- możliwość korzystania ze środków UE na zakup środków transportu, którymi są realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Brak przewozów o charakterze użyteczności publicznej pozbawia organizatorów i operatorów możliwości korzystania z tych środków.

Główne zmiany dotyczą przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Projekt wprowadza zmiany także w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) oraz w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201).

Pomimo kilkuletniego „vacatio legis” części przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym regulujących 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, zarówno jednostki samorządu terytorialnego, jak i przewoźnicy świadczący przewozy osób w transporcie drogowym wskazują na zagrożenia jakie niesie ze sobą pełne wejście w życie przepisów w obecnym kształcie. Istotnym problemem jest brak dostępności ulg ustawowych, które, w przypadku braku nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, od 1 stycznia 2016 r. byłyby stosowane wyłącznie w przewozach użyteczności publicznej. W związku z 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.

Tym samym, przy zachowaniu dotychczasowych przepisów, prawo do rekompensaty z tytułu stosowania ulg miałyby jedynie operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Dostępność ulg ustawowych dla pasażerów byłaby zatem zależna w dużej mierze od organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za organizację transportu publicznego na poziomie lokalnym (w przewozach drogowych są nimi gminy, związki międzygminne, powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne, związki metropolitalne, województwa). Projektowane przepisy utrzymują dotychczasową dostępność przejazdów z ulgą ustawową dla pasażerów.

Zmianie ulega art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tak aby ustawa określała zasady finansowania regularnych przewozów osób w publicznym transporcie zbiorowym, a nie wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej jak to zostało zaplanowane po zakończeniu stosowania przepisów przejściowych. Z tego względu dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym przyznano zarówno operatorowi jak i przewoźnikowi. Ma to na celu zapewnienie możliwości korzystania z przejazdów z ulgą ustawową przez wszystkich uprawnionych obywateli. W związku z tym zmienione zostały również przepisy rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczące finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W art. 3 ust. 1 pkt 3 uchylono odesłanie do rozporządzenia Rady (WE) nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiającego warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego osób w Państwie Członkowskim. Rozporządzenie to zostało uchylone na mocy art. 30 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006.

W art. 3 ust. 1 pkt 6 wprowadzono zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, które już nie obowiązuje, odesłaniem do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę rady 96/26/WE.

Zaktualizowano przepisy z uwzględnieniem, których stosuje się przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym poprzez dodanie w art. 3 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów

podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.

W art. 3 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprecyzowano, że w zakresie regularnego przewozu osób realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego. Zmiana ta wynika z konieczności zaktualizowania odniesienia do właściwego aktu prawnego UE.

Projekt ustawy zakłada dokonanie zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym m.in. w zakresie doprecyzowania niektórych definicji w niej zawartych.

W definicji przewoźnika zawartej w art. 4 pkt 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w związku z utrzymaniem funkcjonującego obecnie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym doprecyzowano, że jest nim także przedsiębiorca wykonujący przewozy na podstawie tego zezwolenia.

W art. 5 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano pkt 4 określający, że publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Zmiana ta jest związana z rezygnacją od wprowadzenia potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Utrzymany zostanie funkcjonujący obecnie system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych.

W art. 8 ustawy określającym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego do których należą planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym dodano w pkt 4 nowe zadanie. Zadanie to polega na ustanowieniu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach organizatora publicznego transportu zbiorowego. Takie rozwiązanie zwiększa funkcjonalność transportu publicznego i sprawia, że staje się on bardziej dostępny dla mieszkańców obszaru właściwości organizatora poprzez ujednoczenie biletów, ich cen i taryf.

W związku z dodaniem w art. 8 nowego zadania dla organizatora publicznego transportu zbiorowego dodany został art. 15b określający zasady ustanawiania zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych na obszarze właściwości organizatora. Organizator (z wyłączeniem związku metropolitalnego i ministra właściwego do spraw transportu) będzie mógł ustanawiać zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujące w jego granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami (art. 15b ust. 1). Zintegrowany system taryfowo-biletowy może zostać ustanowiony wyłącznie na obszarze jednego województwa. Zgodnie z art. 15b ust. 2 organizator, który działa w ramach jednego województwa jest obowiązany do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, który ustanowi marszałek województwa. Obowiązek ten dotyczy również związku metropolitalnego. W ust. 3 art. 15b pokreślono kwestie dotyczące rozliczeń finansowych uczestników systemu taryfowo-biletowego. Porozumienie zawarte przez marszałka województwa z pozostałymi organizatorami określi wzajemne rozliczenie z tytułu uczestnictwa organizatorów przewozów pasażerskich. Ww. porozumienie powinno zostać zawarte z uwzględnieniem przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

Zmiany art. 19 oraz dodanie nowego art. 19a są związane z wyrokami TSUE (wyrok w sprawach połączonych C-266/17 i C-267/17 *Verkehrsbetrieb Hüttebräucker i BVR Busverkehr Rheinland* oraz wyrok C-253/18 *Rhenus Veniro*).

W ramach art. 19 ust. 1 nowe brzmienie zostało nadane pkt 1 poprzez ograniczenie stosowania tego punktu do transportu drogowego, szynowego innego niż transport kolejowy lub metrem, linowego, linowo-terenowego, morskiego oraz żeglugi śródlądowej. Dodany został również nowy pkt 4 określający tryb wyboru operatora w transporcie kolejowym oraz w przypadku

metra. Proponowana zmiana pozwala wyeliminować niezgodność art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obejmującego zastosowanie w transporcie kolejowym lub przypadku metra ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych z art. 11 ust. 1 pkt 10 ustawy PZP stanowiącym o braku zastosowania tej ustawy do transportu kolejowego lub metrem (ten ostatni przepis jest wdrożeniem odpowiedniego przepisu z dyrektywy zamówieniowej 2014/24). Do transportu kolejowego lub metrem ma zastosowanie bezpośrednio obowiązujący przepis art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, który przewiduje zastosowanie trybu przetargowego. Takie rozwiązanie zapewni zgodność z prawem UE i zapewni spójność prawa krajowego.

Uchylenie w art. 19 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ma na celu 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.

Przepisy zaproponowane w art. 19a mają na celu złagodzenie przepisów Prawa 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, w projektowanym art. 19a, 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%. Do obliczenia tej wartości uwzględnia się średni przychód osiągnięty przez osobę prawną, kontrolowaną przez zamawiającego, lub przez inną osobę prawną, nad którą ten zamawiający sprawuje kontrolę, z wykonywania zadań powierzonych jej przez zamawiającego za 3 lata poprzedzające udzielenie zamówienia.

Dodatkowo w związku z wyrokami TSUE (wyrok w sprawach połączonych C-266/17 i C-267/17 *Verkehrsbetrieb Hüttebräucker* i *BVR Busverkehr Rheinland* oraz wyrok C-253/18 *Rhenus Veniro*) niezbędna jest zmiana art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polegająca na odstąpieniu od stosowania tego przepisu do transportu autobusowego i tramwajowego. W wyniku tej zmiany niezbędne jest uchylenie ust. 4 – 6.

W art. 21 ust. 1a, w celu zapewnienia spójności z pozostałymi ustępami tego artykułu proponuje się zastąpienie wyrażenia „specyfikacji istotnych warunków zamówienia” wyrażeniem „dokumenty zamówienia”.

Zmieniono art. 28 ust. 2 ustawy określający informacje zawarte w zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. W komunikacji miejskiej zaświadczenie będzie zawierać określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której wykonywany jest przewóz. W komunikacji miejskiej umowy o świadczenie usług mogą dotyczyć sieci komunikacyjnej, zaproponowano zatem aby w ww. zaświadczeniu można było wskazać sieć komunikacyjną, na której będzie wykonywany przewóz, a nie tylko konkretną linię komunikacyjną. W rozbudowanych systemach transportowych, obecne wymagania wobec zaświadczeń, które znajdują się w pojeździe, ograniczają możliwość zamiany pojazdów np. w przypadku awarii (konieczna jest wtedy podmiana dokumentów w pojeździe lub druk dodatkowych zaświadczeń - przewożenie w jednym pojeździe kilku zaświadczeń). Dodatkowo na blankiecie zaświadczenia przebieg linii komunikacyjnej oznacza się poprzez wpisanie przystanku początkowego, końcowego oraz co najmniej jednego przystanku pośredniego.

Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością zmiany/wydania nowego zaświadczenia w przypadku niewielkiej modyfikacji trasy linii np. wydłużenia jej o jeden przystanek. Tym samym zachodzi konieczność drukowania dodatkowych dokumentów co powoduje dodatkowe koszty po stronie operatora. Zasadnym jest wprowadzenie do ustawy przepisów umożliwiających wydawanie w komunikacji miejskiej zaświadczeń na sieć komunikacyjną.

W projekcie przewidziano zmianę art. 28 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym polegającą na umożliwieniu posiadania w komunikacji miejskiej jako załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego rozkładu jazdy w formie elektronicznej. Obecnie operator, świadcząc usługi przewozowe na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest obowiązany posiadać, oddzielnie dla każdej obsługiwanej przez siebie linii autobusowej, zaświadczenie w liczbie odpowiadającej liczbie autobusów, którymi wykonywany jest publiczny transport zbiorowy. Zgodnie z art. 28 ust. 3 tej ustawy załącznikiem do ww. zaświadczenia jest obowiązujący rozkład jazdy. W ruchu miejskim często występują przypadki, w których rozkład jazdy staje się nieaktualny nawet wiele razy w miesiącu. W takiej sytuacji, aby sprostać wymogom z art. 28 ust. 4 ustawy, a także z uwagi na niemożliwe do przewidzenia sytuacje wymagające zmiany numeru obsługiwanej linii, jedynym możliwym rozwiązaniem jest wyposażenie każdego wyjeżdżającego autobusu do obsługi linii miejskich w pełen zestaw wszystkich zaświadczeń wraz z kompletem wszystkich rozkładów jazdy. W sytuacji nagłego zadysponowania autobusu na obsługę innej linii w trakcie dnia roboczego występuje problem braku właściwego załącznika do zaświadczenia, który stanowi aktualny rozkład jazdy i tym samym naruszenie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie rozkład ten ma formę papierową. Biorąc pod uwagę fakt, że w postaci elektronicznej taki rozkład znajduje się w komputerze pokładowym każdego autobusu liniowego, w projektowanych przepisach przewidziano możliwość posiadania w komunikacji miejskiej rozkładu jazdy, jako załącznika do zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w formie elektronicznej.

W związku ze zmianami dotyczącymi utrzymania funkcjonującego obecnie system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych, które regulują przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w projekcie proponuje się uchylenie art. 30 i art. 32 -37 w oddziale 3 w dziale II w rozdziale 3 pn. *Potwierdzenie zgłoszenia przewozu* oraz uchylenie oddziału 4 w dziale II w rozdziale 3 pn. *Centralna Ewidencja Przewoźników*, a także nadanie nowego brzmienia art. 44.

W związku z uchyleniem przepisów dotyczących potwierdzenia zgłoszenia przewozu konieczna jest zmiana art. 38 stanowiącego delegację do wydania rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, które do tej pory określało wzór zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz wzór potwierdzenia zgłoszenia przewozu oraz wysokość opłat za wydanie tych dokumentów. W art. 38 ust. 1 usunięto odniesienie do potwierdzenia zgłoszenia przewozu natomiast w ust. 2 usunięto odwołania do potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Jednocześnie doprecyzowano, że w ramach rozporządzenia zostanie określona opłata nie wyższa niż 1000 zł za wydanie zaświadczenia, nie wyższa niż 200 zł za wydanie wtórnika zaświadczenia oraz nie wyższa niż 100 zł za zmianę zaświadczenia. Dodatkowo w art. 10 projektu przewidziano przepis utrzymujący czasowo w mocy przepisy wykonawcze obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 38 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 43 określającym na czym polega zarządzanie publicznym transportem zbiorowym dodano nowy pkt 11, zgodnie z którym zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega w szczególności na ustanawianiu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w ich granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami.

W związku z utrzymaniem, możliwości uzyskania przez przewoźników i operatorów rekompensaty utraconych przychodów z tytułu honowania ulg ustawowych zmieniono treść art. 46 ust. 1 pkt 6. Zgodnie z powyższym cennik opłat, zarówno w przewozach realizowanych przez przewoźników jak i operatorów powinien zawierać także ceny biletów ulgowych.

Katalog ustaw wymienionych w art. 46 ust. 1 pkt 6 lit. a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczący odrębnych przepisów ustanawiających uprawnienia do biletów ulgowych dla pasażerów, w celu zapewnienia zgodności z obowiązującymi przepisami, został uzupełniony o ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 2055, z późn. zm.), ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1255), ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o publicznej służbie krwi (Dz. U. z 2021 r. poz. 1749, z późn. zm.).

W art. 46 dokonano zmiany brzmienia ust. 1 pkt 10, w którym nałożono na operatora i przewoźnika obowiązek uwzględniania uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów co jest związane z możliwością uzyskania dofinansowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

W art. 46 ust. 1 pkt 14 zaproponowano zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do nieobowiązującego już rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, odesłaniem do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE i licencji wspólnotowej, o której mowa w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

Przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, które miałyby obowiązywać w pełnym zakresie od dnia 1 stycznia 2024 r. zapewniają rekompensatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym wyłącznie operatorom publicznego transportu zbiorowego. Dla przewoźników komercyjnych nie przewidziano zwrotu tych środków, nie obligując ich tym samym do honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Taki stan prawny nie zapewnia powszechnego dostępu do ulg przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego.

W związku z tym zaproponowano zmiany w dziale II w rozdziale 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt przewiduje utrzymanie dofinansowania z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno dla operatorów jak i przewoźników. W związku z tym dokonano zmiany tytułu rozdziału 6 na: *Finansowanie publicznego transportu zbiorowego*.

W zmienianym art. 50 ust. 1 pkt 2 sprecyzowano również, że rekompensata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym będzie stanowiła dofinansowanie.

W rozdziale 6 dotyczącym finansowania wprowadzono zmianę w art. 52 ustawy. Zaproponowano, że w ramach rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zastosowano jednocześnie wyłączenia tego przepisu dla operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 – jeżeli umowa o świadczenie usług publicznym przyjęcie formę koncesji na usługi lub w trybie, o którym mowa w art. 19a oraz będącego samorządowym zakładem budżetowym.

W zmienianym art. 53 ust. 1 odstąpiono od odniesienia się w przedmiotowym przepisie dotyczącym wniosków o rekompensatę do pojęcia „straty”. Pojęcie to nie jest zdefiniowane w przepisach i może rodzić problemy interpretacyjne.

W art. 54 przewidziano zmianę polegającą na usunięciu z art. 54 ustawy dotychczasowego ust. 2 pkt 1 odnoszącego się do zwrotu utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy dotyczące ww. kwestii będzie regulować art. 56 ust. 3-8.

W art. 55 określającym formy rekompensaty w transporcie kolejowym doprecyzowano charakter dotacji przekazywanej przez ministra właściwego do spraw transportu operatorom międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych. Wskazano wprost, że dotacja ma charakter dotacji celowej z budżetu państwa.

Projekt ustawy wprowadza nowe brzmienie art. 56 ustawy. W art. 56 ustawy określono sposób wypłaty rekompensaty z tytułu straty w związku ze świadczeniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione.

Zmieniony art. 56 ust. 1 przewiduje, że operatorowi oraz przewoźnikowi w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym przysługuje dofinansowanie utraconych przychodów z tego tytułu w postaci dotacji z budżetu państwa. Kwotę dofinansowania stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi obliczoną według cen nieuwzględniających tych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi, a ceny biletów przewoźnik określa proporcjonalnie do poniesionych przez niego kosztów świadczenia usług przewozowych. W przypadku wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w porozumieniu zawierającym na podstawie art. 15b ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przez marszałka województwa z organizatorami określa wzajemne rozliczenia, w tym dotyczące stosowania ulg ustawowych. Ww. porozumienie powinno zostać zawarte z uwzględnieniem przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

W art. 56 ust. 2 przewidziano, że dofinansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym w postaci dotacji z budżetu państwa przysługujące operatorowi i przewoźnikowi nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów wykonywanych w komunikacji miejskiej.

W art. 56 ust. 3 określono, że ww. dofinansowanie w odniesieniu do transportu autobusowego, jest wypłacane operatorom oraz przewoźnikom w postaci dotacji celowej z budżetu państwa przez właściwy samorząd województwa.

Wypłata środków na dofinansowanie następuje na wniosek i po weryfikacji dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów z tego tytułu, przeprowadzonej przez właściwy samorząd województwa, zgodnie z art. 56 ust. 4.

Zgodnie z art. 56 ust. 5 obowiązki stron w tym w szczególności tryb wypłaty dofinansowania, wzór rozliczenia dotacji i zasady kontroli wysokości kwoty należnej dotacji będzie określa umowa o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym zawarta pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnikiem a właściwym samorządem województwa.

W art. 56 ust. 6 zawarta została delegacja ustawowa dla ministra właściwego do spraw transportu oraz ministra właściwego do spraw finansów publicznych do wydania rozporządzenia w którym zostanie określony wzór umowy o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym. Określenie w drodze rozporządzenia wzoru ww. umowy pozwoli na zabezpieczenie interesów skarbu państwa oraz zapewnienia jednolitych warunków udzielania dotacji i obowiązków stron umowy na terenie całego kraju.

Zgodnie z art. 56 ust. 7 właściwość miejscową samorządu województwa do podpisania umów o dofinansowanie utraconych przychodów związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym ustala się według siedziby organizatora albo miejsca zamieszkania lub siedziby przewoźnika

Art. 56 ust. 8 przewiduje, że dofinansowanie dla operatora i przewoźnika w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do transportu kolejowego jest wypłacane w postaci dotacji przedmiotowej przez ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 56 ust. 9 określa, że rozliczenia dotacji powinny przedstawiać rzeczywistą wartość i wymiar ulg udzielonych uprawnionym pasażerom.

Natomiast zgodnie z art. 56 ust. 10 ceny biletów, od których jest udzielana ulga i wyliczana wielkość dofinansowania powinny być określone w wysokości proporcjonalnej do kosztów ponoszonych przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego.

W wyniku objęcia możliwością uzyskania dofinansowania utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno przewoźników jak i operatorów zmieniono treść art. 57 ust. 1 wskazując, że uprawnienie do otrzymywania dotacji, o której mowa w art. 56 ust. 1 nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dofinansowania w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych w odniesieniu do których minister właściwy do spraw finansów publicznych wydał pozytywną opinię albo posiadające potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Zgodnie z art. 111 ust. 6b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.) producenci krajowi i podmioty dokonujące wewnątrzwspólnotowego nabycia lub importu kas rejestrujących w celu wprowadzenia ich na terytorium kraju do obrotu są obowiązani do uzyskania dla danego typu kas rejestrujących, służących do prowadzenia ewidencji obrotu i kwot podatku należnego potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar, że kasy te spełniają funkcje wymienione w ust. 6a oraz kryteria i warunki techniczne, którym muszą odpowiadać. Podatnicy dokonujący sprzedaży na rzecz osób fizycznych nieprowadzących działalności gospodarczej oraz rolników ryczałtowych są obowiązani prowadzić ewidencję obrotu i kwot podatku należnego przy zastosowaniu kas rejestrujących, które uzyskały powyższe potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar. W związku powyższym w art. 57 ust. 2 przewidziano, że zmiany w programach kas rejestrujących, uwzględniających zasady określone w ust. 1 wymagają uzyskania potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar.

W związku z utrzymaniem systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym konieczne jest uchylenie art. art. 73 pkt 1 lit. a pkt 2-8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a ustawy o publicznym transporcie zbiorowy wprowadzającego zmiany w ustawie o transporcie drogowym.

W art. 78 ust. 1 przewidziano, że 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 dodanym ust. 9 przedłużono ważność 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. Pozwoli to zapewnić ciągłość świadczonych usług przez przewoźników oraz zapewni odpowiedni czas na uzyskanie nowego zezwolenia, które będzie wykorzystywane od 1 stycznia 2026 r. W związku z powyższym zmienione zostały również daty w innych przepisach przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W związku z tym, że potwierdzenia zgłoszenia przewozu nie będą wydawane w transporcie drogowym uchylono art. 85 odnoszący się do transportu drogowego.

W związku z utrzymaniem funkcjonowania systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym oraz konieczna jest zmiana brzmienia art. 90.

Art. 2 projektu wprowadza zmianę w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego poprzez zmianę definicji środka publicznego transportu zbiorowego zawartej w art. 1 ust. 4 pkt 3a poprzez usunięcie odwołania do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 3 wprowadza zmiany w ustawie o transporcie drogowym.

W art. 18 ustawy o transporcie drogowym dodano ust. 1c w ramach którego uelastyczniono zasady wykonywania dowozu dzieci do szkół autobusem szkolnym. Zaproponowano, aby w przypadku realizacji dowozu dzieci do szkół, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. Prawo oświatowe, autobusem szkolnym gmina mogła umożliwić korzystanie z tych pojazdów również przez inne osoby.

Takie rozwiązanie pozwoli na zapewnienie szerszego dostępu do przewozów autobusowych dla pasażerów poprzez umożliwienie korzystania przez pasażerów z dotychczas „zamkniętych” przewozów szkolnych realizowanych autobusami szkolnymi.

W związku ze zmianami dotyczącymi potwierdzenia zgłoszenia przewozu, które nie będzie już wydawane w transporcie drogowym i zastąpieniu tego dokumentu zezwoleniem na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dokonano zmian w załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym, który odnosi się do tych właśnie dokumentów.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 2 w pkt 2.1. został uchylony pkt 3 dotyczących kary za wykonywanie przewozu regularnego bez wymaganego potwierdzenia zgłoszenia przewozu w publicznym transporcie zbiorowym.

W załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym w lp. 2 zmieniono również brzmienie pkt 2.2., który odnosi się do niezgłoszenia zmian w zezwoleniu na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym poprzez zmianę odniesienia do ww. zezwoleń, o których mowa w art. 3 h ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Projektowana nowelizacja zmienia także ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, której przepisy weszły w życie 18 lipca 2019 r. Fundusz jest pierwszym na tak dużą skalę narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Trzy lata praktycznego funkcjonowania Funduszu wykazały skuteczność jego funkcjonowania i zasadność przyjętych rozwiązań.

W ramach projektowanych rozwiązań zaproponowano rozwiązania, które pozwolą na usprawnienie funkcjonowania Funduszu i zapewnią organizatorom jeszcze większą dostępność do środków Funduszu.

W ramach zmian ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaproponowano możliwość zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu oraz zmianę sposobu podziału środków Funduszu i utrzymanie dotychczas stosowanego sposobu podziału środków Funduszu określonego w przepisach epizodycznych. Podział ten jest dokonywany w oparciu o następujące kryteria: powierzchnie i liczbę

mieszkańców województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenie potrzeb przewozowych na obszarze województwa.

W art. 6a zaprojektowano przewidziane dotychczas w art. 22 ust. 1 warunki uzyskania dopłaty z Funduszu. Tak jak obecnie dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy.

W projektowanym art. 8 ust. 1a przewidziano utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Fundusz tj. 40 mln zł. 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 organizatorów.

W art. 8 ust. 3 dokonano zmiany redakcyjnej dotyczącej uzgodnienia planu finansowego przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Doprecyzowano, że plan finansowy jest uzgadniany przez ministra właściwego do spraw finansów w terminie o 15 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

Nowy sposób podziału wynikający z konieczności uwzględnienia wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu został określony w projektowanym art. 9a. 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 wystarczającą.

Zgodnie z art. 9a ust. 1 w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu Wojewodowie będą przekazywali dysponentowi 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 1 rok. Kwota środków na zabezpieczenie umów wieloletnich nie może przekroczyć 70% kwoty środków przekazanych Wojewodzie w roku poprzednim (art. 9 ust. 2). Łączna kwota środków Funduszu przewidzianych do podziału na województwa na dany rok budżetowy, zgodnie z ust. 3, jest określana przez Dysponenta Funduszu poprzez pomniejszenie środków zaangażowanych w ramach wieloletnich umów o dopłatę i środków na rezerwę, określoną w art. 8 ust. 1a.

Następnie Dysponent dokonuje podziału niezaangażowanych środków Funduszu przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które nie zostały zaangażowane w ramach wieloletnich umów o dopłatę na poszczególne województwa (art. 10 ust. 1).

Art. 10 ust. 2 stanowi delegację do wydania rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie podziału środków Funduszu przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W ramach tego rozporządzenia zaproponowano stosowanie dotychczas obowiązujących kryteriów podziału środków na województwa tj. powierzchni i liczby mieszkańców województwa, wartości produktu krajowego brutto oraz zaspokojenia potrzeb przewozowych na obszarze województwa. Trzy lata praktycznego funkcjonowania Funduszu wskazują na poprawność funkcjonowania aktualnego sposobu dystrybucji środków Funduszu, z tego względu zasadne jest utrzymanie funkcjonujących obecnie rozwiązań, które sprawdzają się w praktyce. Dodatkowo w art. 10 projektu przewidziano przepis utrzymujący czasowo w mocy przepisy wykonawcze dotyczące podziału

środków Funduszu przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na poszczególne województwa.

Zgodnie z projektowanym art. 10a ust. 1 Wojewoda po uzyskaniu informacji od dysponenta Funduszu Wojewoda zamieszcza na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informacje o:

- 1) kwocie środków przyznanych dla województwa na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) kwocie środków zaangażowanych na kolejny rok budżetowy wynikającej 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;
- 3) łącznej kwocie środków, o której mowa w pkt 1 i 2;
- 4) terminach w ciągu roku na składanie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

Dodatkowo, zgodnie z art. 10a ust. 2, Wojewoda będzie zobowiązany do aktualizacji w Biuletynie Informacji Publicznej informacje o kwotach środków Funduszu, o których mowa w ust.1.

W projektowanym art. 10a ust. 4 określającym niezbędne elementy wniosku o objęcie dopłatą dodano nowy, obligatoryjny element tj. datę uruchomienia każdej linii komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności. Nowy element wniosku ma związek z art. 11e, zgodnie z którym linie komunikacyjne nie uruchomione w terminie wskazanym we wniosku nie podlegają dofinansowaniu ze środków Funduszu, a środki przeznaczone na ich finansowanie uznaje się za środki niezaangażowane.

Projektowane przepisy art. 10a ust. 2 – 5 zawierają podobne rozwiązania do tych, które są stosowane obecnie w ramach art. 24 ust. 5 – 7 i art. 25. Zmiana ta jest wynikiem odstąpienia od rozwiązań, które miały obowiązywać od 1 stycznia 2024 r. i zastąpienia ich rozwiązaniami z przepisów epizodycznych ustawy, które zastąpią dotychczasowe przepisy materialne.

Projektowane przepisy art. 11a ust. 1 – 4 stanowią odzwierciedlenie dotychczas stosowanego art. 25 ustawy o Funduszu. Dodatkowo art. 11a został uzupełniony o nowy ust. 5 i 6. Dodanie ww. przepisów jest wynikiem wprowadzenia wieloletnich umów o dopłaty. W ramach ust. 5 i 6 doprecyzowano, że Wojewoda może objąć umową o dopłaty, której okres obowiązywania przekracza rok budżetowy przewozy o charakterze użyteczności publicznej do limitu 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.

W art. 11b określono zasady uruchomienia środków Funduszu, które pozostają na rezerwie – opisanej w art. 8 ust. 1a – stanowiącej równowartość 5% planowanych przychodów Funduszu w danym roku budżetowym. W przypadku wyczerpania się środków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 3 przyznanych na województwo, wojewoda ma możliwość złożenia do dysponenta Funduszu wniosek o przekazanie z rezerwy środków, które mogłyby być zaangażowane na realizację umów, o których mowa w art. 11a ust. 6, 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 (art. 11b ust. 2). 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. Określono także, że wniosek na kwotę przekraczającą środki pozostające w rezerwie jest realizowany w części do wysokości środków tej rezerwy (art. 11b ust. 3).

Art. 11c stanowi przeniesienie przepisów ujętej dotychczas w art. 26 ustawy o Funduszu delegacji do wydania rozporządzenia, w którym zostanie określony szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

Natomiast do art. 11d zostały przeniesione dotychczasowe regulacje art. 27 ustawy o Funduszu dotyczące umowy o dopłatę. W art. 11d ust. 1 wskazano, że dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. Zgodnie z ust. 2 dopłata z Funduszu została ustalona w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej. Dodatkowo, w ust. 3, doprecyzowano warunki uzyskania dopłaty z Funduszu przez organizatora. W ramach projektowanej nowelizacji utrzymano obowiązujące obecnie warunki uzyskania dopłaty z Funduszu tj.:

- zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po dniu wejścia w życie ustawy,
- uzyskanie zgody organu stanowiącego właściwego organizatora na zawarcie ww. umowy,
- sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.

Doprecyzowano także, w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, że warunkiem uzyskania dopłaty z Funduszu jest zagwarantowanie przez organizatora, poprzez złożenie stosowanego oświadczenia, sfinansowania całości deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej objętej dopłatą ze środków Funduszu w części, która nie została sfinansowana przekazanymi środkami tego Funduszu. W art. 11d ust. 5 ustalono czas, na który mogą być zawierane wieloletnie umowy o dopłatę. Projektowane przepisy przewidują, że będzie to okres nie dłuższy niż 10 lat.

Art. 11e wprowadza przepis zgodnie, z którym linie komunikacyjne, które nie zostały uruchomione w terminie wskazanym przez organizatora we wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą nie podlegają dofinansowaniu w danym roku budżetowym. Projektowany przepis umożliwia większą elastyczność w wykorzystaniu środków Funduszu i pozwoli na zapewnienie większej dostępności środków Funduszu dla uruchomianych linii komunikacyjnych.

W związku z utrzymaniem dotychczas obowiązującego sposobu podziału środków Funduszu uwzględniającego powierzchnię i liczbę mieszkańców województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenie potrzeb przewozowych na obszarze województwa i rezygnacją, od 1 stycznia 2024 r., z podziału środków Funduszu w oparciu o pracę eksploatacyjną na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw konieczne stało się uchylenie art. 12 i art. 13 ustawy o Funduszu.

Art. 14 ustawy o Funduszu dotyczący wniosku do dopłatę został uzupełniony o ust. 10. Zgodnie z nowo dodanym ust. 10 łączna kwota środków przekazanych Wojewodzie w danym roku nie może przekroczyć kwoty środków przewidzianej na województwo w ramach umów wieloletnich oraz kwoty przewidzianej na umowy nie wykraczające poza rok budżetowy powiększonej o przekazane środki z rezerwy, o której mowa w art. 8 ust. 1a oraz wolne środki przekazane zgodnie z przepisami art. 16 projektu.

Projekt przewiduje nowe brzmienie art. 16 określającego zasady wypłaty niewykorzystanych środków Funduszu. Uchylony został ust. 2 - 7 ww. artykułu. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 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, złożony po wyczerpaniu się środków z rezerwy, dysponent Funduszu może zlecić wojewodom przeprowadzenie analizy zaangażowania środków przewidzianych na województwa na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz analizę środków które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Fundusz przewidzianych na województwo. Analiza będzie mogła być przeprowadzana nie częściej niż raz na 2 miesiące. W nowych ust. 8 – 15 opisano zasady wykonywania tej analizy. Wojewoda przekaze dysponentowi informacje o kwocie środków niezaangażowanych wynikającej z analizy (ust. 8) lub w przypadku pełnego zaangażowania informacje o kwocie środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo (ust. 9). Następnie zgodnie z zapotrzebowaniem zgłoszonym

przez wojewodów dysponent dokona podziału niezaangażowanych środków Funduszu dla wojewodów, którzy zaangażowali pełny limit środków na dany rok (ust. 10). Niezaangażowane środki Funduszu będą podlegały ponownemu podziałowi na wszystkie województwa (ust. 11). W przypadku gdy kwota środków niezaangażowanych okaże się niewystraczająca aby pokryć zapotrzebowanie zgłoszone przez wojewodów, dysponent przekazuje wojewodzie kwotę środków zmniejszoną proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania ogółem (ust. 12) i niezwłocznie informuje wojewodę o przyznanej kwocie środków (ust. 13). Do dopłat udzielanych w związku z analizą środków niezaangażowanych stosuje się przepisy art. 11a oraz przepisy wydane na podstawie art. 11c i art. 11d. (ust. 14). W przypadku gdy kwota środków niezaangażowanych nie przekroczy 1% kwoty środków Funduszu dysponent nie będzie dokonywał rozdysponowania środków (ust. 15).

Rozwiązanie przewidziane w projektowanym art. 16 umożliwi elastyczną dystrybucję środków między województwami oraz zapewni efektywne wykorzystanie niezaangażowanych środków Funduszu.

W projektowanym art. 18a ustawy o Funduszu wprowadzono uprawnienia dla wojewody do żądania dokumentów związanych z wykorzystaniem środków Funduszu bez wszczynania kontroli, o której mowa w art. 18. Taki przepis wzmocni kontrolę wojewody nad prawidłowością wydatkowania środków Funduszu.

W art. 53 ustawy o Funduszu skorygowano maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu w poszczególnych latach.

W art. 5 projektowanych przepisów zaproponowano umorzenie wszystkich postępowań prowadzonych w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną.

Zgodnie z art. 6 postępowania wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą być kontynuowane na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 7 przewiduje, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, będą obowiązywać przez okres, na który zostały zawarte.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 przewoźnicy, którzy przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wtórnik tego potwierdzenia, wypis z tego potwierdzenia lub dokonywali zmiany ww. potwierdzenia dokonują zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, jego wtórnika lub wypisu do właściwego organizatora w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, za zwrotem opłaty. W ust. 2 wskazano, że zwrot pobranej opłaty nastąpi w terminie 14 dni od dnia zwrotu dokumentu. W ust. 3 określono sposoby zwrotu tej opłaty. Przewoźnik dokonując zwrotu dokumentu wskazuje sposób zwrotu opłaty (ust. 4).

Szacuje się, że skala podmiotów które uzyskały potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest niewielka, ponieważ kilkakrotnie ustawowo przesuwano możliwość realizacji przewozów na podstawie tego dokumentu. Przewiduje się, że proponowany system funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego przyczyni się do zwiększenia liczby połączeń regularnych, a tym samym liczby przewożonych pasażerów, wykorzystując potencjał przedsiębiorców już istniejących na rynku, także tych którzy uzyskali potwierdzenia zgłoszenia przewozu przed wejściem w życie ustawy i rozpoczęli przygotowania do wykonywania takich przewozów.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 i 2 przepisy dotychczasowe będą stosowane do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego wszczętych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy oraz postępowań odwoławczych i kontroli, a także do umów w sprawach zamówień publicznych zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 10 przewidziano przepis przejściowy utrzymujący czasowo w mocy przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 38 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy te będą obowiązywały do dnia wejścia w życie nowego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 38 znowelizowanej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie tej ustawy. Powyższy przepis pozwoli na zachowanie ciągłości w wydawaniu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Art. 11 projektowanej ustawy utrzymuje czasowo w mocy przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach (Dz. U. z 2019 r. poz. 1406), które zostało wydane na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy o Funduszu. Obowiązujące rozporządzenie będzie obowiązywało do dnia wejścia w życie nowego rozporządzenia wydanego na podstawie znowelizowanego art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu, nie dłużej jednak niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy. Wprowadzenie tego przepisu przejściowego zapewni dysponentowi Funduszu nieprzerwaną możliwość dokonania, w razie potrzeby, podziału środków Funduszu na poszczególne województwa.

Art. 12 przewiduje, że 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.

Przepisy art. 1 pkt i pkt 18 - 31 projektu ustawy dotyczące nowych zasad dofinansowania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych wejdą w życie 1 stycznia 2026 r.

Proponowane rozwiązania będą miały wpływ na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców. Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy mogą przyczynić się do wzmocnienia roli przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w systemie transportu publicznego oraz 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.

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.

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, wypis 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 obciążeń z tego tytułu.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją nr UD18.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.