



Prezes Rady Ministrów

Mateusz Morawiecki

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-53-23
UD18

Pani Elżbieta WITEK
Marszałek Sejmu

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Mateusz Morawiecki
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 i 2666) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Ustawa określa także zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie, o którym mowa w ust. 1.”;

2) w art. 3:

a) w ust. 1:

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1);”;

– uchyla się pkt 3,

– pkt 6 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu:

1) rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 50 z 26.02.2016, str. 37, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 99, Dz. Urz. UE L 72 z 15.03.2018, str. 17, Dz. Urz. UE L 75 z 19.03.2018, str. 41, Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 282 z 31.08.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, Dz. Urz. UE L 410 z 18.11.2021, str. 200, Dz. Urz. UE L 35 z 17.02.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 130 z 04.05.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 280 z 28.10.2022, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 51 z 20.02.2023, str. 23);

2) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, ustawę z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, ustawę z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych, ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz ustawę z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

- „6) 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 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.³⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1071/2009”;;
- w pkt 8 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 9 brzmieniu:
- „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 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.⁴⁾).”;
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. 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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919) oraz 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.”;
- 3) w art. 4 w ust. 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:
- „11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602), wykonujący przewóz osób;”;
- 4) w art. 5 w ust. 2:

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 6, Dz. Urz. UE L 4 z 09.01.2013, str. 46, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 249 z 15.07.2020, str. 17.

⁴⁾ Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 41 z 12.02.2013, str. 16.

- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”;
- b) w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
 - „4) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, albo świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 tej ustawy.”;
- 5) w art. 8 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:
 - „4) możliwość ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach.”;
- 6) po art. 15 dodaje się art. 15¹ w brzmieniu:
 - „Art. 15¹. 1. Organizator inny niż związek metropolitalny i minister właściwy do spraw transportu, samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami, może ustanowić, na obszarze swojej właściwości w ramach danego województwa, zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach.
 - 2. Organizator działający w ramach jednego województwa, w tym związek metropolitalny, może przystąpić do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, jeżeli system ten ustanawia województwo.
 - 3. Wzajemne rozliczenia z tytułu uczestnictwa organizatora w zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym określa porozumienie zawarte przez województwo z pozostałymi organizatorami.”;
- 7) w art. 19 w ust. 1 uchyla się pkt 2;
- 8) w art. 21 w ust. 1a wyrazy „specyfikacji istotnych warunków zamówienia” zastępuje się wyrazami „dokumentach zamówienia”;
- 9) w art. 22:
 - a) w ust. 1 w pkt 4 skreśla się wyrazy „i 2”;
 - b) uchyla się ust. 4–6,
 - c) ust. 9 otrzymuje brzmienie:
 - „9. Do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych, z wyłączeniem art. 36.”;
- 10) w art. 22b skreśla się wyrazy „i 2”;

11) w art. 23 w ust. 1 i ust. 4 w pkt 4 skreśla się wyrazy „i 2”;

12) w art. 25:

a) w ust. 3 w pkt 24 skreśla się wyrazy „i 2”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przy uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, właściciel przystanku komunikacyjnego położonego w granicach administracyjnych miasta lub dworca albo zarządzający tymi obiektami uzgadnia zasady korzystania z tych obiektów, w przypadku gdy proponowany rozkład jazdy:

1) określa przystanki komunikacyjne lub dworce:

a) o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 7,

b) wskazanych w uchwale, o której mowa w art. 15 ust. 2;

2) nie ograniczy przepustowości przystanków komunikacyjnych lub dworców;

3) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu.”;

13) w art. 28:

a) w ust. 2:

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) określenie przebiegu linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz, z zastrzeżeniem pkt 6;”;

– dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) w komunikacji miejskiej – określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy. W komunikacji miejskiej rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.”;

14) po art. 28 dodaje się art. 28a w brzmieniu:

„Art. 28a. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, wzór zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, a także wysokość opłaty za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio

1000 zł za wydanie zaświadczenia, 200 zł za wydanie wtórnika zaświadczenia oraz 100 zł za zmianę zaświadczenia.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się:

- 1) zakres danych niezbędnych do wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 2) potrzebę zabezpieczenia dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 3) potrzebę zróżnicowania wysokości opłat za wydanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, w zależności od:
 - a) wysokości kosztów za czynności administracyjne związane z wydaniem tych dokumentów,
 - b) wysokości kosztów związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego.”;

15) w rozdziale 3 uchyla się oddział 3 i 4;

16) w art. 43 w ust. 1:

a) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym;”;

b) w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się w pkt 11 w brzmieniu:

„11) ustanawianiu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach, samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami.”;

17) art. 44 otrzymuje brzmienie:

„Art. 44. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, o której mowa w art. 25, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach, na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, a w transporcie morskim – na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 18 listopada 2001 r. – Kodeks morski.”;

18) w art. 45 w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Do kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 28 ust. 1, oraz warunków realizacji przewozów w nich określonych są uprawnieni.”;

19) w art. 46 w ust. 1:

a) w pkt 6:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„cennik opłat lub taryfa są podawane do publicznej wiadomości na dworcu, na stronie internetowej operatora i przewoźnika, jeżeli taką posiada, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej oraz w transporcie drogowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien zawierać także ceny biletów ulgowych:”;
- w lit. a dodaje się tiret ósme–dziesiąte w brzmieniu:
„– ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2205),
– ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 388),
– ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o publicznej służbie krwi (Dz. U. z 2023 r. poz. 318 i 650).”;

b) w pkt 9 w lit. c skreśla się wyrazy „o których mowa w art. 30 i 31”;

c) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) operator i przewoźnik uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 6;”;

d) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1071/2009, 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.”;

20) w dziale II tytuł rozdziału 6 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 6

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego”;

21) art. 50 otrzymuje brzmienie:

„Art. 50. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- 1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub
- 2) przekazaniu operatorowi dopłaty, o której mowa w art. 55, lub
- 3) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub
- 4) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”;

22) w art. 50a dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Minister właściwy do spraw transportu może ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.”;

23) w art. 51 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) środki z budżetu państwa oraz inne środki publiczne.”;

24) art. 52–58 otrzymują brzmienie:

„Art. 52. W ramach rekompensaty, o której mowa w art. 50 pkt 3, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis nie dotyczy operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym.

Art. 53. 1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi rekompensatę, o której mowa w art. 50 pkt 3, na wniosek złożony w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Podstawą do przekazania rekompensaty, o której mowa w art. 50 pkt 3, jest pozytywna weryfikacja wniosku, o którym mowa w ust. 1.

3. Wielkość rekompensaty określonej we wniosku, o którym mowa w ust. 1, oblicza się uwzględniając wszystkie koszty i przychody zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, w tym utracone przychody w związku ze

stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione.

4. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wielkość obliczonej rekompensaty.

Art. 54. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich lub międzynarodowych przewozach pasażerskich otrzymuje rekompensatę, o której mowa w art. 50 pkt 3, w postaci dotacji celowej z budżetu państwa.

Art. 55. 1. W związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym operatorowi i przewoźnikowi przysługuje dopłata do utraconych przychodów z tego tytułu.

2. Kwotę dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi obliczona według cen nieuwzględniających tych ulg, a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi. Kwotę dopłaty do ceny biletów z ulgami ustawowymi oblicza się po uprzednim obniżeniu cen biletów o wymiar ulg i zniżek o charakterze komercyjnym oraz ulg ustanowionych przez organizatora na obszarze jego właściwości, o ile zostały ustanowione.

3. Dopłata, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

4. Przekazywanie środków dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego jest zadaniem zleconym z zakresu administracji rządowej. W celu realizacji zadania wojewoda zawiera z marszałkiem województwa umowę, o której mowa w art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.⁵⁾), oraz przekazuje marszałkowi województwa środki na realizację zadania w postaci dotacji celowej z budżetu państwa.

5. Przekazanie operatorowi lub przewoźnikowi dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego następuje na wniosek i po weryfikacji dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów z tego tytułu, przeprowadzonej przez właściwego marszałka województwa.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414 oraz z 2023 r. poz. 412, 497, 658 i 803.

6. Prawa i obowiązki stron w zakresie dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego, w tym w szczególności: tryb i sposób wypłaty, rozliczenia i zwrotu, wzór rozliczenia oraz zasady kontroli wysokości jej kwoty, określa umowa o dopłatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, zawarta pomiędzy operatorem lub przewoźnikiem a właściwym marszałkiem województwa.

7. Właściwość miejscową samorządu województwa do podpisania umowy, o której mowa w ust. 6, ustala się odpowiednio według siedziby organizatora albo miejsca zamieszkania lub siedziby przewoźnika.

8. Uprawnienie do otrzymania dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego nabywa operator lub przewoźnik, który:

- 1) posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 28;
- 2) stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych;
- 3) zawarł umowę, o której mowa w ust. 6.

9. Dopłata, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego nie dotyczy przejazdów dzieci do lat 4, objętych ulgą 100%, o których mowa w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).

10. Dopłata, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu kolejowego jest wypłacana z budżetu państwa przez ministra właściwego do spraw transportu w postaci dotacji przedmiotowej.

11. Uprawnienie do otrzymania dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu kolejowego nabywa operator lub przewoźnik, który:

- 1) posiada licencję, o której mowa w art. 43 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, i jednolity certyfikat bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e tej ustawy;
- 2) stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych;

3) spełnia wymogi do udzielenia dotacji przedmiotowej do krajowych kolejowych przewozów pasażerskich określone przepisami dotyczącymi szczegółowego sposobu i trybu udzielania i rozliczania dotacji przedmiotowych.

12. W rozliczeniach dopłaty, o której mowa w ust. 1, przedstawia się rzeczywistą wartość i wymiar ulg udzielonych uprawnionym pasażerom.

Art. 56. 1. Kasy rejestrujące, o których mowa w art. 55 ust. 8 pkt 2 i ust. 11 pkt 2, muszą posiadać pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych albo potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar.

2. Zmiany w programach kas rejestrujących, o których mowa w ust. 1, wymagają uzyskania potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Art. 57. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność gospodarczą, jest obowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 58. 1. Operator, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym prowadzi inną działalność gospodarczą, sporządza oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla tych usług, a także wyodrębnia w księgach rachunkowych operacje związane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

2. Operator, o którym mowa w ust. 1, nie może przenosić środków publicznych przeznaczonych na działalność związaną z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na inną działalność.

3. Sprawozdanie finansowe operatora, o którym mowa w ust. 1, publikowane na podstawie przepisów o rachunkowości, zawiera dodatkowo oddzielny bilans oraz rachunek zysków i strat dla działalności związanej z usługami w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym.

4. Wyodrębniona rachunkowość jest prowadzona w sposób umożliwiający monitorowanie zakazu przenoszenia środków publicznych, o którym mowa w ust. 2.”;

25) uchyla się art. 58a;

26) w art. 64:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) nie wystąpił do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile operator taki numer posiada, numeru identyfikacji podatkowej (NIP), nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania,”
- b) uchyla się ust. 2 i 3,
- c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, właściwy organizator.”;
- 27) w art. 65 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „Kary pieniężne, o których mowa w art. 62 ust. 1, art. 63 ust. 1 oraz art. 64 ust. 1, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań.”;
- 28) uchyla się art. 73 pkt 1 lit. a, pkt 2–8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a;
- 29) użyte w art. 78 ust. 1, w art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 w ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 wyrazy „31 grudnia 2023 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2025 r.”;
- 30) w art. 78 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:
- „9. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2023 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2025 r.”;
- 31) art. 81 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 81. Przewoźnik lub operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 56 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2026 r.”;
- 32) uchyla się art. 85;
- 33) w art. 90 skreśla się wyrazy „oraz art. 73 pkt 1 lit. a, pkt 2–8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a”, a wyrazy „1 stycznia 2024 r.” zastępuje się wyrazami „1 stycznia 2026 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 15 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
- „2a. W przypadku osób, o których mowa w ust. 2, osoba pisemnie upoważniona przez przewoźnika żąda opuszczenia środka transportowego, a w przypadku

niepodporządkowania się żądaniu, w celu usunięcia takiej osoby ze środka transportowego, może wezwać do interwencji Policję, właściwą terytorialnie straż gminną (miejską), na obszarze kolejowym Straż Ochrony Kolei, a w stosunku do osób wymienionych w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1214, z 2022 r. poz. 655, 1488 i 2600 oraz z 2023 r. poz. 289 i 535) Żandarmerię Wojskową.”;

2) po art. 87a dodaje się art. 87aa w brzmieniu:

„Art. 87aa. 1. Osoba, o której mowa w art. 15 ust. 2, która nie opuszcza środka transportowego na żądanie osoby upoważnionej przez przewoźnika, podlega karze grzywny nie niższej niż 500 zł.

2. Jeżeli czyn, o którym mowa w ust. 1, ma charakter chuligański, sprawca podlega karze grzywny nie niższej niż 2000 zł.”;

3) w art. 87c wyrazy „art. 87b” zastępuje się wyrazami „art. 87aa”.

Art. 3. W ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295) w art. 1a w ust. 4 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) środkach publicznego transportu zbiorowego – należy przez to rozumieć środki transportu wykorzystywane w transporcie kolejowym lub drogowym;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 16 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kierujący pojazdem kategorii N2 i N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo załączniku nr 2 do ustawy, lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku, jest obowiązany korzystać wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni.”;

2) w art. 24 dodaje się ust. 13 w brzmieniu:

„13. Kierującemu pojazdem kategorii N2 i N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo załączniku nr 2 do ustawy, zabrania się

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642 oraz z 2023 r. poz. 760.

wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu.”;

- 3) w art. 38 w ust. 1 po pkt 4c dodaje się pkt 4d i 4e w brzmieniu:
- „4d) wydruk z systemu teleinformatycznego właściwego polskiego związku sportowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1599 i 2185) zawierający informację o posiadaniu licencji sportu samochodowego wydanej przez ten związek, w przypadku kierowania samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych;
 - 4e) książkę samochodu sportowego wydaną przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, w przypadku samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych;”;
- 4) w art. 65a w ust. 3 w pkt 3 w lit. i średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. j w brzmieniu:
- „j) przebieg trasy imprezy oraz dróg umożliwiających dojazd do poszczególnych etapów imprezy, po których będą poruszać się samochody osobowe przeznaczone do zawodów sportowych biorące udział w imprezie;”;
- 5) w dziale II w rozdziale 5 po art. 65n dodaje się oddział 7 w brzmieniu:

„ODDZIAŁ 7. DOPUSZCZENIE DO RUCHU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH PRZEZNACZONYCH DO ZAWODÓW SPORTOWYCH.

Art. 65o. Przepisy niniejszego oddziału stosuje się do samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, które na podstawie odrębnych przepisów zostały wpisane do rejestru prowadzonego przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie.

Art. 65p. Samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych dopuszcza się do ruchu drogowego na czas trwania imprez organizowanych przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie oraz inne właściwe związki sportowe organizujące imprezy na podstawie regulaminów obowiązujących we właściwym polskim związku sportowym, na wyznaczonych drogach umożliwiających dojazd, o których mowa w art. 65a ust. 3 pkt 3 lit. j.

Art. 65q. Samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych dopuszcza się do ruchu drogowego w zakresie, o którym mowa w art. 65p, jeżeli:

- 1) spełnia warunki techniczne określone przez właściwy polski związek sportowy na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, każdorazowo publikowane na stronie podmiotowej tego związku;
 - 2) uzyskał pozytywny wynik badania co do zgodności z warunkami technicznymi określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 17;
 - 3) został czasowo zarejestrowany na podstawie art. 74 ust. 2ca;
 - 4) został poddany sprawdzeniu stanu technicznego przez organizatora imprezy przed rozpoczęciem imprezy.”;
- 6) w art. 74:
- a) po ust. 2c dodaje się ust. 2ca w brzmieniu:

„2ca. Czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych dokonuje się na wniosek właściciela pojazdu, w celu dopuszczenia do ruchu drogowego na czas trwania imprez organizowanych przez polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, na wyznaczonych drogach umożliwiających dojazd, o których mowa w art. 65a ust. 3 pkt 3 lit. j.”,
 - b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Czasowej rejestracji, o której mowa w ust. 2ca, dokonuje się na okres wynikający z terminu badania technicznego, o którym mowa w art. 81 ust. 11b.”;
- 7) w art. 81:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Właściciel pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego wchodzącego w skład kolejki turystycznej, motoroweru, przyczepy lub samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych jest obowiązany przedstawiać go do badania technicznego.”,
 - b) w ust. 10 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przyczepa lekka, pojazd zabytkowy oraz samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych nie podlegają okresowym badaniom technicznym.”,
 - c) po ust. 11a dodaje się ust. 11b w brzmieniu:

„11b. Samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych podlega corocznie badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi.”,
 - d) dodaje się ust. 17 w brzmieniu:

„17. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, zakres i sposób przeprowadzania badań co do zgodności samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych z warunkami technicznymi oraz wzory dokumentów związane z tymi badaniami, uwzględniając konieczność zapewnienia bezpiecznego korzystania z samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych oraz zakres warunków technicznych co do zgodności, z którymi te samochody podlegają badaniu.”;

- 8) w art. 130a w ust. 1 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) poruszania się po drodze innej niż wyznaczona zgodnie z art. 65a ust. 3 pkt 3 lit. j, jeżeli jest dopuszczony do ruchu na podstawie art. 65p.”.

Art. 5. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 2 dodaje się art. 2a–2c w brzmieniu:

„Art. 2a. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza zmiany do aktu założycielskiego spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, działającej pod firmą „CARGOTOR spółka z ograniczoną odpowiedzialnością”, z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „Cargotor”, od dnia objęcia większości udziałów w kapitale zakładowym Cargotor przez PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, zwaną dalej „PLK SA”.

Art. 2b. Zgromadzenie wspólników, od dnia objęcia większości udziałów w kapitale zakładowym Cargotor przez PLK SA, powołuje Radę Nadzorczą Cargotor spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz powołuje w jej skład jednego przedstawiciela ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Art. 2c. 1. Udziały Cargotor należące do PLK SA mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa.

2. Minister właściwy do spraw transportu wykonuje prawa z udziałów Cargotor należących do Skarbu Państwa.”;

- 2) w art. 15 w ust. 1 skreśla się wyrazy „, zwaną dalej „PLK SA””;

- 3) po art. 18d dodaje się art. 18e w brzmieniu:

„Art. 18e. Linie kolejowe niebędące liniami o znaczeniu państwowym przekazane jednostce samorządu terytorialnego zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4, mogą być przez tę jednostkę, w porozumieniu z PKP SA albo PLK SA, za zgodą ministra

właściwego do spraw transportu, przekazane nieodpłatnie na własność lub oddane do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych. Do wyrażenia zgody przez ministra właściwego do spraw transportu stosuje się odpowiednio przepisy art. 18 ust. 2c pkt 1 i 3–5, ust. 2d pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3 oraz ust. 2e i 4.”;

4) po art. 33w dodaje się art. 33wa w brzmieniu:

„Art. 33wa. 1. W latach 2023–2028 minister właściwy do spraw finansów publicznych może także przekazać PLK SA na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PLK SA.

2. Łączna wartość nominalna skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć w:

- 1) 2023 r. – 7 412 000 zł;
- 2) 2024 r. – 222 265 000 zł;
- 3) 2025 r. – 989 331 000 zł;
- 4) 2026 r. – 897 104 000 zł;
- 5) 2027 r. – 780 336 000 zł;
- 6) 2028 r. – 498 852 000 zł.

3. Akcje w podwyższonym kapitale zakładowym PLK SA zostaną objęte przez Skarb Państwa.”;

5) w art. 33z:

- a) w ust. 1 po wyrazach „art. 33w ust. 1” dodaje się wyrazy „i art. 33wa ust. 1”,
- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych może udzielić zgody na rozporządzenie skarbowymi papierami wartościowymi, o których mowa w art. 33w ust. 1 i art. 33wa ust. 1, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia stabilności finansów publicznych, poziom długu sektora finansów publicznych oraz poziom deficytu i długu sektora instytucji rządowych i samorządowych w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 549/2013 z dnia 21 maja 2013 r. w sprawie europejskiego systemu rachunków narodowych i

regionalnych w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 174 z 26.06.2013, str. 1, z późn. zm.⁷⁾).”

c) w ust. 3 po wyrazach „z tytułu skarbowych papierów wartościowych” dodaje się wyrazy „, o których mowa w art. 33w ust. 1,”

d) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Środki uzyskane z tytułu skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 33wa ust. 1, przeznacza się wyłącznie na finansowanie inwestycji kapitałowych realizowanych przez PLK SA polegających na podwyższeniu kapitału zakładowego Cargotor i objęciu przez PLK SA nowo utworzonych udziałów w podwyższonym kapitale zakładowym.

5. Środki pochodzące z podwyższenia kapitału zakładowego, o którym mowa w ust. 4, Cargotor przeznacza wyłącznie na przygotowanie i realizację inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pod nazwą „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią”, w tym na budowę siedziby jednostki ratowniczo-gaśniczej wraz z jej wyposażeniem techniczno-specjalistycznym w kwocie do 37 000 000 zł, oraz finansowanie zobowiązań Cargotor wyłącznie z tytułu podatku od towarów i usług powstałych w związku z realizacją tego projektu.”;

6) w art. 39:

a) w ust. 4a w pkt 2:

– lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) Spółka Celowa, o której mowa w ustawie z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym,”

– dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) jednostka samorządu terytorialnego, państwowa osoba prawna lub państwowa jednostka organizacyjna jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym.”

b) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu może nabyć od PKP SA prawo własności nieruchomości lub prawo

⁷⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 207 z 04.08.2015, str. 35, Dz. Urz. UE L 181 z 07.07.2022, str. 36 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 05.04.2023, str. 1.

użytkowania wieczystego gruntów, niezbędnych do realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5. Nabycie nastąpi według ich wartości rynkowej, wynikającej z wyceny sporządzanej przez niezależnego doradcę.”;

7) po art. 39e dodaje się art. 39f w brzmieniu:

„Art. 39f. Podmiot zarządzający zapleczem technicznym pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, zlokalizowanym na gruncie o nieuregulowanym na rzecz PKP SA stanie prawnym, stanowiącym teren zamknięty, o którym mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990, z 2022 r. poz. 1846 i 2185 oraz z 2023 r. poz. 803), w celu wykonania robót budowlanych dotyczących infrastruktury zaplecza, dysponuje nieruchomością lub jej częścią, na której położone jest to zaplecze, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682 i 553), pod warunkiem, że nieruchomość zarządzana jest przez podmiot zarządzający na podstawie umowy zawartej z PKP SA, której przedmiotem jest oddanie nieruchomości do korzystania, i PKP SA wyraziła zgodę na wykonanie robót budowlanych.”.

Art. 6. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 oraz z 2023 r. poz. 760 i 919) wprowadza się następujące zmiany:

1) po art. 77a dodaje się art. 77b w brzmieniu:

„Art. 77b. 1. Inspektorowi zatrudnionemu na stanowisku, o którym mowa w art. 76 ust. 2a, przez okres nie krótszy niż 10 lat przysługuje dodatkowy urlop wypoczynkowy w wymiarze 6 dni roboczych, a po 20 latach pracy – w wymiarze 12 dni roboczych.

2. W przypadku zbiegu uprawnień do urlopu dodatkowego, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 105 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, przysługuje urlop w wymiarze korzystniejszym.”;

2) w załączniku nr 3 w lp. 2:

a) w pkt 2.1. uchyla się pkt 3,

b) w pkt 2.2. wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„

	Wykonywanie przewozu regularnego lub regularnego specjalnego z naruszeniem warunków określonych w zezwoleniu albo zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego dotyczących:		
--	---	--	--

”.

Art. 7. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 21 w ust. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:
„7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego i kierowców pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska;”;
- 2) w rozdziale 2 po art. 83a dodaje się art. 83b i art. 83c w brzmieniu:

„Art. 83b. 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest pozytywny wynik egzaminu językowego złożonego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa Urzędu albo zarządzającego lotniskiem.

2. Językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.

3. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 99, w tym przepisy wydane na podstawie ust. 6 tego art.

4. Pozytywny wynik egzaminu, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się przez wydanie zaświadczenia, które stanowi certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Art. 83c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, udziela odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jeżeli z oceny bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, wynika, że zastosowanie tego odstępstwa nie obniży poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych.

2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem dołącza:

- 1) analizę bezpieczeństwa w zakresie zapobiegania wtargnięciom na drogę startową przeprowadzoną w ramach systemu, o którym mowa w ADR.OR.D.005 lit. b pkt 4 załącznika III do rozporządzenia nr 139/2014/UE;
- 2) opinię lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa na drodze startowej.

3. Ocena bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, uwzględnia:

- 1) wyniki analizy bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2 pkt 1;
- 2) opinię, o której mowa w ust. 2 pkt 2;
- 3) opinię instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, funkcjonującej na danym lotnisku;

- 4) wyniki kontroli przeprowadzonej na danym lotnisku przez Prezesa Urzędu;
 - 5) układ lotniska i lokalne uwarunkowania eksploatacyjne i techniczne oraz liczbę częstotliwości wykorzystywanych na danym lotnisku;
 - 6) strukturę ruchu lotniczego (krajowy, międzynarodowy) danego lotniska, w tym sezonowe szczyty ruchu;
 - 7) wszelkie zgłoszenia zdarzeń lotniczych, mogących mieć wpływ na wyniki oceny bezpieczeństwa.”;
- 3) w załączniku nr 6 do ustawy:
- a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28a dodaje się pkt 28b w brzmieniu:
„28b) rozporządzeniu nr 139/2014/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie (UE) Komisji nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;”;
 - b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.8 dodaje się ust. 26 w brzmieniu:

”

26. Przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	15 000
--	--------

”

- c) w tabeli nr 2 w części I w podczęści 1.2:
 - tytuł podczęści 1.2 otrzymuje brzmienie:
„Egzaminy praktyczne na licencje, świadectwa kwalifikacji i uprawnienia wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji oraz inne egzaminy praktyczne”;
 - ust. 2 otrzymuje brzmienie:

”

2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego, egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz egzaminu	765
--	-----

wykazującego biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	
--	--

”.

Art. 8. W ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 3a otrzymuje brzmienie:

„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób:

- 1) które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem przepisów art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia;
- 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. 14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.;
- 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 9 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 10 grudnia 2028 r.,
 - c) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.,
 - d) art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2028 r.;
- 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia, z tym że:
 - a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.,
 - b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.

2. Art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.

3. Art. 10 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.”;

2) w art. 9n ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Inwestor może złożyć wniosek o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie niniejszego rozdziału albo o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, 1846, 2185 i 2747 oraz z 2023 r. poz. 553).”;

3) w art. 9o:

a) w ust. 3:

- w pkt 1 w lit. b średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. c w brzmieniu:
„c) przedstawiającą proponowane linie wydzielenia pasów drogowych dróg różnych kategorii;”;
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) mapę z rejestrem nieruchomości objętych wnioskiem, a – w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości – mapę do celów prawnych, w tym z projektem podziału nieruchomości, sporządzone zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990 oraz z 2022 r. poz. 1846 i 2185 oraz z 2023 r. poz. 803);”;
- w pkt 3a wyrazy „map z projektami podziałów nieruchomości” zastępuje się wyrazami „map do celów prawnych z projektem podziału nieruchomości”;
- pkt 3b otrzymuje brzmienie:
„3b) wykaz nieruchomości, zawierający oznaczenia działek według katastru nieruchomości lub map do celów prawnych z projektem podziału nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma wywołać skutki w postaci: ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 lub art. 9s ust. 9, oraz uprawnienia, o którym mowa w art. 9ya ust. 1;”;
- po pkt 3b dodaje się pkt 3c w brzmieniu:

- „3c) określenie podmiotów, na rzecz których planowane jest ustalenie ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości, o którym mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6;”,
- b) w ust. 6 w zdaniu pierwszym po wyrazach „katastrze nieruchomości” dodaje się wyrazy „, Prezesowi UTK”,
- c) ust. 10 otrzymuje brzmienie:
- „10. Przepisu ust. 8 nie stosuje się do:
- 1) nieruchomości wnoszonych przez Polskie Koleje Państwowe Spółkę Akcyjną, zwane dalej „PKP S.A.”, w formie wkładu niepieniężnego do PLK S.A. na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542);
 - 2) obrotu nieruchomościami, dokonywanego przez PLK SA, CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego, na rzecz których została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej albo dokonywanego za ich zgodą wydaną nie wcześniej niż po upływie dnia, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę dotycząca nieruchomości stała się ostateczna;
 - 3) obrotu nieruchomościami, o których mowa w art. 9s ust. 9, który jest dokonywany z dniem, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę dotycząca tej nieruchomości stała się ostateczna.”;
- 4) w art. 9oa:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Podmioty zarządzające sieciami uzbrojenia terenu uzgadniają warunki techniczne usunięcia kolizji przebiegu sieci z inwestycją dotyczącą linii kolejowej w terminie 14 dni od dnia otrzymania wniosku PLK S.A., CPK lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.”,
- b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
- „3. Podmioty, o których mowa w ust. 1, nie mogą warunkować uzgodnienia warunków technicznych usunięcia kolizji od spełnienia świadczeń, w ramach których PLK S.A., CPK lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego byłaby zobowiązana do ustanowienia praw, których dotychczas podmioty te nie posiadały.”;
- 5) w art. 9q w ust. 2 w zdaniu pierwszym po wyrazach „katastrze nieruchomości” dodaje się wyrazy „i Prezesowi UTK”;

6) w art. 9s:

a) ust. 3e otrzymuje brzmienie:

„3e. Nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg publicznych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, z dniem w którym decyzja ta stała się ostateczna:

- 1) wojewoda oddaje w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – w odniesieniu do dróg krajowych;
- 2) stają się własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy – w odniesieniu do dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów:

- 1) w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 3–3b i 3e;
- 2) w księdze wieczystej ograniczeń, o których mowa w ust. 9 oraz w art. 9q ust. 1 pkt 6.”;

7) w art. 9x:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, następuje z mocy prawa wygaśnięcie trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej o wygaśnięciu trwałego zarządu, o którym mowa w ust. 1.”;

8) w art. 9y:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, 3a i 3e oraz w art. 9x ust. 4, od podmiotu, na rzecz którego wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, przysługuje odszkodowanie dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości, a także osobom, którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe

do nieruchomości w dniu, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, wysokość odszkodowania, o którym mowa w ust. 1 oraz w art. 9s ust. 9, ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia nadania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności.”;

9) po art. 9yc dodaje się art. 9yca w brzmieniu:

„Art. 9yca. PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego dysponuje na cele budowlane w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego nieruchomością lub częścią nieruchomości, na której niezbędne jest wykonanie robót budowlanych nie wymagających decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 Prawa budowlanego, w ramach inwestycji dotyczących linii kolejowych.”;

10) w art. 13 w ust. 1b w pkt 1, w art. 14b w ust. 3 oraz w art. 66 w ust. 2c wyrazy „rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „rozporządzenia 2021/782/UE”;

11) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

„Art. 33a. 1. W czasie stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, może:

1) nie pobierać:

- a) części opłaty podstawowej w wysokości odpowiadającej zatwierdzonej podwyżce stawki jednostkowej, o której mowa w art. 33 ust. 6,
- b) opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej;

2) pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50% wysokości tej opłaty.

2. Zwolnienie z pobierania części opłaty podstawowej, opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenie opłaty podstawowej stanowią pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej i mogą być

udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji.”;

12) po art. 38a dodaje się art. 38aa w brzmieniu:

„Art. 38aa. 1. Zarządca infrastruktury, w przypadku udzielenia pomocy, o której mowa w art. 33a ust. 2, otrzymuje ze środków budżetu państwa finansowanie w wysokości odpowiadającej wysokości przychodów utraconych z tytułu niepobrania części opłaty podstawowej lub opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej albo pobrania obniżonej opłaty podstawowej.

2. Wypłaty środków z budżetu państwa, w ramach finansowania, o którym mowa w ust. 1, dokonuje minister właściwy do spraw transportu.”;

13) w art. 46 w ust. 11 wyrazy „art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE”;

14) w rozdziale 9 po art. 57a dodaje się art. 57b w brzmieniu:

„Art. 57b. 1. W przypadkach szczególnie uzasadnionych usytuowanie obiektu budowlanego będącego elementem infrastruktury kolejowej przy autostradzie albo drodze ekspresowej w odległości mniejszej niż określona w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych może nastąpić wyłącznie za zgodą Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad wyrażoną przed uzyskaniem przez inwestora tego obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Wyrażenie zgody następuje w drodze decyzji.

2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w Prawie budowlanym.”;

15) w art. 66 w ust. 1 w pkt 6 wyrazy „art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” zastępuje się wyrazami „art. 4, art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE”.

Art. 9. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 21) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3:

a) po ust. 8 dodaje się ust. 8a i 8b w brzmieniu:

„8a. W 2023 r. środki Funduszu mogą być przekazane PKP Polskim Liniom Kolejowym Spółce Akcyjnej z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia udziałów w kapitale zakładowym CARGOTOR spółka z ograniczoną odpowiedzialnością.

8b. Nabycie udziałów, o których mowa w ust. 8a, następuje według ich wartości rynkowej, wynikającej z wyceny sporządzonej przez niezależnego zewnętrznego doradcę.”,

b) dodaje się ust. 10 i 11 w brzmieniu:

„10. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542).

11. Środki Funduszu mogą być przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.”;

2) w art. 3a w ust. 2 wyrazy „ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2021 r. poz. 146 oraz z 2022 r. poz. 655, 1534 i 1846)” zastępuje się wyrazami „ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”;

3) w art. 5 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W 2023 r. środki Funduszu mogą pochodzić również z wpływów ze skarbowych papierów wartościowych, o których mowa w art. 5b.”;

4) po art. 5a dodaje się art. 5b w brzmieniu:

„Art. 5b. 1. W 2023 r. minister właściwy do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, może przekazać Funduszowi skarbowe papiery wartościowe na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 3 ust. 3a.

2. Łączna wartość nominalna zobowiązań z tytułu wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych przekazanych Funduszowi nie może przekroczyć kwoty 1 500 000 tys. zł.

3. Minister właściwy do spraw budżetu określi, przez wydanie listu emisyjnego, warunki emisji skarbowych papierów wartościowych oraz sposób realizacji świadczeń z nich wynikających.

4. List emisyjny zawiera w szczególności:

- 1) datę emisji;
- 2) powołanie podstawy prawnej emisji;
- 3) jednostkową wartość nominalną w złotych;
- 4) cenę zbycia lub sposób jej ustalenia;
- 5) stopę procentową lub sposób jej obliczania;
- 6) określenie sposobu i terminów wypłaty należności głównej oraz należności ubocznych;
- 7) datę, od której nalicza się oprocentowanie skarbowych papierów wartościowych tej emisji;
- 8) termin wykupu oraz zastrzeżenia w przedmiocie możliwości wcześniejszego wykupu.

5. Emisja skarbowych papierów wartościowych następuje z dniem zarejestrowania skarbowych papierów wartościowych w depozycie papierów wartościowych oraz w kwocie równej wartości nominalnej wyemitowanych papierów wartościowych.

6. Do emisji skarbowych papierów wartościowych nie stosuje się przepisów art. 98 i art. 102 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.⁸⁾) oraz przepisów wydanych na podstawie art. 97 tej ustawy.

7. Rozporządzenie skarbowymi papierami wartościowymi przekazanymi Funduszowi wymaga zgody ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

8. Koszty związane z operacjami na skarbowych papierach wartościowych, o których mowa w ust. 1, w tym prowadzeniem rachunku papierów wartościowych, pokrywane są ze środków Funduszu.”.

Art. 10. W ustawie z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191) w art. 4:

- 1) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. Agencja może prowadzić działalność w obszarze bezzałogowych statków powietrznych, w tym:

- 1) zapewniać usługi na rzecz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i dostawców usług dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych;

⁸⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414 oraz z 2023 r. poz. 412, 497, 658 i 803.

- 2) wspierać testowanie i wdrażanie nowych rozwiązań opartych na bezzałogowych statkach powietrznych, w szczególności w obszarach zurbanizowanych;
 - 3) prowadzić projekty pilotażowe wspierające wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.”;
- 2) dodaje się ust. 7 i 8 w brzmieniu:

„7. Agencja, w zakresie działalności, o której mowa w ust. 4a, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, może tworzyć spółki oraz posiadać, obejmować lub nabywać udziały lub akcje w spółkach.

8. Do Agencji nie stosuje się art. 49 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.⁹⁾).”.

Art. 11. W ustawie z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 511 i 2185) w art. 50 w ust. 7 wyrazy „rozporządzeniu (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14)” zastępuje się wyrazami „rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1)”.

Art. 12. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu:

„Art. 6a. Dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niesfunkcjonujące 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.”;

- 2) w art. 8 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się rezerwę w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu

⁹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1692, 1725, 1747, 1768, 1964 i 2414 oraz z 2023 r. poz. 412, 497, 658 i 803.

zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

3) w dziale III w rozdziale 1 po art. 9 dodaje się art. 9a w brzmieniu:

„Art. 9a. 1. Wojewoda w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu przekazuje dysponentowi informacje o 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 którym te umowy zostały zawarte.

2. Kwota środków, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.

3. Dysponent Funduszu określa łączną wysokość środków Funduszu przewidzianych do podziału na województwa na dany rok budżetowy pomniejszoną o środki zaangażowane w ramach umów o dopłatę zawartych w poprzednich latach, o których mowa w ust. 1, oraz o środki, o których mowa w art. 8 ust. 1a.”;

4) w art. 10:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dysponent Funduszu dokonuje podziału niezaangażowanych środków, o których mowa w art. 9a ust. 3, przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w poszczególnych województwach, po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 8 ust. 4.”,

b) w ust. 2:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) wartość produktu krajowego brutto województwa,”,

– dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.”;

5) po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:

„Art. 10a. 1. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o:

- 1) kwocie środków Funduszu, o których mowa w art. 10 ust. 1, przyznanych dla województwa na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1;
- 2) kwocie środków Funduszu, o których mowa w art. 9a ust. 1;

- 3) łącznej kwocie środków Funduszu, o których mowa w pkt 1 i 2;
- 4) terminach w ciągu roku na składanie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

2. Wojewoda aktualizuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, stosownie do informacji otrzymanej od Dysponenta Funduszu zgodnie z art. 16 ust. 13.

3. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4:

- 1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4,
- 2) niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę
– nie podlega rozpatrzeniu.

4. Organizator składa do właściwego wojewody wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, zawierający w szczególności:

- 1) nazwę organizatora i numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) datę uruchomienia każdej linii, o której mowa w pkt 2, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1;
- 4) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na każdej linii, o której mowa w pkt 2, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1;
- 5) planowaną kwotę deficytu każdej linii, o której mowa w pkt 2, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1;
- 6) planowaną łączną kwotą dopłaty oraz planowaną łączną kwotą dopłaty dla każdej linii w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1.

5. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.”;

- 6) po art. 11 dodaje się art. 11a–11e w brzmieniu:

„Art. 11a. 1. Wojewoda, rozpatrując wniosek, o którym mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, bierze pod uwagę:

- 1) powierzchnię obszaru własności organizatora;
- 2) liczbę mieszkańców obszaru własności organizatora;
- 3) liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;

- 4) długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
- 5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
- 6) realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
- 7) wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2267), jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku;
- 8) zapewnienie dostępności komunikacyjnej terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązаныmi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 788).

2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności:

- 1) gminom;
- 2) związkom międzygminnym;
- 3) związkom powiatowo-gminnym;
- 4) powiatom;
- 5) związkom powiatów;
- 6) województwom.

3. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, uzyskały taką samą ocenę, decydującym kryterium jest kryterium, o którym mowa w ust. 1 pkt 7.

4. Wojewoda po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach środków, o których mowa w art. 10 ust. 1, albo o nieobjęciu dopłatą.

5. Wojewoda obejmuje dopłatą umowy, o których mowa w art. 9a ust. 1, do wysokości limitu, o którym mowa w art. 9a ust. 2.

Art. 11b. 1. W przypadku wyczerpania się środków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 3, wojewoda składa do dysponenta Funduszu wnioski o przekazanie z rezerwy, o której mowa w art. 8 ust. 1a, środków, które mogłyby być zaangażowane na realizację umów w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo.

2. Podstawą do określenia wysokości tej kwoty jest łączna kwota dopłaty na dany rok budżetowy wynikająca ze złożonych wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, nieobjętych dopłatą ze względu na osiągnięcie limitu, o którym mowa w art. 10a ust. 1 pkt 3.

3. Wnioski, o których mowa w ust. 1, są realizowane według kolejności wpływu do dysponenta Funduszu do wyczerpania się środków z rezerwy, przy czym wniosek na kwotę przekraczającą środki pozostające w rezerwie jest realizowany w części do wysokości środków tej rezerwy.

Art. 11c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Art. 11d. 1. Dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą.

2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.

3. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

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

4. Umowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:

- 1) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;

- 2) długość linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) częstotliwość połączeń na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 4) wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) maksymalną kwotę dopłaty w każdym roku budżetowym objętym umową w wysokości nie większej niż zawarta we wniosku o objęcie dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1;
- 6) termin i sposób przekazywania dopłaty w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w ust. 1;
- 7) termin i sposób rozliczenia dopłaty w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w ust. 1;
- 8) termin i zasady zwrotu dopłaty w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w ust. 1;
- 9) zasady i termin składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

5. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż 10 lat.

Art. 11e. 1. Linie komunikacyjne nieuruchomione w terminie, o którym mowa w art. 10a ust. 4 pkt 3, wskazanym we wniosku, nie podlegają dofinansowaniu ze środków Funduszu w danym roku budżetowym.

2. Środki przewidziane na finansowanie linii, o których mowa w ust. 1, uznaje się za środki niezaangażowane.”;

- 7) uchyla się art. 12 i art. 13;
- 8) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Art. 14. 1. Organizator składa wojewodzie wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę.

2. Do wniosku o dopłatę organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku. W przypadku, gdy wniosek o dopłatę jest sporządzany w oparciu o prognozowaną kwotę tej dopłaty dokumenty potwierdzające dane i informacje załącza się do rozliczenia dopłaty.

3. W przypadku gdy w okresie rozliczeniowym dla linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętych umową o dopłatę nie wystąpi deficyt na pojedynczej linii pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę za ten okres dla tej linii.

4. Rozliczenie dopłaty przekazanej w oparciu o wielkości prognozowane organizator składa wojewodzie w terminie 30 dni licząc od ostatniego dnia okresu rozliczeniowego, w którym przekazano środki dopłaty. Rozliczenie dotyczy również dodatniego wyniku finansowego osiągniętego na każdej z linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętych umową o dopłatę, który nie został uwzględniony we wcześniejszych wnioskach o dopłatę.

5. Wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o dopłatę.

6. Wniosek o dopłatę:

- 1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1,
- 2) nieuzupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę
– nie podlega rozpatrzeniu.

7. Wojewoda występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłaty.

8. Dysponent Funduszu przekazuje dofinansowanie na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego. Warunkiem przekazania dofinansowania jest dostępność środków na rachunku Funduszu.

9. Wojewoda przekazuje dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu dofinansowania od dysponenta Funduszu.

10. Środki wynikające z wniosku wojewody, o którym mowa w ust. 7, są przekazywane w terminach wynikających z porozumienia, o którym mowa w art. 11, nie później niż do dnia 31 grudnia. Dofinansowanie dotyczące przewozów realizowanych w danym roku przekazane na wyodrębniony rachunek urzędu wojewódzkiego i niewykorzystane w terminie do dnia 25 stycznia roku następnego podlega zwrotowi na rachunek Funduszu.”;

9) w art. 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wniosek, o którym mowa w art. 11b ust. 1, dysponent Funduszu może 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 oraz środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo. Analizę przeprowadza się nie częściej niż raz na 2 miesiące.”,

- b) uchyla się ust. 2–7,
- c) dodaje się ust. 8–14 w brzmieniu:

„8. Wojewoda, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu, przekazuje informacje o kwocie środków niezaangażowanych wynikającej z analizy, o której mowa w ust. 1. Wielkość tych środków pomniejsza kwotę, o której mowa w art. 10a ust. 1 pkt 1.

9. W przypadku pełnego zaangażowania środków Funduszu w danym województwie wojewoda, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu, przekazuje informacje o kwocie środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo.

10. Dysponent Funduszu dokonuje podziału sumy środków, o których mowa w ust. 8, zgodnie z zapotrzebowaniem wojewodów, o którym mowa w ust. 9, oraz z zastrzeżeniem ust. 12.

11. Ewentualne środki pozostałe po dokonaniu podziału, o którym mowa w ust. 10, mogą być uruchomione na realizację kolejnych umów w trybie przewidzianym w art. 11b.

12. W przypadku, gdy łączna kwota środków zgłoszonych przez wojewodów, zgodnie z ust. 9, przekracza łączną kwotę środków niezaangażowanych, o których mowa w ust. 8, Dysponent Funduszu dokonuje podziału sumy środków, o których mowa w ust. 8, do wysokości kwoty środków niezaangażowanych, proporcjonalnie do zgłoszonego przez wojewodów zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 9.

13. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie dodatkowych środków na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu

zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie.

14. Do dopłat stosuje się przepisy art. 11a, przepisy wydane na podstawie art. 11c oraz przepisy art. 11d.”;

10) po art. 18 dodaje się art. 18a w brzmieniu:

„Art. 18a. Wojewoda jest uprawniony do żądania dokumentów związanych z wykorzystaniem środków Funduszu bez wszczynania kontroli, o której mowa w art. 18.”;

11) użyte w art. 21 oraz w art. 30a w ust. 2 wyrazy „31 grudnia 2023 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2024 r.”;

12) w art. 53 w ust. 1:

a) pkt 6–10 otrzymują brzmienie:

„6) 2024 – 400 000 000 zł;

7) 2025 – 400 000 000 zł;

8) 2026 – 400 000 000 zł;

9) 2027 – 400 000 000 zł;

10) 2028 – 400 000 000 zł;”;

b) dodaje się pkt 11–15 w brzmieniu:

„11) 2029 – 400 000 000 zł;

12) 2030 – 400 000 000 zł;

13) 2031 – 400 000 000 zł;

14) 2032 – 400 000 000 zł;

15) 2033 – 400 000 000 zł.”.

Art. 13. W ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, 1812, 1933 i 2185 oraz z 2023 r. poz. 412 i 825) w art. 11 w ust. 1 uchyla się pkt 10.

Art. 14. Postępowania administracyjne w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, umarza się.

Art. 15. Do postępowań w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 16. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres, na który zostały zawarte.

Art. 17. Przewoźnicy, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 85 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, 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.

Art. 18. Kierowcy pojazdów, o których mowa w ADR.OPS.B.024 lit. a rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, późn. zm.¹⁰⁾), są obowiązani uzyskać zaświadczenie, o którym mowa w art. 83b ust. 4 ustawy zmienianej w art. 7, potwierdzające biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 tego rozporządzenia w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. 1. Do wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonych i nierozpatrzonej przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do postępowań o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

3. Do postępowań w sprawie ustalenia odszkodowania na podstawie art. 9y ust. 1 ustawy zmienianej w art. 8 wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

¹⁰⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 50 z 26.02.2016, str. 37, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 99, Dz. Urz. UE L 72 z 15.03.2018, str. 17, Dz. Urz. UE L 75 z 19.03.2018, str. 41, Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 282 z 31.08.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, Dz. Urz. UE L 410 z 18.11.2021, str. 200, Dz. Urz. UE L 35 z 17.02.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 130 z 04.05.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 280 z 28.10.2022, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 51 z 20.02.2023, str. 23.

Art. 20. 1. Postępowania dotyczące wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy decyzją ostateczną umarza się.

2. Do decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, które stały się ostateczne przed dniem jej wejścia w życie, w odniesieniu do których postępowanie w sprawie wydania decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego:

- 1) zostało umorzone na podstawie ust. 1,
 - 2) nie zostało wszczęte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy
- stosuje się przepis art. 9x ust. 1 i 1a ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 21. 1. Do postępowań:

- 1) o udzielenie zamówienia publicznego, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego innego niż koleją lub metrem,
- 2) w sprawie konkursów i zamówień, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego koleją lub metrem

– wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Do umów w sprawach zamówień publicznych zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 22. Począwszy od planu finansowego Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na rok 2025 dysponent Funduszu wyodrębnia rezerwę w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 23. 1. W roku 2024 wojewoda może zawrzeć umowy o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy i jest nie dłuższy niż 10 lat.

2. Zaangażowanie środków na umowy, o których mowa w ust. 1, w pierwszym roku ich obowiązywania nie może przekroczyć 50% kwoty środków przyznanej dla województwa na podstawie podziału środków, o którym mowa w art. 24 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 12, oraz 70% tej kwoty w kolejnych latach obowiązywania umowy.

Art. 24. W odniesieniu do środków przewidzianych w planie finansowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na rok 2024 stosuje się odpowiednio art. 10a, art. 11a, art. 11c, art. 11d i art. 11e ustawy zmienianej w art. 12.

Art. 25. Do skarg pasażerów w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.¹¹⁾), postępowań dotyczących rozpatrzenia tych skarg, spraw i postępowań dotyczących nadzoru nad przestrzeganiem przepisów tego rozporządzenia oraz postępowań dotyczących nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 66 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 7 czerwca 2023 r., prowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 7 czerwca 2023 r.

Art. 26. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 38 ustawy zmienianej w art. 1, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 28a ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 27. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 1 i 20–27 oraz art. 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.;
- 2) art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, art. 7, art. 8 pkt 1, 10, 13 i 15, art. 10, art. 11, art. 18 oraz art. 25, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 3) art. 4 pkt 3–8, które wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2024 r.;
- 4) art. 5 pkt 1, 2, 4, 5 i 6 lit. b, art. 8 pkt 11 i 12 oraz art. 9, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 5) art. 12 pkt 1–3, 4 lit. a, pkt 5–10 i 12, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2025 r.

¹¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 70 z 14.03.2009, str. 47, Dz. Urz. UE L z 238 z 06.09.2013, str. 23 oraz Dz. Urz. UE L 6 z 10.01.2015, str. 6.

UZASADNIENIE

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.)

W wielu rejonach kraju brakuje 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 są pozbawiani 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 2022 r. poz. 2464), 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 r. 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 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 295).

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.

Mimo kilkuletniej *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 z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, od 1 stycznia 2016 r. byłyby stosowane wyłącznie w przewozach użyteczności publicznej. W związku z nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przez:

- 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. poz. 2371, z późn. zm.),
 - ustawę z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435, z późn. zm.),
 - 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, z późn. zm.),
 - ustawę z dnia 17 grudnia 2021 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2022 (Dz. U. poz. 2445, z późn. zm.),
 - ustawę z dnia 1 grudnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 (Dz. U. poz. 2666)
- termin ten został określony na dzień 1 stycznia 2024 r.

Tym samym, przy zachowaniu dotychczasowych przepisów, prawo do rekompensaty z tytułu stosowania ulg miałoby 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 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wprowadzono zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1371/2007”, odesłaniem do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”.

W art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 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 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 1073/2009”.

W art. 3 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.).

Zaktualizowano przepisy z uwzględnieniem których stosuje się przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przez dodanie w art. 3 ust. 1 w 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 (Dz. Urz. UE L 334 z 17.12.2010, str. 1, z późn. zm.).

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 (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) 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. Dodatkowo doprecyzowano część definicji odnoszącej się do przewoźnika w transporcie kolejowym. W związku z powyższym w transporcie kolejowym za „przewoźnika” należy uznać przewoźnika kolejowego, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, wykonującego przewóz osób.

W związku z odstąpieniem od wprowadzania potwierdzenia zgłoszenia przewozu i utrzymania obowiązującego obecnie systemu zezwoleń na wykonywane regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym w art. 5 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zmieniono brzmienie pkt 2 wskazując, 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 z wprowadzenia potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Utrzymany zostanie funkcjonujący obecnie system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych. Dodatkowo w celu doprecyzowania faktu, że publiczny transport zbiorowy może być też realizowany przez przewoźników wykonujących przewozy koleją wąskotorową, w art. 5 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dodano pkt 4 określający, że publiczny transport zbiorowy może odbywać się także na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 albo na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

W art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 możliwości ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach organizatora publicznego transportu zbiorowego. Podjęcie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego decyzji o uruchomieniu takiego systemu zwiększy funkcjonalność transportu publicznego i może spowodować, że stanie się on bardziej dostępny dla mieszkańców obszaru właściwości organizatora przez ujednoczenie biletów, ich cen i taryf.

W związku z dodaniem w art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nowego zadania dla organizatora publicznego transportu zbiorowego został dodany art. 15¹ określający kwestie możliwości ustanawiania zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych na obszarze właściwości organizatora. Organizator (z wyłączeniem związku metropolitalnego i ministra właściwego do spraw transportu) będzie mógł, samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami, na obszarze swojej właściwości ustanowić zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach (art. 15¹ ust. 1). Zintegrowany system taryfowo-biletowy może zostać ustanowiony wyłącznie na obszarze jednego województwa. Takie ograniczenie jest związane z kwestią wypłaty ulg ustawowych przez marszałków poszczególnych województw. Zgodnie z art. 15¹ ust. 2 organizator, który działa w ramach jednego województwa, może przystąpić do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, który ustanowi województwo. W ust. 3 art. 15¹ określono kwestie dotyczące rozliczeń finansowych uczestników systemu taryfowo-biletowego. Porozumienie zawarte przez województwo z pozostałymi organizatorami określi wzajemne rozliczenie z tytułu uczestnictwa

organizatorów przewozów pasażerskich. Wyżej wymienione porozumienie powinno zostać zawarte z uwzględnieniem przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

W art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dokonano zmiany polegającej na dostosowaniu tego przepisu do zmian w ustawie z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2023 r. poz. 140). Obecnie przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. 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 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”. W związku z powyższym niezbędne jest dokonanie zmian w art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym trybów wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego polegające na uchyleniu pkt 2 w art. 19 ust. 1 stanowiącego odwołanie do ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

Dodatkowo w związku z uchyleniem art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zasadne jest uchylenie ust. 4–6 w art. 22 tej ustawy.

W związku z uchyleniem możliwości wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w oparciu o ustawę z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (art. 19 ust. 1 pkt 2) usunięto odesłania do tego przepisu w art. 22 ust. 1 pkt 4, art. 22 ust. 9, art. 22b, w art. 23 ust. 1 i ust. 4 pkt 4 oraz w art. 25 ust. 3 pkt 24.

W związku z uchyleniem przepisów art. 32 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącego potwierdzenia zgłoszenia przewozu i tym, samym zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców w art. 25 ust. 5 odesłanie do art. 32 zastąpiono regulacjami, które dotyczą zasad korzystania z tych obiektów, które dotychczas były określone w art. 32 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 21 ust. 1a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w celu zapewnienia spójności z pozostałymi ustępami tego artykułu proponuje się zastąpienie wyrazów „specyfikacji istotnych warunków zamówienia” wyrazami „dokumenty zamówienia”.

Zmieniono art. 28 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określający informacje zawarte w zaświadczeniu na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. W komunikacji miejskiej zaświadczenie będzie zawierać określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której jest wykonywany 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 przez 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 jest wykonywany 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 dodawanym art. 28a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wprowadzono delegację do wydania rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, które określa wzór zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz wzór potwierdzenia zgłoszenia przewozu oraz wysokość opłat za wydanie tych dokumentów. Dotychczas delegacja ta znajdowała się w art. 38 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W projektowanej delegacji, w 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. 26 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „projektem ustawy”, przewidziano przepis utrzymujący czasowo w mocy przepisy wykonawcze obecnie obowiązującego rozporządzenia wydanego na podstawie art. 38 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

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 ustawy proponuje się uchylene w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oddziału 3 w dziale II w rozdziale 3 pn. *Potwierdzenie zgłoszenia przewozu* oraz uchylene oddziału 4 w dziale II w rozdziale 3 pn. *Centralna Ewidencja Przewoźników*, a także nadanie nowego brzmienia art. 44 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Dodatkowo w związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego, proponuje się uchylenie art. 31 tej ustawy.

Mając na uwadze zmiany dotyczące wprowadzenia możliwości ustanowienia przez organizatora publicznego transportu zbiorowego zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na obszarze swojej właściwości w ramach danego województwa oraz rezygnacji z systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu wprowadzono zmiany w art. 43 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, określającym na czym polega zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. W pkt 7 tego przepisu usunięto odesłanie do potwierdzenia zgłoszenia przewozu oraz dodano nowy pkt 11, zgodnie z którym zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega w szczególności na ustanawianiu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami.

Ze względu na odstępianie od systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu usunięto odesłania do tego dokumentu w art. 44 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, nadając tym samym nowe brzmienie tego przepisu. Odwołania do potwierdzenia zgłoszenia przewozu usunięto także w art. 45 ust. 1 oraz art. 46 ust. 1 pkt 9 lit. c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. 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 2022 r. poz. 2205), ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 388) oraz ustawę z dnia 22 sierpnia 1997 r. o publicznej służbie krwi (Dz. U. z 2023 r. poz. 318, z późn. zm.).

W art. 46 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 do finansowania

utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

W art. 46 ust. 1 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zaproponowano zmianę polegającą na zastąpieniu odesłania do nieobowiązującego już rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem, odesłaniem do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 i licencji wspólnotowej, o której mowa w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009.

Przepisy ustawy 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 ustawy 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 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na: *Finansowanie publicznego transportu zbiorowego*.

W art. 50 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono sposoby finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, do których będą należeć:

- pobieranie przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- przekazanie operatorowi dopłaty z związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień od ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym,

- przekazanie operatorowi rekompensaty z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W celu uzupełnienia art. 50a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącego kompetencji dla wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, dotyczących możliwości ustalania cen za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej, przewiduje się dodanie ust. 4 nadającego stosowne kompetencje ministrowi właściwemu do spraw transportu w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, których jest organizatorem. Ustalenie ceny przez ministra będzie następowało w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, którą minister jako organizator publicznego transportu zbiorowego w ww. zakresie będzie zawierał z wybranym operatorem.

W art. 51 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprecyzowano, że źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności środki z budżetu państwa oraz inne środki publiczne.

W rozdziale 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym finansowania, wprowadzono zmianę w art. 52 ustawy. Zmiana ta wynika z uchylecia art. 19 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, przewidującego możliwość wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi.

W związku z wprowadzeniem do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zasad finansowania publicznego transportu zbiorowego, a nie jak jest to obecnie, tylko przewozów o charakterze użyteczności publicznej, projekt ustawy przewiduje nowe brzmienie przepisów art. 53–58 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W projektowanym art. 53 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono szczegółowo mechanizm przekazania rekompensaty z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Rekompensata taka będzie przekazywana na wniosek organizatora,

który jest składany w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z projektowanymi przepisami rekompensata jest obliczana zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i przekazywana operatorowi przez organizatora po pozytywnej weryfikacji wniosku.

W projektowanym art. 54 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewidziano, że operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym zarówno w przewozach międzywojewódzkich, jak i międzynarodowych, będzie otrzymywał rekompensatę z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Odstąpiono tym samym od dotychczasowej redakcji tego przepisu, w którym znajdowało się rozdzielenie na dwie jednostki redakcyjne. Dodatkowo biorąc pod uwagę, że zakres rekompensaty określa umowa, świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie było zasadne utrzymywanie zapisu określającego możliwość otrzymania rekompensaty przez operatora w międzynarodowych przewozach pasażerskich, podczas gdy w międzywojewódzkich przewozach rekompensata taka była obligatoryjna.

W projektowanym art. 55 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono szczegółowo zasady udzielania i wypłaty dopłaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie autobusowym i kolejowym zarówno dla operatorów, jak i przewoźników.

W projektowanym art. 55 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazano, w jaki sposób należy obliczać kwotę dopłaty w tego tytułu.

Tak jak obecnie, dopłaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego nie będą dotyczyły przejazdów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej (art. 55 ust. 3).

W art. 55 ust. 4–9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono zasady udzielania dopłaty w odniesieniu do przewozów autobusowych. W projektowanych przepisach określono, że dopłata z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie autobusowym i kolejowym jest zadaniem zleconym z zakresu administracji rządowej, a w celu realizacji tego zadania wojewoda zawiera

z marszałkiem umowę, na podstawie której przekazuje te środki w postaci dotacji celowej z budżetu państwa. W projektowanych przepisach wskazano, że jest to umowa zawierana na podstawie art. 150 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm).

Operatorzy i przewoźnicy będą otrzymywali omawiane dopłaty od marszałka województwa na podstawie złożonego wniosku i po weryfikacji dokumentów potwierdzających wysokość utraconych przychodów z tego tytułu (art. 55 ust. 5).

W projektowanym art. 55 ust. 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono wymagane elementy umowy o dopłatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, która będzie zawierana pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnikiem a właściwym marszałkiem województwa. Wskazane umowy będą zawierały następujące elementy: tryb i sposób wypłaty, rozliczenia i zwrotu, wzór rozliczenia oraz zasady kontroli wysokości jej kwoty. Należy zauważyć, że takie umowy funkcjonują na rynku przewozów autobusowych od wielu lat i samorzady województw na ich przestrzeni wypracowały już odpowiednie mechanizmy weryfikacji wniosków o dopłatę oraz wypłaty środków z tym związanych.

W art. 55 ust. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono wymagania, które musi spełnić operator lub przewoźnik w transporcie autobusowym. Tak jak obecnie – na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego – operator lub przewoźnik będzie zobowiązany do posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym lub zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, stosowania kas rejestrujących, umożliwiających określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych oraz zawarcia umowy z samorządem województwa.

W projektowanym art. 55 ust. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przesądzono, że w transporcie autobusowym omawiana dopłata nie będzie dotyczyła dzieci do lat 4 objętych ulgą 100%, o których mowa w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Kwestie dopłaty dla operatorów lub przewoźników z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym, zostały określone w art. 55 ust. 10 i 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W transporcie kolejowym dopłata jest wypłacana z budżetu państwa w postaci dotacji przedmiotowej przez ministra właściwego do spraw transportu. W ust. 11 określono wymagania, które musi spełnić operator lub przewoźnik w transporcie kolejowym w celu otrzymania dopłaty. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- posiadanie licencji, o której mowa w art. 43 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym, i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub świadectwo bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e tej ustawy;
- stosowanie kasy rejestrujących umożliwiających określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych,
- spełnienie wymogów do udzielenia dotacji przedmiotowej do krajowych kolejowych przewozów pasażerskich określonych przepisami dotyczącymi szczegółowego sposobu i trybu udzielania i rozliczania dotacji przedmiotowych.

Zgodnie z art. 55 ust. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozliczenia dopłaty muszą przedstawiać rzeczywistą wartość i wymiar udzielonych uprawnień.

W projektowanym art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono, że stosowane kasy rejestrujące powinny posiadać pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych albo potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar. Tym samym rozszerzono obecny przepis art. 57 tej ustawy o kasy posiadające potwierdzenie Prezesa GUM. W tym miejscu należy wskazać, że 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 dokonano rozszerzenia omawianego przepisu o uzyskanie potwierdzenia Prezesa Głównego Urzędu Miar.

W celu prawidłowego rozliczenia dopłat z tytułu utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym, w projektowanym art. 57 i art. 58 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określono zasady prowadzenia oddzielnej rachunkowości tych dopłat.

W związku z projektowanym nowym brzmieniem rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym uchylony został art. 58a tej ustawy.

Zmiany w art. 64 oraz art. 65 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mają charakter porządkowy i są związane z odstąpieniem od potwierdzenia zgłoszenia przewozu i utrzymaniem systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

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

W art. 78 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym 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 dodawanym 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 zostały zmienione 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 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, odnoszący się do transportu drogowego.

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

Zmiana ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8)

Potrzeba wprowadzenia zmian jest spowodowana brakiem w obecnych przepisach wyraźnego określenia, kto jest odpowiedzialny za niedopuszczenie lub wykluczenie ze środka transportu osoby, która swoim zachowaniem zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie. Według informacji przekazanych przez przewoźników kolejowych obecnie w przypadku odmowy opuszczenia środka transportowego przez pasażera, wezwane na miejsce zdarzenia służby (Policja) nie podejmują czynności i nie mogą przymusowo „wyprowadzić” pasażera wobec braku bezpośredniej podstawy prawnej. W związku z powyższym proponuje się kompleksowe rozwiązanie, które pozwoli uwzględnić wszystkie regulowane ustawą z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe gałęzie transportu (tzn. kolejowego, samochodowego, żeglugi śródlądowej, komunalnego i przewozów kombinowanych), przy jednoczesnym rozszerzeniu katalogu podmiotów uprawnionych i obowiązanych do interwencji, który obejmie funkcjonariuszy Policji, Straży Ochrony Kolei, a także właściwej straży gminnej (miejskiej) lub Żandarmerii Wojskowej. Wskazać należy, że niniejszą ustawą nie nadaje się tym służbom dodatkowych obowiązków, gdyż są one już uregulowane w przepisach art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2023 r. poz. 171, z późn. zm.), w art. 60 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, art. 4 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1214, z późn. zm.) i art. 11 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o strażach gminnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1763).

Jednocześnie wprowadza się sankcje karne za wykroczenie polegające na niestosowaniu się do wezwania do opuszczenia środka transportowego w postaci kary grzywny. Społeczna szkodliwość takiego czynu może w niektórych przypadkach okazać się dla innych podróżnych wysoka, a może również powodować konieczność wstrzymania ruchu środka transportu publicznego na czas niezbędny do wyprowadzenia pasażera przez uprawnionych

funkcjonariuszy, dlatego jest uzasadnione wprowadzenie kwalifikowanego przepisu ustanawiającego minimalną karę 2000 zł w przypadku, gdy niepodporządkowanie się poleceniu osoby upoważnionej ma charakter chuligański. Celem wprowadzanej regulacji jest również przesądzenie, że Policja, Straż Ochrony Kolei, właściwa terytorialnie straż gminna (miejska), a także w zakresie swojej właściwości Żandarmeria Wojskowa – mają obowiązek podjąć interwencję na wniosek przewoźnika. Wskazać należy, że wykroczenie to może zdezorganizować pracę systemu ruchu pociągów (na niektórych liniach, np. w okolicy warszawskiego tunelu średnicowego nieplanowany 15-minutowy postój może doprowadzić do paraliżu komunikacji publicznej), a także może doprowadzić do dezorganizacji pracy/planów pasażerów, które to koszty są trudne do wyceny przez sąd (np. spóźnienie pasażera na lot samolotem, adwokata na rozprawę w sądzie, czy lekarza/ratownika/kierowcy/pilota na dyżur medyczny ratowania życia). W związku z powyższym zaproponowana minimalna wysokość kary jest adekwatna do społecznej szkodliwości czynu i wynika z analogii do tzw. taryfikatora mandatów. Zgodnie z pkt 16 tabeli B załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.) naruszenie na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu zakazu wejścia na przejazd kolejowy za sygnalizator lub za inne urządzenie nadające sygnały, przy sygnale czerwonym, czerwonym migającym lub dwóch na przemian migających sygnałach czerwonych, przez kierującego kolumną pieszych lub poganiacza jest karane grzywną 2000 zł (kwalifikacja prawna – art. 97a pkt 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeksy wykroczeń (Dz. U. z 2022 r. poz. 2151, z późn. zm.)). Analogiczna wysokość grzywny została przewidziana w pkt 15 ww. załącznika za wchodzenie na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub rozpoczęto ich opuszczanie. Zaznaczyć należy, że powyższe naruszenia dotyczą ruchu pieszych, a zatem wykroczenia, które rzadko powoduje wypadki kolejowe czy też szkody materialne lub osobiste. W zakresie przedmiotowej zmiany nie zachodzi konieczność zamieszenia w projekcie przepisów przejściowych.

Zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Art. 3 projektu ustawy wprowadza zmianę w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego przez zmianę definicji

środka publicznego transportu zbiorowego zawartej w art. 1a ust. 4 pkt 3a tej ustawy przez usunięcie odwołania do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Zmiana tej definicji jest związana z rozszerzeniem i utrzymaniem możliwości rekompensowania z budżetu państwa utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych za przejazd także dla przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego.

Zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)

Przepis art. 4 projektu ustawy dokonuje zmiany w art. 16 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Niniejsza zmiana uporządkuje i upłynni ruch pojazdów poruszających się po autostradzie i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu. Proponowane brzmienie przepisu zapewni, że przynajmniej jeden pas ruchu na jezdni autostrady lub drogi ekspresowej (o minimum 3 pasach ruchu w jednym kierunku) będzie wolny od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i 12 t oraz od zespołów pojazdów o długości powyżej 7 m. W przypadku ruchu pojazdów na autostradzie lub drodze ekspresowej na odcinku pomiędzy węzłami o 3 pasach ruchu kierujący pojazdem ciężarowym lub ww. zespołem pojazdów będzie zobowiązany poruszać się jednym z dwóch pasów ruchu położonych najbliżej prawej krawędzi jezdni. Natomiast w przypadku ruchu w obszarze węzła drogowego, w którym występują pasy włączenia i wyłączenia, kierujący pojazdem będzie zobowiązany zajmować wyłącznie jeden z dwóch pasów ruchu dla kierunku, w którym się porusza, usytuowanych najbliżej prawej krawędzi jezdni. Celem projektowanego przepisu nie jest zobowiązanie kierującego pojazdem ciężarowym czy zespołem pojazdów o długości powyżej 7 m do poruszania się w każdym przypadku dwoma pasami ruchu usytuowanymi bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni, ale zobowiązanie ich do poruszania się wyłącznie dwoma pasami ruchu przewidzianymi do jazdy w kierunku, w którym zamierzają się poruszać usytuowanymi najbliżej prawej krawędzi jezdni. W przypadku jezdni o 5 pasach ruchu, w tym 2 pasach wyłączenia do skrętu w prawo oraz trzech pasach do jazdy na wprost, kierujący pojazdem, który wybierze kierunek jazdy na wprost, będzie mógł korzystać z trzeciego i czwartego pasa ruchu, licząc od prawej krawędzi jezdni. Przedmiotowa zmiana przepisów dostosowuje przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym do regulacji obowiązujących w przepisie art. 25 Konwencji o ruchu drogowym,

sporządzonej w Wiedniu w dniu 8 listopada 1968 r., z której wynika, że jeżeli autostrada ma trzy lub więcej pasów przeznaczonych do ruchu w tym samym kierunku, kierującym pojazdami przeznaczonymi do przewozu ładunków, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3500 kg lub zespołami pojazdów o długości ponad 7 m zabrania się korzystać z innych pasów ruchu niż dwóch pasów położonych najbliżej prawej krawędzi jezdni, odpowiadającej kierunkowi ruchu, w którym się porusza.

Ponadto w art. 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodaje się ust. 13, którego przepis zabrania kierującemu pojazdem kategorii N2, N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.6.2018, str. 1, z późn. zm.) albo załączniku nr 2 do ustawy, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu. Potrzeba wprowadzenia przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych przez zapobieżenie nagłego blokowania ruchu i spowolnienia ruchu przez pojazdy ciężarowe na drogach o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje również zmianę przepisów w zakresie wprowadzenia regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym na określonych trasach i zasadach.

Rywalizacja w rajdach samochodowych przebiega na zamkniętych i odpowiednio zabezpieczonych odcinkach dróg, nazywanych Odcinkami Specjalnymi (OS) organizowanych na podstawie regulaminów Polskiego Związku Motorowego (PZM), Międzynarodowej Federacji Samochodowej (FIA), i zgodnie z wymaganiami art. 65 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Dojazd do poszczególnych OS wyznacza się po drogach publicznych, na których odbywa się normalny ruch drogowy. Z uwagi na to samochody biorące udział w rajdach samochodowych albo muszą posiadać dokumenty dopuszczające do uczestniczenia w ruchu drogowym albo powinny być transportowane między odcinkami

rajdów na lawetach. Dlatego projektowane przepisy mają na celu ustanowienie regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych, uczestniczenie w ruchu drogowym na ściśle określonych trasach i zasadach. Celem określenia tych zasad jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – na poziomie nieodbiegającym od wymagań dedykowanych obecnym uczestnikom ruchu drogowego.

W tym celu w projektowanej ustawie:

1. ograniczono możliwość kierowania takimi pojazdami do osób posiadających odpowiednie kwalifikacje przez dodanie w art. 38 w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pkt 4d i 4e, w których nałożono na kierującego samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych obowiązek posiadania wydruku z systemu teleinformatycznego właściwego polskiego związku sportowego zawierającego informację o posiadaniu odpowiedniej licencji sportu samochodowego (dokument ten, wydawany obecnie jedynie w formie elektronicznej, potwierdza wiedzę i umiejętności kierowcy w zakresie prowadzenia samochodów sportowych, których konstrukcja niejednokrotnie odbiega od standardowej konstrukcji samochodu osobowego), książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r o sporcie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1599, z późn. zm.).

Biorąc pod uwagę pilotażowy charakter regulacji celowo zrezygnowano z normowania licencji międzynarodowych, ograniczając się do wdrożenia jedynie krajowego rozwiązania. Należy wskazać, że państwa członkowskie UE mają własne, niejednokrotnie odmienne rozwiązania dotyczące regulowanego obszaru (np. we Włoszech ruch pojazdów sportowych może odbywać się tylko i wyłącznie po wyznaczonych odcinkach specjalnych rajdów, zaś pomiędzy OS jest wymagane korzystanie z lawety). Projektowane przepisy będą miały więc zastosowanie do licencji wydanych i ewidencjonowanych przez właściwy polski związek sportowy (w tym przypadku PZM). Decyzja o objęciu regulacją również licencji międzynarodowych nastąpi po przeprowadzeniu ewaluacji ustawy. Ponadto należy mieć na uwadze, że zgodnie z informacją uzyskaną od PZM, jeżeli międzynarodowa licencja związku sportowego innego kraju jest honorowana przez polski związek sportowy, to w takim przypadku PZM wystawia jej krajowy odpowiednik, uznając w ten sposób jej ważność na terytorium RP (będzie to zatem licencja wydana przez właściwy polski związek sportowy);

2. nałożono na organizatora imprezy, w art. 65a w ust. 3 w pkt 3 w lit. j ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, nowy obowiązek wyznaczenia przebiegu trasy imprezy oraz dróg umożliwiających dojazd do poszczególnych etapów imprezy, po których

będą poruszać się samochody osobowe przeznaczone do zawodów sportowych biorące udział w imprezie;

3. dodano w dziale II ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nowy oddział 7 zatytułowany „Dopuszczenie do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych”, w którym:

1) w art. 65o określono, że projektowane przepisy dotyczą jedynie samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych wpisanych do rejestru takich pojazdów prowadzonego przez polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie;

2) w art. 65p określono, że poruszanie się przedmiotowych pojazdów w ruchu drogowym będzie możliwe jedynie na trasach dojazdowych do odcinków specjalnych rajdów, w trakcie ich trwania. Organizatorem takich imprez może być polski związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (w przypadku rajdów samochodowych jest to Polski Związek Motorowy) lub inny związek sportowy właściwy dla sportów motorowych organizujących imprezy na podstawie regulaminów obowiązujących w polskim związku sportowym w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie;

3) w art. 65q określono szczegółowe warunki, jakie muszą być spełnione w celu dopuszczenia pojazdu do ruchu. W szczególności pojazd taki musi:

a) spełniać wymagania regulaminów wydanych przez polski związek sportowy na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie, które będą każdorazowo publikowane na stronie podmiotowej tego związku. Regulaminy te stanowią krajowe odzwierciedlenie regulaminów międzynarodowych federacji sportowych do których należy polski związek sportowy (w przypadku PZM jest to FIA). Potwierdzeniem tego faktu będzie posiadanie przez pojazd aktualnej książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy. Książka samochodu sportowego zawiera zbiór informacji dotyczących spełniania przez pojazd wymagań w odniesieniu do budowy, właściwości i warunków określanych przez międzynarodowe związki sportowe,

b) uzyskać pozytywny wynik badania co do zgodności z warunkami technicznymi, wykonanego w podstawowej albo w okręgowej stacji kontroli pojazdów, do którego będzie konieczne przedłożenie książki samochodu sportowego. Badanie takie będzie wykonywane corocznie,

c) być czasowo zarejestrowanym w oparciu o nowo powstałą procedurę opisaną w art. 74 ust. 2ca ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,

d) ze względu na fakt, iż pojazdy tego typu podlegają częstym przebudowom dostosowującym je do konkretnej imprezy, a sposób ich eksploatacji wiąże się z dużym ryzykiem uszkodzeń, wprowadzono też wymóg poddawania pojazdu kontroli technicznej wykonywanej przez kontrolerów organizatora imprezy, przed jej rozpoczęciem.

W projektowanym art. 74 ust. 2ca ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dopuszczono możliwość rejestracji czasowej samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych w celu dopuszczenia ich do ruchu drogowego na czas trwania imprez na wyznaczonych drogach umożliwiających dojazd do poszczególnych odcinków specjalnych.

W projektowanym art. 74 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym określono, że czasowej rejestracji dokonuje się na okres wynikający z następnego terminu badania co do zgodności z warunkami technicznymi, wskazanego w zaświadczeniu o przeprowadzonym badaniu, na podstawie którego dokonuje się rejestracji. Czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych dokonuje starosta właściwy miejscowo, na wniosek właściciela pojazdu, co będzie skutkowało uzyskaniem pozwolenia czasowego oraz zalegalizowanych tablic rejestracyjnych, których wyróżnienie od innych tablic w postaci odrębnego koloru tła zostanie określone w aktach wykonawczych.

W art. 81 w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dokonano zmiany nakładającej na właściciela samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych obowiązek przedstawienia go do badania technicznego.

Jednocześnie w ust. 10 art. 81 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wyłączono samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych, analogicznie jak pojazd zabytkowy, z obowiązku przeprowadzania okresowych badań technicznych.

W dodanym ust. 11b w art. 81 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nałożono obowiązek corocznego badania co do zgodności z warunkami technicznymi samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych. Takie rozwiązanie umożliwi sprawdzenie przez uprawnionego diagnostę wyłącznie koniecznych elementów (zespołów) i wymagań technicznych dla samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych. W związku z tym, konieczne jest określenie przez ministra właściwego do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, zakresu i sposobu przeprowadzania badań co do zgodności z

warunkami technicznymi samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych oraz wzorów dokumentów związanych z tymi badaniami, dlatego w projektowanym art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zawarto nowe upoważnienie ustawowe w przedmiotowym zakresie.

W przypadku naruszenia przez kierującego samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez poruszanie się pojazdem po drogach innych niż drogi umożliwiające dojazd do poszczególnych etapów imprezy, o których mowa w art. 65a ust. 3 pkt 3 lit. j ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, lub też poza okresem trwania imprezy, przewidziano sankcję w postaci obligatoryjnego usunięcia pojazdu z drogi na koszt jego właściciela. W tym celu w art. 130a w ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodano pkt 7.

Sankcje za nieprzestrzeganie nowych przepisów będą nakładane na podstawie art. 96 § 1ad ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2022 r. poz. 1124) oraz art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeksu wykroczeń (Dz. U. z 2022 r. poz. 2151, z późn. zm.). W związku z powyższym, projekt nie przewiduje dodatkowych przepisów karnych.

Biorąc pod uwagę, że regulacje umożliwiające samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym na określonych trasach i zasadach są wprowadzane po raz pierwszy, nie ma konieczności zamieszczania w projekcie przepisów przejściowych w tym zakresie.

Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że przedmiotowy projekt przewiduje możliwość ograniczonego dopuszczenia do ruchu po drogach publicznych samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, tymczasem rywalizacja w sporcie motorowym nie ogranicza się tylko do tej kategorii pojazdów. W Rzeczypospolitej Polskiej są organizowane, przez polskie związki sportowe właściwe dla danej dyscypliny sportu, wyścigi drogowe/rajdy, w których uczestniczą również samochody ciężarowe, czterokołowce czy motocykle. Wprowadzenie podobnych rozwiązań dla tych pojazdów niewątpliwie miałoby pozytywny wpływ na rozwój tych dyscyplin sportowych w Polsce. Jednakże, mając na względzie fakt, że dopuszczenie do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, wprowadzane jest nowym, niezharmonizowanym na poziomie UE rozwiązaniem, to przy ich

ewentualnym rozszerzeniu na pozostałe kategorie pojazdów należy zwrócić szczególną uwagę na potrzebę utrzymania stanu bezpieczeństwa w ruchu po drogach publicznych. Dlatego też niezbędnym jest przeprowadzenie corocznej, ewaluacji funkcjonowania przedmiotowych przepisów, w okresie pięciu lat. Podstawą takiej ewaluacji powinny być informacje pozyskiwane od: organów odpowiedzialnych za utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu po drogach publicznych (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego, itp.) organizatorów imprez, organów samorządowych na terenie których takie imprezy mają miejsce. Informacje te powinny przede wszystkim dotyczyć ewentualnych: incydentów na drogach z udziałem samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, problemów ze stosowaniem przedmiotowych przepisów, społecznej oceny skuteczności działania przedmiotowych przepisów i ich wpływu na bezpieczeństwo publiczne w ruchu drogowym. Dopiero pozytywny wynik takiej oceny powinien być podstawą do modyfikacji przepisów umożliwiającej ich rozszerzenie na dopuszczenie do ruchu innych kategorii pojazdów przeznaczonych do różnego rodzaju imprez lub rozszerzenie kręgu osób uprawnionych do kierowania takimi pojazdami.

Ograniczenie regulacji wyłącznie do samochodów osobowych z pominięciem właścicieli innych rodzajów pojazdów uczestniczących w rajdach (tj. motocykli, czy pojazdów ciężarowych) jest zabiegiem celowym. Regulacja dotycząca dopuszczenia do ruchu drogowego – w ograniczonym zakresie – samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych ma charakter pilotażowy. Zgodnie z danymi uzyskanymi z Polskiego Związku Motorowego tego typu pojazdy stanowią największą grupę pojazdów uczestniczących w zawodach sportowych, dlatego też w pierwszej kolejności zaproponowano objęcie przepisami tej właśnie grupy. Należy podkreślić, że pojazdy wykorzystywane w zawodach sportowych z reguły nie spełniają warunków technicznych wymaganych przepisami prawa i tym samym zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym. W praktyce jednak pojazdy są przystosowywane do wyścigów samochodowych dopiero po ich zarejestrowaniu, wobec czego zdarza się, że kierujący takimi pojazdami uczestniczą w ruchu drogowym, co z kolei stwarza istotne ryzyko dla innych uczestników ruchu drogowego. Aby zatem to ryzyko zminimalizować uznano, że umożliwienie poruszania się po drogach publicznych pomiędzy odcinkami specjalnymi tylko samochodów osobowych, będzie najbardziej efektywne. Projektodawca założył ponadto, że prowadzona będzie ewaluacja efektów projektu (po każdym roku obowiązywania przepisów przez 5 kolejnych lat) celem sprawdzenia funkcjonowania wdrożonego systemu. Miernikiem takiej ewaluacji będą informacje zbierane od: organów odpowiedzialnych za utrzymanie

bezpieczeństwa w ruchu po drogach publicznych (Policja, Inspekcja Transportu Drogowego itp.) organizatorów imprez, organów samorządowych, na których terenie takie imprezy mają miejsce. Po uzyskaniu wyników tej ewaluacji podjęta zostanie decyzja o ewentualnym rozszerzeniu regulacji na inne rodzaje pojazdów.

Zmiana ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542) oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 21)

Projektowana ustawa umożliwi realizację inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pn. *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią* oraz doprowadzi do zasadniczego wzrostu efektywności prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze przewozów towarowych i logistyki. Włączenie CARGOTOR sp. z o.o. do PKP PLK S.A. doprowadzi do uregulowania sytuacji prawnej w zakresie zarządzania siecią infrastruktury kolejowej w obszarze kolejowego przejścia granicznego Terespol–Brześć.

Konieczność interwencji wynika z faktu, że w obecnym kształcie prawnym CARGOTOR sp. z o.o., odpowiedzialna za realizację inwestycji, nie posiada wystarczających możliwości finansowych pozwalających na płynną realizację projektu (w celu zabezpieczenia płynnej realizacji inwestycji konieczne jest zabezpieczenie środków w łącznej wysokości ok. 3 395 000 000 zł brutto). Ponadto aktualnie spółka jest częścią Grupy PKP Cargo – drugiego największego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej. W celu wykluczenia ewentualnych obaw związanych z unijnymi regułami pomocy publicznej oraz zarzutów ze strony innych przewoźników zdecydowano, że CARGOTOR sp. z o.o. zostanie przeniesiony do Grupy PKP PLK S.A.

Projektowana ustawa ma określić ramy prawne konieczne do realizacji inwestycji oraz rozwiązania umożliwiające odpowiednie jej finansowanie. Zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu przychodów Funduszu Kolejowego w roku 2023 o wpływy ze skarbowych papierów wartościowych. Umożliwienie w roku 2023 zasilenia Funduszu Kolejowego dodatkowymi środkami ma na celu umożliwienie dalszego wzmocnienia struktury właścicielskiej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez działania zmierzające do objęcia 100% akcji narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej przez Skarb Państwa. Środki Funduszu Kolejowego przeznacza się w głównej mierze na realizację strategicznych gospodarczo programów dotyczących infrastruktury kolejowej.

Rozbudowa ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej w rejonie Małaszewicz ma strategiczne znaczenie w kontekście wzmocnienia konkurencyjności polskiego sektora logistycznego. W rezultacie wykonania inwestycji zakłada się osiągnięcie dwukrotnego wzrostu przepustowości w porównaniu ze stanem obecnym. Realizacja inwestycji wpłynie na zwiększenie dochodów Skarbu Państwa z tytułu opodatkowania wwożonych przez zewnętrzną granicę UE ładunków oraz doprowadzi do zwiększenia obrotów przedsiębiorstw logistycznych ulokowanych w obszarze przyszłego Parku Logistycznego Małaszewicze.

W związku z powyższym, przy założeniu zachowania dotychczasowego poziomu opodatkowania podatkiem od towarów i usług na terytorium Polski, dodatkowe dochody budżetu państwa z tego podatku, w odniesieniu do samego transportu kolejowego w relacjach z Chinami mogą wynieść w okresie 11 lat ponad 45 mld zł (dane oparte o informacje przekazane przez Krajową Administrację Skarbową). Z kolei z tytułu ceł dodatkowe dochody budżetu państwa mogą wynieść ponad 4 mld zł w okresie 11 lat.

W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” przewiduje się dodanie przepisów określających kompetencje ministra właściwego do spraw transportu względem CARGOTOR sp. z o.o. Proponuje się, aby minister właściwy do spraw transportu każdorazowo zatwierdzał zmiany do aktu założycielskiego spółki (rozwiązanie zaprojektowane na wzór art. 15 ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”) oraz, w przypadku ewentualnego zbycia przez PKP PLK S.A. udziałów w kapitale zakładowym CARGOTOR sp. z o.o. na rzecz Skarbu Państwa, wykonywał prawa z udziałów CARGOTOR sp. z o.o. należących do Skarbu Państwa. Projekt reguluje także kwestie powoływania Rady Nadzorczej CARGOTOR sp. z o.o. Ze względu na specyficzny charakter rozwiązań proponowanych w ramach niniejszej ustawy oraz zapewnienie odpowiedniego nadzoru państwa nad strategicznym elementem sieci infrastruktury kolejowej zdecydowano się na wprowadzenie rozwiązania, gdzie wyłącznie Skarb Państwa może być ew. nabywcą udziałów Cargotor. Konieczne, ze względu na zapewnienie odpowiedniego poziomu nadzoru nad siecią infrastruktury kolejowej jest również zapewnienie możliwości reprezentowania Skarbu Państwa w Cargotor przez ministra właściwego do spraw transportu.

Projektowana ustawa zakłada, że w latach 2023–2028 Minister Finansów może przekazać PKP PLK S.A., na wniosek ministra właściwego do spraw transportu skarbowe papiery wartościowe z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP PLK S.A. Środki te posłużą dokapitalizowaniu spółki Cargotor. Udziały w zwiększonym kapitale zakładowym obejmie PKP PLK S.A. Intencją projektodawcy przy dokonywaniu projektowanych zmian

ustawowych jest stworzenie warunków prawnych pozwalających aby CARGOTOR sp. z o.o. została jednoosobowa spółką Skarbu Państwa należącą do Grupy PKP PLK. W rezultacie narodowy zarządca infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.) będzie posiadał w zakresie swojej działalności całość ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej w obszarze kolejowego przejścia granicznego Terespol – Brześć.

CARGOTOR sp. z o.o. środki z podwyższenia swojego kapitału zakładowego przeznaczy na przygotowanie i realizację inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pod nazwą „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią”, w tym na budowę siedziby jednostki ratowniczo-gaśniczej wraz z jej wyposażeniem techniczno-specjalistycznym, w nieprzekraczalnej kwocie 37 mln zł, oraz finansowanie swoich zobowiązań z tytułu podatku od towarów i usług powstałych w związku z realizacją tej inwestycji. Środki finansowe zostaną przekazane przez CARGOTOR sp. z o.o. na Fundusz Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej i będą wydatkowane na budowę jednostki ratowniczo-gaśniczej w Małaszewiczach wraz z jej pierwszym wyposażeniem. Jednocześnie należy zastrzec, że obiekt remizy planowany do budowy w Małaszewiczach będzie użytkowany jako nowa siedziba istniejącej już jednostki ratowniczo-gaśniczej Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Białej Podlaskiej (nastąpi zmiana lokalizacji jednostki). Koszty jej funkcjonowania, w tym dostosowanie liczby etatów do wymagań organizacyjnych, corocznie będą pokrywane z dotacji celowej, część 85/06 budżetu państwa (art. 19a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2022 r. poz. 1969, z późn. zm.). Z uwagi na wzrost kosztów pracy, utrzymujący się wzrost inflacji oraz powszechny wzrost kosztów materiałów budowlanych, zakładana kwota w wysokości ok. 3 395 300 000 zł brutto pozwoli na realizację ww. inwestycji w ograniczonym zakresie.

Należy również podkreślić, że CARGOTOR sp. z o.o. jest zobowiązany do aktywnego działania w celu pozyskiwania bezzwrotnego wsparcia z budżetu UE. Otrzymane z tego tytułu środki pomniejszą zapotrzebowanie na środki z dokapitalizowania a określone w projekcie ustawy kwoty (dodawany do ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe art. 33wa ust. 2) stanowią nieprzekraczalne limity dokapitalizowania.

W związku z realizacją przepisów projektowanej ustawy dochody PKP PLK S.A., wynikające z przekazania PKP PLK S.A. na wniosek ministra właściwego ds. transportu skarbowych papierów wartościowych, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego będą przedstawiały się następująco:

- 2023 r. – 7 412 000 zł;
- 2024 r. – 222 265 000 zł;
- 2025 r. – 989 331 000 zł;
- 2026 r. – 897 104 000 zł;
- 2027 r. – 780 336 000 zł;
- 2028 r. – 498 852 000 zł.

W 2023 r. planuje się przekazanie przez ministra właściwego do spraw transportu środków Funduszu Kolejowego w wysokości do 70 000 000 zł spółce PKP PLK S.A. z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia 100% udziałów w kapitale zakładowym spółki CARGOTOR sp. z o. o. Łączne saldo PKP PLK S.A., na które składają się:

- wskazane wyżej środki przeznaczone na podwyższenie kapitału zakładowego;
 - wskazana wyżej środki Funduszu Kolejowego przeznaczone na sfinansowanie nabycia 100% udziałów w kapitale zakładowym spółki CARGOTOR sp. z o.o.;
- wyniesie łącznie: 3 395 000 000 zł brutto.

Przekazanie środków, o których mowa w dodawanym art. 33wa ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, nastąpi na podstawie umowy subskrypcyjnej zawartej między ministrem właściwym do spraw transportu a PKP PLK S.A. W ramach powyższej umowy zostanie obowiązek raportowania postępów inwestycji oraz sankcja w postaci zwrotu nienależycie wydatkowanych środków (w przypadku ich wydatkowania niezgodnie z celem określonym w projekcie niniejszej ustawy).

W ramach projektowanej ustawy zakłada się również możliwość nabycia przez Skarb Państwa prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów od Polskich Kolei Państwowych Spółka Akcyjna, zwanych dalej „PKP SA”, które są niezbędne do realizacji inwestycji. Zakłada się możliwość sfinansowania ich nabycia ze środków Funduszu Kolejowego.

W projekcie ustawy w zakresie finansowania, wprowadzone zostały przepisy umożliwiające przekazanie w 2023 r. przez ministra właściwego do spraw transportu środków Funduszu Kolejowego spółce PKP PLK S.A. z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia 100% udziałów w kapitale zakładowym CARGOTOR sp. z o. o. Zakłada się, że wydatek ten wyniesie do 70 mln zł a środki w Funduszu Kolejowym zostały na ten cel zabezpieczone w 2021 r. Nabycie udziałów nastąpi według ich rzeczywistej wartości ustalonej przez biegłego rewidenta.

Zaproponowany w projekcie ustawy sposób wyceny tych udziałów wyklucza udzielenie PKP Cargo nierynkowej korzyści.

Ponadto przewiduje się możliwość dofinansowania inwestycji realizowanej przez CARGOTOR sp. z o.o. ze środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu z Funduszu Kolejowego w ramach limitów corocznych planów finansowych Funduszu. Koszty ewentualnego przekazania środków na nabycie od PKP SA prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów wynoszą (zgodnie ze stanem na dzień 13.01.2023 r.) nie więcej niż 73 mln zł.

Dodatkowo należy wskazać, że projektowane zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym mają na celu rozszerzenie katalogu przychodów Funduszu Kolejowego w 2023 r. o wpływy ze skarbowych papierów wartościowych. Środki Funduszu Kolejowego przeznacza się w głównej mierze na realizację strategicznych gospodarczo programów dotyczących infrastruktury kolejowej.

W roku 2023 w celu dalszego wzmocnienia struktury właścicielskiej w PKP PLK S.A. przez działania zmierzające do objęcia przez Skarb Państwa 100% akcji narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej niezbędne jest zasilenie Funduszu Kolejowego dodatkowymi środkami. Środki pozyskane z wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych zostaną przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A. Łączna wartość nominalna zobowiązań z tytułu wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych nie będzie mogła przekroczyć kwoty 1,5 mld zł.

Takie działanie przyczyni się również do zapewnienia PKP SA środków finansowych niezbędnych dla sfinansowania nakładów inwestycyjnych na zadania inwestycyjne realizowane przez Spółkę w ramach polityki Rządu zmierzającej do promowania kolei jako zrównoważonego środka transportu.

W tym celu w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym dodaje się ust. 7 w art. 5 i art. 5b, które przewidują możliwość przekazania w roku 2023 na rzecz Funduszu Kolejowego przez ministra właściwego do spraw budżetu, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, akcji PKP PLK S.A. Zwiększenie wpływów Funduszu będzie możliwe przez uzyskanie środków ze zbycia skarbowych papierów wartościowych.

Jednocześnie warto wskazać, że z uwagi na aktualną strukturę własnościową Grupy PKP Cargo, do wzajemnych relacji PKP Cargo S.A. i CARGOTOR sp. z o.o. mają zastosowanie przepisy

dotyczące funkcjonowania przedsiębiorstwa zintegrowanego pionowo w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym (art. 9mb–9ml).

Realizacja zakładanej inwestycji w rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej w rejonie Małaszewicz (finansowana ze źródeł publicznych) stanowi szansę rozwoju dla wszystkich kolejowych przewoźników towarowych oraz operatorów terminali – również dla pozostałych podmiotów z Grupy PKP Cargo. Zatem, mając na uwadze obciążenie, jakie stanowi posiadanie CARGOTOR sp. z o.o. w strukturach Grupy PKP CARGO należy uznać, że Grupa ta również nie poniesie szkody w wyniku działań proponowanych w ramach niniejszego projektu ustawy. Rozwiązania wynikające z niniejszego projektu ustawy realizują ważny interes publiczny w postaci utworzenia regionalnego (w skali Europy) hubu transportowego, przystosowanego do obsługi najkrótszego szlaku lądowego między Chinami a Europą. W związku z powyższym pojawia się konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu wykorzystywania środków publicznych przez CARGOTOR sp. z o.o., odpowiadający za prowadzenie inwestycji pn. *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią*. Dodatkowo, efektem końcowym wprowadzanych w drodze niniejszej ustawy rozwiązań będzie zintegrowanie sieci kolejowej przez nabycie całości udziałów CARGOTOR sp. z o.o. przez PKP PLK S.A., co będzie miało pozytywny efekt zewnętrzny w postaci ujednoczenia kosztów związanych z prowadzeniem działalności w zakresie zarządzania strategiczną z punktu widzenia państwa infrastrukturą kolejową.

Odnosząc się również do art. 107 TFUE, należy uznać, że proponowane rozwiązanie nie zakłóca (oraz nie grozi zakłóceniem) konkurencji przez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom. Przeciwnie, nabycie CARGOTOR sp. z o.o. przez PKP PLK S.A. doprowadzi do zwiększenia konkurencyjności rynku kolejowego przez ujednoczenie zarządu nad całością infrastruktury kolejowej oraz efektywnego nadzoru nad strategicznym dla kraju procesem inwestycyjnym, którego beneficjentami będą wszyscy przedstawiciele sektora transportowego, jednostki samorządu terytorialnego (dochody budżetowe z tytułu wykonywanej działalności gospodarczej, nowe miejsca pracy powstałe w wyniku zwiększenia możliwości logistycznych obszaru przy przejściu granicznym Terespol – Brześć), a także budżet państwa.

Dokapitalizowanie nie będzie stanowiło pomocy publicznej, ponieważ dotyczy ono infrastruktury kolejowej udostępnianej potencjalnym użytkownikom na równych i niedyskryminacyjnych warunkach. Jednocześnie spółka Cargotor prowadzi rachunkowość w sposób zapewniający, iż środki publiczne przeznaczone na przedmiotowy projekt nie będą

mogły być wykorzystane w ramach jej działalności komercyjnej, a wyłącznie zgodnie z przeznaczeniem określonym w przepisach projektowanej ustawy.

W przedmiotowym zakresie nie jest konieczne zamieszczanie w ustawie przepisów przejściowych.

Ponadto celem proponowanych zmian jest wsparcie realizacji inwestycji kolejowych przez umożliwienie PKP S.A. dokonywania zamiany nieruchomości z jednostkami samorządu terytorialnego, państwowymi osobami prawnymi lub z państwowymi jednostkami organizacyjnymi, oraz umożliwienie Skarbowi Państwa, przez spółkę PKP S.A., aktywnego uczestniczenia we wszelkiego rodzaju przedsięwzięciach służących realizacji misji publicznej z innymi podmiotami z szeroko rozumianego sektora publicznego. Zamiana nieruchomości przez PKP S.A. ze wskazanymi podmiotami umożliwi sprawniejszą realizację przedsięwzięć mających na celu rozwój m. in. centrów logistycznych, i poprawę warunków obsługi transportowej podmiotów korzystających z usług kolejowego przewozu towarów.

Proponowane w dodawanym art. 18e ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” rozwiązanie, umożliwi przekazanie linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych jednostce samorządu terytorialnego zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4, w porozumieniu z PKP S.A. albo PLK S.A., za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych. Do wyrażenia zgody przez ministra właściwego do spraw transportu stosować będzie się odpowiednio przepisy art. 18 ust. 2c pkt 1 i 3–5, ust. 2d pkt 1 lit. a, pkt 2 i 3 oraz ust. 2e i 4. Projektowane zmiany przepisów ww. ustawy dopuszczają możliwość przeniesienia przez jednostki samorządu terytorialnego linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych jednostce samorządu terytorialnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych. Wprowadzenie zaproponowanych zmian przepisów ww. ustawy znajdzie zastosowanie wyłącznie w tych sytuacjach kiedy jednostka samorządu terytorialnego, która – w celu wykonywania przewozów kolejowych – przejęła od PKP S.A. lub PLK S.A. linię kolejową lub jej odcinek na podstawie art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4 (przed dniem 6 grudnia 2008 r., tj. przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1289) nie jest w stanie realizować podjętego zobowiązania. W obecnych uwarunkowaniach formalno-prawnych, jednostka samorządu terytorialnego, która w przeszłości przejęła lub w przyszłości

wyrazi zamiar przejęcia linii kolejowej lub jej odcinka nie może przenieść na rzecz osób trzecich, prawa do przekazanych przez PLK S.A. lub PKP S.A. linii kolejowych, bez wypłaty należnego właściwej Spółce odszkodowania. Jedynym alternatywnym rozwiązaniem w obowiązującym stanie prawnym jest zwrotne przeniesienie składnika majątkowego do PKP S.A. lub PLK S.A. i wszczęcie nowej procedury mającej na celu przeniesienie przez PKP SA lub PLK SA linii na nową jednostkę samorządu terytorialnego. Procedura ta jest jednak nieefektywna i długotrwała, przede wszystkim ze względu na konieczność przeprowadzenia w praktyce dwóch, odrębnych postępowań mających na celu przeniesienie składników majątkowych z jednostki samorządu terytorialnego, która nie jest w stanie realizować podjętych zobowiązań, na rzecz PKP S.A. lub PLK S.A., a następnie przeniesienie przedmiotowych składników majątkowych przez właściwą spółkę na inną zainteresowaną jednostkę samorządu terytorialnego. Ponadto, generuje dodatkowe koszty związane z dwukrotnym przygotowaniem do obrotu tych samych składników majątku będącego przedmiotem przekazywania. Proponowane rozwiązanie usprawnia i ułatwia prowadzenie postępowania zmierzającego do przekazania linii kolejowych oraz eliminuje obowiązek zastosowania zabezpieczenia w postaci wypłacenia odszkodowania PKP S.A. lub PLK S.A. w szczególnym przypadku, tj. przekazania przez jednostkę samorządu terytorialnego na rzecz innej zainteresowanej jednostki samorządu terytorialnego praw do mienia przejętego od PKP S.A. lub PLK S.A. stanowiącego linię kolejową lub jej odcinek w celu prowadzenia przewozów kolejowych. Założeniem projektowanej zmiany przepisów jest wypełnienie celu wykonywania przewozów kolejowych, który będzie zapewniony przez inną jednostkę samorządu terytorialnego przejmującą zobowiązanie, co z punktu widzenia zaspokajania potrzeb społecznych w wykluczeniu komunikacyjnym jest istotnym elementem prowadzenia polityki transportowej państwa oraz uzasadnionym uproszczeniem prowadzenia postępowań dotyczących przekazania praw do mienia stanowiącego linię kolejową lub jej odcinek.

Ponadto wymaganie dotyczące obowiązku uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu na rozporządzenie mieniem stanowiącym linię kolejową lub jej odcinek, który należał do spółki kolejowej PKP S.A. lub PLK S.A. i został przekazany na rzecz jednostki samorządu terytorialnego w celu prowadzenia przewozów kolejowych, pozostawia ministrowi wiedzę i kontrolę w zakresie dysponowania zasobem mienia kolejowego i utrzymania przewozów kolejowych.

Projektowana ustawa ma również na celu rozwiązanie problemu z budową torów postojowych i innych elementów zaplecza technicznego niezbędnych do niezakłóconego i bezpiecznego prowadzenia transportu kolejowego. PKP S.A. jest spółką Skarbu Państwa, która wspiera realizację jednego z celów rządowych, którym jest rozwój transportu kolejowego, a do jego

funkcjonowania niezbędne są zaplecza techniczne taboru kolejowego. W zakresie remontu, przebudowy lub rozbudowy infrastruktury zaplecza dróg kolejowych, a zatem działań niestanowiących realizacji nowej inwestycji opartej o decyzję o lokalizacji linii kolejowej, występują problemy z dysponowaniem przez właściwy podmiot nieruchomością na cele budowlane. Podmiot zarządzający nie ma możliwości skierowania do właściwego organu reprezentującego Skarb Państwa wniosku o wydanie decyzji o ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości w trybie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344), gdyż warunkiem takiego wniosku jest wcześniejsze uzyskanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej, o której wydanie nie występuje w przypadku budowy realizowanej na zgłoszenie, tzn. remontu i przebudowy (art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.). Sytuacja ta skutkuje brakiem możliwości sprawnej rozbudowy przez użytkownika bocznic kolejowej infrastruktury takiej jak zajezdnie, myjnie, warsztaty, obiekty zaplecza itp., jak również dokonywania bieżących remontów istniejącej już infrastruktury kolejowej, mimo znajdowania się tych obiektów w całości na terenie kolejowym zamkniętym

Nie zachodzi konieczność zamieszczenia w projekcie przepisów przejściowych w zakresie ww. zmian.

Zmiana ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Dodany art. 77b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zmierza do przyznania inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego prawa do dodatkowego urlopu wypoczynkowego na zasadach analogicznych, jak przepisy przyznające takie prawo pracownikom Najwyższej Izby Kontroli i Państwowej Inspekcji Pracy. Prawo do dodatkowego urlopu mają również funkcjonariusze służb mundurowych, takich jak Policja, Straż Graniczna czy Krajowa Administracja Skarbowa.

Prawo pracowników Inspekcji Transportu Drogowego zatrudnionych na stanowiskach inspektorów w ramach służby nadzoru nad ruchem drogowym, służby kontroli opłat drogowych i służby kontroli transportu drogowego do urlopu wypoczynkowego i jego wymiar regulują przepisy Kodeksu pracy. Brak jest szczególnych rozwiązań w tym zakresie. Takie rozwiązanie odbiega od zasad ustalania czasu trwania urlopu w innych państwowych instytucjach kontrolnych, jak m.in. Najwyższa Izba Kontroli czy Państwowa Inspekcja Pracy, których pracownicy wykonujący czynności kontrolne mają prawo do dodatkowego urlopu

wypoczynkowego w wymiarze 6 dni po 10 latach pracy przy wykonywaniu takich czynności oraz 12 dni – po 20 latach.

Zgodnie z proponowanym art. 77b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, pracownikowi Inspekcji Transportu Drogowego zatrudnionemu na stanowisku inspektora wykonującemu czynności kontrolne przysługiwałby dodatkowy urlop wypoczynkowy w wymiarze 6 dni roboczych po 10 latach pracy na niniejszym stanowisku, a po 20 latach pracy w takim charakterze – w wymiarze 12 dni roboczych.

W przypadku zbiegu uprawnień do urlopu dodatkowego oraz urlopu wynikającego z art. 105 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, inspektorowi Inspekcji Transportu Drogowego będzie przysługiwać urlop w wymiarze dla niego korzystniejszym.

Zasadniczym skutkiem społecznym i prawnym przedmiotowej zmiany będzie ujednoczenie przepisów dotyczących wymiaru urlopu wypoczynkowego w państwowych instytucjach wykonujących zadania kontrolne (Inspekcja Transportu Drogowego, Najwyższa Izba Kontroli, Państwowa Inspekcja Pracy). Takie rozwiązanie powinno przyczynić się do większej regeneracji pracowników Inspekcji Transportu Drogowego podczas ich urlopów wypoczynkowych, co będzie miało pozytywny wpływ na efektywność i intensywność ich działań podczas pracy.

Ponadto 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 z dnia 6 września 2001 r. 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 z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w lp. 2 zmieniono również brzmienie wprowadzenia do wyliczenia w pkt 2.2., który odnosi się do niezgłoszenia zmian w zezwoleniu na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym

transporcie drogowym przez zmianę odniesienia do ww. zezwoleń, o których mowa w art. 3 h ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Zmiana ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawa – Prawo lotnicze”

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, z późn. zm.) wprowadziło na poziomie unijnym, przez regulację dodaną w załączniku IV w pkt ADR.OPS.B.029 rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014/UE”, wymagania w zakresie wykazania biegłości językowej (m.in. w zakresie języka angielskiego) dla kierowców pojazdów, które poruszają się w polu manewrowym lotniska. Nowe wymagania mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku przez zobowiązanie kierowców pojazdów w polu manewrowym lotniska posiadających upoważnienie, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024 rozporządzenia nr 139/2014/UE, do wykazania biegłości językowych co najmniej na poziomie operacyjnym, w odniesieniu do języka angielskiego oraz dowolnego innego języka wykorzystywanego na lotnisku do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska.

Mając na uwadze wprowadzane wymagania w zakresie posiadania biegłości językowej, zgodnie z regulacjami unijnymi osoba zobowiązana do wykazania się ww. biegłością musi wykazać się m.in. umiejętnością skutecznego porozumienia się w formie wyłącznie głosowej oraz w kontaktach osobistych, precyzyjnego i zrozumiałego porozumiewania się w zakresie tematów ogólnych i związanych z pracą, wykorzystywaniem właściwych metod komunikowania się do wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą. Biegłość taka powinna być wykazana za pomocą dokumentu otrzymanego po zdaniu egzaminu państwowego, z zapewnieniem konieczności ponownego odświeżenia – odpowiednio co 4 lub 6 lat w zależności od poziomu znajomości języka.

Szczegółowe sposoby realizacji wymagań określone zostały w decyzji nr ED 2021/003/R Dyrektora Wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego^{1),2)}. Celem zapewnienia właściwego spełniania regulacji w prawodawstwie krajowym niezbędne jest uzupełnienie przepisów ustawy – Prawo lotnicze, w zakresie uwzględnienia realizacji ww. wymagań.

W celu zapewnienia wykonania wskazanych powyżej przepisów prawa UE w projekcie proponuje się zmianę ustawy – Prawo lotnicze we wskazanym poniżej zakresie.

W art. 21 ust. 2 pkt 7 ustawy – Prawo lotnicze wprowadza się zmianę polegającą na uzupełnieniu katalogu zadań i kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem ULC”, o sprawdzanie kwalifikacji kierowców pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska.

W dziale IV ustawy – Prawo lotnicze w rozdziale 2 „Eksploatacja lotniska” proponuje się dodanie art. 83b regulującego kwestię wykazania biegłości, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 1 warunkiem wykazania biegłości językowej będzie zdanie egzaminu językowego złożonego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.

W projektowanym art. 83b ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze doprecyzowano, że językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.

Zgodnie z projektowanym art. 83b ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze do egzaminu językowego, o którym mowa powyżej, będą stosowane odpowiednio przepisy art. 99 ustawy – Prawo lotnicze, w tym przepisy wydane na podstawie ust. 6 tego artykułu, które określają w szczególności szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji, wiedzy i doświadczenia członków komisji egzaminacyjnej oraz tryb i sposób przeprowadzania egzaminów. Przyjęcie powyższego rozwiązania wynika z intencji projektodawcy, aby do egzaminu językowego mającego na celu wykazanie biegłości, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, miały zastosowanie rozwiązania analogiczne do obowiązujących aktualnie rozwiązań przewidzianych dla egzaminu językowego

¹⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/agency-decisions/ed-decision-2021003r>.

²⁾ https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/corrigendum_to_decision_2021-003-r.pdf.

przeprowadzanego dla członków personelu lotniczego, mając na uwadze, że przepisy rozporządzenia nr 139/2014/UE dotyczące oceniania egzaminowanych są tożsame z regulacją FCL.055 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.). Ponadto przyjęcie powyższego rozwiązania ma na celu zapewnienie stosowania jednolitych rozwiązań do egzaminów językowych, których celem jest wykazanie biegłości, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, niezależnie od tego czy egzamin jest przeprowadzany przez komisję egzaminacyjną powołaną przez Prezesa ULC czy komisję egzaminacyjną powołaną przez zarządzającego lotniskiem. Dodatkowo należy nadmienić, że praktyczną realizację ww. przepisów w przypadku egzaminu językowego składanego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa ULC będzie można osiągnąć przez rozszerzenie obecnie działającego w ramach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) – Krajowego Systemu Egzaminów Językowych (KSEJ).

W projektowanym art. 83b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze wskazano, że pozytywny wynik egzaminu będzie potwierdzało wydane zaświadczenie.

Poza tym zmiana przepisów ustawy – Prawo lotnicze uwzględnia rozwiązania dotyczące możliwości udzielenia odstępstwa od obowiązku wykazania biegłości językowej w zakresie języka angielskiego dla kierowców pojazdów zamierzających kierować pojazdem w polu manewrowym lotniska. Możliwość taką przewiduje ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, w którym określono, że państwo członkowskie może na zasadzie odstępstwa postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna. W takim przypadku przeprowadza się ocenę bezpieczeństwa. Z powyższych względów w projektowanym art. 83c ustawy – Prawo lotnicze uregulowano kwestie związane z udzielaniem przedmiotowego odstępstwa, w tym tryb i warunki jego udzielania. W ust. 1 określono, że odstępstwo jest udzielane przez Prezesa ULC na podstawie wniosku zarządzającego lotniskiem, jeżeli udzielenie odstępstwa nie obniży poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych. Natomiast w ust. 2 wskazano, jakie dokumenty zarządzający lotniskiem powinien dołączyć do ww. wniosku, tj. analizę bezpieczeństwa oraz opinię lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa na drodze startowej ustanawianego w ramach ADR.OR.D.027 załącznika III rozporządzenia nr 139/2014/UE. W ust. 3 z kolei wskazano co uwzględnia ocena

bezpieczeństwa, o której mowa w przepisach UE, a które nie precyzują, z jakich elementów ma się składać.

W projekcie zaproponowano również zmiany w załączniku nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze dotyczącym opłat lotniczych. W tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.8. proponuje się dodanie opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania w sprawie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Jednocześnie proponuje się zmianę w zakresie opłaty, o której mowa w tabeli nr 2 w części I w podczęści 1.2 w ust. 2, która umożliwi stosowanie tej opłaty również w przypadku egzaminu wykazującego biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. W konsekwencji zaproponowano również zmianę tytuł podczęści 1.2 w tabeli nr 2 w części I, aby odpowiadała nowemu zakresowi przedmiotowemu.

Tytułem wyjaśnienia należy wskazać, że w projekcie nie przewidziano zmiany art. 26a ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, ponieważ czynności, które będą realizowane przez Prezesa ULC na podstawie projektowanej regulacji, mieszczą się w katalogu czynności, które podlegają opłacie lotniczej zgodnie z obowiązującym brzmieniem ustawy – Prawo lotnicze. Opłata lotnicza za egzamin, o którym mowa w projektowanym art. 83b ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, będzie pobierana na podstawie art. 26a ust. 1 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym opłacie lotniczej podlegają przeprowadzane przez Prezesa ULC egzaminy. Natomiast podstawę do pobierania opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, regulowanego w projektowanym art. 83c ustawy – Prawo lotnicze, stanowić będzie art. 26a ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym opłacie lotniczej podlegają czynności wykonywane przez Prezesa ULC w związku z wydawaniem uprawnień wynikających z zezwoleń, promes, certyfikatów, świadectw, zaświadczeń, licencji oraz innych dokumentów określonych w niniejszej ustawie i jej przepisach wykonawczych, przepisach prawa Unii Europejskiej oraz przepisach międzynarodowych, w części, w której jest mowa o „innych dokumentach określonych w niniejszej ustawie...”.

Zmiana ustawy o transporcie kolejowym

Projekt został opracowany w celu:

- 1) zapewnienia realizacji reform określonych w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanym dalej „KPO”, przyjętym przez Komisję Europejską w dniu

1 czerwca 2022 r., które zostały ujęte w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność*:

- a) E2.1 *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego* (kamień milowy nr: E15G, cel: ustanowienie aktu zmieniającego ustawę o transporcie kolejowym zapewniającego odporność przewoźników kolejowych – IV kwartał 2022 r.),
 - b) E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr: E5L, wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego zmiany praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego – IV kwartał 2022 r.);
- 2) dostosowania do przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 do krajowego porządku prawnego;
 - 3) doprecyzowania i uzupełnienia przepisów określających szczególne zasady i warunki przygotowywania inwestycji dotyczących linii kolejowych.

1) Wdrożenie reform określonych w KPO

Podstawowym celem wprowadzanej w ramach KPO reformy E2.1 jest umożliwienie wzmocnienia odporności przedsiębiorstw rynku kolejowego na zakłócenia funkcjonowania spowodowane zdarzeniami nadzwyczajnymi, których możliwość jest określona w systemie prawa, jak i tych nieokreślonych w momencie ich występowania. Przykładem takiego zdarzenia była w ostatnim czasie epidemia COVID-19, powodująca poważne zakłócenia ruchu kolejowego, które doprowadziły do częstego odwoływania tras pociągów, pogorszenia kondycji niektórych segmentów rynku i z tego względu uiszczenie przez przewoźników kolejowych opłaty za dostęp do infrastruktury i opłaty rezerwacyjnej okazało się niemożliwe. Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, opłaty za dostęp do infrastruktury, które mają być uiszczane na rzecz zarządcy infrastruktury, nie mogą być niższe od kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Art. 32 ust. 1 *dyrektywy 2012/34/UE* umożliwia państwom członkowskim dokonywanie podwyżek, jeżeli pozwala na to kondycja rynku. Art. 36 dyrektywy 2012/34/UE przewiduje system opłat rezerwacyjnych, zgodnie z którym pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy wnioskodawca, w tym przedsiębiorstwa kolejowe, regularnie nie wykorzystuje przyznanych tras lub ich części. W celu wzmocnienia odporności na skutki epidemii COVID-19 wprowadzone zostało rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku

z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 333 z 12.10.2020, str. 1, z późn. zm.) pozwalające zainteresowanym podmiotom kolejowym na zmniejszenie negatywnych finansowych skutków epidemii COVID-19 i zapewnienie płynności finansowej przez obniżenie, zwolnienie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty usługowe, stosowane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny wobec wszystkich przewoźników.

Dodawany w ustawie o transporcie kolejowym art. 33a wprowadza mechanizm wsparcia zbliżony do wyżej opisanego, umożliwiając zarządcy infrastruktury kolejowej stosowanie zwolnienia przewoźników kolejowych z części opłaty podstawowej, z opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenia opłaty podstawowej, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu. Mechanizm ten będzie mógł mieć zastosowanie w celu usuwania negatywnych, dla podmiotów rynku kolejowego, skutków stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Planowane rozwiązanie wprowadza się mając na względzie zapewnienie zgodności z zasadami udzielania pomocy państwa na podstawie Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (art. 107 ust. 2 oraz art. 108 ust. 3), oraz orzecznictwo TSUE w tym zakresie wskazujące na wyłączenie tych zasad stosowane do pomocy państwa udzielonej w celu usunięcia skutków klęsk żywiołowych, takich jak powódzie, susze (wyrok Sądu z 23 lutego 2006 r. w sprawach połączonych C-346/03 oraz C-529/03 Giuseppe Atzeni i in C-346/03 Marco Scalas i Renato Liliu C-529/03 przeciwko Regionie autonoma della Sardegna, pkt 81) lub innych nadzwyczajnych zdarzeń, np. szkód spowodowanych awarią elektrowni jądrowej (wyrok Trybunału z 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-278/00 Republika Grecka przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, pkt 78–89), czy też szkód związanych z następstwami ataku terrorystycznego (wyrok Sądu z 25 czerwca 2008 r. w sprawie T-268/06 Olimpiaki Aeroporia Ypiresies AE przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich, pkt 53 i nast.). Oznacza to, że przyczyna determinująca przyznanie pomocy publicznej wynikać ma ze zdarzeń niemożliwych lub trudnych do przewidzenia. Należy również mieć na uwadze, że wszelkie obniżki opłat mogą generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury, która co do zasady podlega rekompensacie zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE. Z powyższych względów dodaje się art. 38aa umożliwiający finansowanie ze środków budżetu państwa przychodów utraconych z tytułu niepobrania części opłaty

podstawowej lub opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej albo pobrania obniżonej opłaty podstawowej.

Wprowadzane przedmiotowym projektem ustawy zmiany są związane z potrzebą wdrożenia reformy E2.3 KPO polegającej na poprawie praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego (numer kamienia milowego: E5L).

Zgodność z KPO

a) reforma E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego (kamień milowy nr: E15G).

Procedowana zmiana ustawy o transporcie kolejowym zapewnia wdrożenie reformy E2.1 Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego (kamień milowy nr: E15G) KPO przez wprowadzenie przepisu w zakresie dodanego art. 33a, zgodnie z którym w czasie stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, będzie mógł nie pobierać części opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (mark-up) oraz opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej lub będzie mógł pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50% wysokości. W myśl dodawanego art. 38aa w ustawie o transporcie kolejowym, za utracone przychody z tytułu niepobrania albo obniżenia opłat zarządca infrastruktury otrzymuje finansowanie ze środków budżetu państwa, a wypłaty środków dokonuje minister właściwy do spraw transportu. Projektowana zmiana przepisów ma na celu zapewnienie w przyszłości prawidłowego funkcjonowania sektora transportu kolejowego w przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej. W związku z powyższym niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym realizuje kamień milowy E15G zgodnie z reformą E2.1 Zwiększanie konkurencyjności sektora kolejowego KPO.

b) reforma E2.3 Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań (kamień milowy nr : E5L).

Procedowana zmiana ustawy o transporcie kolejowym zapewnia wdrożenie reformy E2.3 KPO (Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań – poprawa praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego, numer kamienia milowego: E5L) przez nadanie nowego brzmienia art. 3a ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym – obowiązku stosowania art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782,

w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r. Na tej podstawie zakłada się stosowanie w Polsce dla regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku. Biorąc pod uwagę, że art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 jest odpowiednikiem art. 8 ust. 3 rozporządzenia (WE) 1371/2007 projektodawca uznaje, że w zakresie regionalnych połączeń pasażerskich reforma E2.3 KPO została wdrożona. Jednocześnie nie uwzględnia ono wdrożenia art. 21 ust. 1 rozporządzenia (WE) 1371/2007 z uwagi na brak regulacji w tym zakresie w rozporządzeniu (UE) 2021/782, które zastępuje rozporządzenie (WE) 1371/2007.

W aktualnie obowiązującym KPO wdrożenie postanowień dotyczących taboru kolejowego do unijnych wymogów powinno nastąpić do dnia 2 grudnia 2028 r. Biorąc pod uwagę, że dostępność taboru jest ustalana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego wraz z operatorem na etapie konstrukcji rocznego rozkładu jazdy pociągów zasadnym jest, aby termin dostosowania taboru został wydłużony do dnia 9 grudnia 2028 r., czyli ostatniego dnia obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów edycji 2027/2028. Na tej podstawie dostosowany tabor kolejowy będzie zaplanowany i wykorzystywany od nowego rozkładu jazdy pociągów edycji 2028/2029, czyli od dnia 10 grudnia 2028 r. Zmiany w tym zakresie zostaną zaproponowane w ramach aktualizacji zapisów KPO.

W przypadku dalekobieżnych (krajowych) połączeń pasażerskich (krajowych kolejowych usług pasażerskich w wewnętrznym dalekobieżnym ruchu kolejowym) reforma E2.3 KPO jest wdrażana równolegle w ramach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. poz. 631).

W związku z powyższym, niniejszy projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym realizują kamień milowy E5L zgodnie z reformą E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań KPO.*

2) Dostosowanie przepisów krajowych do rozporządzenia (UE) 2021/782

Art. 3a ustawy o transporcie kolejowym obecnie odnosi się do wyłączeń stosowania przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007, które zostanie zastąpione przez rozporządzenie

(UE) 2021/782 od dnia 7 czerwca 2023 r. Mając na uwadze, że zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania tego rozporządzenia niektóre kolejowe usługi pasażerskie, wprowadza się zwolnienia ze stosowania rozporządzenia (UE) 2021/782, z określonymi wyjątkami dla kolejowych przewozów osób w następujących kategoriach przewozów:

- art. 2 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2021/782 – zwolnienie ze stosowania rozporządzenia (UE) 2021/782 dla kolejowych przewozów osób, które są świadczone na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem art. 13 i 14 tego rozporządzenia,
- art. 6 we wszystkich rodzajach przewozów, w tym miejskich, podmiejskich oraz międzynarodowych poza Unią Europejską, będzie stosowany od dnia 7 czerwca 2025 r., stosownie do postanowień art. 41 rozporządzenia (UE) 2021/782 i dotyczy zapewnienia co najmniej 4 miejsc na rowery w pociągu,
- art. 9 – Informacje o podróży (przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki i przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów przekazują informacje o podróży przed i w trakcie podróży) – zgodnie z reformą E2.3 KPO przewozy regionalne są zwolnione ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 (przekazywanie informacji w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnością) do dnia 9 grudnia 2028 r. Propozycja bezterminowego zwolnienia przewozów miejskich i podmiejskich ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3, biorąc pod uwagę specyfikę tych przewozów (np. stała powtarzalność, brak potrzeby informowania o przesiadkach, ponieważ przewozy dotyczą dojazdów do szkoły i pracy, trudności w wygłaszaniu wielu informacji w krótkim odstępie czasu między postojami) oraz przewozów międzynarodowych poza UE ze stosowania art. 9 ust. 3 (np. pociąg może być zestawiony z wagonów przewoźnika spoza Unii, które nie spełniają wymogów dotyczących przekazywania informacji o podróży w najodpowiedniejszej formie dla osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku),
- art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży (zarządcy infrastruktury przekazują m. in. przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji dane w czasie rzeczywistym dotyczące przejazdów i odjazdów pociągów, a przewoźnicy przekazują innym przewoźnikom, sprzedawcom biletów i organizatorom turystyki informacje o podróży dostarczane przed i w trakcie podróży) – wprowadza się zwolnienie dopuszczalne na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/782 dla zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do dnia 6 czerwca 2030 r. Na podstawie informacji przekazanej przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK SA) nie ma

aktualnie możliwości technicznych (art. 10 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/782) pozyskania danych o wykonaniu rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, tym samym nie ma możliwości ich przekazywania przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki i zarządcy stacji. Przepisy będą wdrożone po zakończeniu realizacji projektu „Wspólny Bilet – Nowy System Centralny Rezerwacji Miejsc i Sprzedaży Biletów zgodny z założeniami Wspólnego Biletu”, planowanego do współfinansowania w ramach KPO. Projekt zakłada m. in. zapewnienie funkcjonalności związanej z informacją pasażerską (przekazywanie informacji posiadaczom biletów, np. informacje o zajętości pociągu, opóźnieniach). W przypadku wcześniejszego zakończenia ww. projektu i biorąc pod uwagę przygotowanie innych podmiotów do przekazywania danych do centralnego komputerowego systemu informacji i rezerwacji, przepisy art. 10 zostaną wdrożone odpowiednio wcześniej. Aktualnie należy skorzystać z maksymalnego zwolnienia, tj. do dnia 6 czerwca 2030 r.,

– art. 12 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Wspólne bilety (obowiązek oferowania wspólnego biletu przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe w przypadku usług dalekobieżnych i regionalnych, natomiast w przypadku innych kolejowych usług są podejmowane starania, aby oferować wspólny bilet, pasażer jest informowany czy jest to wspólny bilet (jedna transakcja), np. na bilecie) – propozycja wdrożenia przepisu od dnia 7 czerwca 2023 r. dla przewozów dalekobieżnych, regionalnych, miejskich i podmiejskich z wyjątkiem przewozów międzynarodowych poza UE w celu propagowania wspólnego biletu w transporcie kolejowym, jednocześnie z uwagi na wyeliminowanie ewentualnych niejasności stanu prawnego co do zakresu odpowiedzialności przewoźnika w przypadku, jeżeli przewóz miejski lub podmiejski będzie wykonywany w ramach wspólnego biletu, a opóźnienie w jego wykonaniu doprowadzi do utraty przez pasażera połączenia lub połączeń wprowadzono zwolnienie kolejowych przewozów osób miejskich i podmiejskich ze stosowania art. 12 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782,

– art. 16 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Kwestionowanie odpowiedzialności (nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za zranienie przewożonego przez siebie pasażera, podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich) – aktualnie przewozy regionalne, miejskie i podmiejskie są zwolnione z analogicznego wymogu na podstawie rozporządzenia (WE) 1371/2007 (art. 14), ale uzasadnione jest, aby pasażer miał

takie same uprawnienia wynikające z tego przepisu niezależnie od przewoźnika kolejowego wykonującego usługę,

– art. 18 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy. Art. 18 ust. 3 dotyczy możliwości skorzystania przez pasażera z innego przewozu (kolej, autobus lub autokar) w przypadku, gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowanego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołanej usługi lub utraty połączenia, a przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi konieczne, odpowiednie i uzasadnione koszty, które poniósł,

– art. 19 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Odszkodowanie (odszkodowanie za opóźnienie w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej) – utrzymanie w mocy dotychczasowego zwolnienia ze stosowania przepisów dotyczących wypłaty odszkodowania dla miejskich, podmiejskich i regionalnych przewozów kolejowych. Jest to podyktowane przede wszystkim względami ekonomicznymi (wysokie koszty dla przewoźników). Przepisy art. 19 będą stosowane w dalekobieżnych kolejowych usługach pasażerskich (niestanowiących przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich) jako kontynuacja stosowania art. 17 rozporządzenia (WE) 1371/2007,

– art. 20 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Pomoc (w przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu lub odwołania usługi pasażerowie są informowani – przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji – o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz spodziewanym czasie przyjazdu lub o usłudze zastępczej niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji) – obowiązek stosowania przez miejskie, podmiejskie, regionalne oraz międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie poza UE w związku z koniecznością informowania pasażerów przez przewoźników kolejowych lub zarządców stacji o opóźnieniach/odwołaniach pociągów, w tym ewentualnej komunikacji zastępczej po pojawieniu się takich informacji. W większości przypadków udzielanie takiej informacji nie wiąże się z dodatkowymi kosztami dla podmiotów kolejowych, np. obecnie na stacjach, na których są megafony i wyświetlacze, zarządca infrastruktury świadczy usługę głosowego lub głosowego-wizualnego informowania podróżnych o opóźnieniach bądź odwołaniu pociągu. Brak obowiązku stosowania art. 20 ust. 2–6 (np. oferowanie posiłków w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej 60 min.) w zakresie miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich ze względów ekonomicznych (wysokie koszty dla przewoźników),

– rozdział V rozporządzenia (UE) 2021/782 (art. 21–26) Osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się – (obowiązek stosowania we wszystkich rodzajach przewozów od dnia 7 czerwca 2023 r.,

– art. 28 rozporządzenia (UE) 2021/782 – Skargi (obowiązek rozpatrywania skarg przez przewoźników i zarządców stacji w terminie miesiąca). Propozycja stosowania we wszystkich rodzajach przewozów pasażerskich. Wymóg ten uwzględnia dodatkowy podmiot, tj. zarządcę stacji, do którego pasażer może złożyć skargę.

Wyszczególnienie zwolnień w zakresie art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu wyraźne określenie obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich, ale będą już wymagane w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 i 3 (zapewniają realizację reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi). Zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu, jednocześnie biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy. W związku z tym kolejowe przewozy miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a kolejowe przewozy regionalne tylko tymczasowo, tj. do 10 grudnia 2028 r. Z uwagi na zastąpienie rozporządzenia (WE) 1371/2007 przez rozporządzenie (UE) 2021/782 zaproponowano także wprowadzenie zmian w:

– art. 13 w ust. 1b w pkt 1, w art. 14b w ust. 3 oraz w art. 66 w ust. 2c ustawy o transporcie kolejowym przez zastąpienie wyrazów „rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „rozporządzenia 2021/782/UE”,

– art. 46 w ust. 11 o transporcie kolejowym przez zastąpienie wyrazów „art. 12 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art. 14 rozporządzenia 2021/782/UE”;

– art. 66 w ust. 1 pkt 6 przez zastąpienie wyrazów „art. 4, art. 5 i art. 7–29 rozporządzenia nr 1371/2007/WE” wyrazami „art. 4 art. 6 i art. 8–30 rozporządzenia 2021/782/UE”.

3) Doprecyzowanie i uzupełnienie przepisów określających szczególne zasady i warunki przygotowywania inwestycji dotyczących linii kolejowych

Proponowana zmiana brzmienia art. 9n ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym wprowadza modyfikację w zakresie możliwości wyboru przez inwestora trybu złożenia wniosku, tj. uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie rozdziału 2b albo

uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, z późn. zm.), eliminując określone w tym przepisie ograniczenie wyboru trybu jedynie do sytuacji kiedy roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej są zlokalizowane na terenach zamkniętych w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990, z późn. zm.). Jednocześnie warto zauważyć, że niektóre organy interpretują obowiązujące przepisy niewłaściwie, tj. że w trybie przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym inwestor jest uprawniony do złożenia wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wyłącznie jeżeli roboty budowlane w ramach inwestycji kolejowej są zlokalizowane na terenie zamkniętym, a należy wskazać, że intencją tego przepisu nie było ograniczanie możliwości realizacji inwestycji kolejowych w trybie rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym wyłącznie w odniesieniu do terenów zamkniętych. Wprowadzana zmiana wyeliminuje również wątpliwości w powyższym zakresie. W obecnym stanie prawnym możliwość wyboru trybu dotyczyła wyłącznie robót budowlanych realizowanych w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowanej na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Projektowana zmiana rozszerza ten zakres, co jest korzystne dla inwestorów, ponieważ daje im możliwość swobody wyboru trybu pozyskiwania decyzji inwestycyjnej. Wskazać przy tym należy, że inwestycje kolejowe są realizowane nie tylko na terenach kolejowych zamkniętych, ale także na terenach kolejowych, które nie są włączone do terenów zamkniętych. Stąd też regulacja ograniczająca wybór trybu realizacji inwestycji kolejowych w odniesieniu do terenów zamkniętych nie powinna stanowić decydującego kryterium w tej kwestii. Wybór trybu pozyskania lokalizacji inwestycji, tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej albo decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, nie wynika z okoliczności, czy inwestycja jest planowana na terenie zamkniętym, czy nie, ale ze stanu prawnego nieruchomości, na której będzie realizowana inwestycja, tzn. z możliwości dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Wobec powyższego, projektowana zmiana ureguluje możliwość wyboru przez inwestora trybu pozyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji niezależnie od tego, czy inwestycja będzie zlokalizowana na terenach kolejowych zamkniętych, czy terenach kolejowych, albo innych terenach np. dróg publicznych, wód płynących („przecinających” tereny kolejowe). Wybór przez inwestora reżimu prawnego w tej chwili jest ograniczony do przypadków, w których roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej są zlokalizowane na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja

1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Z doświadczeń największego polskiego zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. wynika, że ograniczenie wyboru wyłącznie do terenu zamkniętego jest nieuzasadnione, gdyż decyzja ustalająca lokalizację linii kolejowej jest zawsze wydawana przez wojewodę, natomiast w przypadku projektów o mniejszym zasięgu geograficznym, wystarczające byłoby wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta w uzgodnieniu z marszałkiem województwa lub z uwagi na występowanie terenu zamkniętego – wojewodą (zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jest to również uzasadnione względami ekonomiki procesowej, mając na względzie ilość spraw pozostających w kompetencji wojewody. Uzasadnione jest literalne określenie w zmienianym przepisie, że dopuszczalna realizacja inwestycji dotyczących linii kolejowych w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym na podstawie decyzji właściwych wójtów, burmistrzów i prezydentów miast na prawach powiatu pozwoli na usprawnienie procesu inwestycyjnego. Możliwość realizacji inwestycji na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wywiera również korzystne skutki dla podmiotów prywatnych, ponieważ art. 53 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym przewiduje 12 miesięcy na jej uchylenie lub stwierdzenie jej nieważności od dnia wydania takiej decyzji, a art. 158 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.) stosuje się odpowiednio. Natomiast zgodnie z art. 9r ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka linii kolejowej, nieruchomości lub działki. Zgodnie z art. 9ac ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 60 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej.

W art. 9o w ust. 3 w pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym dodaje się lit. c w brzmieniu: „przedstawiającą proponowane linie wydzielania pasów drogowych dróg różnych kategorii”. Mając na uwadze, że w ramach inwestycji kolejowych przebudowywane są drogi różnych kategorii, zasadne jest zobrazowanie na mapie, o której mowa w art. 9 ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, linii wydzielania pasów drogowych dróg o różnej kategorii, co pozwoli na ustalenie, które nieruchomości zabudowane infrastrukturą drogową mają być przedmiotem przejęcia przez właściwych zarządców dróg.

W art. 9o w ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym zmiana brzmienia pkt 3 i 3b tego przepisu ma charakter doprecyzowujący rodzaje wykazów nieruchomości, które są przedkładane do wojewodów w ramach wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Jako załącznik do wniosku wskazano również mapę z rejestrem nieruchomości objętych wnioskiem, a – w przypadku konieczności dokonania podziału nieruchomości – mapę do celów prawnych, w tym z projektem podziału nieruchomości, mając na względzie dotychczasowe doświadczenia i postulaty zarządców infrastruktury wynikające z rozbieżności w granicach przedmiotowych nieruchomości lub ich powierzchni, co w konsekwencji skutkuje dalszymi problemami, np. z odszkodowaniami i wpisami w księdze wieczystej.

Dodanie w art. 9o w ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym nowego pkt 3c ma na celu wskazanie wprost, że ograniczenie w korzystaniu z nieruchomości może nastąpić nie tylko na rzecz PLK, CPK lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego (inwestora), ale również na rzecz innego podmiotu, w szczególności przedsiębiorstw przesyłowych, co potwierdzi dotychczasową praktykę i uprości proces ujawniania ograniczeń w korzystaniu z nieruchomości na rzecz różnych podmiotów w księgach wieczystych. Zmiany w zakresie ustanowienia ograniczenia korzystania z nieruchomości mają na celu umożliwienie ustanowienia ograniczenia również na rzecz innego niż inwestor podmiotu. Dotyczyć ma to np. konieczności przeniesienia infrastruktury sieci przesyłowej (np. energetycznej), dla której nie jest zasadne ustalanie praw na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej, ale bezpośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego infrastrukturą przenoszoną. Rozwiązanie to ma ograniczyć biurokrację i mnożenie postępowań administracyjnych.

W art. 9o ust. 6 w zdaniu pierwszym ustawy o transporcie kolejowym wprowadza się rozwiązanie nakazujące wysłanie zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej również Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego, zwanemu dalej „Prezesem UTK”. Na podstawie ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o zmianie ustawy o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1815, z późn. zm.) wprowadzającej nowelizację ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Prezesowi UTK przyznano nowe kompetencje ustawowe dotyczące uzgadniania: projektów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i projektów planu zagospodarowania przestrzennego województwa, jeżeli sposób zagospodarowania gruntów przyległych do linii kolejowej lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu i decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w odniesieniu do obszarów przyległych do linii kolejowej o znaczeniu

państwowym. W związku z powyższym, wszczęcie postępowania o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ma istotne znaczenie z punktu widzenia monitorowania wpływu zagospodarowania przestrzennego lub jego zmiany na bezpieczeństwo transportu kolejowego. W celu zapewnienia prawidłowej realizacji tych zadań uzasadnione jest uwzględnienie Prezesa UTK w katalogu organów i podmiotów, które zawiadamia się o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji kolejowej, co pozwoli na dysponowanie przez organ informacjami dotyczącymi zmian z zakresu zagospodarowania przestrzennego w zakresie lokalizacji linii kolejowych.

W art. 9o ustawy o transporcie kolejowym nadano nowe brzmienie ust. 10 w celu doprecyzowania zakresu zakazu obrotu nieruchomościami, która określona została w art. 9o ust. 8 tej ustawy. Obecnie zakaz obrotu nieruchomościami stanowiącymi w dniu zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego wskazanymi w tym zawiadomieniu – zgodnie z literalną wykładnią przepisu potwierdzoną w niektórych orzeczeniach sądów administracyjnych – ma charakter bezterminowy. To oznacza, że nawet po zrealizowaniu inwestycji wszystkie nieruchomości objęte wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nadal obejmuje zakaz obrotu określony w art. 9o ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Założenie to jest nieracjonalne i nieuzasadnione, gdyż mając na względzie w szczególności art. 9s ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, po zrealizowaniu inwestycji wydziela się z nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, te ich części, które nie są konieczne do funkcjonowania linii kolejowej. Co szczególnie istotne w tym przypadku, z uwagi na treść art. 9o ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, czynność prawna dokonana z naruszeniem ust. 8 jest nieważna. W orzecznictwie występują odmienne poglądy np. w wyroku WSA w Krakowie z dnia 9 stycznia 2018, II SA/Kr 1281/17, odnoszącym się do art. 11d ust. 10 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 162) Sąd przyjmuje, że skoro nie określono terminu do którego obowiązuje zakaz obrotu, wówczas należy przyjąć, że obowiązuje on do chwili wzruszenia (usunięcia z obrotu) ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W innych orzeczeniach, wydanych w związku z regulacją zakazu obrotu zawartą w art. 11d ust. 10 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (rozwiązanie w ustawie o transporcie kolejowym jest tożsame, z tym, że dotyczy tylko jednego etapu – lokalizacji, zaś decyzja zrid obejmuje pozwolenie na budowę) przyjmuje się – wyrok NSA z dnia 13 maja

2016 r. I OSK 1888/14 – że wyłączenie dopuszczalności obrotu nieruchomościami odnosi się do postępowania o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej do czasu jego ostatecznego zakończenia. Z art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami wynika, że nieruchomości mogą być przedmiotem obrotu, ale z zastrzeżeniem wyjątków wynikających z innych ustaw i taką „inną ustawą” jest właśnie ustawa o transporcie kolejowym. Wynikająca z art. 9o ust 8 tej ustawy niedopuszczalność jakiegokolwiek zmiany stanu prawnego nieruchomości będących własnością Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego według stanu prawnego z dnia upublicznienia zawiadomienia o wszczęciu postępowania w przedmiocie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, skutkuje brakiem możliwości podejmowania czynności prawnych, nawet w sytuacji, gdy rozporządzenie tą nieruchomością nie powodowałoby kolizji z realizacją inwestycji dotyczącej linii kolejowej. Ponadto, inwestorzy (wnioskodawcy) nie posiadają uprawnień do ustanowienia np. służebności przesyłu na nieruchomościach objętych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, na rzecz gestorów przebudowywanej w ramach inwestycji kolejowej infrastruktury przesyłowej oraz nie mają możliwości przekazania nieruchomości zabudowanych infrastrukturą drogową na rzecz właściwych zarządców dróg. W świetle powyższego Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego nie mają możliwości dokonania obrotu nieruchomością, która w ww. zawiadomieniu nie jest określona jako przedmiot nabycia („wywłaszczenia”), a jest wskazana np. do zajęcia w ramach ograniczenia w korzystaniu, o którym mowa w art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym (tzw. „tunelowego”). Tym samym przedmiotowe nieruchomości, w razie braku przedmiotowej interwencji legislacyjnej, nadal nie będą mogły być objęte żadną formą obrotu w celu dalszego nimi rozporządzania m.in. dzierżawy, najmu, czy obciążenia ograniczonym prawem rzeczowym, np. służebnością drogi koniecznej, służebnością przesyłu.

Dla zapewnienia sprawności i bezpieczeństwa procesu inwestycyjnego, w zaproponowanym przepisie zastosowano zasadę, że dokonanie obrotu nieruchomościami wskazanymi w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, będzie dopuszczalny za zgodą podmiotu dla którego została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (PKP PLK SA, CPK lub jednostka samorządu terytorialnego), która to zgoda może być wydana po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę dla inwestycji, której dotyczy decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, lub jej części, obejmującej nieruchomość będącą przedmiotem obrotu. Wówczas strony dysponować będą odpowiednią wiedzą pozwalającą na podjęcie decyzji umożliwiającej

dokonanie obrotu z pełną znajomością faktycznego stanu zagospodarowania przedmiotowych nieruchomości.

Zmiana w art. 90a w ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym polega na przesądzeniu, iż uzgodnienie usunięcia kolizji przebiegu sieci z inwestycją dotyczącą linii kolejowej, między podmiotami zarządzającymi sieciami uzbrojenia terenu, dotyczy uzgodnienia warunków technicznych. W praktyce pojawiały się wątpliwości dotyczące charakteru uzgodnienia o którym mowa w art. 90a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Dotychczasowe doświadczenia przy realizacji inwestycji, gdzie w trakcie uzgadniania warunków usunięcia kolizji, podmioty uzgadniające zgłaszają warunki wykraczające poza uzgodnienia techniczne warunków projektu i wymuszają uzgodnienie od ustanowienia na ich rzecz praw do nieruchomości, wskazują na konieczność przesądzenia, że przedmiotem uzgodnienia mogą być jedynie warunki techniczne planowanej inwestycji. Dlatego w art. 90a ustawy o transporcie kolejowym dodaje się ust. 3, który przesądza, że podmioty uzgadniające usunięcie kolizji nie mogą uzależniać takiego uzgodnienia od spełnienia świadczeń, ustanowienia praw do nieruchomości (np. służebności przesyłu), czy żądania ustanowienia praw, których dotychczas podmiot ten nie posiadał.

W art. 9q ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym dodaje się regulację, która ma na celu bieżące informowanie Prezesa UTK o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Informowanie Prezesa UTK o wydanych decyzjach wojewodów powinno wpłynąć na lepsze sprawowanie nadzoru nad zmianami dotyczącymi transportu kolejowego. Jest to istotne z uwagi na art. 15 ust. 3 pkt 4b ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który stanowi, że w planie miejscowym określa się granice terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Przekazywanie przez wojewodów informacji o wydanych decyzjach o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych zagwarantuje sprawną i prawidłową realizację zadań ustawowych Prezesa UTK dotyczących w szczególności uzgadniania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zmiana brzmienia art. 9s ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym służy kompleksowemu uregulowaniu tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane/przebudowane w związku z realizacją inwestycji kolejowych. W celu usunięcia istniejących obecnie problemów z przekazywaniem dróg publicznych powstających lub przebudowywanych w ramach inwestycji kolejowych, niezbędne jest wprowadzenie bezpośredniego skutku związanego z przejściem prawa własności nieruchomości zajętej pod drogę na rzecz zarządcy drogi. W obowiązującym stanie prawnym jest unormowana jedynie kwestia dróg krajowych, zaś w przypadku dróg innych kategorii, nabycie praw dokonywane jest na rzecz inwestora –

PKP PLK S.A. Zdaniem projektodawcy sposób postępowania inwestora w przypadku dróg samorządowych powinien być analogiczny, jak w przypadku dróg krajowych. Należy zwrócić uwagę, iż drogi powstające lub przebudowywane w ramach inwestycji kolejowych, znajdując się w pasie drogowym, są ogólnodostępne i mogą stanowić drogę publiczną. Drogi wybudowane lub przebudowane w ramach inwestycji kolejowej powinny zostać objęte odpowiednią kategorią dróg i zarządem, w zależności od jej kategorii, przez odpowiedniego zarządcę dróg. Należy zaznaczyć, że w przypadku niezaliczenia ogólnodostępnej drogi do jednej z kategorii, droga wybudowana albo przebudowana przez inwestora realizującego inwestycję kolejową będzie stanowić jedynie drogę wewnętrzną. W stosunku do tego typu dróg nie ma obowiązku ich udostępniania. Tym samym droga taka może stanowić nieudostępnianą drogę wewnętrzną, pełniącą rolę drogi technicznej, nie jest bowiem uzasadnione, aby zarządca infrastruktury kolejowej wykonywał w odniesieniu do takiej przebudowanej drogi zadania zarządcy drogi publicznej. Jednocześnie zarządcy dróg samorządowych (organy jednostek samorządu terytorialnego) podnoszą w dotychczasowej praktyce, podpierając to orzecznictwem, że nie mogą takim drogom nadawać statusu drogi publicznej (gminnej, powiatowej, wojewódzkiej) z uwagi na brak prawa własności gruntu zajętego pod drogę. W tym zakresie niniejsza ustawa wychodzi naprzeciw oczekiwaniom samorządu i reguluje kwestie nabywania własności gruntu przebudowywanej lub budowanej drogi. Wskazać należy, że w świetle art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40, z późn. zm.) zadaniami własnymi gminy są sprawy gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego. Proponowana treść przepisu jest zatem słuszna i uzasadniona tak całokształtem polskiego systemu prawnego, jak i interesem publicznym. Zaznaczenia wymaga, że z uwagi na marginalny kilometraż przekazywanych dróg, jak również z uwagi na konieczność utrzymywania przez samorządy drogi po obu stronach przejazdu kolejowego (drogi przecinane nową lub rewitalizowaną linią kolejową istnieją już wcześniej), wzrost kosztów ponoszonych przez samorządy wynikający z przekazania im własności i obowiązku utrzymania dróg w praktyce nie będzie występował – na etapie oceny skutków regulacji nie wydaje się zatem uzasadnione wskazywanie dodatkowych źródeł finansowania samorządów w tym obszarze, stosownie do art. 167 ust. 1 Konstytucji.

Nowe brzmienie art. 9s ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu doprecyzowanie przepisów wskazując, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania w księdze wieczystej wpisów w zakresie ograniczeń w korzystaniu, o których mowa w art. 9q ust. 1 pkt 6 i art. 9s ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, a także w ust. 3–3b i 3e

art. 9s. Wojewoda w decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej ustala ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości m.in. w celu zapewnienia prawa do wejścia na teren nieruchomości dla prowadzenia inwestycji kolejowej, w tym dokonania z nią związanej budowy lub przebudowy ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania płynów, pary, gazów i energii elektrycznej, urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także prac związanych z konserwacją, utrzymaniem lub usuwaniem awarii. Jednocześnie w odniesieniu do poszczególnych działek ewidencyjnych jest wyszczególniany zakres robót budowlanych, jaki będzie realizowany na danej nieruchomości. Wojewoda w decyzji powinien określać również podmioty, na których rzecz są ustalone poszczególne ograniczenia.

Zmiana aktualnej treści art. 9x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie wygaszenia trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej pod pas gruntu linii kolejowej, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, przez przyjęcie zasady, że trwały zarząd wygasa z mocy prawa, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, ma na celu przyspieszenie procesu przygotowania realizacji inwestycji. Aktualnie decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do wydania przez wojewodę decyzji o wygaśnięciu trwałego zarządu, co wydłuża proces uregulowania nabytego przez PKP PLK S.A. bez obciążeń – tytułu prawnego w księdze wieczystej. Analogiczne rozwiązania funkcjonują w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (art. 19 ust. 1). W związku z powyższym wskazano w art. 9x ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej o wygaśnięciu praw trwałego zarządu. Zaznaczyć należy, że przepis ten dotyczy wyłącznie trwałego zarządu posiadanego przez jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej i z tego względu nie może być w żadnej mierze stosowany do zarządu państwowych osób prawnych innych niż Skarb Państwa, który zgodnie z przepisami prawa uległ przekształceniu w prawo użytkowania wieczystego, w tym w szczególności nie może być stosowany do zarządu ustanowionego na rzecz PKP.

Zmiana brzmienia art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym ma na celu wyeliminowanie wątpliwości, czy stan prawny nieruchomości na dzień wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wskazuje, że odszkodowanie należne jest podmiotowi będącemu właścicielem, czy użytkownikowi wieczystemu nieruchomości. W sprawach dotyczących ustalania odszkodowań zdarzają się sytuacje zbycia nieruchomości w okresie między datą wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a datą jej ostateczności (zakaz obrotu

nieruchomościami objętymi zawiadomieniem o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej dotyczy bowiem jedynie nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego). W związku z powyższym należało jednoznacznie określić moment ustalenia praw do nieruchomości podmiotów, którym ma być wypłacone odszkodowanie. Dotychczasowe brzmienie przepisu mogło wskazywać na przyznanie odszkodowania osobom, którym przysługują ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości w dniu orzekania o odszkodowaniu, w znowelizowanym przepisie przesądzaono, że jest to dzień ostateczności decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Zmiana art. 9y ust. 1 wiąże się ze zmianą art. 9s ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym Dotyczy on tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane w związku z realizacją inwestycji kolejowych, i przeniesienia prawa własności nieruchomości zajętej pod drogę na rzecz zarządcy drogi (JST). Zgodnie z proponowaną zmianą przeniesienie własności nieruchomości ma następować z mocy prawa, a nie na podstawie porozumienia PKP PLK S.A. z JST. Dotychczas art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie regulował kwestii odszkodowania za te nieruchomości. Proponuje się zatem określenie, że przepis ten ma zastosowanie do odszkodowania za prawo własności i ograniczone prawa rzeczowe również w odniesieniu do nieruchomości, na których jest planowana budowa lub przebudowa dróg publicznych, określonych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, które na podstawie tej decyzji staną się własnością właściwej JST. Ponadto zmiana brzmienia art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym ma charakter wynikowy – niezbędne jest uwzględnienie zmiany art. 9s ust. 3e i wskazanie, że odszkodowanie za prawo własności i ograniczone prawa rzeczowe przyznaje się również w odniesieniu do nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg publicznych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, które na podstawie tej decyzji staną się własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Zaproponowana zmiana polegająca na dodaniu do art. 9y ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym spowoduje ustalenie odszkodowania równoległe z pozbawieniem osoby uprawnionej do otrzymania tego odszkodowania faktycznego władztwa nad nieruchomością. W kontekście obowiązującego już art. 9z ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym projektowana zmiana spowoduje zaspokojenie dążeń zainteresowanych osób do względnie szybkiego uzyskania rekompensaty za przejęte nieruchomości, przez wypłatę na ich wniosek zaliczki w wysokości 70% wysokości ustalonego odszkodowania – stosownie do postanowień art. 9s ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 132 ust. 1b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Przedmiotowa zmiana spowoduje, że ustalenie odszkodowania i wypłata zaliczki nastąpi zanim decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanie się

ostateczna. W procedurze odwoławczej decyzja ta może zostać uchylona – w tym zakresie zwrot zaliczki zabezpiecza obowiązujący art. 9z ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Dodatkowo wskazać należy, że analogiczne rozwiązania funkcjonują od 2013 r. na gruncie przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Podobnie odnośnie dodanego art. 9ycy ustawy o transporcie kolejowym wskazać należy, że zarówno u spółki Skarbu Państwa PKP PLK S.A. – która z mocy ustawy pełni funkcję krajowego zarządcy infrastruktury kolejowej – jak i wśród właściwych jednostek samorządu terytorialnego, występują problemy z przebudową lub rewitalizacją infrastruktury, która nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Do podobnej sytuacji dochodzi, gdy właściwe organy lub podmioty nie wyrażają zgody na udostępnienie zarządcy infrastruktury nieruchomości do celów budowlanych. W takiej sytuacji PKP PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie jest władna uzyskać decyzji wydanej w trybie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, gdyż decyzję w tym trybie można pozyskać, gdy inwestycja jest ujęta w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego albo gdy jest uprzednio uzyskana decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, której analogicznie jak decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, nie można uzyskać, gdy prace budowlane będą realizowane w trybie zgłoszenia. Ponadto podkreślenia wymaga, że decyzja z art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami ma ograniczony zakres przedmiotowy i może być wydana wyłącznie w odniesieniu do określonego zakresu prac budowlanych, tj. polegających na realizacji „infrastruktury kablowej” (ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń). Projektowany przepis zapewni PKP PLK S.A. i właściwym jednostkom samorządu terytorialnego możliwość dysponowania nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane w postaci przebudowy lub rewitalizacji infrastruktury kolejowej.

Dodanie art. 57b ustawy o transporcie kolejowym ma na celu dopuszczenie usytuowania obiektu budowlanego będącego elementem infrastruktury kolejowej przy autostradzie albo drodze ekspresowej w odległości mniejszej niż określona w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 645, z późn. zm.). Odstępstwo będzie mogło być dokonane po uzyskaniu zgody Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i

Autostrad wyrażonej w formie decyzji administracyjnej, przed uzyskaniem przez inwestora obiektu pozwolenia na budowę lub zgłoszeniem budowy albo wykonywania robót budowlanych. Przyjęcie odrębnego trybu zgody, niż określona w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, jest uzasadnione bezpieczeństwem dróg ekspresowych i autostrad – tryb z art. 43 ust. 1 przewiduje za krótkie terminy na podjęcie decyzji. Zapewni to możliwość oceny wpływu proponowanego odstępstwa m.in. na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego przez ww. zarządcę drogi. Dodatkowo należy wskazać, że analogiczne rozwiązania funkcjonują na gruncie przepisów ustawy o transporcie kolejowym – zgodnie z art. 57 tej ustawy wojewoda, po uzyskaniu opinii zarządcy infrastruktury może wydać zgodę na zbliżenie obiektu budowlanego do linii kolejowej na odległość mniejszą niż określona w art. 53 tej ustawy.

Zmiana ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), zwanej dalej „ustawą o PAŻP”

W Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) w zakresie reformy A2.3 „Zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju bezzałogowych statków powietrznych” ustalony został kamień milowy A33G „Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej”. W opisie kamienia milowego zostało wskazane, że ustawa zmieniająca przyzna Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „Agencją”, prawo do posiadania własnego kapitału w spółkach prawa handlowego oraz upoważni Agencję lub jej spółki zależne do prowadzenia projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Celem projektowanej ustawy jest realizacja ww. kamienia milowego przez wprowadzenie stosownych zmian w ustawie o PAŻP.

Agencja, zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o PAŻP, jest państwową osobą prawną. Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy o PAŻP Agencja podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 2 tej ustawy, zgodnie z którym tzw. nadzór operacyjny nad Agencją sprawuje Prezes ULC jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa cywilnego.

Agencja jest instytucją wyznaczoną na zasadzie wyłączności do zapewnienia służb ruchu lotniczego, w tym służb kontroli obszaru, służb informacji powietrznej, służb kontroli zbliżania oraz służb kontroli lotniska w polskiej przestrzeni powietrznej. Poza służbami ruchu lotniczego

Agencja zapewnia również inne służby żeglugi powietrznej, tj. służby łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej. Do zadań Agencji należy także dokonywanie zakupu, utrzymywanie oraz modernizowanie urządzeń i systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej, jak również prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej w zakresie żeglugi powietrznej. Działalność Agencji związana jest z realizacją zobowiązań Rzeczypospolitej Polskiej wynikających z prawa międzynarodowego, w tym z prawa Unii Europejskiej oraz Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.).

Należy zwrócić szczególną uwagę na działalność Agencji związaną z obszarem bezzałogowych statków powietrznych. Agencja obecnie przy współpracy z partnerami instytucjonalnymi i biznesowymi podejmuje działania w zakresie organizacji i przystosowania przestrzeni powietrznej do dynamicznego zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych. W szczególności Agencja jest odpowiedzialna za wyznaczenie stref geograficznych dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, o których mowa w art. 15 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.), a także za utrzymanie, prowadzenie i rozwój systemów teleinformatycznych wykorzystywanych do realizacji usług związanych z wykonywaniem przez Prezesa ULC oraz Agencję zadań, o których mowa w art. 18 ww. rozporządzenia. Ponadto, z uwagi na wejście w życie z dniem 26 stycznia 2023 r. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 161) planowane jest rozszerzenie zakresu działalności Agencji o świadczenie usług U-space oraz centralnych usług informacyjnych, o których mowa w tym rozporządzeniu.

Aby potencjał Agencji w omawianym obszarze, w tym w zakresie wytwarzania krajowych rozwiązań technologicznych w celu zapewniania usług na rzecz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz dostawców usług dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, mógł zostać w pełni wykorzystany, Agencja powinna mieć możliwość tworzenia spółek oraz udziału w spółkach, posiadających własną gospodarkę finansową i zadania.

Natomiast na podstawie art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych Agencja jest jednostką sektora finansów publicznych. Zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, jednostki sektora finansów publicznych, z

wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2 tej ustawy, nie mogą posiadać, obejmować lub nabywać udziałów lub akcji w spółkach ani nabywać obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, a także udziałów w spółdzielniach, chyba że odrębna ustawa stanowi inaczej, z zastrzeżeniem art. 49 ust. 2 tej ustawy.

Jednocześnie zgodnie z art. 49 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, minister właściwy do spraw aktywów państwowych przejmuje od jednostek sektora finansów publicznych, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2 tej ustawy, akcje i udziały w spółkach oraz obligacje wyemitowane przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego oraz wykonuje wynikające z nich uprawnienia Skarbu Państwa.

Powyższe przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych uniemożliwiają Agencji prowadzenie działalności w obszarze bezzałogowych statków powietrznych za pośrednictwem zależnych od Agencji spółek prawa handlowego, ograniczając potencjał Agencji w tym zakresie.

W związku z powyższym przewiduje się wprowadzenie zmian w art. 4 ustawy o PAŻP.

Na podstawie projektowanego art. 4 ust. 4a ustawy o PAŻP zakres działalności Agencji zostanie rozszerzony o działalność w obszarze bezzałogowych statków powietrznych, w tym:

- 1) zapewnianie usług na rzecz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz dostawców usług dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych;
- 2) wspieranie testowania i wdrażania nowych rozwiązań opartych na bezzałogowych statkach powietrznych, w szczególności w obszarach zurbanizowanych;
- 3) prowadzenie projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Zgodnie z projektowanym art. 4 ust. 7 ustawy o PAŻP, Agencja, w zakresie wyżej wskazanej działalności, będzie mogła tworzyć spółki oraz posiadać, obejmować lub nabywać udziały lub akcje w spółkach. Mając na uwadze, że Agencja podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, podjęcie przez Agencję działań w tym zakresie będzie wymagało uprzedniego uzyskania zgody ministra właściwego do spraw transportu.

W projektowanym art. 4 ust. 8 ustawy o PAŻP przesądzono, że do Agencji nie będzie miał zastosowania art. 49 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Wprowadzenie powyższego wyłączenia jest niezbędne w celu umożliwienia Agencji posiadania, obejmowania lub nabywania udziałów lub akcji w spółkach.

W związku z zakresem regulacji nie ma konieczności zamieszczania w projekcie przepisów przejściowych.

Zgodność z KPO

W ocenie projektodawcy projekt ustawy realizuje kamień milowy A33G „Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej”, zgodnie z którym ustawa zmieniająca ma przyznać Agencji prawo do posiadania własnego kapitału w spółkach prawa handlowego oraz upoważnić Agencję lub jej spółki zależne do prowadzenia projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Projektowany art. 4 ust. 4a ustawy o PAŻP, na podstawie którego zakres działalności Agencji zostanie rozszerzony o działalność w obszarze bezzałogowych statków powietrznych, bezsprzecznie umożliwi Agencji prowadzenie projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Natomiast projektowane przepisy art. 4 ust. 7 i 8 ustawy o PAŻP:

- 1) umożliwiające Agencji, w zakresie działalności w obszarze bezzałogowych statków powietrznych, tworzenie spółek oraz posiadanie, obejmowanie lub nabywanie udziałów lub akcji w spółkach oraz
 - 2) wyłączające zastosowanie do Agencji art. 49 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, zgodnie z którymi minister właściwy do spraw aktywów państwowych przejmuje od jednostek sektora finansów publicznych, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2 tej ustawy, akcje i udziały w spółkach oraz obligacje wyemitowane przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego oraz wykonuje wynikające z nich uprawnienia Skarbu Państwa
- umożliwią Agencji posiadanie kapitału własnego w spółkach prawa handlowego, a także prowadzenie projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych przez te spółki.

Zmiana ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 511, z późn. zm.)

Zmiana w art. 50 w ust. 7 ww. ustawy ma charakter redakcyjny i ma na celu zastąpienie odesłania do rozporządzenia (WE) 1371/2007 odesłaniem do rozporządzenia (UE) 2021/782.

Zmiana ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

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.

Art. 12 pkt 1 projektu ustawy dodaje art. 6a w ustawie o Funduszu. Przepis ten stanowi normę prawną wynikającą z art. 22 ust. 1 w związku z art. 21 ustawy o Funduszu. Przepis ten wskazuje, że dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. Z uwagi na brzmienie art. 21 przepis ten jest ograniczony czasowo, tj. stosuje się go do 31 grudnia 2023 r. Z tego względu, w celu utrzymania dotychczas stosowanych zasad udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu zasadnym jest wprowadzenie tego przepisu w ramach art. 6a ustawy o Funduszu.

W projektowanym art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu przewidziano utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego

w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, 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 niewystraczającym do realizacji wszystkich wniosków organizatorów.

Nowy sposób podziału wynikający z konieczności uwzględnienia wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu został określony w projektowanym art. 9a ustawy o Funduszu. 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 dodawanym art. 9a ust. 1 ustawy o Funduszu 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. 9a 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 ustawy o Funduszu.

Art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu zawiera upoważnienie ustawowe do wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia w sprawie podziału środków Funduszu przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie relacji 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.

Dysponent Funduszu 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) na podstawie przepisów wykonawczych wydanych w oparciu o art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu. Dokonując podziału środków Funduszu na podstawie ww. rozporządzenia, dysponent uwzględnia zasady wynikające z art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu tj. wyodrębnienie rezerwy oraz zasady wynikające z art. 9a ust. 2 tj. zapewnienie środków na umowy wieloletnie. W związku z powyższym na podstawie przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu dysponent dokonuje podziału środków, które pozostały po wyodrębnieniu rezerwy oraz które nie zostały zaangażowane w ramach wieloletnich umów o dopłatę na poszczególne województwa.

Zgodnie z projektowanym art. 10a ust. 1 ustawy o Funduszu wojewoda po uzyskaniu informacji od dysponenta Funduszu 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 projektowanym art. 10a ust. 2 ustawy o Funduszu, Wojewoda będzie zobowiązany do aktualizacji w Biuletynie Informacji Publicznej informacji o kwotach środków Funduszu, o których mowa w ust.1. Projektowany art. 10a ust. 1 ustawy o Funduszu nie

przewiduje nakładania na wojewodę obowiązku powiadamiania organizatorów o aktualizacji informacji przedstawionych w BIP, a które wynikają z projektowanego art. 10a ust. 1 ustawy o Funduszu. Rolą i zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego zainteresowanego możliwością skorzystania ze środków Funduszu jest zapoznanie się z informacjami dotyczącymi Funduszu, które zostały zamieszczone w BIP urzędów wojewódzkich.

W projektowanym art. 10a ust. 4 ustawy o Funduszu 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 ustawy o Funduszu, 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 ustawy o Funduszu zawierają podobne rozwiązania do tych, które są stosowane obecnie w ramach art. 24 ust. 5–7 i art. 25 tej ustawy. 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 ustawy o Funduszu stanowią odzwierciedlenie dotychczas stosowanego art. 25 ustawy o Funduszu. Dodatkowo art. 11a został uzupełniony o nowy ust. 5. Dodanie ww. przepisów jest wynikiem wprowadzenia wieloletnich umów o dopłaty. W ramach ust. 5 doprecyzowano, że wojewoda obejmuje dopłatą umowy o dopłaty, których okres obowiązywania przekracza rok budżetowy, przewozy o charakterze użyteczności publicznej do limitu 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.

W art. 11b ustawy o Funduszu 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 wniosku o przekazanie z rezerwy środków, które mogłyby być zaangażowane na realizację umów 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 mimo 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).

Projektowany art. 11c ustawy o Funduszu 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 ustawy o Funduszu 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%.

W art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu ustalono czas, na który mogą być zawierane wieloletnie umowy o dopłatę. Projektowane przepisy przewidują, że będzie to okres nie dłuższy niż 10 lat. Również umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą być zawierane na okres do 10 lat. Omawiana zmiana umożliwi organizatorem publicznego

transportu zbiorowego uzyskanie dopłaty z Funduszu na cały okres zawarcia z operatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Art. 11e ustawy o Funduszu 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. W takim przypadku wojewodowie są obowiązani do aneksowania umów o dopłatę. 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 dnia 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 uchylene art. 12 i art. 13 ustawy o Funduszu.

W projekcie przewidziano nowe brzmienie art. 14 ustawy o Funduszu dotyczącego wniosku o dopłatę, rozszerzając obecny przepis o regulacje dotyczące wniosku o dopłatę sporządzanego w oparciu o prognozowaną kwotę tej dopłaty (ust. 2). W ust. 4 opisano sposób rozliczenia dopłaty przekazanej w oparciu o prognozowane wielkości. Omawiana zmiana ma na celu ujednolicenie obecnie stosowanej przez wojewody praktyki rozliczania takich wniosków.

Projekt przewiduje nowe brzmienie art. 16 ustawy o Funduszu określającego zasady wypłaty niewykorzystanych środków Funduszu. Uchylone zostały 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 w związku z wyczerpaniem 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 Funduszu 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). Środki, które pozostaną po dokonaniu ww. podziału mogą zostać uruchomione na realizację kolejnych umów o dopłatę w trybie określonym w art. 11b. (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).

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

Należy również wskazać, że wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, są składane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w odpowiedzi na nabór wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu. Wojewodowie mogą podjąć decyzję o ogłoszeniu naboru w sytuacji gdy dysponują niezaangażowanymi środkami Funduszu na dany rok budżetowy. Zapewne decyzja wojewodów w tej sprawie jest uzależniona od zainteresowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem.

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. 12 pkt 11 projektu ustawy zaproponowano przedłużenie stosowania przepisów epizodycznych Funduszu jeszcze o rok, tj. do końca 2024. Wskazana zmiana jest związana z

faktem, że plan finansowy Funduszu na kolejny rok w terminie do dnia 15 lipca roku poprzedzającego. Z tego względu sporządzenie planu finansowego Funduszu uwzględniającego rezerwę, o której mowa w art. 8a, będzie możliwe począwszy od planu finansowego na 2025 r. Dlatego zasadne jest utrzymanie stosowanych obecnie przepisów epizodycznych jeszcze do końca 2024 roku.

W art. 53 ustawy o Funduszu zwiększono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu w latach 2024–2033. Począwszy od 2024 r. ustalono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do kwoty 400 mln zł. Potrzeba dokonania tych zmian wynika ze stale rosnącego zainteresowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego możliwością korzystania ze środków tego programu. Z roku na rok organizatorzy wnoszą o coraz większe kwoty wsparcia z Funduszu. W 2022 roku dopłatą z Funduszu objęto 5705 linii komunikacyjnych, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wyniosła około 631,6 mln zł. Do chwili obecnej, w 2023 r. objętych dopłatą z Funduszu zostało 6 366 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 774,7 mln zł. W związku z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego korzystaniem z Funduszu wojewodowie, stosownie do zapotrzebowania zgłaszanego przez organizatorów, w 2023 r. będą ogłaszali kolejne nabory wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu. W związku z powyższym, należy przewidywać, że w 2023 r. wojewodowie podpiszą z organizatorami publicznego transportu zbiorowego umowy o dopłatę na całą kwotę planowanych przychodów Funduszu. Mając na uwadze konieczność utrzymania i poszerzania dostępności transportu autobusowego dla pasażerów, niezbędne jest zwiększenie od 2024 r. planowanych przychodów Funduszu z kwoty 800 mln zł do kwoty 1 mld zł.

Zmiana ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710, z późn. zm.)

W projektowanej ustawie uchyla się art. 11 ust. 1 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych.

Po zmianie ustawy wyeliminowane zostaną wątpliwości, czy możliwe jest stosowanie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych do procedowania przez organizatora publicznego transportu zbiorowego konkursowego wyboru operatora

publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym i metrze. Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych stanowi bowiem „ogólne przepisy dotyczące zamówień publicznych”, o których mowa w motywie 27 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE (Dz. Urz. UE L 94 z 28.03.2014, str. 65, z późn. zm.).

W konsekwencji uchylecia w ustawie z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych art. 11 ust. 1 pkt 10 nie będzie wątpliwości, że na podstawie niezmiennego przepisu art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych stosuje się do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego:

- bezpośrednio na podstawie art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego oraz jako
- procedurę przetargową, o której mowa w art. 5 ust. 3 (zdanie drugie) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego lub metra.

Zmiana ta wyeliminuje z polskiego porządku prawnego pozorną niespójność ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych. Zmiana ta przesądzi również o kognicji Krajowej Izby Odwoławczej w sprawach odwołań od decyzji co do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – o co wnosila Komisja Europejska w związku ze sprawozdaniem Polski z realizacji w 2021 r. decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. (notyfikowanej jako dokument nr C(2021) 855) (Dz. Urz. UE L 386 z 29.10.2021, str. 1) oraz w sprawie EU-Pilot-EUP(2022)10363.

Pozostałe przepisy

W art. 14 projektu ustawy zaproponowano umorzenie wszystkich postępowań prowadzonych w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wszczętych i niezakończonych decyzją ostateczną.

Zgodnie z art. 15 projektu ustawy postępowania wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, prowadzone na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie

publicznego transportu zbiorowego będą prowadzone na podstawie przepisów dotychczasowych.

Art. 16 projektu ustawy 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. 17 projektu ustawy przewoźnicy, którzy przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu w transporcie drogowym, wórniki tego potwierdzenia, wypisy z tego potwierdzenia lub dokonywali zmiany ww. potwierdzenia dokonują zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, jego wórnika lub wypisu do właściwego organizatora w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

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.

W art. 18 projektu ustawy zawarto normę, zgodnie z którą kierowcy pojazdów, o których mowa w ADR.OPS.B.024 lit. a rozporządzenia nr 139/2014/UE, są obowiązani uzyskać zaświadczenie, o którym mowa w projektowanym art. 83b ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, potwierdzające biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 tego rozporządzenia w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Celem tego przepisu jest zagwarantowanie możliwości dostosowania się adresatów wprowadzanej regulacji do nowych wymagań. Przepis dotyczy jedynie egzaminów językowych w zakresie języka krajowego, a wprowadzony okres przejściowy ma na celu umożliwienie przeprowadzenia egzaminów w uporządkowany sposób.

W art. 19 projektu ustawy rozstrzygnięto, że do wniosków o wydanie decyzji o ustalenie lokalizacji linii kolejowej złożonych i nierozpatrzonych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Proponowany przepis przejściowy jest konsekwencją projektowanych zmian w art. 9o ust. 3 pkt 1, 3a i 3b, a także w art. 9o ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym. Zmiany te mają wpływ na postępowania dotyczące wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, dlatego niezbędnym jest rozstrzygnięcie w przepisie przejściowym, sytuacji dotyczącej wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej złożonych i nierozpatrzonych.

Zmiana art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym polegająca na przyznaniu uprawnienia do otrzymania odszkodowania za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3 i 3a oraz art. 9x ust. 4 tej ustawy, od podmiotu, na którego rzecz wydawana jest decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, podmiotom którym przysługiwało ograniczone prawo rzeczowe do nieruchomości w dniu, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, również wymaga rozstrzygnięcia w drodze przepisów przejściowych. W projekcie ustawy przewidziano, że do postępowań w sprawie ustalenia odszkodowania, stosuje się przepisy dotychczasowe. Podobnie do postępowań o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy przewidziano stosowanie przepisów dotychczasowych.

Projektowana ustawa zakłada, że z dniem, w którym decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, z mocy prawa wygasa trwały zarząd ustanowiony na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącą własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego. Dotychczas o wygaśnięciu trwałego zarządu w takim przypadku decydował wojewoda w drodze decyzji. W związku z powyższym, w art. 20 projektu ustawy rozstrzygnięto, że w stosunku do postępowań w sprawach, w których dotychczas wojewoda wydawał decyzję o wygaśnięciu trwałego zarządu na nieruchomości przeznaczonej na pas gruntu pod linię kolejową, stanowiącej własność Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego, w przypadku wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, stosuje się przepisy ustawy nowej, tj. art. 9x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu nadanym projektowaną ustawą, co powinno skutkować umarzeniem postępowań wszczętych w ww. sprawach przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a także odmową wszczęcia postępowania w tych sprawach w przypadku, gdy decyzja o lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna po dniu wejścia w życie projektowanej ustawy, lub nawet przed

jej wejściem w życie, ale postępowanie administracyjne w trybie art. 9x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie zostało jeszcze wszczęte.

Zgodnie z art. 21 projektu ustawy, przepisy dotychczasowe będą stosowane do postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego innego niż koleją lub metrem oraz do postępowań w sprawie konkursów i zamówień, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego koleją lub metrem wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a także do umów w sprawach zamówień publicznych zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 22 projektu ustawy określono, że pierwszym planem finansowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej uwzględniającym rezerwę w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej będzie plan finansowy Funduszu na 2025 rok.

W art. 23 i art. 24 projektu ustawy określono zasady na podstawie, których wojewodowie w pierwszym roku, tj. w roku 2024, będą mieli możliwość zawierania umów o dopłatę z Funduszu, których okres obowiązywania oraz przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy. Wskazano również odpowiednie przepisy ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które są stosowane do środków Funduszu przewidzianych w planie finansowym na rok 2024. W pierwszym roku obowiązywania umów wieloletnich wojewodowie będą mogli zawrzeć umowy do 50% kwoty środków przyznanej dla województwa na podstawie podziału środków Funduszu, a w kolejnych latach do 70% tej kwoty.

Z uwagi na fakt, że z dniem 7 czerwca 2023 r. wejdą w życie przepisy rozporządzenia (UE) 2021/782 zastępującego rozporządzenie (WE) 1371/2007 i w związku z tym ustawie o transporcie kolejowym wprowadza się zmiany polegające na zastąpieniu odesłań do rozporządzenia (WE) 1371/2007 odesłaniami do nowego rozporządzenia (UE) 2021/782 zidentyfikowano konieczność dodania, w art. 25 projektu ustawy, przepisu przejściowego

wprost rozstrzygającego, że do skarg pasażerów w sprawie naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007, postępowań dotyczących rozpatrzenia tych skarg, spraw i postępowań dotyczących nadzoru nad przestrzeganiem przepisów tego rozporządzenia oraz postępowań dotyczących nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 66 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 7 czerwca 2023 r., prowadzonych przez Prezesa UTK stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 7 czerwca 2023 r. Należy zauważyć, że rozporządzenie (WE) 1371/2007 (w przeciwieństwie do rozporządzenia (UE) 2021/782) nie określa terminu granicznego, do którego pasażerowie mogą powiadomić krajowy organ (Prezesa UTK) o podejrzeniu naruszenia przez podmiot kolejowy przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007. W związku z tym należy zakładać, że po dniu 7 czerwca 2023 r. do Prezesa UTK w dalszym ciągu mogą wpływać skargi pasażerów dotyczące naruszeń rozporządzenia (WE) 1371/2007 zaistniałych przed tą datą, jak również Prezes UTK nadal może prowadzić postępowania dotyczące naruszeń zaistniałych przed dniem 7 czerwca 2023 r. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie przepisu przejściowego, który umożliwi Prezesowi UTK prowadzenie spraw i postępowań dotyczących przestrzegania przez przedsiębiorstwa kolejowe przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 z okresu jego obowiązywania. Brak odpowiedniego przepisu przejściowego mógłby prowadzić do niemożności wydawania przez Prezesa UTK decyzji stwierdzających naruszenie przepisów rozporządzenia (WE) 1371/2007 w okresie jego obowiązywania, a w konsekwencji nakładania na podmioty, które dopuściły się takiego naruszenia, kar pieniężnych. Taki stan rzeczy byłby niekorzystny z punktu widzenia ochrony praw pasażerów, pewności i ciągłości prawa oraz ochrony interesów słabszych uczestników rynku (konsumentów).

W art. 26 projektu ustawy 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. 28a 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.

W zakresie pozostałych zmian nie zachodzi konieczność zawarcia w projektowanej ustawie przepisów przejściowych.

Jednocześnie proponuje się, żeby przepisy projektowanej ustawy weszły w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia ustawy, z wyjątkami określonymi w art. 27.

Zmiany związane z ustanowieniem regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym na określonych trasach i zasadach (art. 4 pkt 3–8 projektu ustawy), wejdą w życie z dniem 1 czerwca 2024 r. mając na uwadze, że w projekcie ustawy (art. 4 pkt 7 lit. d projektu ustawy) przewidziano konieczność wydania nowego rozporządzenia, które będzie podlegać procedurze notyfikacji Komisji Europejskiej, termin wejścia w życie przepisów w przedmiotowym zakresie określony na dzień 1 czerwca 2024 r. umożliwi przeprowadzenie prac legislacyjnych związanych z wydaniem aktu wykonawczego tak, aby całość regulacji dotyczących samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych weszła w życie w jednym terminie.

Proponuje się wejście w życie art. 5 pkt 1, 2, 4, 5 i 6 lit. b, art. 8 pkt 11 i 12 oraz art. 9 projektu ustawy po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Z uwagi na charakter wprowadzonych zmian nie jest konieczne wyznaczenie dłuższej *vacatio legis*.

W zakresie art. 7 i art. 18 projektu ustawy proponuje się, aby ustawa weszła w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. Uprawnienia kierowców pojazdów do poruszania się po polu manewrowym lotniska zgodnie z nowymi zasadami powinny być wydawane od dnia 7 stycznia 2023 r. (w zakresie języka innego niż angielski) – zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. h załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, w związku z czym przyjęcie przepisów krajowych zapewniających stosowanie rozporządzenia nr 139/2014/UE w tym zakresie powinno nastąpić jak najszybciej. Jednocześnie ze względu na zakres projektowanych zmian ustawy – Prawo lotnicze, a także treść art. 17 projektu ustawy, nie jest konieczne zapewnienie dłuższej *vacatio legis*. Mając na uwadze powyższe okoliczności, należy uznać, że natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Również w zakresie art. 10 ustawa wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia. We wskazanym zakresie projektowana ustawa zawiera wyłącznie regulacje korzystne dla Agencji, przyznające Agencji dodatkowe uprawnienia, w szczególności pozwalające jej na

rozszerzenie zakresu działalności. Z tego względu zasadne jest, aby projektowane rozwiązania mogły zostać zastosowane jak najszybciej. Powyższe uzasadnia rezygnację z uwzględnienia w odniesieniu do tej części projektowanej ustawy standardowej 14-dniowej *vacatio legis*, wynikającej z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych.

W związku z koniecznością pilnego zapewnienia przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 termin wejścia w życie art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, art. 8 pkt 1, 10, 13 i 15, art. 11 oraz art. 25 projektu został wyznaczony na dzień następujący po dniu ogłoszenia.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, należy uznać, że natychmiastowego wejścia w życie aktu normatywnego we wskazanym zakresie wymaga ważny interes państwa, a zasady demokratycznego państwa prawnego nie stoją temu na przeszkodzie.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przedmiotowych ustaw.

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.

Projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny”, pod numerem UD18.

Regulacje zawarte w projektowanej ustawie nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ona notyfikacji.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów regulacyjnych lub przepisów określających wymogi dotyczące świadczenia usług transgranicznych w rozumieniu ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o zasadach uznawania kwalifikacji zawodowych nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej (Dz. U. z 2023 r. poz. 334).

W ocenie projektodawcy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<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 Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Pan Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Marek Sabalski – Naczelnik Wydziału Prawno–Legislacyjnego w Departamencie Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel.: 22 630 19 97, e-mail: marek.sabalski@mi.gov.pl) Pani Magdalena Porzycka – Naczelnik Wydziału Prawnego w Departamencie Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 14 47; e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl) Pan Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 12 68), e-mail: krzysztof.lewczak@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 11.05.2023 r.</p> <p>Źródło Prawo UE (rozporządzenie) Krajowy Plan Odbudowy i Wspierania Odporności (KPO) Efekt przeglądu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Inicjatywa własna</p> <p>Nr w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów UD18</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.)

Z dniem 1 marca 2011 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym 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, zwane dalej „JST”, realizowane na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatorów.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ustanowiła organizatora publicznego transportu zbiorowego, którym może być każda JST. Do sporządzenia planu transportowego w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej zostały zobowiązane JST posiadające większą niż określona w art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym liczbę mieszkańców.

Vacatio legis części przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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 r., 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. poz. 2371, z późn. zm.),
- ustawę z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435, z późn. zm.),
- 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, z późn. zm.),
- ustawę z dnia 17 grudnia 2021 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2022 (Dz. U. poz. 2445, z późn. zm.),
- ustawę z dnia 1 grudnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 (Dz. U. poz. 2666)

– termin ten został określony na dzień 1 stycznia 2024 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 ulga ustawową.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. 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 ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „projektem ustawy”, 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 pozwoli 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.

Nadto zmianie uległy przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2023 r. poz. 140), 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007”. Konieczne jest zatem dostosowanie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w tym zakresie.

W celu usprawnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego organizatorzy publicznego transportu zbiorowego utrwalili praktykę podpisywania porozumień pomiędzy organizatorami, które mają na celu wprowadzenie ułatwień dla pasażerów w postaci tzw. „biletu metropolitalnego/aglomeracyjnego”. Obecnie kwestie te nie zostały w wystarczająco precyzyjny sposób obecnie uregulowane w obowiązujących przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Nowelizacja ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8)

Potrzeba wprowadzenia zmian spowodowana jest brakiem w obecnych przepisach wyraźnego określenia, kto jest odpowiedzialny za niedopuszczenie lub wykluczenie ze środka transportu osoby, która swoim zachowaniem zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie. Według informacji przekazanych przez przewoźników kolejowych obecnie w przypadku odmowy opuszczenia środka transportowego przez pasażera, wezwane na miejsce zdarzenia służby (Policja) nie podejmują czynności i nie mogą przymusowo „wyprowadzić” pasażera wobec braku bezpośredniej podstawy prawnej.

Zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295)

Art. 3 projektu ustawy wprowadza zmianę w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego przez zmianę definicji środka publicznego transportu zbiorowego. Zmiana tej definicji jest związana z rozszerzeniem i utrzymaniem możliwości rekompensowania z budżetu państwa utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych za przejazd także dla przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego.

Zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.)

Transport drogowy, ze względu na jego szeroką dostępność, jest najczęściej wykorzystywanym rodzajem transportu, ponieważ cechuje go możliwość dowiezienia różnego rodzaju ładunków do niemalże każdego miejsca przeznaczenia. Jednakże ten rodzaj transportu jest najbardziej niebezpieczny z punktu widzenia zagrożenia życia, albowiem jednym z rodzajów wypadków mogących zdarzyć się podczas całej operacji transportowej są wypadki drogowe. Zmiany w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* dotyczące zasad poruszania się po drogach publicznych, tj. zakaz wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych, mają na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projekt ustawy wprowadza zmianę w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, której celem jest wyeliminowanie bardzo często obserwowanego manewru wyprzedzania się pojazdów ciężarowych poruszających się ze zbliżoną prędkością w sposób powodujący blokowanie jezdni autostrady lub drogi ekspresowej. Zmiana ta uporządkuje i upłynni ruch pojazdów poruszających się po autostradzie i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu. Proponowane brzmienie przepisu zapewni, iż przynajmniej jeden pas ruchu na jezdni autostrady lub drogi ekspresowej (o minimum 3 pasach ruchu w jednym kierunku) będzie wolny od pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t lub 12 t oraz zespołów pojazdów o długości ponad 7 m. W przypadku ruchu pojazdów na autostradzie lub drodze ekspresowej na odcinku pomiędzy węzłami o 3 pasach ruchu kierujący pojazdem ciężarowym lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m będzie zobowiązany poruszać się jednym z dwóch pasów ruchu położonych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Natomiast w przypadku ruchu w obszarze węzła drogowego, w którym występują pasy włączenia i wyłączenia kierujący pojazdem będzie zobowiązany zajmować wyłącznie jeden z dwóch pasów ruchu dla kierunku w którym się porusza, usytuowanych najbliższej prawej krawędzi jezdni. Celem projektowanego przepisu nie jest zobowiązanie kierującego pojazdem ciężarowym lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m do poruszania się w każdym przypadku dwoma pasami ruchu usytuowanymi bezpośrednio przy prawej krawędzi jezdni, ale zobowiązanie ich do poruszania się wyłącznie dwoma pasami ruchu przewidzianymi do jazdy w kierunku, w którym zamierzają się poruszać usytuowanymi najbliższej prawej krawędzi jezdni. W przypadku jezdni o 5 pasach ruchu, w tym 2 pasach wyłączenia do skrzyżowania w prawo oraz trzech pasach do jazdy na wprost, kierujący pojazdem, który wybierze kierunek jazdy na wprost będzie mógł korzystać z trzeciego i czwartego pasa ruchu, licząc od prawej krawędzi jezdni.

Jednocześnie dodaje się przepis, który zabrania kierującemu pojazdem kategorii N2, N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.6.2018, str. 1, z późn. zm.) albo załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu. Potrzeba wprowadzenia przedmiotowej zmiany wynika z konieczności zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego na autostradach i drogach ekspresowych poprzez zapobieżenie nagłego blokowania ruchu i spowolnienia ruchu przez pojazdy ciężarowe na drogach o dwóch pasach ruchu w jednym kierunku.

Projektowane przepisy art. 16 i art. 24 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym mają na celu uporządkowanie ruchu pojazdów ciężarowych oraz upłynnienie ruchu wszelkich pojazdów poruszających się po autostradach i drogach ekspresowych.

Zgodnie z danymi zgromadzonymi w prowadzonej przez Policję ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, organy kontroli ruchu drogowego w latach: 2019–2022 ujawniły 1045 przypadków naruszenia art. 16 ust. 1–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez kierujących samochodami ciężarowymi lub ciągnikami siodłowymi.

Ujawnione naruszenia polegają na nieprzestrzeganiu przez kierujących samochodami ciężarowymi lub ciągnikami siodłowymi obowiązku („jazda prawostronna”), polegającego w szczególności na poruszaniu się możliwie blisko prawej krawędzi jezdni.

Dodatkowo Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przedstawia informacje statystyczne dotyczące wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących samochodami ciężarowymi w latach: 2019–2020. Z informacji tych wynika, że w:

- 2019 r. samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t – uczestniczyły w 802 wypadkach, w których 113 odniosło śmierć, a 953 osoby zostały ranne,
- 2020 samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 t – uczestniczyły w 648 wypadkach, w których 96 odniosło śmierć, a 786 osoby zostały ranne.

Jednocześnie projekt ustawy ma na celu ustanowienie regulacji umożliwiających uczestniczenie w ruchu drogowym na określonych trasach i zasadach – samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych. Aktualnie brak jest regulacji prawnych w tym zakresie, co powoduje, że osoby uczestniczące w rajdach samochodowych przy wykorzystaniu samochodów osobowych przeznaczonych do tego rodzaju zawodów (tj. pojazdów w których dokonano zmian konstrukcyjnych przystosowujących pojazd do specyfiki wyścigów samochodowych), nie powinny w ogóle poruszać się po drogach publicznych, a jedynie na trasie (odcinku specjalnym) danego rajdu. Pojazdy te z reguły nie spełniają warunków technicznych wymaganych przepisami prawa i tym samym zagrażają bezpieczeństwu w ruchu drogowym. W praktyce jednak pojazdy są przystosowywane do wyścigów samochodowych dopiero po ich zarejestrowaniu, wobec czego zdarza się, że kierujący takimi pojazdami uczestniczą w ruchu drogowym, co z kolei stwarza istotne ryzyko dla innych uczestników ruchu drogowego.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542)

Konieczność podjęcia interwencji legislacyjnej wynika z faktu, że w obecnym kształcie prawnym Cargotor sp. z o.o., odpowiedzialna za realizację i wykonanie projektu pn. *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią*, nie posiada wystarczających możliwości dysponowania środkami w wysokości pozwalającej na jej płynną realizację inwestycji (ok. 3 395 300 000 zł brutto). Wymieniona powyżej inwestycja ma strategiczne znaczenie dla wzmocnienia konkurencyjności polskiego sektora logistycznego, a jej realizacja wpłynie na zwiększenie dochodów Skarbu Państwa z tytułu wwożonych przez zewnętrzną granicę UE ładunków oraz doprowadzi do zwiększenia obrotów przedsiębiorstw logistycznych ulokowanych w obszarze przyszłego Parku Logistycznego Małaszewicze (obecnie Rejon Przeladunkowy Małaszewicze). Rezultatem inwestycji ma być osiągnięcie dwukrotnego wzrostu przepustowości w porównaniu ze stanem obecnym. Dodatkowo w ramach projektowanej ustawy planuje się umożliwienie sfinansowania nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa prawa własności nieruchomości lub użytkownika wieczystego gruntów niezbędnych do realizacji ww. inwestycji, co pozwoli na zapewnienie odpowiedniego poziomu trwałości tej inwestycji. W kontekście utrzymujących się dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych regionów Polski realizacja ww. inwestycji, dzięki wprowadzonym w ramach niniejszej ustawy zmianom doprowadzi do zwiększenia potencjału gospodarczego regionu oraz stworzenia nowych miejsc pracy. Projekt posiada strategiczne znaczenie w kontekście wzmocnienia konkurencyjności polskiego sektora logistycznego – realizacja założeń ustawowych, a w efekcie realizacja ww. inwestycji, wpłynie na zwiększenie dochodów Skarbu Państwa z tytułu wwożonych przez zewnętrzną granicę UE ładunków oraz doprowadzi do zwiększenia obrotów przedsiębiorstw logistycznych ulokowanych w obszarze przyszłego Parku Logistycznego Małaszewicze (obecnie Rejon Przeladunkowy Małaszewicze). Z uwagi na wzrost kosztów pracy, utrzymujący się wzrost inflacji oraz powszechny wzrost kosztów materiałów budowlanych, zakładana kwota w wysokości ok. 3 395 300 000 zł brutto pozwoli na realizację ww. inwestycji w ograniczonym zakresie.

Drugim celem proponowanych zmian jest wsparcie realizacji inwestycji kolejowych przez umożliwienie PKP S.A. dokonywania zamiany nieruchomości z JST, państwowymi osobami prawnymi lub z państwowymi jednostkami organizacyjnymi, oraz umożliwienie Skarbowi Państwa, przez spółkę PKP S.A., aktywnego uczestniczenia we wszelkiego rodzaju przedsięwzięciach służących realizacji misji publicznej z innymi podmiotami z szeroko rozumianego sektora publicznego. Zamiana nieruchomości przez PKP S.A. ze wskazanymi podmiotami umożliwi sprawniejszą realizację przedsięwzięć mających na celu rozwój m. in. centrów logistycznych, i poprawę warunków obsługi transportowej podmiotów korzystających z usług kolejowego przewozu towarów.

Ponadto proponowane w dodawanym art. 18e ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” rozwiązanie umożliwi przekazanie linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych jednostce samorządu terytorialnego zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4 tej ustawy, w porozumieniu z PKP S.A. albo PLK S.A., za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych.

Kolejnym celem jest rozwiązanie problemu z budową torów postojowych i innych elementów zaplecza technicznego niezbędnych do niezakłóconego i bezpiecznego prowadzenia transportu kolejowego. PKP S.A. jest spółką Skarbu Państwa, która wspiera realizację jednego z celów rządowych, którym jest rozwój transportu kolejowego, a do jego funkcjonowania niezbędne są zaplecza techniczne taboru kolejowego. W zakresie remontu, przebudowy lub rozbudowy infrastruktury zaplecza dróg kolejowych, a zatem działań niestanowiących realizacji nowej inwestycji opartej o decyzję o lokalizacji linii kolejowej, występują problemy z dysponowaniem przez właściwy podmiot nieruchomością na cele budowlane. Podmiot zarządzający nie ma możliwości skierowania do właściwego organu reprezentującego Skarb Państwa wniosku o wydanie decyzji o ograniczenie sposobu korzystania z nieruchomości w trybie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2023 r. poz. 344), gdyż warunkiem takiego wniosku jest wcześniejsze uzyskanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej, o której wydanie nie występuje w przypadku budowy realizowanej na zgłoszenie, tzn. remontu i przebudowy (art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682, z późn. zm.)). Sytuacja ta skutkuje brakiem możliwości sprawnej rozbudowy przez użytkownika bocznic kolejowej infrastruktury takiej jak zajezdnie, myjnie, warsztaty, obiekty zaplecza itp., jak również dokonywania bieżących remontów istniejącej już infrastruktury kolejowej, mimo znajdowania się tych obiektów w całości na terenie kolejowym zamkniętym.

Zmiana ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.)

Ujednolicenie przepisów dotyczących wymiaru urlopu wypoczynkowego w państwowych instytucjach wykonujących zadania kontrolne (Inspekcja Transportu Drogowego, Najwyższa Izba Kontroli, Państwowa Inspekcja Pracy). Takie rozwiązanie powinno przyczynić się do większej regeneracji pracowników Inspekcji Transportu Drogowego podczas ich urlopów wypoczynkowych, co będzie miało pozytywny wpływ na efektywność i intensywność ich działań podczas pracy. Ponadto, 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 zakresie zmiany ustawy z dnia 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem (UE) nr 2020/2148”, wprowadziło na poziomie unijnym wymagania w zakresie biegłości językowej (m.in. w zakresie języka angielskiego) dla osób kierującymi pojazdami w polu manewrowym lotniska. Nowe wymagania mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie wykonywania operacji lotniczych na lotnisku zobowiązując osoby kierujące pojazdami w polu manewrowym lotniska posiadających upoważnienie, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024 rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 139/2014/UE”, do wykazania biegłości językowych co najmniej na poziomie operacyjnym, w odniesieniu do języka angielskiego oraz dowolnego innego języka wykorzystywanego na lotnisku do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska.

Ponadto rozporządzenie (UE) nr 2020/2148 wprowadziło do załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE regulację ADR.OPS.B.029 lit. g, zgodnie z którą państwo członkowskie może na zasadzie odstępstwa postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna.

Z uwagi na powyższe konieczne jest ustanowienie przepisów prawa krajowego, które zapewnią stosowanie rozporządzenia nr 139/2014/UE we wskazanym powyżej zakresie.

Zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”

Konieczność wdrożenia, w ramach komponentu E *Zielona, inteligentna mobilność* Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, zwanego dalej „KPO”, reform:

- a) E2.1 *Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego* (kamień milowy nr: E15G, cel: ustanowienie aktu zmieniającego ustawę o transporcie kolejowym zapewniającego odporność przewoźników kolejowych – IV kwartał 2022 r.),
- b) E2.3 *Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań* (kamień milowy nr: E5L, wejście w życie aktu prawnego wprowadzającego zmiany praw pasażerów w zakresie wymogów dotyczących taboru kolejowego – IV kw. 2022 r.).

Ww. reformy zostały uwzględnione w KPO przyjętym przez Komisję Europejską w dniu 1 czerwca 2022 r.

Konieczność dostosowania polskich przepisów do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1, z późn. zm.) zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782”, które zastępuje rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 14, z późn. zm.) i będzie stosowane od dnia 7 czerwca 2023 r.

W toku postępowań dotyczących realizacji inwestycji w zakresie budowy oraz modernizacji linii kolejowych napotyka się liczne wątpliwości lub rozbieżności interpretacyjne dotyczące przepisów ujętych w rozdziale 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym tj. przepisów określających szczególne zasady i warunki przygotowywania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w związku z czym konieczne jest ich doprecyzowanie. W toku oceny przebiegu dotychczasowych projektów inwestycyjnych zidentyfikowano ponadto kilka zagadnień wymagających dodatkowego uregulowania, co pozwoli na szybsze uzyskiwanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, jej realizację oraz ziszczenie się jej formalnoprawnych następstw. Usprawnienie procesu realizacji inwestycji kolejowych w szczególności wymaga wprowadzenia nowych rozwiązań polegających m.in na: uszczegółowieniu wymogów formalnych wniosków o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, uszczegółowieniu zasady dotyczącej zakazu obrotu nieruchomościami na mocy ustawy o transporcie kolejowym, rozstrzygnięciu kwestii warunków uzgodnienia usunięcia kolizji przebiegu sieci uzbrojenia terenu z inwestycją dotyczącą linii kolejowej, kompleksowym uregulowaniu tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane/przebudowane w związku z realizacją inwestycji kolejowych, wyznaczeniu terminu wygaszenia trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej pod pas gruntu linii kolejowej stanowiącej własność Skarbu Państwa lub JST, rozstrzygnięciu problemu tytułu prawnego zarządcy drogi do gruntu na którym realizowana jest infrastruktura drogowa w ramach inwestycji kolejowej, wprowadzeniu obowiązku informowania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o wszczęciu postępowania i wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych celem realizacji jego ustawowych obowiązków, umożliwieniu podmiotom zarządzającym infrastrukturą kolejową na dysponowanie nieruchomościami na cele budowlane w zakresie remontu, przebudowy lub rozbudowy infrastruktury zaplecza dróg kolejowych, jak również w związku z przebudową lub rewitalizacją infrastruktury kolejowej, która nie wymaga decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, wprowadzeniu możliwości budowy infrastruktury kolejowej w sąsiedztwie

dróg szybkiego ruchu, doprecyzowaniu przepisów dotyczących odstępstw od zakazu sytuowania określonych budynków i budowli w sąsiedztwie torów i obszaru kolejowego.

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 21)

Zmiana ma na celu rozszerzenie katalogu przychodów Funduszu Kolejowego w roku 2023 o wpływy ze skarbowych papierów wartościowych. Umożliwienie w roku 2023 zasilenia Funduszu Kolejowego dodatkowymi środkami ma na celu umożliwienie dalszego wzmocnienia struktury właścicielskiej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przez działania zmierzające do objęcia 100% akcji narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej przez Skarb Państwa. Środki Funduszu Kolejowego przeznacza się w głównej mierze na realizację strategicznych gospodarczo programów dotyczących infrastruktury kolejowej.

Zmiana ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2023 r. poz. 191), zwanej dalej „ustawą o PAŻP”

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, zwana dalej „Agencją” lub „PAŻP”, zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o PAŻP jest państwową osobą prawną. Na podstawie art. 9 pkt 14 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1634, z późn. zm.) Agencja jest jednostką sektora finansów publicznych. Zgodnie z art. 49 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, jednostki sektora finansów publicznych, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2 tej ustawy, nie mogą posiadać, obejmować lub nabywać udziałów lub akcji w spółkach ani nabywać obligacji emitowanych przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub JST, a także udziałów w spółdzielniach, chyba że odrębna ustawa stanowi inaczej, z zastrzeżeniem art. 49 ust. 2 tej ustawy.

Jednocześnie zgodnie z art. 49 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, minister właściwy do spraw aktywów państwowych przejmuje od jednostek sektora finansów publicznych, z wyłączeniem jednostek, o których mowa w art. 9 pkt 2 tej ustawy, akcje i udziały w spółkach oraz obligacje wyemitowane przez podmioty inne niż Skarb Państwa lub JST oraz wykonuje wynikające z nich uprawnienia Skarbu Państwa.

Powyższe przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych uniemożliwiają Agencji prowadzenie działalności w obszarze bezzałogowych statków powietrznych za pośrednictwem zależnych od Agencji spółek prawa handlowego, ograniczając potencjał Agencji w tym zakresie.

W KPO w zakresie reformy A2.3 „Zapewnienie instytucjonalnych i prawnych podstaw rozwoju bezzałogowych statków powietrznych” ustalony został kamień milowy A33G „Wejście w życie ustawy o zmianie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej”. W opisie kamienia milowego zostało wskazane, że ustawa zmieniająca przyzna PAŻP prawo do posiadania własnego kapitału w spółkach prawa handlowego oraz upoważni PAŻP lub jej spółki zależne do prowadzenia projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

W celu realizacji kamienia milowego A33G reformy A2.3 niezbędna jest zmiana ustawy o PAŻP.

Zmiana ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464)

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, 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 o Funduszu od 1 stycznia 2024 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 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 z dnia 16 grudnia 2010 r. 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 od 1 stycznia 2024 r. stawka dopłaty z Funduszu będzie wynosić 0,80 zł. W związku z pandemią 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 przesuwą 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.

Zmiana ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2022 r. poz. 1710, z późn. zm.), zwanej dalej „Prawem zamówień publicznych”

Obecne przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz Prawa zamówień publicznych zawierają odesłania logicznie sprzeczne i brak regulacji dotyczącej prowadzenia postępowań odwoławczych dotyczących konkursowego wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym w Krajowej Izbie Odwoławczej ukształtowała się praktyka odrzucania kierowanych do tej izby odwołań od czynności i zaniechań zamawiającego dotyczących zamówień usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego kolejną lub metrem. Mając na uwadze argumentację Komisji Europejskiej wyrażaną w związku z realizacją decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. (notyfikowanej jako dokument nr C(2021) 855) (Dz. Urz. UE L 386 z 29.10.2021, str. 1) oraz w treści zgłoszenia EU-Pilot-EUP(2022)10363, konieczne stało się zagwarantowanie sprawnej procedury odwoławczej od decyzji organizatora publicznego transportu zbiorowego dotyczącej konkursowego wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego. W toku uzgodnień niniejszego projektu uzgodniono, że właściwym i wystarczającym rozwiązaniem będzie uchylenie art. 11 ust. 1 pkt 10 Prawa zamówień publicznych.

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

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy przewidują **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 w poprzednich latach zostały 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 r. ze względu na fakt, że w latach 2020 i 2021 r. występowały ograniczenia w przemieszaniu się ludności spowodowane pandemią 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 r. (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
ŁĄCZNIE	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
ŁĄCZNIE	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, 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 ustawy 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 r.

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

W projekcie ustawy przewidziano **odstąpienie od mającej wejść w życie z dniem 1 stycznia 2024 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.

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

- 1) **dostosowanie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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. W związku z powyższym niezbędne jest dokonanie zmian w art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym dotyczącym trybów wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
- 2) **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 biletom 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 obecnie nie jest możliwe, gdyż projekt nie obciąża 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.
- 3) **przedłużenie do dnia 31 grudnia 2025 r. *vacatio legis* przepisów przejściowych ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.** W ramach projektu przewidziano przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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. zachowają 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), umożliwiającą JST 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 z dnia 16 grudnia 2010 r. 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 ustawy 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 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 pozwoleń na przygotowanie się do docelowego systemu.

W związku z powyższym zmienione zostały również daty w innych przepisach przejściowych ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. 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).

Zmiana ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe

W celu rozwiązania problemu niedopuszczenia lub wykluczenia ze środka transportu osoby, która swoim zachowaniem zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie, proponuje się podejście kompleksowe, które pozwoli uwzględnić wszystkie regulowane prawem przewozowym gałęzie transportu, przy jednoczesnym rozszerzeniu katalogu służb i podmiotów uprawnionych do wykluczania ze środka transportowego osób zagrażających bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie. Rozszerzenie katalogu podmiotów uprawnionych i zobowiązanych do interwencji obejmuje funkcjonariuszy Policji, Straży Ochrony Kolei, właściwych terytorialnie straży gminnych (miejskich) i Żandarmerii Wojskowej. Kara grzywny (mandatu) będzie natomiast grozić już za odmowę opuszczenia przez osobę, która swoim zachowaniem zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie środka transportu na wezwanie osoby upoważnionej przez przewoźnika. Proponuje się też wprowadzenie typu kwalifikowanego tego wykroczenia – jeżeli czyn będzie miał charakter chuligański minimalna kara grzywny wynosić będzie 2000 zł.

Zmiana ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

Zmiana w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zobowiązuje kierującego pojazdem ciężarowym do zajmowania jednego z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla kierunku, w którym zamierza się poruszać, znajdujących się najbliższej prawej krawędzi jezdni.

Nie dostrzega się negatywnych skutków wprowadzanego zakazu. Należy zauważyć, że wprowadzany przepis ma za zadanie ograniczenie zachowań negatywnych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. blokowania lewego pasa ruchu oraz przekraczania dopuszczalnej prędkości obowiązującej na autostradach i drogach ekspresowych przez kierujących pojazdami ciężarowymi. Wyprzedzanie się pojazdów ciężarowych przy maksymalnej prędkości, jaką samochody ciężarowe mogą osiągać powoduje znaczne wydłużenie czasu trwania manewru co zmusza do gwałtownego wytracenia prędkości jazdy przez pojazdy, dla których dopuszczalna prędkość na tych drogach wynosi 140 km/h oraz 120 km/h, a w następstwie powoduje tworzenie się kolejki pojazdów na blokowanym pasie ruchu. W tym miejscu należy wskazać, że w myśl obowiązujących przepisów art. 19 ust 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym. Przepis ten ma zastosowanie zarówno do kierującego pojazdem ciężarowym, jak i innym pojazdem. Natomiast ocena zachowań kierującego pojazdem pozostaje we właściwości organów kontroli ruchu drogowego.

Istotnym jest fakt, że żaden przepis nie zobowiązuje kierującego pojazdem ciężarowym do jazdy z prędkością maksymalną, w sytuacji kiedy inny uczestnik tego ruchu porusza się z niższą prędkością.

Projekt ustawy zakłada również wprowadzenie możliwości dopuszczenia do ruchu drogowego samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych. Poruszanie się takim samochodem będzie możliwe jedynie na trasach umożliwiających dojazd do poszczególnych etapów imprezy (odcinków specjalnych) i tylko w sytuacji uzyskania dopuszczenia do ruchu w trybie i na zasadach opisanych w projektowanej ustawie. Wymogiem dopuszczenia samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych będzie spełnienie warunków technicznych określonych przez właściwy polski związek sportowy wydanych na podstawie ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1599, z późn. zm.), których potwierdzeniem jest wydanie przez ten związek książki samochodu sportowego oraz uzyskanie pozytywnego wyniku badania co do zgodności z warunkami technicznymi, które będzie przeprowadzone przez uprawnionego diagnostę. Dla takich pojazdów niezbędne będzie uzyskanie czasowej rejestracji pojazdu, przez jego właściciela, u właściwego miejscowo starosty. W wyniku czasowej rejestracji samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych właściciel uzyska pozwolenie czasowe oraz zalegalizowane tablice rejestracyjne o odrębnym kolorze tła. Okres dopuszczenia do ruchu samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych będzie wynikał z następnego terminu badania co do zgodności z warunkami technicznymi. Kierować samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych będą mogły jedynie osoby posiadające właściwą licencję sportową wydaną przez właściwy związek sportowy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie i jedynie na wyznaczonych, przez organizatora imprezy, odcinkach dróg. Projekt ustawy zakłada także, że wykorzystanie samochodu w czasie lub miejscu niezgodnym z założeniami ustawy będzie skutkowało usunięciem pojazdu z drogi oraz w konsekwencji nałożeniem grzywny w trybie przepisów o postępowaniu w sprawach o wykroczenia.

Zmiana ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Wprowadzenia ram prawnych koniecznych do realizacji inwestycji mającej na celu wykonanie projektu pn. *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze*, w tym rozwiązania umożliwiające odpowiednie finansowanie ww. inwestycji przez wprowadzenie przepisów umożliwiających przekazanie w 2023 r. środków Funduszu Kolejowego PKP PLK S.A. z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia udziałów w kapitale zakładowym Cargotor sp. z o. o., oraz przewidujących możliwość przeznaczenia środków z Funduszu Kolejowego na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu, prawa własności nieruchomości lub prawa użytkownika wieczystego gruntów, niezbędnych do realizacji inwestycji w zakresie budowy Parku Logistycznego Małaszewicze. Ponadto w projekcie przewiduje się przekazanie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. skarbowych papierów wartościowych z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Drugim z elementów zmiany tej ustawy jest rozszerzenie katalogu podmiotów, na rzecz których PKP S.A. może dokonywać zbycia jej majątku przez zamianę gruntów. Zamiana jako forma zbycia określonych nieruchomości, między innymi, na potrzeby realizacji inwestycji prorozwojowych, polegających na budowie lub rozbudowie infrastruktury transportowo-logistycznej, wpisuje się w krajową politykę transportową państwa. Zamiana nieruchomości przez PKP S.A. ze wskazanymi w przepisie podmiotami umożliwi sprawniejszą realizację przedsięwzięć mających na celu rozwój m. in. centrów logistycznych i poprawę warunków obsługi transportowej podmiotów korzystających z usług kolejowego przewozu towarów. Ponadto wprowadzane zmiany w zakresie możliwości przekazania linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych JST zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej JST w celu wykonywania przewozów kolejowych usprawni i ułatwi prowadzenie postępowania zmierzającego do przekazania linii kolejowych oraz wyeliminuje obowiązek zastosowania zabezpieczenia w postaci wypłacenia odszkodowania PKP S.A. lub PLK S.A. w szczególnym przypadku, tj. przekazania przez JST na rzecz innej zainteresowanej JST praw do mienia przejętego od PKP S.A. lub PLK S.A. stanowiącego linię kolejową lub jej odcinek w celu prowadzenia przewozów kolejowych.

Kolejna zmiana projektowana w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” podyktowana jest koniecznością zapewnienia podmiotom zarządzającym zapleczem technicznym taboru kolejowego możliwości dysponowania nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane na terenie kolejowym zamkniętym. Projektowany przepis pozwoli podmiotom zarządzającym zapleczem technicznym taboru kolejowego na dysponowanie tą nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane na kolejowym terenie zamkniętym, stanowiąc *lex specialis* w stosunku do regulacji art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane i art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, eliminując przy tym komplikacje proceduralne przy uzyskiwaniu pozwolenia na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane i uzyskiwania samego pozwolenia na budowę.

Zmiana ustawy – Prawo lotnicze

Szczegółowe sposoby realizacji wymagań określone na poziomie unijnym zostały doprecyzowane w decyzji nr ED 2021/003/R Dyrektora Wykonawczego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. Celem zapewnienia właściwego spełniania regulacji w prawodawstwie krajowym niezbędne jest uzupełnienie przepisów ustawy – Prawo lotnicze w zakresie realizacji ww. wymagań.

Ze względu na powyższe rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy – Prawo lotnicze, polegająca na dodaniu regulacji w zakresie:

- sposobu wykazywania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE,
- udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE,
- ustalenia opłat lotniczych za przeprowadzanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) czynności urzędowych w zakresie wskazanym w pkt 1 i 2.

W efekcie zapewnione zostanie stosowanie przepisów rozporządzenia nr 139/2014/UE.

Zmiana ustawy o transporcie kolejowym

W celu zapewnienie wdrożenia reformy E2.1 KPO (*Zwiększanie konkurencyjności sektora kolejowego*, numer kamienia milowego: E15G) proponuje się wprowadzenie przepisów, zgodnie z którymi w czasie stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu, będzie mógł nie pobierać części opłaty podstawowej związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (mark-up) oraz opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej lub będzie mógł pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50% wysokości. Za utracone przychody z tytułu niepobrania albo obniżenia opłat zarządca infrastruktury otrzyma finansowanie ze środków

budżetu państwa, a wypłaty środków będzie dokonywał minister właściwy do spraw transportu. Reforma wprowadzana projektowaną regulacją ma na celu umożliwienie zarządcy infrastruktury obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury i zrekomensowanie im obniżenia tych opłat. Działanie takie przyczyni się do zmniejszenia kosztów ponoszonych przez przewoźników i zapewnienia utrzymania zdolności przepustowej w okresie zmniejszonego popytu na usługi, zapewnienia utrzymania konkurencyjności transportu kolejowego oraz uniknięcia spadku udziału tego sektora w transporcie w ww. stanach i innych zdarzeniach nadzwyczajnych. Powyższe zwolnienia z opłat lub ich części stanowią będą pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej i będą mogły być udzielone zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku ich (zwolnień) notyfikacji.

Wdrożenie reformy E2.3 KPO nastąpi przez wprowadzenie obowiązku stosowania art. 9 ust. 2 i 3 *rozporządzenia (UE) 2021/782* w regionalnych kolejowych przewozach osób od dnia 10 grudnia 2028 r. tj. obowiązku przekazywania pasażerom informacji o podróży pociągiem (przed i w trakcie podróży) w najodpowiedniejszej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu i wzroku.

W projektowanej ustawie wprowadzone zostaną również odpowiednie zmiany mające na celu dostosowanie prawa krajowego do przepisów *rozporządzenia (UE) 2021/782*, zapewniając właściwe stosowanie przepisów ww. rozporządzenia w zakresie kolejowych usług pasażerskich oraz praw i obowiązków pasażerów.

Ponadto projektowana ustawa ma na celu usprawnienie realizacji inwestycji przez wyeliminowanie wątpliwości interpretacyjnych i skrócenie procesu wydawania oraz realizacji decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Projektowane rozwiązania polegają na:

- zmianie brzmienia art. 9n ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, która wprowadza modyfikację w zakresie istniejącej możliwości wyboru przez inwestora trybu złożenia wniosku tj. uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej w trybie rozdziału 2b albo uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503, z późn. zm.), eliminując określone w tym przepisie ograniczenie wyboru trybu jedynie do sytuacji, kiedy roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowane są na terenach zamkniętych w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1990, z późn. zm.). Jednocześnie warto zauważyć, że niektóre organy interpretują obowiązujące przepisy niewłaściwie, tj. że w trybie przepisów rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym inwestor jest uprawniony do złożenia wniosku o uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wyłącznie, jeżeli roboty budowlane w ramach inwestycji kolejowej są zlokalizowane na terenie zamkniętym, a należy wskazać, że intencją tego przepisu nie było ograniczanie możliwości realizacji inwestycji kolejowych w trybie rozdziału 2b ustawy o transporcie kolejowym wyłącznie w odniesieniu do terenów zamkniętych. Wprowadzana zmiana wyeliminuje również wątpliwości w powyższym zakresie. W obecnym stanie prawnym możliwość wyboru trybu dotyczyła wyłącznie robót budowlanych realizowanych w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowanej na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Projektowana zmiana rozszerza ten zakres, co jest korzystne dla inwestorów, ponieważ daje im możliwość swobody wyboru trybu pozyskiwania decyzji inwestycyjnej. Wskazać przy tym należy, że inwestycje kolejowe są realizowane nie tylko na terenach kolejowych zamkniętych, ale także na terenach kolejowych które nie są włączone do terenów zamkniętych. Stąd też regulacja ograniczająca wybór trybu realizacji inwestycji kolejowych w odniesieniu do terenów zamkniętych nie powinna stanowić decydującego kryterium w tej kwestii. Wybór trybu pozyskania lokalizacji inwestycji tj. decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej albo decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, nie wynika z okoliczności czy inwestycja jest planowana na terenie zamkniętym, czy nie, ale ze stanu prawnego nieruchomości na której będzie realizowana inwestycja, tzn. z możliwości dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Wobec powyższego, projektowana zmiana ureguluje możliwość wyboru przez inwestora trybu pozyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji niezależnie od tego, czy inwestycja będzie zlokalizowana na terenach kolejowych zamkniętych, czy terenach kolejowych, albo innych terenach np. dróg publicznych, wód płynących („przecinających” tereny kolejowe). Wybór przez inwestora reżimu prawnego w tej chwili jest ograniczony do przypadków, w których roboty budowlane realizowane w ramach inwestycji dotyczącej linii kolejowej zlokalizowane są na terenach zamkniętych, o których mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne. Z doświadczeń największego polskiego zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK S.A. wynika, że ograniczenie wyboru wyłącznie do terenu zamkniętego jest nieuzasadnione, gdyż decyzja ustalająca lokalizację linii kolejowej jest zawsze wydawana przez wojewodę, natomiast w przypadku projektów o mniejszym zasięgu geograficznym, wystarczające byłoby wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego przez wójta, burmistrza albo prezydenta miasta w uzgodnieniu z marszałkiem województwa lub z uwagi na występowanie terenu zamkniętego – wojewodą (zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Jest to również uzasadnione względami ekonomiki procesowej mając na względzie ilość spraw pozostających w kompetencji wojewody. Uzasadnione jest literalne określenie w zmienianym przepisie, że dopuszczalna realizacja inwestycji dotyczących linii kolejowych w trybie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym na podstawie decyzji właściwych wójtów, burmistrzów i prezydentów miast na prawach powiatu pozwoli na usprawnienie procesu inwestycyjnego. Możliwość realizacji inwestycji na

podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wywiera również korzystne skutki dla podmiotów prywatnych, ponieważ art. 53 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym przewiduje 12 miesięcy na jej uchylenie lub stwierdzenie jej nieważności od dnia wydania takiej decyzji, a art. 158 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.) stosuje się odpowiednio. Natomiast zgodnie z art. 9r ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w postępowaniu przed organem odwoławczym oraz przed sądem administracyjnym nie można uchylić decyzji w całości ani stwierdzić jej nieważności, gdy wadą dotknięta jest tylko część decyzji dotycząca odcinka linii kolejowej, nieruchomości lub działki. Zgodnie z art. 9ac ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym nie stwierdza się nieważności ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę linii kolejowej, jeżeli wniosek o stwierdzenie nieważności tej decyzji został złożony po upływie 60 dni od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna, a inwestor rozpoczął budowę linii kolejowej;

- w odniesieniu do elementów wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych:
 - wprowadzeniu obowiązku zobrazowania linii wydzielenia pasów drogowych dróg o różnej kategorii na mapie, o której mowa w art. 9o ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,
 - w art. 9o ust. 3 pkt 3c wskazaniu konieczności ustanowienia ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości również na rzecz innego niż inwestor podmiotu tj. nie tylko na rzecz PKP PLK S.A. lub właściwej JST np. w sytuacji „przeniesienia” infrastruktury sieci przesyłowej (energetycznej, ciepłowniczej, wodociągowej itp.), dla której to infrastruktury nie jest zasadne ustalanie praw na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej, ale bezpośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego infrastrukturą przenoszoną; rozwiązanie to ma ograniczyć biurokrację i mnożenie postępowań administracyjnych;
- w art. 9o ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym wprowadzeniu obowiązku wysyłania Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego zawiadomienia o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- w art. 9o ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym określeniu wyjątków od zakazu obrotu nieruchomościami, określonego w art. 9o ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym i określenia terminu (do dnia, w którym decyzja o pozwoleniu na budowę dotycząca tej nieruchomości stała się ostateczna);
- zmianie w art. 9oa w ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym polegającej na przesądzeniu, iż uzgodnienie usunięcia kolizji przebiegu sieci z inwestycją dotyczącą linii kolejowej, między podmiotami zarządzającymi sieciami uzbrojenia terenu, dotyczy uzgodnienia warunków technicznych oraz dodaniu nowego ust. 3 uszczegóławiającego, że podmioty uzgadniające usunięcie kolizji nie mogą uzależniać takiego uzgodnienia od spełnienia świadczeń lub żądania ustanowienia praw, których dotychczas podmiot ten nie posiadał;
- zmianie art. 9q ust. 2 poprzez dodanie Prezesa UTK do katalogu podmiotów, które zawiadamia się o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej;
- zmianie brzmienia art. 9s ust. 3e ustawy o transporcie kolejowym służącej uregulowaniu tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane/przebudowane w związku z realizacją inwestycji kolejowych, i przeniesieniu prawa własności nieruchomości zajętej pod drogę na rzecz zarządcy drogi. Projektowane przepisy mają umożliwić zastąpienie dzisiejszej konstrukcji polegającej na konieczności zawarcia porozumienia między PKP PLK S.A. i JST, przeniesieniem własności nieruchomości drogi z mocy prawa. W świetle art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40, z późn. zm.) zadaniami własnymi gminy są sprawy gminnych dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego;
- nadaniu nowego brzmienia art. 9s ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym stanowiącego, że decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w katastrze nieruchomości praw, o których mowa w ust. 3–3b i 3e, a w księdze wieczystej wpisów w zakresie ograniczeń w korzystaniu, o których mowa w ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, a także w art. 9q ust. 1 pkt 6 tej ustawy;
- zmianie aktualnej treści art. 9x ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie wygaszenia trwałego zarządu ustanowionego na nieruchomości przeznaczonej pod pas gruntu linii kolejowej, stanowiącej własność Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, przez przyjęcie zasady, iż trwały zarząd wygasa z mocy prawa, z dniem w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, która ma na celu przyspieszenie procesu przygotowania realizacji inwestycji, a także przesądzeniu, że powyższe daje podstawę do dokonania wpisu w księgach wieczystych (ust. 1a);
- zmianie brzmienia art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, która ma charakter wynikowy – niezbędne jest uwzględnienie zmiany art. 9s ust. 3e i wskazanie, że odszkodowanie za prawo własności i ograniczone prawa rzeczowe przyznaje się również w odniesieniu do nieruchomości, na których planowana jest budowa lub przebudowa dróg publicznych, określone decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, które na podstawie tej decyzji staną się własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy. Zmiana art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym wiąże się ze zmianą art. 9s ust. 3e tej ustawy. Dotyczy on tytułu prawnego do nieruchomości zajętych pod drogi budowane w związku z realizacją inwestycji kolejowych, i przeniesienia prawa własności nieruchomości zajętej pod drogę na rzecz zarządcy drogi (JST). Zgodnie ze zmianą, przeniesienie własności nieruchomości ma następować z mocy prawa, a nie na podstawie porozumienia PKP PLK S.A. z JST. Dotychczas art. 9y ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie regulował kwestii odszkodowania za te nieruchomości. Proponuje się zatem określenie, że przepis ten ma zastosowanie do odszkodowania za prawo własności i ograniczone prawa rzeczowe również w odniesieniu do nieruchomości, na

których planowana jest budowa lub przebudowa dróg publicznych, określonych decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, które na podstawie tej decyzji staną się własnością właściwej JST;

- dodaniu w art. 9y ust. 2a określającego, że jeżeli decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej został nadany rygor natychmiastowej wykonalności, wysokość odszkodowania ustala wojewoda w drodze decyzji, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od dnia nadania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej rygoru natychmiastowej wykonalności;
- dodanie art. 9yca ma służyć zapewnieniu PKP PLK S.A. lub właściwej jednostce samorządu terytorialnego możliwości realizacji bieżących przebudów lub rewitalizacji infrastruktury, nie wymagających decyzji o pozwoleniu na budowę i realizowanych jedynie na podstawie zgłoszenia;
- dodanie art. 57b wprowadzającego możliwość zbliżenia się infrastruktury kolejowej – za zgodą Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – do dróg szybkiego ruchu.

Zmiana ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym

Zmiany mają zapewnić rozszerzenie katalogu przychodów Funduszu Kolejowego w roku 2023 o wpływy ze skarbowych papierów wartościowych. W celu podwyższenia akcjonariatu Skarbu Państwa w PKP PLK S.A środki pozyskane z wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych zostaną przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. akcji PKP PLK S.A. przez Skarb Państwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Zmiana ustawy o PAŻP

Rekomendowanym rozwiązaniem jest zmiana ustawy o PAŻP, przyznająca Agencji prawo do posiadania kapitału własnego w spółkach handlowych oraz upoważniająca Agencję lub jej spółki zależne do prowadzenia projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług w zakresie bezzałogowych statków powietrznych.

Planowane w tym zakresie jest uzupełnienie ustawy o PAŻP o przepisy umożliwiające Agencji prowadzenie działalności w obszarze bezzałogowych statków powietrznych, w tym zapewnianie usług na rzecz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz dostawców usług dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych, a także w powyższym zakresie umożliwienie Agencji tworzenie spółek oraz posiadanie, obejmowanie lub nabywanie udziałów lub akcji w spółkach, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.

W efekcie zostanie zrealizowany kamień milowy A33G w zakresie reformy A2.3 KPO.

Zmiana ustawy o Funduszu

1) 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 dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. 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 JST 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 r. przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej były realizowane na 1 228 liniach komunikacyjnych, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu. W 2020 r. przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej były wykonywane na 2 834 liniach komunikacyjnych, a w 2021 r. na 4 371 liniach komunikacyjnych. W ramach Krajowego Planu Odbudowy przewidziano, że w 2024 r. 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 r. wskaźnik ten nie został przekroczony.

W 2022 r., na podstawie danych przekazanych przez wojewodów z pozytywnie rozpatrzonych wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą, wynika że dopłatą z Funduszu objęto 5 705 linii komunikacyjnych.

Jednocześnie należy zauważyć, że ostateczne dane dotyczące 2022 r. 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 r. wskaźnik ten został już przekroczony.

Planowane przychody Funduszu w 2019 r. 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 r. planowane przychody Funduszu wynoszą corocznie 800 mln zł. W ramach środków na 2020 r. wojewodowie wydatkowali kwotę 138.956.703,61 zł (17,37 %) ze środków Funduszu. Natomiast w 2021 r. 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 r. liczba linii komunikacyjnych objętych wsparciem ze środków Funduszu będzie wynosiła około 4 500, a organizatorzy będą wnioskowali o około 487 mln zł.

W 2019 r. 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 r. 265 operatorów publicznego transportu zbiorowego, a w 2020 r. liczba ta wzrosła do 496 operatorów, a w 2021 r. do 671 operatorów.

Wielkość pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych, na których w 2019 r. 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 r. 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 COVID-19 spowodowała, że dotychczasowe analizy, szacunki i rozważane rozwiązania wymagały przededefiniowania wobec sytuacji w jakiej znalazła się cała branża transportu drogowego.

Pandemia 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.

- 2) **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 środków Funduszu wynoszących 800 mln. Projekt przewiduje utworzenie rezerwy w kwocie 40 mln zł. W ramach kwoty 760 mln zł pozostałej po zabezpieczeniu rezerwy dysponent Funduszu – na podstawie informacji przekazanej przez wojewodów – dokona zabezpieczenia odpowiedniej kwoty środków, która wynika z zawartych umów od dopłaty, 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.

- 3) **utworzenie rezerwy w kwocie stanowiącej równowartość 5% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie 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 r. – na podstawie danych wynikających ze Sprawozdania z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych za 2021 r. – 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 r. 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 r. 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 o Funduszu. 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 r.

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 r. 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 niewystraszającym 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% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 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.

- 4) utrzymanie od 2024 r. 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 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 r., 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 r. 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 r. 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. w 2021 r. 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 r. dopłatą z Funduszu objęto 2 834 linie komunikacyjne, a łączna wielkość pracy eksploatacyjnej na tych liniach wynosiła 64 705 532,60 wozokilometrów.

W 2021 r. 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 r. 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 r. dysponent Funduszu dokonuje corocznie podziału kwoty 800 mln na poszczególne województwa. Stawka dopłaty z Funduszu do końca 2023 r. została ustalona w kwocie nie wyższej 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 r. 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 r. 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 r. wzrosła o 76 585 976,85 wozokilometrów tj. o 54,5% (z 140 479 528,64 wzm do 217 065 505,49 wzm). Jednocześnie należy wskazać, że ostateczne dane dotyczące 2022 r. 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 r.

Planowane przychody Funduszu, począwszy od 2020 r., wnoszą corocznie 800 mln zł. Praca eksploatacyjna na liniach objętych dopłatą z Funduszu w 2022 r. w porównaniu do 2021 r. 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 r. pula 800 mln zł jaką corocznie dysponuje Fundusz może okazać się niewystarczająca na pokrycie pełnego zapotrzebowania organizatorów na środki z 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 pozyskał 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 r., na etapie prac nad ustawą o Funduszu stawki dopłaty na poziomie 0,7–0,8 zł do 1 wozokilometra zostały zweryfikowane przez pandemię 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 r. oraz w 2020 r. w podziale na stawkę dopłaty w kwocie nie wyższej niż 1,00 zł i nie wyższej niż 3,00 zł.

województwo	2019 r.	2020 r.	
		od 01.01. do 31.03.2020 r.	od 01.04 do 31.12.2020 r.
	(stawka dopłaty nie wyższa niż 1,00 zł do 1 wozokilometra)	(stawka dopłaty nie wyższa niż 1,00 zł do 1 wozokilometra)	(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 r. 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 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 Ministerstwa Infrastruktury 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 Ministerstwa Infrastruktury 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 ogólnoświatowym 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 Komisję 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 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 r. – 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 r. był pierwszym, pełnym rokiem obowiązywania zwiększonej stawki dopłaty z Funduszu.

- 5) zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu.** Począwszy od 2024 r. ustalono maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do kwoty 400 mln zł.

Potrzeba dokonania tych zmian wynika ze stale rosnącego zainteresowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego możliwością korzystania ze środków tego programu. Z roku na rok organizatorzy wnioskują o coraz większe kwoty wsparcia z Funduszu. W 2022 r. dopłatą z Funduszu objęto 5705 linii komunikacyjnych, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wyniosła około 631,6 mln zł. Do chwili obecnej, w 2023 r. objętych dopłatą z Funduszu zostało 6 366 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 774,7 mln zł. W związku z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego korzystaniem z Funduszu wojewodowie, stosownie do zapotrzebowania zgłaszanego przez organizatorów, w 2023 r. będą ogłaszali kolejne nabory wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu.

W związku z powyższym należy przewidywać, że w 2023 r. wojewodowie podpiszą z organizatorami publicznego transportu zbiorowego umowy o dopłatę na całą kwotę planowanych przychodów Funduszu. Mając na uwadze konieczność utrzymania i poszerzania dostępności transportu autobusowego dla pasażerów, niezbędne jest zwiększenie od 2024 r. planowanych przychodów Funduszu z kwoty 800 mln zł do kwoty 1 mld zł. Zwiększenie planowanych przychodów Funduszu będzie możliwe poprzez zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa z kwoty 200 mln zł do kwoty 400 mln zł.

Zmiana Prawa zamówień publicznych

Planowane zmiany mają na celu zapewnienie stosowania przepisów Prawa zamówień publicznych do zamówień, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego kolejną lub metrem w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego należy stosować PZP, ze szczególnym uwzględnieniem procedury odwoławczej przed Krajową Izbą Odwoławczą – bezpośrednio na podstawie art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego oraz jako procedurę przetargową, o której mowa w art. 5 ust. 3 (zdanie drugie) tego rozporządzenia w odniesieniu do transportu kolejowego albo metra.

Brak możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków niż zmiana ww. ustaw.

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

Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego w wybranych państwach UE¹:

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,

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

- 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 rozporządzeniem (WE) nr 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.

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 (WE) nr 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.

W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym

Czechy

Przepisy zezwalają na eksploatację pojazdów sportowych w ruchu drogowym, w ramach imprez sportowych, a w szczególności podczas przejazdów pomiędzy odcinkami specjalnymi. Szczegółowo jest to uregulowane przepisami krajowymi rangi ustawowej oraz dekretem.

Niemcy

Kraje związkowe są odpowiedzialne za wydawanie krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdów. Wniosek o wydanie dopuszczenia musi zawierać sprawozdanie urzędowo zatwierdzonego rzeczoznawcy ds. ruchu pojazdów silnikowych lub upoważnionej placówki technicznej i należy go przedłożyć właściwemu organowi zgodnie z prawem federalnym. Protokół musi zawierać opis techniczny pojazdu w zakresie niezbędnym do wydania Części I i Części II dowodu rejestracyjnego. Do sprawozdania należy dołączyć załącznik wskazujący wymagania techniczne, na podstawie których pojazd ma otrzymać dopuszczenie.

Rumunia

Zgodnie z rumuńskim prawem krajowym, dla pojazdów używanych wyłącznie w zawodach, indywidualne dopuszczenie typu jest fakultatywne. Dowód rejestracyjny pojazdu jest wydawany na podstawie homologacji typu FIA (załącznik J Międzynarodowego Kodeksu Sportowego) i pod warunkiem, że pojazd jest sprawny technicznie.

Wymogi w zakresie dopuszczenia są podobne do tych dla kategorii pojazdu silnikowego, z którego pochodzi pojazd do zawodów sportowych, z następującymi wyjątkami:

- nie mają zastosowania wymagania dotyczące układu hamulcowego w odniesieniu do montażu hamulca postojowego,
- wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń nie mają zastosowania, a badanie zanieczyszczenia nie jest wykonywane podczas weryfikacji technicznej,
- nie mają zastosowania wymagania dotyczące wyposażenia wnętrza dla pasów bezpieczeństwa i siedzeń,
- wymagania dotyczące pola widzenia dotyczące oznakowania okien i montażu lusterek wstecznych nie są obowiązkowe,
- wymagania dotyczące układu bieżnika w odniesieniu do oznakowania opon nie są obowiązkowe. Jeżeli pojazd jest wyposażony w opony inne niż określone przez producenta, muszą one być zawarte w świadectwie homologacji typu FIA,
- wyposażenie i mocowanie zabezpieczeń pałąka zgodnie z formularzem homologacji FIA, nie akceptując urządzeń niezatwierdzonych, wykonanych rzemieślniczo.

Słowacja

Obowiązuje specjalny system dla samochodów sportowych. Po spełnieniu warunków i przetestowaniu pojazdu organ krajowy FIA w Republice Słowackiej może wydać takiemu pojazdowi licencję na samochód sportowy, na podstawie której policja wystawi dla takiego pojazdu tymczasowe tablice rejestracyjne. Te tymczasowe tablice rejestracyjne uprawniają pojazd do poruszania się po drogach, a także pomiędzy odcinkami specjalnymi.

Rozporządzenie (UE) 2018/858 ma bezpośrednie zastosowanie w Republice Słowackiej, więc procedura dopuszczenia indywidualnego pojazdu jest stosowana fakultatywnie. Jednak ze względu na złożony charakter uzyskania takiego dopuszczenia Republika Słowacka nie przewiduje zainteresowania taką procedurą.

Włochy

Nie została wdrożona procedura dopuszczenia indywidualnego pojazdów sportowych biorących udział w wyścigach samochodowych. Pojazdy dopuszczone do ruchu drogowego muszą spełniać wymogi homologacji typu UE i być zarejestrowane jako zwykłe pojazdy (bez względu na to, czy jest to pojazd sportowy).

Pojazdy sportowe biorące udział w wyścigach samochodowych, których nie można zarejestrować jako normalny pojazd ze względu na ich cechy, a muszą być używane na drogach publicznych, mogą się po nich poruszać pod warunkiem czasowego zamknięcia ich dla normalnego ruchu. Gdy droga publiczna jest otwarta dla normalnego ruchu pojazdy takie mogą być jedynie przewożone na przyczepach pomiędzy odcinkami specjalnymi.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe

Rozwiązujący problemy ma charakter krajowy, Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji na temat szczegółowych rozwiązań w innych krajach OECD/UE w tym zakresie.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Projekt dotyczy rozwiązań inwestycyjnych na styku dwóch konkretnych odmiennych systemów sieci kolejowej – o rozstawie 1435 mm/ (Polska) 1520 mm (Białoruś). Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji na temat szczegółowych rozwiązań w innych krajach OECD/UE w zakresie wdrażania i finansowania rozwiązań analogicznych jak proponowane w niniejszej ustawie.

W zakresie zmiany ustawy – Prawo lotnicze

Rozporządzenie (UE) nr 2020/2148 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE. Regulacje krajowe mające na celu zapewnienie stosowania nowych wymagań mogą być wprowadzane przez poszczególne państwa członkowskie UE w różny sposób. Ze względu na krótki czas obowiązywania regulacji brak jest informacji nt. rozwiązań stosowanych w poszczególnych krajach unijnych.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym

Każde państwo członkowskie ma swobodę w określaniu zwolnienia ze stosowania przepisów *rozporządzenia (UE) 2021/782* ograniczoną regulacjami zawartymi w tym rozporządzeniu. Również KPO były uzgadniane odrębnie przez poszczególne państwa członkowskie z KE.

W pozostałym zakresie rozwiązywane problemy mają charakter krajowy, MI nie posiada informacji na temat szczegółowych rozwiązań w innych krajach OECD/UE w tym zakresie.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym

Rozwiązywane problemy ma charakter krajowy, Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji na temat szczegółowych rozwiązań w innych krajach OECD/UE w tym zakresie.

W zakresie zmiany ustawy o PAŻP

Problem ma charakter krajowy – kamienie milowe są ustalane indywidualnie dla poszczególnych państw członkowskich UE, natomiast ograniczenia dotyczące zakresu działalności Agencji i jej formy wynikają wyłącznie z przepisów prawa krajowego. Z uwagi na powyższe nie podjęto działań w celu ustalenia sposobów rozwiązania problemu w innych państwach.

W zakresie zmiany Prawa zamówień publicznych

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich UE.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie drogowym i kolejowym	327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym) 159 700 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym) 335 900 tys. (komunikacja krajowa w transporcie kolejowym w 2019 r.)	Główny Urząd Statystyczny – <i>Transport – wyniki działalności w 2019 roku</i> Główny Urząd Statystyczny – <i>Transport – wyniki działalności w 2020 roku</i> Sprawozdanie Urzędu Transportu Kolejowego	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. 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.
Przedsiębiorcy wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób w zakresie transportu drogowego i kolejowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów Przewoźnicy kolejowi – 15 podmiotów	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji Przewoźnicy kolejowi – źródło danych MI	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

			<p>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. Jednocześnie projekt ustawy 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 ustawy 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>
Prezes ULC	1	Ustawa – Prawo lotnicze	<p>Rozszerzenie platformy Krajowego Systemu Egzaminów Językowych (KSEJ).</p> <p>Przeprowadzenie egzaminów państwowych mających na celu wykazanie biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.</p>

			Wydawanie zaświadczeń dotyczących biegłości językowej, stanowiących certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Kontrola spełniania wymagań dotyczących biegłości językowej. Udzielanie albo odmowa udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV rozporządzenia nr 139/2014/UE.
Osoby posiadające upoważnienia do poruszania się w polu manewrowym lotniska (pracownicy zatrudnieni przez zarządzających lotniskami, agenci obsługi naziemnej, przedstawiciele linii lotniczych, cateringu)	4786	Dane ULC	Konieczność uzyskania zaświadczenia dotyczącego biegłości językowej.
Zarządzający lotniskami	14	Rejestr lotnisk cywilnych	Wydawanie zaświadczeń dotyczących biegłości językowej, stanowiących certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Możliwość wystąpienia o udzielenie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.
Agencja	1	Ustawa o PAŻP	Upoważnienie do tworzenia spółek oraz posiadania, obejmowania lub nabywanie udziałów lub akcji w spółkach za zgodą ministra właściwego do spraw transportu w celu prowadzenia działalności w obszarze bezzałogowych statków powietrznych oraz zapewniania usług na rzecz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych i dostawców usług dla operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych.
CARGOTOR sp. z o.o.	1	Dane własne: MI	Określenie kwoty środków potrzebnych na realizację inwestycji.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	1	Dane własne: MI	Nabycie udziałów w spółce CARGOTOR sp. z o.o. Zwiększenie akcji Skarbu Państwa w akcjonariacie Spółki.
Polskie Koleje Państwowe S.A.	1	Dane własne: MI	1. Zmniejszenie liczby akcji PKP PLK S.A. 2. Pozytywne – umożliwienie zamiany nieruchomości PKP S.A. z nieruchomościami w stosunku do których JST, państwowa osoba prawna lub państwowa jednostka

			organizacyjna jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym.
Skarb Państwa	1	Opracowania własne: MF, MI	Zwiększenie przychodów z tytułu odprowadzanych przed przedsiębiorców podatków (w tym VAT), akcyzy i cła.
Państwowa Straż Pożarna	1	Dane własne: MSWiA, MI	Wzmocnienie możliwości działania, w wyniku budowy siedziby jednostki ratowniczo-gaśniczej wraz z wyposażeniem techniczno-specjalistycznym.
JST	1. ok.5 2. 2878	Dane własne MI	<p>1. Poprawa warunków prowadzenia działalności logistycznej skutkować będzie powstaniem nowych miejsc pracy oraz generowaniem zwiększonych dochodów podatkowych do JST.</p> <p>2. Pozytywne – będą mogły efektywniej realizować inwestycje kolejowe, oraz dokonywać zamiany nieruchomości, których JST jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym, na nieruchomości PKP S.A.</p> <p>3. 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>4. Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy zapewnią możliwość zawierania wieloletnich umów o dopłatę z Funduszu. Ponadto przewidują także utrzymanie od 2024 r. obowiązującej 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.</p> <p>5. Możliwość przekazania linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych jednostce samorządu terytorialnego zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe, w porozumieniu z PKP S.A. albo PLK</p>

			S.A., za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych.
Branża budowlana	Z uwagi na udzielanie zamówień w trybie przetargowym wskazywanie liczby podmiotów, na które oddziałuje projekt, jest nieuzasadnione.	Brak danych	Możliwość utrzymania lub zwiększenia skali działalności poprzez realizację kontraktów zleconych przez CARGOTOR sp. z o.o.
Przedsiębiorstwa kolejowe korzystające z infrastruktury kolejowej	ok. 150	Urząd Transportu Kolejowego	Możliwość utrzymania lub zwiększenia wykonywanych przewozów. Możliwość odwołania w procedurze przetargowej na usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego kolejną do KIO.
Zarządcy infrastruktury kolejowej	1. (PKP PLK SA i CPK) 2. 16	1. Oszacowanie własne 2. Urząd Transportu Kolejowego	1. Pozytywne – będą mogły efektywniej przygotować i realizować inwestycje kolejowe 2. Umożliwienie dofinansowania z tytułu nie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w związku z przeciwdziałaniem skutkom wystąpienia stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej, stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii wprowadzonych na obszarze całego terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.
Przewoźnicy kolejowi	1. 132 2. 127	1. Urząd Transportu Kolejowego – dane z www.utk.gov.pl 2. Informacja własna MI	1. Pozytywne – umożliwienie podmiotom zarządzającym zapleczem technicznym taboru kolejowego na dysponowanie tą nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane na kolejowym terenie zamkniętym. 2. Określenie terminów stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 dla przewoźników kolejowych wykonujących kolejowe przewozy pasażerskie i związana z tym poprawa praw pasażerów, potencjalne zmniejszenie kosztów funkcjonowania przez rezygnację z opłat rezerwacyjnych i obniżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w przypadku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej.

Państwowe osoby prawne lub państwowe jednostki organizacyjne	Okolo 600	Oszacowanie własne	Pozytywne – będą mogły dokonywać zamiany nieruchomości których, państwowa osoba prawna lub państwowa jednostka organizacyjna jest właścicielem lub użytkownikiem wieczystym, na nieruchomości PKP S.A.
Funkcjonariusze służb zobowiązanych do zapewniania bezpieczeństwa na danym obszarze	Policja – 42 989 funkcjonariuszy. Straż Ochrony Kolei – ok. 3 000 funkcjonariuszy. Straż Gminna (Miejska) – 10 352 strażników miejskich. Żandarmeria Wojskowa – brak danych.	Szacunki własne/dane o policji przekazane przez MSWiA na podstawie meldunku o stanie kadr Policji, oraz zestawienia stanu kadrowego komórek organizacyjnych ruchu drogowego Policji z uwzględnieniem policjantów faktycznie kierowanych do służby na drodze wg stanu na dzień 1 października 2022 r. i dane z www.portalsamorządowy.pl – stan na grudzień 2018 r.	Wymienione służby uzyskują podstawę prawną do podejmowania interwencji wobec osób zagrażającym bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie i do karania ich w trybie mandatowym.
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	1	Oszacowanie własne	Projekt ustawy ułatwi Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego realizację jego ustawowych zadań.
Zarządcy stacji kolejowych	1	Urząd Transportu Kolejowego	Określenie terminów stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 i związana z tym poprawa praw pasażerów.
Uczestnicy ruchu drogowego	ok. 40 mln	Rocznik statystyczny GUS	Przedmiotowa regulacja wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, bowiem szczegółowo określa zasady poruszania się po drogach publicznych.
Kierujący pojazdami	ok. 22 mln.	MI – dane własne	Wprowadzenie nowych przepisów będzie miało bezpośredni wpływ na kierujących pojazdami m.in. wprowadzenie do ustawy zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. W szczególności uporządkuje i upłyni ruch pojazdów poruszających się po autostradzie i drogach ekspresowych o trzech lub więcej pasach ruchu.
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.

Minister właściwy do spraw transportu	1	Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2512)	Rozpatrywanie wniosków Agencji o udzielenie zgody na tworzenie spółek oraz posiadanie, obejmowanie lub nabywanie udziałów lub akcji w spółkach. Wyrażanie zgody na przekazanie linii kolejowych niebędących liniami o znaczeniu państwowym przekazanych jednostce samorządu terytorialnego zgodnie z art. 18a ust. 1 albo art. 39 ust. 3 lub 4 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwo”, nieodpłatnie na własność lub oddanie do korzystania na podstawie umów prawa cywilnego innej jednostce samorządu terytorialnego w celu wykonywania przewozów kolejowych.
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5410	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (stan na dzień 31 grudnia 2022 r.)	Bezpośrednie – stacja kontroli pojazdu jako miejsce wykonywania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.
Diagności	12 970 (liczba osób od 2004 r., która uzyskała pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego)	Szacunkowe dane udostępnione przez Transportowy Dozór Techniczny (stan na dzień 13 września 2022 r.)	Bezpośrednie – sprawdzenie spełnienia wymagań w ramach badania co do zgodności z warunkami technicznymi.
Inspekcja Transportu Drogowego	795 inspektorów uprawnionych do kontroli stanu technicznego pojazdów	Dana własna	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze.
Policja	Ok. 60 tys. policjantów służby prewencyjnej, mających prawo dokonania kontroli	KGP	Bezpośrednie – sprawdzenie wymaganych warunków technicznych podczas kontroli na drodze.
Organy samorządu powiatowego	380	GUS Powiaty w podziale administracyjnym kraju	Pośrednie – rejestracja pojazdu – dostosowanie się do nowych regulacji przewidzianych w projekcie ustawy, – wykonywanie czynności związanych z czasową rejestracją pojazdów,

			– zaprzestanie przyjmowania zawiadomień o nabyciu pojazdu, oraz nakładania kar pieniężnych za niedopełnienie tego obowiązku; – rozpatrywanie wniosków o rejestrację pojazdów i nakładanie kar pieniężnych za nieterminowe złożenia wniosku o rejestrację pojazdu.
Polski związek sportowy – PZM	1	PZM	Bezpośrednie – dokonywanie kontroli samochodów przed rozpoczęciem imprezy, obowiązek określenia tras umożliwiających dojazd do odcinków specjalnych, określenie warunków technicznych dla pojazdu potwierdzonych książką samochodu sportowego.
Zawodnicy – uczestnicy imprez sportowych posiadający licencje sportu samochodowego	650 licencji rocznie	PZM	Bezpośrednie – umożliwienie przejazdu pomiędzy poszczególnymi etapami (odcinkami specjalnymi) w trakcie imprezy sportowej.
Krajowa Izba Odwoławcza	średnio ok. 2 postępowania rocznie – 18 organizatorów z 10-letnimi umowami	MI – dane własne	Rozstrzygnięcie wątpliwości co do kognicji Krajowej Izby Odwoławczej odnośnie do decyzji zamawiających – organizatorów publicznego transportu zbiorowego wybierających operatorów tego transportu w transporcie kolejowym i metrze.

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

W zakresie zmiany:

- ustawy z dnia 16 grudnia 2010 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,
- ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach konsultacji projekt ustawy 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 ustawy podlegał opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Projekt ustawy uzyskał negatywną opinię Komisji.

W ramach ponownych konsultacji publicznych projekt ustawy został 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.

Wyznaczono 30-dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

Projekt ustawy podlegał ponownemu opiniowaniu przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Komisja odstąpiła od wydania opinii we względu na brak wspólnego stanowiska strony samorządowej.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (UD340)

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych następującym podmiotom:

- 1) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 2) Instytut Kolejnictwa;

- 3) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 4) Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
- 5) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 6) Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa;
- 7) Izba Architektów RP;
- 8) Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- 9) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Konsultacje odbywały się w dniach 24 czerwca –18 lipca 2022 r. W ramach konsultacji publicznych uwagi zgłosiły Fundacja ProKolej oraz PKP S.A.

Jednocześnie stanowisko popierające projekt ustawy w przedstawionej formie przekazały: Związek Gmin Wiejskich RP, Starosta Bialski, Wójt Gminy Piszczac oraz Wójt Gminy Terespol.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym, ustawy z dnia 15 listopada 1984 – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (UD436)

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych przede wszystkim podmiotom rynku kolejowego, w tym do grupy PKP S.A., PKP PLK S.A., PKP Intercity S.A., Związku Niezależnych Przewoźników Samorządowych, Railway Business Forum, Instytutu Kolejnictwa, Klastra „Luxtorpeda 2.0”, a także Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Konsultacje trwały 21 dni.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym (UC133)

Projekt ustawy został przekazany do konsultacji publicznych i opiniowania z organami, organizatorami publicznego transportu zbiorowego w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, podmiotami rynku kolejowego i partnerami społecznymi, takim jak:

- 1) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- 3) Polskie Koleje Państwowe S.A.;
- 4) PKP Intercity S.A.;
- 5) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
- 6) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 7) Fundacja „Pro Kolej”;
- 8) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 9) Forum Kolejowe Railway Business Forum;
- 10) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 11) Związek Województw RP;
- 12) Rada Dialogu Społecznego;
- 13) Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Konsultacje publiczne trwały 15 dni.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania uwagi zgłosili:

- 1) PKP S.A.;
- 2) PKP PLK S.A.;
- 3) PKP INTERCITY S.A.;
- 4) Urząd Transportu Kolejowego
- 5) Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych;
- 6) Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
- 7) Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
- 8) Koleje Śląskie;
- 9) Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szybowego.

W zakresie zmiany ustawy – Prawo lotnicze (UC129)

Projektowana regulacja została skierowana do konsultacji publicznych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy piśmie LEP-2.0230.6.2022.ULC.15 z dnia 26 stycznia 2023 r. do następujących podmiotów:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 3) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 5) Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 6) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;

- 7) Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 8) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów, Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 9) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 10) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 12) Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 13) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 14) „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 16) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 17) AMC Aviation sp. z o.o. ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 18) Airbus Poland S.A., Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 19) AirTech Solution sp. z o.o., ul. Żywiecka 39, 02-495 Warszawa;
- 20) Airnet Service sp. z o.o. Al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 21) Alfreda Perczak P.P.H.U. “POL-TRANS-CATERING” EXPORT-IMPORT ul. Osiedle 166, 42-460 Mierzęcice;
- 22) Aviation Support Poland sp. z o.o., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
- 23) Direct Dispatch sp. z o.o., ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;
- 24) DO & CO Poland sp. z o.o., ul. Sekundowa 2, 02-178 Warszawa;
- 25) Excel Handling sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 26) Enter Air Services sp. z o.o. ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 27) Ferier sp. z o.o. ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;
- 28) General Aviation Airbase sp. z o.o., ul. Budowlanych 19, 80-298 Gdańsk;
- 29) Groundlink Polska sp. z o.o., ul. Osiedle 165, lok. LU3, 42-460 Mierzęcice;
- 30) „GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 31) GROM Cargo Serwis sp. z o.o. Sp.k., ul. Bukowska 41, 62-081 Wysogotowo;
- 32) „GTL Service” sp. z o.o., ul. Wolności 90, 42-625 Ożarówice;
- 33) Jacek Kujawa Airwashplane, ul. Słowików 11, 05-822 Milanówek;
- 34) Jet Story sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 35) Leszek Kozłowski LK Services, ul. Karwinska 1932/31c 737 01 Český Těšín;
- 36) Linetech S.A., ul. Warecka 11a, 00-034 Warszawa;
- 37) LS Airport Services S.A., ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 38) LS Technics sp. z o.o., ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 39) Lotos Air BP Polska sp. z o.o., Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk;
- 40) LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 45C, 02-146 Warszawa;
- 41) Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław sp. z o.o., ul. Władysława Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;
- 42) Magnetic MRO AS Väike-Sõjamäe 1a, 11415 Tallin;
- 43) Nayak Aircraft Service Netherlands B.V. Oddział w Polsce, ul. Przyokopowa 33, 01-208 Warszawa;
- 44) Orlen Aviation sp. z o.o., ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;
- 47) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Zesłańców Sybiru 6, 20-008 Lublin;
- 48) S4H sp. z o.o., ul. Gietkowska 10, 10-170 Olsztyn;
- 49) SILVER CARGO sp. z o.o., ul. Wolności 90, 42-625 Pyrzowice;
- 50) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 51) STAR EXECUTIVE handling & support Group sp. z o.o., ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec;
- 53) Welcome Airport Services sp. z o. o., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 54) Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A., ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz;
- 55) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław.

Mając na uwadze potrzebę pilnego wdrożenia przepisów ze względu na konieczność przeprowadzenia wymaganych przepisami UE egzaminów z biegłości językowej oraz fakt, że część zainteresowanych podmiotów miała już możliwość zapoznać się z projektem ustawy, konsultacje publiczne projektu trwały 7 dni.

Na podstawie przekazanych komentarzy oraz propozycji rozwiązań, projektodawca zdecydował się na poszerzenie katalogu podmiotów przeprowadzających ocenę biegłości językowej o zarządzających lotniskami.

W zakresie zmiany ustawy o PAŻP

Projektowana regulacja w zakresie zmiany ustawy o PAŻP została skierowana do prekonsultacji przez Ministra Infrastruktury przy piśmie DL-2.0210.21.2022 z dnia 20 lutego 2023 r. do następujących podmiotów:

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 2) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 3) Związek Zawodowy Kontrola Wieżowa, ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 4) Związek Zawodowy Kontrolerów Lotniska Warszawa, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;

- 5) Ogólnopolski Związek Zawodowy Służb Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 6) Gdański Związek Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Słowackiego 196, 80-298 Gdańsk;
- 7) Podkarpacki Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, 36-002 Jasionka 945;
- 8) Związek Zawodowy Pracowników PAŻP, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 9) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 10) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 11) Forum Związków Zawodowych, ul. J. Smulikowskiego 6/8, 00-389 Warszawa;
- 12) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 13) Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 14) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
- 15) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, ul. Nowy Świat 33, 00-029 Warszawa;
- 16) Business Centre Club, plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 17) Federacja Przedsiębiorców Polskich, Al. Ujazdowskie 51, 00-536 Warszawa.

Pre-konsultacje trwały 14 dni. W ramach prekonsultacji nie zgłoszono uwag do projektu ustawy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2022 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											Łącznie (0–10)
	0 (2023)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Dochody ogółem	0,4912	0,0852	0,2942	0,0542	0,0542	0,0542	0,1832	0,1132	0,0542	0,1832	0,0542	1,6212
budżet państwa (z tytułu opłat lotniczych)	0,479	0,073	0,282	0,042	0,042	0,042	0,171	0,101	0,042	0,171	0,042	1,487
JST	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,0122	0,1342
Wydatki ogółem	1531,210	1581,010	1606,555	1658,310	1711,110	1751,810	1968,210	1969,510	1973,210	1974,610	1933,81	19 659,355
budżet państwa – wydatki na ulgi ustawowe w transporcie autobusowym przewidziane w ustawie budżetowej na 2023 rok	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	633,610	6969,710
budżet państwa – wydatki na ulgi ustawowe w transporcie kolejowym przewidziane w ustawie budżetowej na 2023 rok	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	650	7150
budżet państwa – ULC (na rozbudowę systemu KSEJ)			0,045									0,045
budżet państwa – maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	200	200	200	200	200	200	400	400	400	400	400	3200
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
koszty obsługi długu Skarbu Państwa, finansowane w ramach cz. 79: obsługa długu Skarbu Państwa (w ramach inwestycji Małaszewicze)	0,2	6,9	38,6	89,9	140,3	179,8	195,6	196,6	200,0	202,4	175,0	1425,2
koszty obsługi długu Skarbu Państwa, finansowane w ramach cz. 79: obsługa długu Skarbu Państwa (w ramach wykupu akcji PKP PLK S.A. od PKP S.A.)	47,4	90,5	84,3	84,8	87,2	88,4	89,0	89,3	89,6	88,6	75,2	914,3
Saldo ogółem	-1530,731	-1580,937	1606,273	1658,268	1711,068	1751,768	1968,039	1969,409	1973,168	1974,439	1933,768	-19657,7338

W zakresie zmiany:

Źródła finansowania

- ustawy z dnia 16 grudnia 2010 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,

	<p>– <u>ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</u></p> <p>Budżet państwa</p> <p><u>W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym</u></p> <p>Opłaty wnoszone za czasową rejestrację samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym</u></p> <p>Dokapitalizowanie przez Skarb Państwa, środki unijne, ewentualnie Fundusz Kolejowy.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy – Prawo lotnicze</u></p> <p>Wydatki będące skutkiem finansowym ustawy dla Prezesa ULC zostaną sfinansowane w ramach dotychczasowego limitu wydatków ULC i nie będą stanowiły podstawy do ubiegania się o dodatkowe środki z budżetu państwa.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy o PAŻP</u></p> <p>Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie wywoływać skutków finansowych dla budżetu państwa. Umożliwi natomiast realizację określonych w KPO inwestycji A34G, A35G, A36G i A37G, z którymi wiąże się przepływ środków finansowych pochodzących z KPO.</p> <p>W okresie do końca 3. roku obowiązywania regulacji, tj. 2026 r. realizacja planowanych inwestycji zostanie sfinansowana w całości ze środków pochodzących z KPO na podstawie i w sposób przewidziany w porozumieniu zawartym między Ministrem Infrastruktury (jako instytucją pośredniczącą) i Ministrem Funduszy i Polityki Regionalnej (jako instytucją zarządzającą) na podstawie ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021–2027 (Dz. U. poz. 1079) oraz ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2023 r. poz. 225, z późn. zm.), a także umowy o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym zawartej między PAŻP (jako instytucją wdrażającą) i Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych (jako instytucją wspierającą) oraz między PAŻP a Centrum Kompetencji KPO PAŻP i pozostałymi Centrami Kompetencji KPO. W okresie od początku 4. roku obowiązywania regulacji, tj. 2027 r. zależna spółka prawa handlowego (Spółka) – o ile taka zostanie powołana – upoważniona do prowadzenia projektów pilotażowych wspierających wdrażanie modeli biznesowych i usług realizowanych przy pomocy bezzałogowych statków powietrznych (BSP), będąca jednocześnie Centrum Kompetencji KPO PAŻP, stanowić będzie samofinansujący się podmiot. Jednocześnie, mając na uwadze, że Spółka nie będzie należeć do sektora finansów publicznych, w niniejszej ocenie skutków regulacji jej nie uwzględniono.</p>
<p>Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p><u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego</u></p> <p>Rozwiązanie polegające na utrzymaniu możliwości ubiegania się o rekompensatę utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych ulg ustawowych przez przewoźników niebędących operatorami publicznego transportu zbiorowego nie spowoduje dodatkowych, innych niż dotychczasowe, skutków dla budżetu państwa.</p> <p>Przewidywane wydatki budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom i operatorom przewozów kolejowych i autobusowych zostały oszacowane na podstawie przewidywanych wydatków na ten cel ujętych w ustawie budżetowej na 2023 rok (Dz. U. z 2023 r. poz. 256).</p> <p>W przewozach autobusowych, w ramach ustawy budżetowej na 2023 r. zaplanowano wydatki budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom autobusowym i operatorom przewozów autobusowych utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przez nich ulg ustawowych w kwocie 663 610 tys. zł. W odniesieniu do transportu kolejowego wydatki budżetu państwa na zrekompensowanie przewoźnikom i operatorom utraconych przychodów z tytułu obowiązku</p>

honorowania przez nich ulg ustawowych zostały w ustawie budżetowej na 2023 r. zostały przewidziane w kwocie 650 000 tys. zł.

Wydatki budżetu państwa na ten cel w kolejnych latach zostały przyjęte na poziomie przewidzianym w ustawie budżetowej na 2023 rok.

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 zbiorowego 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	

W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o 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 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 z dnia 6 sierpnia 2013 r. 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 ustawy 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 r.. 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. 400 zł.

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.

W zakresie przyznania inspektorom Inspekcji Transportu Drogowego prawa do dodatkowego urlopu wypoczynkowego na zasadach analogicznych jak przepisy przyznające takie prawo pracownikom Najwyższej Izby Kontroli i Państwowej Inspekcji Pracy. Prawo do dodatkowego urlopu mają również funkcjonariusze służb mundurowych takich jak Policja, Straż Graniczna czy Krajowa Administracja Skarbowa. Brak prawa do dodatkowego urlopu dla inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego odbiega od zasad ustalania czasu trwania urlopu w innych państwowych instytucjach kontrolnych, jak m.in. Najwyższa Izba Kontroli czy Państwowa Inspekcja Pracy, których pracownicy wykonujący czynności kontrolne mają prawo do dodatkowego urlopu wypoczynkowego w wymiarze 6 dni po 10 latach pracy przy wykonywaniu takich czynności oraz 12 dni – po 20 latach.

Zasadniczym skutkiem społecznym i prawnym przedmiotowej zmiany będzie ujednoczenie przepisów dotyczących wymiaru urlopu wypoczynkowego w państwowych instytucjach wykonujących zadania kontrolne (Inspekcja Transportu Drogowego, Najwyższa Izba Kontroli, Państwowa Inspekcja Pracy). Takie rozwiązanie powinno przyczynić się do większej regeneracji pracowników ITD podczas ich urlopów wypoczynkowych, co będzie miało pozytywny wpływ na efektywność i intensywność ich działań podczas pracy. W związku z powyższym rozwiązanie to wpłynie pozytywnie na wykonywanie zadań przez Inspekcję Transportu Drogowego i nie spowoduje konieczności zwiększenia zatrudnienia na stanowiskach inspektorskich.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

1. Zintegrowany system taryfowo-biletowy

Rozwiązanie dotyczące możliwości ustanowienia na obszarze danego województwa, zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach oraz dobrowolnego uczestnictwa w tym systemie nie zakłada wprost wydatkowania środków z sektora finansów publicznych. Oszacowanie kosztów projektowanej regulacji obecnie nie jest możliwe, gdyż projekt ustawy 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.

2. Przedłużenie do dnia 31 grudnia 2025 r. vacatio legis przepisów przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Rozwiązanie polegające na przedłużeniu vacatio legis przepisów przejściowych, które zostało szczegółowo opisane w pkt 2.10 OSR, nie ma wpływu na sektor finansów publicznych.

W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym

Jako przychód dokonujących czasowej rejestracji pojazdów starostów przyjęto opłaty administracyjne wnoszone przez właścicieli pojazdów chcących dokonać czasowej rejestracji – opierając się na obowiązującej wysokości opłat z tytułu czasowej rejestracji pojazdu na wniosek i wydawanych w związku z tym dokumentów i oznaczeń, tj. opłaty za:

- pozwolenie czasowe na wniosek właściciela – 18,50 zł
- komplet nalepek legalizacyjnych na tymczasowe tablice rejestracyjne – 12,50 zł
- tymczasowe tablice rejestracyjne samochodowe – 30 zł

Łączna szacunkowa kwota opłaty administracyjnej za czasową rejestrację jednego pojazdu to 61 zł.

W skali roku szacuje się, że będzie czasowo rejestrowanych około 200 szt. pojazdów.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym

Inwestycja mająca na celu wykonanie projektu pn. Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią doprowadzi do zasadniczego wzrostu efektywności prowadzenia działalności gospodarczej w sektorze przewozów towarowych i logistyki. Zakłada się, że łączny koszt realizacji inwestycji wyniesie ok. 3 395 000 000 PLN brutto, z czego przykładowo planuje się wydatkowanie kwot w wysokościach (poniżej podano kwoty szacunkowe):

- ok. 1,6 mld PLN na prace w zakresie układów torowych,
- ok. 974 mln PLN na prace w zakresie zabudowy i instalacji systemów ruchu kolejowego,

- ok. 331 mln PLN na prace w zakresie obiektów kubaturowych,
- ok. 331 mln PLN na prace w zakresie elektroenergetyki,
- ok. 263 mln PLN na prace w zakresie budowy dróg dojazdowych do nowopowstałej infrastruktury kolejowej.

Wydatki w kwocie 37 mln PLN zostaną sfinansowane ze środków pochodzących z podwyższenia kapitału zakładowego PKP PLK S.A. Środki finansowe w wysokości 37 mln PLN zostaną przekazane przez CARGOTOR sp. z o.o. na Fundusz Wsparcia Państwowej Straży Pożarnej i będą wydatkowane na budowę jednostki ratowniczo-gaśniczej w Małaszewiczach wraz z jej pierwszym wyposażeniem.

Na obsługę podatku VAT w całym okresie realizowania projektu konieczne będzie zabezpieczenie kwoty ok. 151,1 mln PLN – przy wartości wyceny netto planowanych nakładów inwestycyjnych w wysokości ok. 3 207 828 PLN. Wysokość dokapitalizowania zostanie zmniejszona o wartość dofinansowania ze środków UE, które Spółka zdobędzie na finansowanie inwestycji.

Zakłada się możliwość dofinansowania inwestycji realizowanej przez CARGOTOR sp. z o.o. ze środków będących w dyspozycji ministra właściwego do spraw transportu, o ile w trakcie realizacji inwestycji wzrosną jej koszty.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez MF (pismo MF do MI z dnia 12 lipca 2021 r., sygn.: DC9.0723.190.2021) dochody z samego importu z Chin z Oddziału Celnego w Małaszewiczach, obsługującego kolejowe przejście graniczne Terespol – Brześć przedstawiały się następująco:

Za rok 2018:

- łączny dochód z VAT w PLN wyniósł: 237 943 433,
- łączny dochód z cła w PLN wyniósł: 27 465 853.

Za rok 2019:

- łączny dochód z VAT w PLN wyniósł: 1 028 425 969,
- łączny dochód z cła w PLN wyniósł: 86 864 050.

Za rok 2020:

- łączny dochód z VAT w PLN wyniósł: 2 184 921 847,
- łączny dochód z cła w PLN wyniósł: 194 941 698.

W związku z planowanym wzrostem zdolności przepustowych (zakłada się nawet dwukrotny wzrost przepustowości w porównaniu do warunków obecnych) oraz zwiększenia kolejowych przewozów towarowych z kierunku Chin, należy spodziewać się dwukrotnego wzrostu dochodów z VAT oraz cła w związku z wykonywanymi przewozami kolejowymi przez kolejowe przejście graniczne Terespol – Brześć. Świadczy to o strategicznym znaczeniu niniejszego projektu dla budżetu kraju.

W związku z realizacją zapisów projektowanej ustawy dochody PKP PLK S.A., wynikające z przekazania PKP PLK S.A. na wniosek ministra właściwego ds. transportu skarbowych papierów wartościowych, z przeznaczeniem na podwyższenie kapitału zakładowego będą przedstawiały się następująco:

- 1) 2023 r. – 7 412 000 zł;
- 2) 2024 r. – 222 265 000 zł;
- 3) 2025 r. – 989 331 000 zł;
- 4) 2026 r. – 897 104 000zł;
- 5) 2027 r. –780 336 000zł;
- 6) 2028 r. – 498 852 000 zł.

W 2023 r. planuje się przekazanie przez Ministra Infrastruktury środków Funduszu Kolejowego w wysokości do 70 000 000 zł spółce PKP PLK S.A. z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia 100% udziałów w kapitale zakładowym spółki CARGOTOR sp. z o. o.

Łączne saldo PKP PLK S.A., na które składają się:

- wskazane wyżej środki przeznaczone na podwyższenie kapitału zakładowego,
 - wskazana wyżej środki Funduszu Kolejowego przeznaczone na sfinansowanie nabycia 100% udziałów w kapitale zakładowym spółki CARGOTOR sp. z o.o.
- wyniesie łącznie: 3 395 300 000 PLN brutto.

Wydatek w zakresie ww. nabycia całości udziałów przez PKP PLK S.A. zostanie określony w zgodności z rzeczywistą wartością ustaloną przez niezależnego zewnętrznego doradcę z uwzględnieniem wyników badania *due diligence* stanowiącego szczegółową ocenę aktualnej sytuacji przedsiębiorstwa oraz określenie istniejącego i potencjalnego ryzyka związanego z planowaną transakcją kapitałową oraz, o ile będzie to wymagane, po przeprowadzeniu przez PKP PLK S.A. testu prywatnego inwestora, który potwierdzi rynkowy charakter tej transakcji. Środki w Funduszu Kolejowym przeznaczone na nabycie całości udziałów CARGOTOR sp. z o.o. przez PKP PLK S.A. zostały zabezpieczone w 2021 r., w wysokości do 70 mln zł.

Tabela nakładów inwestycyjnych CARGOTOR sp. z o.o., dotycząca wykonania projektu pn. *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Małaszewicze na granicy UE z Białorusią*, na podstawie której opracowano poziom wydatków inwestycyjnych, planowanych do poniesienia. W tabeli nakładów w sposób szczegółowy przedstawiony został harmonogram oraz koszty poniesione przez Spółkę z tytułu obsługi należności z tytułu podatku VAT, w związku z realizacją inwestycji dotyczącej budowy Parku Logistycznego Małaszewicze.

Kwoty wskazane w projekcie ustawy bazują na tabeli przepływów wydatków i VAT planowanej inwestycji, przekazanych przez CARGOTOR sp. z o.o. do Ministerstwa Infrastruktury. Metoda przyjęta w wycenie ww. kwot projektu ustawy oparta została na założeniach:

– braku uwzględnienia podatku VAT (VAT należnego) z bieżącej działalności Spółki w latach 2023–2028 w zapotrzebowaniu na finansowanie VAT (naliczonego) dla wydatków związanych z projektem Modernizacji Rejonu Przeladunkowego Małaszewicze (budowy Parku Logistycznego Małaszewicze),

– metodzie przyrostowej zapotrzebowania na podatek VAT i okresowi oczekiwania na zwrot podatku VAT przez Spółkę zgodnie z ustawą z dnia 11 marca 2004 r. od podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2022 r. poz. 931, z późn. zm.).

Sumaryczna kwota VAT zawarta w ww. kwotach transz finansowania planowanej inwestycji w kwocie 151,1 mln PLN pokryje zapotrzebowanie Spółki na VAT w całym okresie realizowania projektu według aktualnej wartości wyceny netto planowanych nakładów inwestycyjnych tj. 3,237 miliarda PLN (bez waloryzacji o której mowa wyżej).

Należy wskazać także, że ewentualne koszty fakultatywnego przekazania środków na nabycie od PKP S.A. prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów wynoszą (zgodnie ze stanem na dzień 13.01.2023 r.) nie więcej niż 73 mln zł.

Dodatkowo, w zakresie zmian dotyczącej Funduszu Kolejowego przewiduje się możliwość zasilenia w roku 2023 Funduszu Kolejowego wpływami z emisji skarbowych papierów wartościowych. Łączna wartość nominalna zobowiązań z tytułu wyemitowanych skarbowych papierów wartościowych nie będzie mogła przekroczyć kwoty 1,5 mld zł.

W zakresie zmiany ustawy – Prawo lotnicze

Dochody

Na podstawie danych uzyskanych od zarządzających lotniskami, w aktualnym stanie prawnym, wydano 4786 zezwoleń do poruszania się w polu manewrowym lotniska. Szacunkowa liczba wydawanych zezwoleń po wdrożeniu nowych przepisów, związanych z obowiązkiem uzyskania certyfikatu biegłości językowej na poziomie ICAO 4 (poziom operacyjny), to ok 2350 – na podstawie danych przekazanych przez część zarządzających lotniskami, którzy deklarowali zmniejszenie liczby wydanych zezwoleń o ok. połowę albo jedną trzecią. Część zarządzających lotniskami nie przekazało szacunkowej wartości, w związku z czym założono taką samą skalę. Na potrzeby niniejszego OSR przyjęto wariant o mniejszej liczbie wydawanych zezwoleń i ograniczono ją do połowy, tj. 2350. Biorąc pod uwagę wprowadzone po konsultacjach zmiany umożliwiające uzyskiwanie zaświadczenia dotyczących biegłości językowej również przez zarządzającego lotniskiem, do obliczeń OSR przyjęto, że przez Prezesa ULC wydanych będzie 587 zaświadczeń (25% wszystkich wydawanych zaświadczeń).

Biorąc pod uwagę fakt, że obowiązek uzyskania certyfikatu biegłości językowej wszedł w życie z dniem 7 stycznia 2023 r. – w zakresie dotyczącym języka polskiego, a do 2026 r. – w zakresie języka angielskiego, założono, że rok 0 i rok 3, będą tymi, w których odbędzie się największa liczba egzaminów. Opłata lotnicza za przeprowadzenie jednego egzaminu to zgodnie z projektem – 765 zł. Wysokość opłaty lotniczej za przystąpienie do egzaminu została przewidziana w wysokości odpowiadającej obecnie obowiązującej opłacie lotniczej dla wszystkich osób podchodzących do egzaminu w ramach KSEJ, tj. m. in. pilotów i kontrolerów ruchu lotniczego. Wysokość tej opłaty jest określona w załączniku nr 6 do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze na poziomie 600 zł, jednak biorąc pod uwagę waloryzację przeprowadzaną zgodnie z art. 26a ust. 3 i 4 tej ustawy, aktualnie opłata lotnicza w tym zakresie wynosi 765 zł (patrz: obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r. (M.P. poz. 196)).

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że certyfikaty biegłości językowej i ich termin ważności uzależnione są od poziomu, na którym dany certyfikat zostanie wydany. W przypadku uzyskania certyfikatu na poziomie 4 – należy podejść do egzaminu co 4 lata, w przypadku uzyskania poziomu 5 – co 6 lat, natomiast w przypadku uzyskania poziomu 6 – certyfikat ważny jest dożywotnio.

Odpowiada to normie określonej w ADR.OPS.B.029 lit. d rozporządzenia 139/2014, która wskazuje, że poza osobami, które wykazały biegłość językową na poziomie eksperckim, biegłość językową ocenia się ponownie co każde:

1) cztery lata od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem operacyjnym;

2) sześć lat od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem rozszerzonym.

Na potrzeby niniejszego OSR przyjęto, że wszystkie osoby, na co dzień posługujące się językiem polskim uzyskają certyfikat na poziomie 6, w związku z czym odświeżanie certyfikatu nie było brane pod uwagę w kolejnych latach. Założono, że tylko nowo przyjmowane osoby lub osoby zmieniające stanowiska pracy będą zdawać egzaminy językowe w kolejnych latach – założono 37 osób rocznie. Dodatkowo przyjęto, że poziom zdawalności egzaminów w języku angielskim będzie kształtował się analogicznie do poziomu wynikającego z danych statystycznych Prezesa ULC w zakresie zdawalności egzaminów w ramach KSEJ przez członków personelu lotniczego w 2020 r.:

764 przeprowadzone egzaminy w tym:

– 441 egzaminów zdanych na poziomie 4, tj. 57%,

– 202 egzaminy zdane na poziomie 5, tj. 26%,

– 21 egzaminów zdanych na poziomie 6, tj. 3%,

– 100 egzaminów niezdanych, tj. 13%.

W szacunkowych danych wpływu do sektora finansów publicznych uwzględniono również wpływ z tytułu opłaty lotniczej za przeprowadzenie postępowania administracyjnego o wydanie odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE. Mając na uwadze elementy mające wpływ na ewentualne wydanie takiego odstępstwa, określone w AMC1 ADR.OPS.B.029(g), założono, że do Prezesa ULC wpłynie 7 takich wniosków w latach 2023–2025. Biorąc pod uwagę wysokość opłaty lotniczej za przeprowadzenie takiego postępowania i wydanie stosownej decyzji administracyjnej, a także obowiązek monitorowania i poddawania okresowemu przeglądowi tego odstępstwa (o ile zostanie wydane) wynikający z AMC1 ADR.OPS.B.029 lit. g, wysokość opłaty określono na poziomie 15 000 zł.

Przy obliczaniu kwot określonych w tabeli na początku pkt 6 OSR uwzględniono następujące dane:

Rok 0 (2023): przeprowadzenie ok. 587 egzaminów (język polski), tj. $587 \cdot 765 = 449\ 055$ zł

Przeprowadzenie postępowania o wydanie 2 odstępstw, tj. $2 \cdot 15\ 000 = 30\ 000$ zł

Suma: $449\ 055 + 30\ 000 = 479\ 055$ zł

Rok 1 (2024): przeprowadzenie ok. 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\ 305$ zł

Przeprowadzenie postępowania o wydanie 3 odstępstw, tj. $3 \cdot 15\ 000 = 45\ 000$ zł

Suma $28\ 305 + 45\ 000 = 73\ 305$ zł

Rok 2 (2025): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy) tj. $37 \cdot 765 = 28\ 305$ zł

Przeprowadzenie ok. 293 egzaminów (język angielski), tj. $293 \cdot 765 = 224\ 145$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów (połowa z grupy 587 osób, które miałyby zdać egzamin);

Przeprowadzenie postępowania o wydanie 2 odstępstw, tj. $2 \cdot 15\ 000 = 30\ 000$ zł

Suma: $28\ 305 + 224\ 145 + 30\ 000 = 282\ 450$ zł

Rok 3 (2026): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy)), tj. $37 \cdot 765 = 28\ 305$ zł

Przeprowadzenie ok 18 egzaminów (język angielski – połowa z grupy 37 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. $18 \cdot 765 = 13\ 770$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów;

Suma: $28\ 305 + 13\ 770 = 42\ 075$ zł

Rok 4 (2027): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\ 305$ zł

Przeprowadzenie ok. 18 egzaminów (język angielski połowa z grupy 37 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. $18 \cdot 765 = 13\ 770$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów

Suma: $28\ 305 + 13\ 770 = 42\ 075$ zł

Rok 5 (2028): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\ 305$ zł

Przeprowadzenie ok. 18 egzaminów (język angielski połowa z grupy 37 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. $18 \cdot 765 = 13\,770$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów

Suma: $28\,305 + 13\,770 = 42\,075$ zł

Rok 6 (2029): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\,305$ zł

Przeprowadzenie ok. 186 egzaminów (język angielski), tj. $186 \cdot 765 = 142\,290$ zł – 18 osób + 57% zdawalności na poziomie 4 ICAO (168)

Suma: $28\,305 + 142\,290 = 170\,595$ zł

Rok 7 (2030): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\,305$ zł

Przeprowadzenie ok. 95 egzaminów (język angielski), tj. $95 \cdot 765 = 72\,675$ zł – 18 osób + 26% zdawalności na poziomie 5 ICAO (77)

Suma: $28\,305 + 72\,675 = 100\,980$ zł

Rok 8 (2031): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\,305$ zł

Przeprowadzenie ok. 18 egzaminów (język angielski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $18 \cdot 765 = 13\,770$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów

Suma: $28\,305 + 13\,770 = 42\,075$ zł

Rok 9 (2032): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\,305$ zł

Przeprowadzenie ok. 186 egzaminów (język angielski), tj. $186 \cdot 765 = 142\,290$ zł – 18 osób + 57% zdawalności na poziomie 4 ICAO (168)

Suma: $28\,305 + 142\,290 = 170\,595$ zł

Rok 10 (2033): przeprowadzenie ok 37 egzaminów (język polski – osoby nowe albo zmieniające stanowisko pracy), tj. $37 \cdot 765 = 28\,305$ zł

Przeprowadzenie ok. 18 egzaminów (język angielski połowa z grupy 37 osób nowych lub zmieniających stanowisko pracy), tj. $18 \cdot 765 = 13\,770$ zł – przy założeniu wydania 7 odstępstw, w wyliczeniach uwzględniono o połowę mniej egzaminów

Suma: $28\,305 + 13\,770 = 42\,075$ zł

Wydatki

Kalkulacja kosztu opracowania, wdrożenia i utrzymania dodatkowego modułu KSEJ w zakresie j. angielskiego – wydatek jednorazowy w zakresie opracowania i wdrożenia modułu – 45 000 zł. Moduł zostanie opracowany i wdrożony w 2025 r., tj. w 2. roku obowiązywania ustawy. Tym samym kwota wydatków w 2025 r. wyniesie 45 000 zł.

W zakresie zmiany ustawy o PAŻP

Z uwagi na to, że wydatkowanie środków z KPO zostanie podjęte w celu realizacji, w ramach inwestycji KPO, zadań związanych z systemami BSP oraz pełnienia funkcji jednego z Centrów Kompetencji KPO przez PAŻP oraz pełnienia nadzoru nad wszystkimi pozostałymi Centrami Kompetencji, bądź z zamiarem utworzenia Spółki przeznaczonej do realizacji zadań i pełnienia funkcji jw., której PAŻP będzie właścicielem, wszelkie dochody i wydatki PAŻP związane z tymi procesami należy poczytywać za mające wpływ na sektor finansów publicznych. Jeden z tych dwóch równoważnych modeli biznesowych stanie się w istocie metodą i podstawą realizacji inwestycji A34G, A35G, A36G i A37G. Wobec powyższego w powyższej tabeli została ujęta część środków z KPO w wysokości 32,7945 mln PLN, przeznaczona na objęcie udziałów lub akcji w Spółce przez PAŻP oraz poczynienia przez niezbędnych wydatków na sfinansowanie zaangażowania niezbędnego wsparcia eksperckiego.

Pierwszy z modeli polega na realizacji w całości przez samą PAŻP działalności w obszarze systemów BSP, w tym zapewniania usług na rzecz operatorów systemów BSP i dostawców usług dla operatorów systemów BSP. W tym wariantcie potrzebne będzie zaangażowanie wsparcia eksperckiego związanego z zarządzaniem inwestycjami jednym Centrum Kompetencji KPO PAŻP oraz dziewięcioma pozostałymi Centrami Kompetencji KPO. Opisany model zakłada wypłatę środków z KPO w transzach na rzecz PAŻP zgodnie z Harmonogramem i Opisem Projektu (HOP).

Drugi dopuszczalny model biznesowy opiera się na założeniu przez PAŻP jednoosobowej spółki prawa handlowego, której głównym przedmiotem działalności będzie prowadzenie działalności w obszarze BSP, w tym zapewnianie usług na rzecz operatorów systemów BSP i dostawców usług

dla operatorów systemów BSP, a także pełnienie funkcji jednego z Centrów Kompetencji KPO oraz nadzorce nad wszystkimi pozostałymi Centrami Kompetencji. Dopuszcza się obciążenie poszczególnymi zadaniami samą Spółkę lub wspólnie z PAŻP. Spółka utworzona zostanie za zgodą ministra właściwego do spraw transportu w Q2 roku 0 obowiązywania regulacji. Jej finansowanie w latach 0–3 obowiązywania regulacji (2023–2026) zaplanowano jako pochodzące ze środków KPO, tj. spoza sektora finansów publicznych, kwotą w wysokości 32,7945 mln PLN wypłacaną w transzach wynikających z HOP. Od roku 4. Spółka będzie finansowała się sama, a nadto zasilili PAŻP łączną kwotą 30,702 mln PLN pochodzącą z corocznie wypłacanych dywidend. Suma w/w kwot w wys. 63,4965 mln PLN spożytkowana zostanie na sfinansowanie zaangażowanie wsparcie eksperckiego PAŻP związanego z zarządzaniem inwestycjami jednego Centrum Kompetencji KPO PAŻP oraz dziewięcioma pozostałymi Centrami Kompetencji KPO, tzn. obsługą realizacji kolejnych kamieni milowych, odpowiadających im inwestycji i zadań wynikających z HOP. Treść HOP zostanie ustalona w umowie o objęcie przedsięwzięcia wsparciem bezzwrotnym i będzie stanowiła podstawę wypłat zaliczek środków na podjęcie poszczególnych czynności faktycznych i prawnych. Rozpoczęcie działania Spółki zakłada się na Q2 roku 0 obowiązywania regulacji, tj. nie przewiduje się przerwy między jej powstaniem i podjęciem realizacji zadań ustawowych. Część zakładana do realizacji zadeklarowanych inwestycji KPO w Q2 roku 0, tj. kwota 0,867 mln PLN będzie stanowiła wkład na objęcie udziałów lub akcji w Spółce przez PAŻP i stanie się kapitałem zakładowym Spółki. Pozostałe środki zakładane są do przekazania Centrum Kompetencji KPO w transzach zgodnych z HOP, przy czym powyższe uwarunkowane jest chwilą rzeczywistego wpływu środków z KPO. Finansowanie wszelkich obciążeń PAŻP związanych z zaangażowaniem wsparcia eksperckiego, począwszy od 4. roku obowiązywania regulacji, oprze się na dywidendzie wypłacanej PAŻP przez Spółkę, co wynika wprost z założenia, że ta stanie się zyskowna w odpowiednim stopniu jeszcze w trakcie pierwszych 4 lat obowiązywania regulacji. Przewidywany rozmiar działalności Spółki będzie pozwalał na zaliczenie jej do kategorii małych przedsiębiorców w rozumieniu art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2023 r. poz. 221).

Wybór modelu biznesowego pozostawiony zostanie PAŻP, przy czym – jak wskazano – decyzję zatwierdza de facto minister właściwy do spraw transportu, gdyż utworzenie Spółki uwarunkowane jest pozyskaniem stosownej zgody. Model biznesowy oparty o utworzenie Spółki wydaje się optymalny z uwagi na różnicę w otoczeniu prawnym, w którym poruszają się spółki prawa handlowego i PAŻP. Drugi z tych podmiotów obciążony jest licznymi ograniczeniami wynikającymi chociażby z przepisów Prawa zamówień publicznych, czy z ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych, co istotnie może utrudniać i ograniczać przyszłą elastyczność oraz skuteczność w wykonywaniu nowych zadań ustawowych względem możliwości potencjalnej Spółki. Co również istotne, kwota w wysokości 0,867 mln PLN przeznaczona w drugim modelu biznesowym na objęcie udziałów lub akcji w Spółce przez PAŻP zostanie wydana de facto w analogiczny sposób w obu modelach. Spółka nie zamrozi tak zgromadzonego kapitału, lecz wykorzysta go na cele związane z ustawowymi zadaniami. W tym miejscu należy nadmienić, że wyżej zamieszczona tabela określająca wpływ na sektor finansów publicznych obrazuje w pełni drugi z modeli biznesowych, tj. oparty o powołanie Spółki, gdyż sumy dochodów i wydatków sektora jw. będą wyższe właśnie w tym modelu o wartość planowanego kapitału zakładowego. Przy ostatecznym wdrożeniu modelu pierwszego różnica pojawi się w roku 0 i suma dochodów oraz wydatków będzie wynosić 6,3855 mln PLN, przy sumach dochodów i wydatków za cały okres odniesienia w wysokości po 63,4965 mln PLN.

Na marginesie należy wskazać, że koszt w wysokości 0,867 mln istniejący między modelami biznesowymi i różnica w jego zakresie bierze się stąd, że – choć w obu wariantach kwota zostanie przeznaczona na wydatki kwalifikowalne – to w pierwszym modelu zostanie przeznaczona bezpośrednio na nie i stąd nie stanowi dochodu PAŻP, więc nie powinna być ujawniana w OSR, a w drugim modelu posłuży za wkład na objęcie udziałów albo akcji i utworzenie kapitału zakładowego Spółki. Z tego kapitału Spółka podejmie działalność w celu realizacji zadań.

Zatem w obu modelach środki te występują w tej wysokości, niemniej tylko w drugim z nich powinny zostać wskazane w OSR wprost, gdyż równolegle posłużą objęciu udziałów albo akcji Spółki i to już wpływa na dochody i wydatki PAŻP, gdyż czynność skutkuje przysporzeniem majątku Agencji.

Jak wskazano wyżej, bez względu na przyjęty model biznesowy, inwestycje KPO będą wiązały się z zapotrzebowaniem na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP. Należy nadmienić, że wybór ten nie wpływa na wysokość kosztów osobowych z uwagi na to, że w obu wariantach zakres i wielkość zaangażowania wsparcia eksperckiego pozostaną takie same. Jest to uzasadnione tym, że PAŻP poza zarządzaniem inwestycjami jednego Centrum Kompetencji KPO zobowiązana będzie

także do zarządzania inwestycjami dziewięciu zewnętrznych Centrów Kompetencji KPO i de facto całej „wiązki dronowej” KPO, a ponadto będzie Ostatecznym Odbiorcą Wsparcia, co wiąże się z istotną odpowiedzialnością, w szczególności o charakterze finansowym, oraz znaczną pracochłonnością. PAŻP posiada w ramach zasobów przedsiębiorstwa fachowców w kluczowych dziedzinach związanych z rozwojem „wiązki dronowej”, jednak są oni obciążeni bieżącą działalnością PAŻP finansowaną z opłat nawigacyjnych uiszczanych przez przewoźników lotniczych, wobec czego należy poczytać za celowe zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP. Na marginesie należy jeszcze wskazać, że dla przejrzystości obliczeń oraz ułatwienia planowania kosztów odniesiono tę pracochłonność do nominalnego, rocznego wymiaru etatu dla umowy o pracę, niemniej posłużenie się ekwiwalentem nie oznacza, że z podwykonawcami PAŻP będzie wchodziła w stosunek pracy, o którym w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2022 r. poz. 1510, z późn. zm.). Powyższe zaangażowanie wsparcia eksperckiego w wymiarze tamże wskazanej pracochłonności świadczone będzie w obszarach:

- 1) Zarządzanie projektami, tj. nadzór nad realizacją inwestycji KPO, w szczególności w celu utworzenia nowych usług BSP oraz ich utrzymania. Planowane jest uruchomienie 10 Centrów Kompetencji KPO, w ramach których wdrożona zostanie kompleksowa usługa dla BSP agregująca co najmniej 4 usługi cząstkowe. Należy w tym miejscu wskazać, że z uwagi na charakter przedmiotowych czynności, etap wdrożenia i początkowego utrzymania usługi cechuje się zbliżoną pracochłonnością. Drugi ze wzmiankowanych nakładów pracy z czasem spada. Mając na względzie powyższe założenia, przyjmując, że pracochłonność wynikająca z nadzoru nad wdrożeniem i utrzymaniem jednej usługi cząstkowej wyniesie początkowo około 2 000 roboczogodzin rocznie (doświadczenia własne PAŻP związane z przedsięwzięciem licznych projektów tego rodzaju), całkowita pracochłonność w omawianym obszarze stanowić będzie co najmniej iloczyn liczby otwartych inwestycji i sumę 2 000 roboczogodzin rocznie jw., tj. łącznie wyniesie 12 000 roboczogodzin rocznie. Dzieliąc tak uzyskany wynik przez nominalny wymiar czasu pracy dla jednego eksperta (rocznie 2016 roboczogodzin) należy przyjąć, że uzasadnionym będzie zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze ekwiwalentnym dla 6 etatów w zakresie zarządzania projektami. Jednocześnie przyjęto, że od roku 4. obowiązywania regulacji, wobec już jedynie utrzymania efektów inwestycji, zapotrzebowanie na wsparcie spadnie do wymiaru łącznie około 4 000 roboczogodzin rocznie, co uzasadnia utrzymanie wsparcia ekwiwalentnego dla 2 z 6 etatów.
- 2) Obsługa administracyjno-unijna tj. wykonywanie czynności faktycznych i prawnych związanych przede wszystkim z faktem wywodzenia się środków KPO z budżetu Unii Europejskiej. Rzeczne pochodzenie środków wymaga istotnych nakładów pracy w zakresie zachowania kwalifikowalności wydatków, sprawozdawczości, obsługi administracyjnej i niektórych elementów księgowości. Pracochłonność tych zadań będzie ściśle związana z etapem przedsięwzięcia, tj. w okresie realizacji zadań i przez około dwa lata po ich wykonaniu, będzie największa. Wobec tego, bazując na doświadczeniach własnych PAŻP, a także w związku z realizacją i początkowym utrzymaniem naraz około 6 usług, zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego do roku 4. obowiązywania regulacji wyniesie blisko 12 000 roboczogodzin rocznie, co stanowi iloczyn liczby ww. wdrażanych i początkowo utrzymywanych usług i liczby 2 000 roboczogodzin rocznie przeznaczonych na każdą z nich. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, we wskazanym okresie będzie potrzeba zaangażowania wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze ekwiwalentnym dla 6 etatów. Od początku 4. roku obowiązywania regulacji pracochłonność spadnie do poziomu około 4 000 roboczogodzin rocznie, co uzasadnia redukcję zaangażowania wsparcia eksperckiego do ekwiwalentu 2 etatów.
- 3) Zamówienia publiczne, tj. podejmowanie czynności związanych z przygotowaniem, wykonaniem i rozliczaniem zamówień publicznych. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w tym obszarze związana jest z etapem inwestycji i jest najwyższa na jego początku, tj. w trakcie wdrożenia i wynosi około 1 000 roboczogodzin rocznie przeznaczonych na pojedynczą inwestycję. Z kolei utrzymanie inwestycji w postaci usługi wiąże się z pięciokrotnie mniejszą pracochłonnością. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także w świetle wdrażania naraz około 6 usług cząstkowych do 4. roku obowiązywania usługi, zapotrzebowanie na pracę wyniesie około 6 000 roboczogodzin rocznie, by – wobec przejścia do etapu utrzymania – spaść do wysokości około 2 000 roboczogodzin rocznie.

Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 3 i 1 etatu we wskazanych wyżej okresach.

- 4) Umowy, tj. przygotowanie, procedowanie, weryfikacja i archiwizacja umów. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w tym obszarze związana jest z etapem inwestycji i jest najwyższa na jego początku, tj. w trakcie wdrożenia i wynosi około 1 000 roboczogodzin rocznie przeznaczonych na pojedynczą inwestycję. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także w świetle wdrażania naraz około 6 usług do 4. roku obowiązywania usługi, zapotrzebowanie na pracę wyniesie około 6 000 roboczogodzin rocznie, by – wobec przejścia inwestycji do etapu utrzymania usługi – spaść do wysokości około 2 000 roboczogodzin rocznie. Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 3 i 1 etatu we wskazanych wyżej okresach.
- 5) Prawnicy, tj. świadczenie pomocy prawnej, na które składa się w szczególności udzielanie porad prawnych, sporządzanie opinii prawnych, udział w postępowaniach przed sądami i urzędami w charakterze pełnomocnika zawodowego, weryfikacja umów, zarządzeń, postanowień, działalności organów PAŻP i Centrów Kompetencji KPO. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w tym obszarze związana jest z etapem inwestycji i jest najwyższa na jego początku, tj. w trakcie wdrożenia i wynosi około 1 000 roboczogodzin rocznie przeznaczonych na pojedynczą inwestycję. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także w świetle wdrażania naraz około 6 usług do 4. roku obowiązywania usługi, zapotrzebowanie na pracę wyniesie około 6 000 roboczogodzin rocznie, by – wobec przejścia inwestycji do etapu utrzymania usługi – spaść do wysokości około 2 000 roboczogodzin rocznie. Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 3 i 1 etatu we wskazanych wyżej okresach.
- 6) Księgowi, tj. doradztwo w zakresie księgowości, rozliczanie środków i sporządzanie sprawozdań finansowych, wyliczanie świadczeń i ich wypłacanie. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w tym obszarze związana jest z etapem inwestycji i jest najwyższa na jego początku, tj. w trakcie wdrożenia i wynosi około 1 000 roboczogodzin rocznie przeznaczonych na pojedynczą inwestycję. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także w świetle wdrażania naraz około 6 usług do 4. roku obowiązywania usługi, zapotrzebowanie na pracę wyniesie około 10 000 roboczogodzin rocznie, by – wobec przejścia inwestycji do etapu utrzymania usługi – spaść do wysokości około 4 000 roboczogodzin rocznie. Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 5 i 2 etatów we wskazanych wyżej okresach.
- 7) Nadzór merytoryczny BSP, tj. doradztwo Centrum Kompetencji KPO z zakresu działalności BSP oraz weryfikacja jakości realizacji etapów wdrożenia i utrzymania usług. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w tym obszarze nie będzie ulegała zmianom, gdyż etap wdrożenia jednej usługi pochłonie około 1 300 roboczogodzin rocznie, a jej utrzymania – około 800 roboczogodzin rocznie. Rosnąca liczba utrzymywanych inwestycji całkowicie skompensuje mniejsze zapotrzebowanie na pracę. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także wobec planowanego wdrażania naraz 6 usług i docelowego utrzymywania 10 (po przynajmniej 1 na Centrum Kompetencji KPO), pracochłonność w tym obszarze utrzyma się w około 8 000 roboczogodzin rocznie. Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 4 etatom w całym okresie odniesienia.
- 8) Rozwój usług biznesowych tj. identyfikacja potrzeb rynkowych, określanie parametrów usług, wycenianie usług, sporządzenie ofert, prowadzenie negocjacji i kształtowanie polityki biznesowej. Z doświadczenia własnego PAŻP wynika, że pracochłonność w obszarze rozwoju usług biznesowych nie będzie ulegała zmianom, gdyż etap wdrożenia jednej usługi pochłonie około 1 300 roboczogodzin rocznie, a jej utrzymania – około 800 roboczogodzin rocznie. Rosnąca liczba utrzymywanych inwestycji całkowicie skompensuje mniejsze zapotrzebowanie na pracę. Z uwagi na ustawowy, nominalny wymiar czasu pracy w wysokości 2016 godzin pracy rocznie, a także wobec planowanego wdrażania naraz 6 usług, pracochłonność w tym obszarze utrzyma się w około 8 000 roboczogodzin rocznie. Daje to odpowiednio zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego PAŻP w wymiarze równoważnym 4 etatom w całym okresie odniesienia.

Podsumowując, do zakończenia wdrażania KPO zapotrzebowanie na zaangażowanie wsparcia eksperckiego wyniesie rocznie około 66 500 roboczogodzin rocznie, co stanowi ekwiwalent 33 pełnych etatów rozłożonych następująco:

- 1) Zarządzanie projektami (ekwiwalent 6 etatów);
- 2) Obsługa administracyjno-unijna (ekwiwalent 6 etatów);
- 3) Zamówienia publiczne (ekwiwalent 3 etatów);
- 4) Umowy (ekwiwalent 2 etatów);
- 5) Prawnicy (ekwiwalent 3 etatów);
- 6) Księgowi (ekwiwalent 5 etatów);
- 7) Nadzór merytoryczny BSP (ekwiwalent 4 etatów);
- 8) Rozwój usług biznesowych (ekwiwalent 4 etatów).

Wobec zakończenia wdrażania KPO z upływem 3. roku obowiązywania regulacji, począwszy od 4. roku nastąpi zmniejszenie łącznego zapotrzebowania na zaangażowanie wsparcia eksperckiego, co szczegółowo wykazano wyżej. Od tej chwili służyć ono będzie procesom utrzymania efektów inwestycji Centrum Kompetencji KPO PAŻP, a ich finansowanie zacznie pochodzić z komercyjnych zysków PAŻP lub Spółki – tu wypłacanych PAŻP w formie dywidendy. Zapotrzebowanie na etaty zmniejszy się do liczby około 35 000 roboczogodzin rocznie, co stanowi ekwiwalent 17 pełnych etatów rozłożonych następująco:

- 1) Zarządzanie utrzymaniem efektów (ekwiwalent 2 etatów);
- 2) Obsługa administracyjno-unijna (ekwiwalent 2 etatów);
- 3) Zamówienia publiczne (ekwiwalent 1 etatu);
- 4) Umowy (ekwiwalent 1 etatu);
- 5) Prawnicy (ekwiwalent 1 etatu);
- 6) Księgowi (ekwiwalent 2 etatu);
- 7) Nadzór merytoryczny BSP (ekwiwalent 4 etatów);
- 8) Rozwój usług biznesowych (ekwiwalent 4 etatów).

Przyjęty średni koszt godzinowy zaangażowania wsparcia eksperckiego w powyższych obszarach wynosi 128 zł brutto, co w przeliczeniu na miesięczny, nominalny wymiar etatu w wysokości 168 godzin daje sumę 0,0215 mln PLN na ekwiwalent jednego etatu i stanowi rynkowy koszt wynagrodzenia podmiotu zewnętrznego. W tym miejscu należy podkreślić, że nie sposób z góry założyć wynagrodzeń i kosztów każdej umowy w skali 11 lat, stąd zastosowano metodykę polegającą na określeniu celu wydatkowego, tj. średni całościowy koszt jednego ekwiwalentu etatu spośród wszystkich stworzonych wobec wprowadzenia regulacji nie powinien odbiegać od kwoty 0,0215 mln PLN, co jawi się jako uzasadnione, gdyż z doświadczeń własnych PAŻP i obserwacji rynku doradztwa/consultingu wynika, że podmioty zaangażowane w podobne projekty otrzymują wynagrodzenia średnio w wysokości około 0,0215 mln PLN brutto miesięcznie za godzinę zaangażowanego wsparcia eksperckiego. Prawidłowa realizacja zadań PAŻP związanych z regulacją wymaga aby oferta złożona publicznie była konkurencyjna.

Mając na uwadze powyższe, przy założeniu modelu biznesowego opartego na przedsięwzięciu w całości, przez samą PAŻP działalności w obszarze BSP, w tym zapewniania usług na rzecz operatorów systemów BSP i dostawców usług dla operatorów systemów BSP, w poszczególnych latach obowiązywania regulacji dochody i wydatki PAŻP wyrażone w PLN będą następujące:

- a) rok 0: dochody w kwocie 6,3855 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone w całości na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- b) rok 1: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- c) rok 2: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- d) rok 3: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- e) rok 4: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,

- f) rok 5: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- g) rok 6: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- h) rok 7: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- i) rok 8: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- j) rok 9: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- k) rok 10: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z działalności biznesowej PAŻP związanej ze zrealizowanymi i utrzymywanymi efektami w ramach regulacji i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie.

W przypadku wyboru pierwszego modelu biznesowego, począwszy od roku 4. obowiązywania regulacji, PAŻP powinna osiągnąć w roku 3. i następnych zysk w wysokości co najmniej 4,386 mln PLN.

Z kolei przy założeniu modelu biznesowego opartego o Spółkę w poszczególnych latach obowiązywania regulacji dochody i wydatki PAŻP wyrażone w PLN będą następujące:

- a) rok 0: dochody w kwocie 7,2525 mln w całości ze środków KPO i wydatki w wys. 7,2525 mln przeznaczone w części 0,867 mln na objęcie udziałów lub akcji w Spółce oraz tym samym utworzenie kapitału zakładowego, który Spółka spożytkuje w celu realizacji zadań ustawowych, a także w części 6,3855 mln przeznaczonej na zaangażowane wsparcie eksperckie, przy założeniu powołania Spółki z początkiem Q2 roku 0,
- b) rok 1: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- c) rok 2: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- d) rok 3: dochody w kwocie 8,514 mln w całości ze środków KPO i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- e) rok 4: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- f) rok 5: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- g) rok 6: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- h) rok 7: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- i) rok 8: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- j) rok 9: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie,
- k) rok 10: dochody w kwocie 4,386 mln w całości z dywidendy płaconej PAŻP przez Spółkę i wydatki w tej samej wysokości przeznaczone na zaangażowane wsparcie eksperckie.

W przypadku wyboru drugiego modelu biznesowego, Spółka będzie płaciła co roku dywidendę na rzecz PAŻP, począwszy od roku 4. obowiązywania regulacji, za ostatni rok obrotowy. Oznacza to – w myśl mających odpowiednie zastosowanie art. 192 albo 348 § 1 ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1467, z późn. zm.) – że Spółka ta powinna osiągnąć w roku 3. i następnych zysk w wysokości co najmniej 4,386 mln PLN, bądź niższy, jeśli na wypłatę dywidendy w takiej kwocie pozwolą środki z niepodzielonych zysków z lat ubiegłych lub kwoty przeniesione z utworzonych z zysku kapitałów zapasowego lub rezerwowego.

Zysk PAŻP lub Spółki zakładany jest do osiągnięcia w drodze komercjalizacji usług będących wynikiem sukcesywnie wdrażanych do obrotu efektów inwestycji, realizowanych w ramach Centrów Kompetencji KPO. Obecnie trwa proces definiowania zakresu przedmiotowego (usług) oraz podmiotowego (Centra Kompetencji KPO), oparty o horyzontalne (formalne i merytoryczne) zasady i kryteria wyboru przedsięwzięć KPO oraz mający wpływ na finalne prognozy przychodowe PAŻP lub Spółki, w związku z czym nie jest możliwe przedstawienie bardziej szczegółowych założeń na tym etapie. Informacje odnoszące się do planu finansowego Spółki zostaną zawarte we wniosku o wyrażenie zgody na utworzenie Spółki przez ministra właściwego ds. transportu. Jednocześnie w przypadku braku osiągnięcia zakładanych przychodów przez PAŻP lub Spółkę, wskazane koszty zostaną pokryte z przychodów z pozostałej działalności pozanawigacyjnej PAŻP. Należy wskazać, że istnieje ku temu potencjał, gdyż PAŻP osiąga roczne dochody z działalności jw. w wysokości około 9 mln zł. Pokrycie wydatków związanych z kosztami wsparcia eksperckiego nie przełoży się na brak finansowania jakichkolwiek innych obszarów.

Koszty składowe PAŻP												Suma
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Zaangażowane wsparcie eksperckie	6,3855	8,514	8,514	8,514	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	62,6295
Wkład na kapitał zakładowy	0,867	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,867
Dochody PAŻP												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
KPO	7,2525	8,514	8,514	8,514	0	0	0	0	0	0	0	32,7945
Dywidenda	0	0	0	0	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	30,702
Saldo												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zaangażowane wsparcie eksperckie											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Średni koszt ekwiwalentu etatu / mc	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215	0,0215
Ekwiwalent liczby etatów	33	33	33	33	17	17	17	17	17	17	17
Długość obowiązywania w skali roku (mc)	9	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Suma	6,3855	8,514	8,514	8,514	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386	4,386

W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

1. Utrzymanie po 2023 r. obowiązującej obecnie stawki dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy przewidują utrzymanie od 2024 r. obowiązującej obecnie stawki dopłaty z Funduszu w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W 2019 r. 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 ramach przeprowadzonych naborów wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wyniosła 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, 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 r. 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.

2. zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa na dofinansowanie Funduszu na począwszy od 2024 r.

W ramach projektu zaproponowano począwszy od 2024 r. zwiększenie – do kwoty 400 mln zł – maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Potrzeba dokonania tych zmian wynika ze stale rosnącego zainteresowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego możliwością korzystania ze środków tego programu. Z roku na rok organizatorzy wnoszą o coraz większe kwoty wsparcia z Funduszu. W 2022 r. dopłatą z Funduszu objęto 5705 linii komunikacyjnych, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty wyniosła około 631,6 mln zł. Do chwili obecnej, w 2023 r. objętych dopłatą z Funduszu zostało 6 366 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana kwota dopłaty wynosi około 774,7 mln zł. W związku z rosnącym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego korzystaniem z Funduszu wojewodowie, stosownie do zapotrzebowania zgłaszanego przez organizatorów, w 2023 r. będą ogłaszali kolejne nabory wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu.

W związku z powyższym, należy przewidywać, że w 2023 r. wojewodowie podpiszą z organizatorami publicznego transportu zbiorowego umowy o dopłatę na całą kwotę planowanych przychodów Funduszu. Mając na uwadze konieczność utrzymania i poszerzenia dostępności transportu autobusowego dla pasażerów, niezbędne jest zwiększenie od 2024 r. planowanych przychodów Funduszu z kwoty 800 mln zł do kwoty 1 mld zł. Zwiększenie planowanych przychodów Funduszu będzie możliwe poprzez zwiększenie maksymalnego limitu wydatków z budżetu państwa z kwoty 200 mln zł do kwoty 400 mln zł.

Analizując poziom wystarczalności planowanych przychodów Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w kwocie 1 mld zł w kolejnych latach należy wziąć pod uwagę następujące dane dotyczące jego funkcjonowania. W 2021 r. dopłatą z Funduszu objęto w sali kraju 4371 linii komunikacyjnych, natomiast kwota dopłaty

wydatkowana przez Wojewodów wyniosła 358 204 103,47 zł. Praca eksploatacyjna na tych liniach wyniosła 140 479 528,64.

W 2022 r. dopłata z tego programu objęto 5508 linii komunikacyjnych, a praca eksploatacyjna wyniosła 199.510.403,26 wozokilometrów. W 2022 r. wojewodowie wydatkowali 528.180.853,18 zł.

W ramach dotychczas przeprowadzonych przez wojewodów naborów na 2023 r. dopłatą objęto 6436 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty z Funduszu wynosi 777.430.441,81 zł. na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą przewidziano do wykonania pracę eksploatacyjną na poziomie 262.016.841,92 wozokilometrów.

Przy założeniu maksymalnego poziomu dofinansowania na poziomie 3,00 zł do wozokilometra przy planowanych przychodach Funduszu na poziomie 1 mld zł dopłatą można objąć 333.333.333,33 wozokilometrów. Można natomiast przyjąć (na podstawie danych z 2022 r.), że na każdą z 5508 linii komunikacyjnych przypada średnio ok. 36.222 wozokilometrów. Biorąc pod uwagę powyższe dane można oszacować, że planowane przychody Funduszu pozwolą na objęcie dopłatą ok. 9202 linii komunikacyjnych. Oznacza to, że zwiększone planowane przychody Funduszu pozwolą na objęcie dopłatą o 33% więcej linii komunikacyjnych niż 2022 r.. Przyjmując, że tendencja wzrostowa utrzyma się przez 2 kolejne lata, a w późniejszym okresie rynek przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ulegnie nasyceniu to zwiększone środki Funduszu pozwolą na stałe dofinansowane linii komunikacyjnych na stałym wysokim poziomie w ramach planowanych przychodów Funduszu wynoszących 1 mld zł.

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 2022 r.)	duże przedsiębiorstwa	-0,479	-0,073	-0,282	-0,042	-0,042	-0,042	-1,487
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	posiadacze samochodów osobowych przeznaczonych do sportu	0	0,0732	0,0732	0,0732	0,0732	0,0732	0,732
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Wprowadzenie na rynek licznych usług BSP, a także zwiększenie konkurencyjności polskiej gospodarki.</p> <p>Z uwagi na skalę inwestycji kolejowych, ich realizacja jest prowadzona najczęściej przez duże przedsiębiorstwa. Realizacja wydatków przewidywanych w celu realizacji przedmiotowej inwestycji pozwoli zachować stabilizację rynku zamówień udzielanych dużym przedsiębiorcom z branży budowlanej w okresie wychodzenia z pandemii COVID-19.</p> <p>Poprawa warunków działalności PKP PLK S.A. (krajowego zarządy infrastruktury prowadzącego działalność z zasady nierentowną). Poprawa warunków działalności przewoźników kolejowych.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</u></p> <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>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 miesiące od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</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>
	<p>sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw</p>	<p>Wprowadzenie na rynek licznych usług BSP, rozwój polskiej techniki i nauki, tj. w szczególności wsparcie przedsiębiorczości.</p> <p>Korzyści wynikające z realizacji prac podwykonawczych na zlecenie dużych przedsiębiorstw, które najprawdopodobniej będą głównymi wykonawcami planowanej inwestycji.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</u> jw.</p> <p>W pozostałym zakresie wejście w życie przedmiotowego projektu ustawy nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, a zwłaszcza mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców</p>
	<p>rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze</p>	<p>Możliwość korzystania z nowej puli usług BSP świadczonych zarówno przez dużych, jak i średnich, małych i mikroprzedsiębiorców. Ułatwienie załatwiania spraw codziennych.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</u></p> <p>Wejście w życie projektowanej zmiany będzie korzystne w szczególności dla pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób starszych 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</p>

		<p>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 biletom 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> <p>Projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ także na osoby starsze oraz osoby niepełnosprawne ponieważ zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wraz z towarzyszącymi im zmianami w ustawie o Funduszu przyczynią się do rozwoju autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej zwiększając tym samym dostępność transportu publicznego dla wszystkich pasażerów.</p>
Niemierzalne		<p>Wprowadzone zmiany polegające na doprecyzowaniu lub dodaniu nowych regulacji w rozdziale 2b ustawy o transporcie kolejowym pozytywnie wpłyną na realizację procesu inwestycyjnego przez PKP PLK S.A. Rozszerzenie katalogu podmiotów z którymi PKP S.A. może dokonywać czynności polegających na zbyciu jej majątku przez zamianę gruntów umożliwi spółce PKP S.A. aktywne uczestniczenie we wszelkiego rodzaju przedsięwzięciach służących realizacji misji publicznej z innymi podmiotami z szerokokorozumianego sektora publicznego.</p> <p>Przewidywane w projektowanej zmiany dostosowujące do rozporządzenia (UE) 2021/782 pozwolą poprawić prawa pasażerów w ruchu kolejowym.</p>
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p><u>W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym</u></p> <p>Obliczeń dokonano przy założeniu, że rocznie czasowo rejestrowanych w ten sposób będzie około 200 szt. pojazdów. Jako koszt wnioskujących o czasową rejestrację pojazdów właściciele przyjęto opłaty administracyjne ponoszone u starosty. Przyjęto obowiązujące wysokości opłat z tytułu czasowej rejestracji pojazdu na wniosek i wydawanych w związku z tym dokumentów i oznaczeń, tj. za wydanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pozwolenia czasowego na wniosek właściciela – 18,50 zł, – kompletu nalepek legalizacyjnych na tymczasowe tablice rejestracyjne – 12,50 zł, – tymczasowych tablic rejestracyjnych samochodowych – 30 zł. <p>Łączna szacunkowa kwota opłaty administracyjnej za czasową rejestrację jednego pojazdu, którą będzie ponosił właściciel pojazdu w organie rejestrującym to 61 zł.</p> <p>Koszt badania co do zgodności z warunkami technicznymi samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych przyjęto na podstawie średniej ceny ofertowej, ze stron internetowych stacji diagnostycznych, wykonania badania co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego – 305 zł.</p> <p>W obliczeniach nie uwzględnia się kosztu uzyskania książki samochodu sportowego wydawanej przez polski związek sportowy, ubezpieczenia OC oraz kosztu sprawdzeniu stanu technicznego pojazdu przed rozpoczęciem imprezy, gdyż koszty te są już w tej chwili ponoszone przez uczestnika imprezy sportowej i nie ulegają zmianie w związku z wejściem w życie przedmiotowej ustawy.</p> <p>Łączny koszt ponoszony przez właściciela pojazdu związany z jego dopuszczeniem do ruchu drogowego w myśl nowej procedury wynosi 366 zł.</p> <p><u>W zakresie zmiany ustawy – Prawo lotnicze</u></p>	

W związku z tym, że zaproponowane zmiany wynikają z konieczności dostosowania przepisów krajowych do wymagań przepisów UE nie powinny one mieć bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

Przyjęto, że zarządzający lotniskiem może wystąpić o odstępstwo w roku wejścia w życie ustawy. Odstępstwa udziela się bezterminowo, w związku z czym przyjęto, że wpływ sumaryczny na zarządzających lotniskami potencjalnie wynosić może 105 000 tys. zł. Założono złożenie 2 wniosków w 2023 r., trzech wniosków w 2024 r. oraz dwóch wniosków w 2025 r. Wyliczenia te stanowią szacunkowe dane. W związku z uzupełnieniem projektowanej regulacji w wyniku konsultacji publicznych o rozwiązanie umożliwiające wydawanie zaświadczeń przez zarządzających lotniskami trudno ocenić jest szczegółowe dane dotyczące faktycznego wnioskowania o odstępstwo.

W zakresie obciążeń związanych z koniecznością uzyskania zaświadczenia dotyczącego biegłości językowej nie uwzględniono obciążeń związanych z przeszkoleniem i poniesieniem kosztów egzaminacyjnych. Projektodawca nie dysponuje danymi dotyczącymi rynkowych cen szkoleń. Jednocześnie zarządzający lotniskami, których pracownicy będą ubiegać się o dokument potwierdzający odpowiednią biegłość językową, nie muszą zlecać szkoleń w tym zakresie firmom zewnętrznym, a mogą być one przeprowadzone w ramach już prowadzonych szkoleń w zakresie uzyskania zezwolenia na poruszanie się w polu manewrowym lotniska.

Przy szacowaniu kosztów związanych z egzaminami językowymi nie brano pod uwagę zagadnień związanych z kosztami dojazdów, diet i zakwaterowania osób przystępujących do egzaminów przeprowadzanych przez ULC, ponieważ trudno jednoznacznie określić te koszty dla każdego podmiotu zobligowanego do stosowania przepisów prawa UE. Każde z lotnisk jest położone w innej części kraju, a tym samym koszty te będą się różnić w zależności od lokalizacji lotniska, co bezpośrednio wpływa na koszt dojazdu. Zatem, aby uniknąć nieadekwatności wyliczeń, wskazano jedynie bezpośredni koszt przeprowadzenia egzaminu. Dodatkowo, na podstawie uwag otrzymanych w ramach procesu konsultacji wprowadzono do projektu ustawy zapisy umożliwiające zarządzającemu lotniskiem wydawanie zaświadczeń w zakresie biegłości językowej, co będzie stanowić możliwość uniknięcia kosztów egzaminacyjnych prowadzonych przez Prezesa ULC.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym

Wysokość rekompensaty utraconych przychodów zarządcy została oszacowana w oparciu o dane przedstawione przez PKP PLK S.A na podstawie dotychczasowych doświadczeń.

W zakresie zmiany ustawy o PAŻP

Pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców w związku z realizacją w ramach KPO inwestycji A2.3.1 „Rozbudowa i wyposażenie centrów kompetencji (specjalistyczne ośrodki szkoleniowe, ośrodki wsparcia wdrożeń, centra monitorowania) oraz infrastruktura do zarządzania przemysłem pojazdów bezzałogowych, jako ekosystem innowacji”, a w konsekwencji rozwojem usług BSP.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

W zakresie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i ustawy o transporcie drogowym

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.

W zakresie ustawy – Prawo lotnicze

W związku z koniecznością zapewnienia stosowania przepisów zmienionego rozporządzeniem (UE) nr 2020/2148 rozporządzenia nr 139/2014/UE wprowadzana jest procedura w zakresie wykazywania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, i wydawania zaświadczenia w tym zakresie oraz procedura udzielania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym

Przyśpieszenie kolejowego procesu inwestycyjnego. Przyjmuje się, że przyjęcie przepisu art. 9o ust. 3 w związku z art. 9q ust. 1 pkt 6 lub art. 9s ust. 9, oraz art. 9ya ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przyśpieszy proces uzyskiwania wszystkich niezbędnych decyzji i pozwoleń koniecznych do rozpoczęcia robót budowlanych o około 14 miesięcy, z czego szacuje się, że rokowania, o których mowa w art. 124 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, trwają około 4 miesiące (wizja lokalna, korespondencja ustna i pisemna ewentualne spotkanie celem podpisania porozumienia), około 1–2 miesiące zajmuje inwestorowi przygotowanie wniosku o wydanie decyzji na podstawie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Organ I instancji (starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu) będzie rozpatrywać sprawę około 4–6 miesięcy, a wojewoda w postępowaniu odwoławczym drugie tyle. W przypadku zaskarżenia decyzji do sądu administracyjnego możliwe jest wstrzymanie wykonania decyzji na kolejne 4–8 miesięcy.

Zwiększenie liczby załączników do wniosków o wydanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej pozwoli na wywołanie skutków z mocy prawa redukując konieczność występowania przez inwestora w osobnym trybie o ustalenie granic i przekazanie pasa drogowego właściwemu zarządcy, jak również usprawni postępowania odszkodowawcze i wpisy w księgach wieczystych redukując obciążenie biurokratyczne administracji i sądownictwa. Mimo konsultacji, nie da się dokładnie oszacować, o ile dni zostanie przyśpieszony proces inwestycyjny.

Regulacja nie wprowadza samodzielnych obciążeń w zakresie ustalania lokalizacji linii kolejowej, nie ulegnie więc zmianie stopień elektronizacji postępowań prowadzonych przez wojewodów w sprawie wydania decyzji o lokalizacji linii kolejowej.

W zakresie ustawy o PAŻP

Agencja będzie mogła tworzyć spółki oraz posiadać, obejmować lub nabywać udziały lub akcje w spółkach, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu.

9. Wpływ na rynek pracy

W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz zmiany ustawy o Funduszu

Projekt ustawy 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.

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.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Ze względu na podwojenie możliwości przeładunkowych w ramach nowoprojektowanego Parku Logistycznego Małaszewicze zakłada się powstanie nowych miejsc pracy, ograniczenie trendu migracyjnego osób młodych do dużych ośrodków miejskich oraz napływ specjalistów branżowych z innych regionów kraju.

W zakresie ustawy – Prawo lotnicze

W związku z koniecznością uzyskania zaświadczeń dotyczących biegłości językowej personel zarządzającego lotniskiem posiadający zezwolenia na poruszanie się w polu manewrowym lotniska uzyska przewagę na rynku pracy przez posiadanie zaświadczenia dotyczącego biegłości językowej, poprzedzonego przeszkoleniem oraz egzaminem. Niemniej celem uzyskania nowych zaświadczeń niezbędne będzie przeszkolenie oraz poniesienie kosztów egzaminacyjnych.

W pozostałym zakresie brak wpływu projektowanej regulacji na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne: bezpieczeństwo i porządek publiczny – bezpieczeństwo w ruchu drogowym

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym

Uregulowanie sytuacji samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych będzie wywierać pozytywny wpływ na obszar „Bezpieczeństwo i porządek publiczny”. Dzięki wprowadzonym wymogom co do stanu technicznego tych pojazdów oraz nałożeniu obowiązku, na organizatora, wyznaczania konkretnych tras dojazdowych do poszczególnych etapów imprezy (odcinków specjalnych) zostanie wyeliminowane istniejące dotychczas zjawisko wykorzystywania tego typu pojazdów do ruchu po drogach publicznych.

W zakresie zmiany ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”

Realizacja inwestycji dotyczącej budowy Parku Logistycznego Małaszewicze będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne przez przeniesienie części ładunków transportowanych obecnie z wykorzystaniem transportu drogowego na transport kolejowy, który posiada najmniejszy stopień emisyjności spośród środków transportu towarowego.

Realizacja inwestycji będzie miała pozytywny wpływ na rozwój regionu oraz demografię przez zapewnienie dodatkowych miejsc pracy w wyniku spodziewanego zwiększenia możliwości przepustowych całego obszaru Parku Logistycznego Małaszewicze, ograniczenie migracji do większych ośrodków miejskich. Dodatkowo spodziewane jest generowanie podatków do sfery samorządowej w wyniku zakładanego rozszerzenia działalności przedsiębiorstw sektora logistycznego. Należy zakładać również wzrost lokalnego sektora usług, w powiązaniu z planowanym rozwojem gospodarczym rozwoju.

Realizacja projektu wpłynie w sposób pozytywny na mienie państwowe – w wyniku wprowadzenia projektowanych rozwiązań dojdzie do zwiększenia stanu kontroli Skarbu Państwa w strategicznym z punktu widzenia interesów gospodarki kraju obszarze. Dojdzie również do zwiększenia dochodów Skarbu Państwa z tytułu podatków i danin uzyskiwanych w związku ze zwiększonymi możliwościami przepustowymi całego obszaru kolejowego przejścia granicznego Terespol – Brześć. W ramach realizacji projektu wybudowana zostanie siedziba jednostki ratowniczo-gaśniczej wraz z wyposażeniem techniczno-specjalistycznym (w nieprzekraczalnej kwocie 37 mln PLN). W związku z powyższym poprawie ulegnie poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego Parku Logistycznego Małaszewicze.

W zakresie zmiany ustawy o transporcie kolejowym

Zmiana umożliwi usprawnienie realizacji inwestycji kolejowych, a także zmianę nieruchomości między PKP S.A. a innymi podmiotami sektora publicznego przyczyniając się do lepszego wykorzystania państwowego zasobu nieruchomości.

W zakresie zmian Prawa zamówień publicznych

Projektowane rozwiązania obejmujące uchYLENIE obecnego wyłączenia stosowania przepisów ww. ustawy do zamówień lub konkursów, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego koleją lub metrem powodują rozszerzenie kognicji Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Zamówień Publicznych na skargi na orzeczenia Krajowej Izby Odwoławczej co do ww. konkursów oraz kognicji Sądu Najwyższego odnośnie skarg kasacyjnych od wyroku lub postanowienia kończącego postępowanie w sprawie ww. sądu okręgowego i wzrost liczby rozpoznawanych spraw. W roku 2022 organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym przeprowadzali 2 takie postępowania.

W pozostałym zakresie brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wykonanie przepisów nastąpi z dniem wejścia w życie ustawy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W zakresie zmian ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym

Zostanie przeprowadzona ewaluacja efektów projektu ustawy (po każdym roku obowiązywania przepisów przez 5 kolejnych lat) celem sprawdzenia funkcjonowania wdrożonego systemu. Miernikiem takiej ewaluacji będą informacje zbierane od: organów odpowiedzialnych za utrzymanie bezpieczeństwa w ruchu po drogach publicznych (Policja, ITD. itp.) organizatorów imprez, organów samorządowych na terenie których takie imprezy mają miejsce.

W zakresie zmian struktury własnościowej CARGOTOR sp. z o.o. ewaluacja efektów projektu ustawy będzie prowadzona na bieżąco przez Ministerstwo Infrastruktury na podstawie sprawozdań przekazywanych przez PLK S.A. zgodnie z umową subskrypcyjną.

W zakresie zmiany przepisów ustawy o Funduszu

Przewiduje się, że ocena ewaluacji efektów projektu ustawy będzie dokonywana w oparciu o coroczne sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej sporządzane przez dysponenta Funduszu.

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 r. wynosiła 15 498, w 2015 r. – 14 608 linii, w 2016 r. – 14 205 linii, w 2017 r. – 13 026 linii, w 2018 r. 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 r. dopłatą ze środków Funduszu objęto 4371 linii komunikacyjnych, a w ramach naborów wniosków na 2022 r. 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 r. liczba linii objętych wsparciem ze środków Funduszu wyniesie co najmniej 4 500.

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 r. 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 7200 linii przy założeniu stawki dopłaty w kwocie 3,00 zł i planowanych przychodach Funduszu na poziomie 800 mln zł.

Ocena ewaluacji efektów projektu ustawy 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 celu organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykraczających poza obszar danej jednostki.

W pozostałym zakresie brak konieczności ewaluacji efektów projektu ustawy.

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

Tabela nakładów inwestycyjnych dotycząca realizacji inwestycji pn.: *Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeladunkowym Malaszewicze na granicy UE z Białorusią.*

Lp.	Kategoria nakładów wydatków (wg stanu na 10.01.2023 r.), dane w tys. zł	2021-2022	2023	1 półr. 2024	2 półr. 2024	1 półr. 2025	2 półr. 2025	1 półr. 2026	2 półr. 2026	1 półr. 2027	2 półr. 2027	1 półr. 2028	2 półr. 2028	Razem
Prognozowane nakłady (okresy 6-miesięczne)														
	Rozbudowa Parku Logistycznego Małaszewicze - nakłady netto (kosztorys SYSTRA z III kw. 2020 r. zwaloryzowany o wskaźnik inflacji wg GUS)	2 058	5 353	106 675	91 055	277 025	656 937	495 664	293 873	490 326	290 010	302 985	195 867	3 207 828
	VAT (projekt)			24 535	20 943	63 716	151 095	114 003	67 591	112 775	66 702	69 687	45 049	736 096
1.	NAKŁADY (netto)													
1.1	<i>Nakłady w podziale na wydatki kwalifikowane i niekwalifikowane (netto)</i>													
1.2	Wydatki kwalifikowane w CEF (netto)	0	0	87 151	71 531	237 977	617 888	417 567	215 776	451 278	250 961	283 461	176 343	2 809 932
1.3	Wydatki niekwalifikowane w CEF (netto)	2 058	5 353	19 524	19 524	39 048	39 048	78 097	78 097	39 048	39 048	19 524	19 524	397 896
1.4	Suma nakładów (netto)	2 058	5 353	106 675	91 055	277 025	656 937	495 664	293 873	490 326	290 010	302 985	195 867	3 207 828
1.5	VAT, w tym	0	0	24 535	20 943	63 716	151 095	114 003	67 591	112 775	66 702	69 687	45 049	736 096
1.5.1	VAT (projekt, koszty kwal.)	0	0	20 045	16 452	54 735	142 114	96 040	49 628	103 794	57 721	65 196	40 559	646 284
1.5.2	VAT (projekt, koszty niekwal.)	0	0	4 491	4 491	8 981	8 981	17 962	17 962	8 981	8 981	4 491	4 491	89 811
1.6	Suma nakładów (brutto)	2 058	5 353	131 211	111 997	340 741	808 032	609 666	361 464	603 101	356 712	372 672	240 916	3 943 924
2.	USTAWA (w zł)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Łącznie						
2.1	Wydatki kwalifikowane w CEF (netto)	0 zł	158 682 000 zł	855 865 000 zł	633 343 000 zł	702 239 000 zł	459 804 000 zł	2 809 933 000 zł						
2.2	Wydatki niekwalifikowane w CEF (netto):	7 412 000 zł	39 048 000 zł	78 097 000 zł	156 194 000 zł	78 097 000 zł	39 048 000 zł	397 896 000 zł						
	Wydatki łącznie (netto):	7 412 000 zł	197 730 000 zł	933 962 000 zł	789 537 000 zł	780 336 000 zł	498 852 000 zł	3 207 829 000 zł						
2.3	VAT (niezbędny do zapewnienia płynności CARGOTOR)	0 zł	24 535 000 zł	55 369 000 zł	107 567 000 zł	0 zł	0 zł	187 471 000 zł						
2.4	Kwoty do ustawy (wydatki łącznie netto + niezbędny VAT)	7 412 000 zł	222 265 000 zł	989 331 000 zł	897 104 000 zł	780 336 000 zł	498 852 000 zł	3 395 300 000 zł						

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18)

Stosowanie do § 51 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2022 r. poz. 348) przedstawia się raport z konsultacji publicznych i opiniowania.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

W zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18), który zmienia:

- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* został skierowany w ramach konsultacji publicznych 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.

W celu wykonania, wynikającego z przepisów obowiązującego prawa, obowiązku zasięgnięcia opinii projekt ustawy został przekazany do zaopiniowania wszystkim Wojewodom, Prezesowi Urzędu Zamówień Publicznych i Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *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.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od następujących podmiotów:

- Arriva;

- Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny;
- Fundacja ProKolej;
- Forum Kolejowe Railway Business Forum;
- Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;
- Marcin Gromadzki Public Transport Consulting;
- Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej;
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych;
- SKPL Cargo Sp. z o.o.;
- Stowarzyszenie Polski PKS;
- Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”;
- Travel-Bus Usługi Transportowe Robert Dziewit;
- Związek Miast Polskich;
- Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe;
- Związek Powiatowo-Gminny Wielkopolski Transport Regionalny;
- Związek Powiatów Polskich;
- Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do raportu.

Ponadto opinię do projektu przedstawili:

- Wojewoda Świętokrzyski,
- Wojewoda Śląski,
- Wojewoda Wielkopolski,
- Wojewoda Mazowiecki,
- Wojewoda Lubelski,
- Wojewoda Zachodniopomorski,
- Prezes Urzędu Zamówień Publicznych,
- Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Omówienie ww. uwag wojewodów zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik nr 2 do raportu.

Ponadto stanowisko Ministra Infrastruktury do opinii ww. podmiotów zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (UC133)

W dniu 22 września 2022 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC133) w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do ww. podmiotów:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
4. PKP Intercity S.A.;
5. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.;
6. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
7. Fundacja „Pro Kolej”;
8. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
9. Forum Kolejowe Railway Business Forum;
10. Związek Pracodawców Kolejowych;
11. Związek Województw RP;
12. Rada Dialogu Społecznego;
13. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Wyznaczono 7–dniowy termin na zajęcie stanowiska od dnia otrzymania pisma kierującego projekt do konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania swoje uwagi zgłosiły następujące podmioty:

1. PKP S.A.;
2. PKP PLK S.A.;
3. PKP INTERCITY S.A.
4. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego;
5. Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych;
6. Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.;
7. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
8. Koleje Śląskie;
9. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

Łódzka Kolej Aglomeracyjna przekazała stanowisko o braku uwag.

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych i opiniowania wraz z odniesieniem projektodawcy ujęto w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do raportu z konsultacji.

W zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustawy (UD436), który zmienia:

- ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”,

W dniu 19 października 2022 r. projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (UD436) w ramach konsultacji publicznych i opiniowania został skierowany do nw. podmiotów:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
3. Polskie Koleje Państwowe S.A.;
4. PKP Intercity S.A.;
5. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
6. Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych;
7. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych;
8. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
9. Fundacja „Pro Kolej”;
10. Forum Kolejowe Railway Business Forum;
11. Rada Dialogu Społecznego;
12. Klaster „Forum na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju Luxtorpeda 2.0”.

Wyznaczono 21–dniowy termin na zajęcie stanowiska od dnia otrzymania pisma kierującego projekt do konsultacji publicznych i opiniowania.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania swoje uwagi zgłosiły następujące podmioty:

1. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego;
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad;
3. Fundacja „Pro Kolej”;
4. PKP S.A.;
5. PKP PLK S.A.;

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych i opiniowania wraz z odniesieniem projektodawcy ujęto w tabeli stanowiącej załącznik nr 1 do raportu z konsultacji.

W zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (UD340)

W dniach 24 czerwca – 18 lipca 2022 r. odbyły się konsultacje publiczne projektu *ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (UD340)*. Konsultacje przeprowadzono na podstawie przepisów uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów.

W ramach konsultacji społecznych projekt ustawy został udostępniony następującym podmiotom: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Instytut Kolejnictwa, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Polska Izba Inżynierów Budownictwa, Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa, Izba Architektów RP, Polskie Koleje Państwowe S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W ramach konsultacji publicznych otrzymano stanowiska od 7 podmiotów, w tym 2 zgłosiły uwagi (Fundacja ProKolej oraz PKP S.A.). Jednocześnie stanowisko popierające projekt ustawy w przedstawionej formie przekazały: Związek Gmin Wiejskich RP, Starosta Bialski, Wójt Gminy Piszczac i Wójt Gminy Terespol.

Zestawienie zgłoszonych uwag wraz z odniesieniem się do nich projektodawcy zawiera załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

W zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC129)

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (UC129) w wersji z dnia 19 stycznia 2023 r. został przekazany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy piśmie LEP-2.0230.6.2022.ULC.15 z dnia 26 stycznia 2023 r. do konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 3) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 4) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II, ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 5) Port Lotniczy Poznań-Ławica, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 6) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 7) Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka”, Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 8) Port Lotniczy Szczecin - Goleniów, Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
- 9) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
- 10) Port Lotniczy Zielona Góra - Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 11) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa - Modlin, ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 12) Port Lotniczy Lublin SA, ul. Króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
- 13) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
- 14) „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
- 15) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 16) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 17) AMC Aviation sp. z o.o., ul. Ruchliwa 15, 02-182 Warszawa;
- 18) Airbus Poland S.A., Al. Krakowska 110/114, 02-256 Warszawa;
- 19) AirTech Solution sp. z o.o., ul. Żywiecka 39, 02-495 Warszawa;
- 20) Airnet Service sp. z o.o., Al. Krakowska 106, 02-256 Warszawa;
- 21) Alfreda Perczak P.P.H.U. “POL-TRANS-CATERING” EXPORT-IMPORT, ul. Osiedle 166, 42-460 Mierzęcice;
- 22) Aviation Support Poland sp. z o.o., ul. Cybernetyki 21, 02-677 Warszawa;
- 23) Direct Dispatch sp. z o.o., ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;
- 24) DO & CO Poland sp. z o.o., ul. Sekundowa 2, 02-178 Warszawa;
- 25) Excel Handling sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 26) Enter Air Services sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 74, 02-146 Warszawa;
- 27) Ferier sp. z o.o., ul. Poleczki 23, 02-822 Warszawa;
- 28) General Aviation Airbase sp. z o.o., ul. Budowlanych 19, 80-298 Gdańsk;
- 29) Groundlink Polska sp. z o.o. ul. Osiedle 165, lok. LU3, 42-460 Mierzęcice;

- 30) „GROM CARGO SERWIS” Przedsiębiorstwo Usługowe Wojciech Gromadzki, ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 31) GROM Cargo Serwis sp. z o.o. Sp.k., ul. Bukowska 41, 62-081 Wysogotowo;
- 32) „GTL Service” sp. z o.o., ul. Wolności 90, 42-625 Ożarówice;
- 33) Jacek Kujawa Airwashplane, ul. Słowików 11, 05-822 Milanówek;
- 34) Jet Story sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 47, 02-146 Warszawa;
- 35) Leszek Kozłowski LK Services, ul. Karwinska 1932/31c 737 01 Český Těšín;
- 36) Linetech S.A. ul. Warecka 11a, 00-034 Warszawa;
- 37) LS Airport Services S.A., ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 38) LS Technics sp. z o.o., ul. J. Gordona Bennetta 2B, 02-159 Warszawa;
- 39) Lotos Air BP Polska sp. z o.o., Al. Grunwaldzka 472B, 80-309 Gdańsk;
- 40) LOT Aircraft Maintenance Services sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 45C, 02-146 Warszawa;
- 41) Lotniczy Dworzec Towarowy Wrocław sp. z o.o., ul. Władysława Zarembowicza 40, 54-530 Wrocław;
- 42) Magnetic MRO AS Väike-Sõjamäe 1a, 11415 Tallin;
- 43) Nayak Aircraft Service Netherlands B.V. Oddział w Polsce, ul. Przyokopowa 33, 01-208 Warszawa;
- 44) Orlen Aviation sp. z o.o., ul. Gordona Benetta 2, 02-159 Warszawa;
- 47) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Zesłańców Sybiru 6, 20-008 Lublin;
- 48) S4H sp. z o.o., ul. Gietkowska 10, 10-170 Olsztyn;
- 49) SILVER CARGO sp. z o.o., ul. Wolności 90, 42-625 Pyrzowice;
- 50) SprintAir S.A., ul. Ruchliwa 22, 02-182 Warszawa;
- 51) STAR EXECUTIVE handling & support Group sp. z o.o., ul. Leopolda Staffa 7, 41-215 Sosnowiec;
- 53) Welcome Airport Services sp. z o. o., ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 54) Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 2 S.A., ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz;
- 55) WRO-LOT Usługi Lotniskowe sp. z o.o., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław.

Konsultacje publiczne projektu trwały 7 dni.

W toku konsultacji uwagi do projektu zgłosiły następujące podmioty: Port Lotniczy Lublin S.A., Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., Warmia i Mazury sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Związek Regionalnych Portów Lotniczych, LS Airport Services S.A., LS Technics Sp. z o.o., Ferrier Sp. z o.o.

Zestawienie uwag z konsultacji wraz ze stanowiskiem projektodawcy do tych uwag zawiera załącznik nr 1 do niniejszego raportu.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa

Nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem w trybie przepisów ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248).

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18), który zmienia:

- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu do której zgłaszana jest uwaga	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	2	3	4	5	6
1	art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)	Proponowana treść jednostki: Art. 4 ust 1 pkt 11 przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób do którego na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, wykonujący przewóz osób na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu	Uwaga wyjaśniona	W aktualnym stanie prawnym art. 87 ustawy o ptz zapewnia możliwość wypłaty ulg ustawowych dla przewoźników wąskotorowych. Projekt zakłada uchylenie art. 87 ustawy o ptz, ale w art. 55 ustawy o ptz została określona możliwość refundacji ulg ustawowych dla tego rodzaju przewoźników. W projekcie dokonano korekty obowiązującej obecnie definicji „przewoźnika”. Wprowadzono odesłanie do przepisów ustawy o transporcie kolejowym, rezygnując z propozycji wyszczególniania dokumentów uprawniających do wykonywania przewozu osób przez

	<p>Projektowane brzmienie art. 4 ust 1 pkt 11), zgodnie z którym przewoźnikiem jest też <i>przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych</i>, oznacza, że przewoźnikiem w transporcie kolejowym jest też operator.</p> <p>Warto zauważyć, że w odniesieniu do transportu drogowego, brak analogicznego zapisu w definicji przewoźnika, tzn. brak zapisu, zgodnie z którym przewoźnikiem jest przewoźnik drogowy, wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo, w definicji w projektowanym brzmieniu posłużono się określeniem „<i>umowa o świadczenie usług publicznych</i>”.</p> <p>Nietrudno zauważyć, że pojęcie to nie jest tożsame w brzmieniu z pojęciem zdefiniowanym w art. 4 ust 1 pkt 24 to jest „<i>umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego</i>”. Wprowadzenie innego pojęcia, które wydaje się, że w intencji ustawodawcy ma odpowiadać zakresowi pojęciowemu objaśnionemu w art. 4 ust 1 pkt 24), może stwarzać niepotrzebne problemy interpretacyjne. Pozostawienie zapisu w projektowanym brzmieniu oznacza, że przewoźnik w odniesieniu do przewoźnika kolejowego jest pojęciem szerszym i obejmuje także operatora.</p> <p><i>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5, art. 35a, art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłączają przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących przewozy po infrastrukturze, którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</i></p> <p><i>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</i></p> <p><i>Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników, do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.</i></p>			<p>przewoźnika w transporcie kolejowym.</p> <p>Projektowana zmiana art. 4 ust. 1 pkt 11 ustawy o ptz otrzymała brzmienie:</p> <p><i>„11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 602), wykonujący przewóz osób;”</i></p>
--	--	--	--	--

2	art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)	<p>W art. 1 punkt 3 powinien mieć brzmienie:</p> <p>3) w art. 4 w ust 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) albo podmiot wykonujący przewóz osób na infrastrukturze kolei wąskotorowej na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Definicja przewoźnika kolejowego znajdująca się w ustawie o transporcie kolejowym w art. 4, punkcie 9 brzmi: „9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;”</p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 tej ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</p> <p>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej (będącego przewoźnikiem na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Przewoźnicy wąskotorowi będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników normalnotorowych i przewoźników w innych dziedzinach transportu.</p>	Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej	Uwaga wyjaśniona	stanowisko jak w pkt 1
---	---	---	---	-------------------------	------------------------

		W chwili obecnej jest kilku przewoźników wąskotorowych wykonujących regularne rozkładowe przewozy w publicznym transporcie zbiorowym np.: Pleszewska Kolej Wąskotorowa, Żuławska Kolej Dojazdowa itd. A <u>wykonywanie tych przewozów uzależnione jest od popytu na przewozy w danym miejscu i czasie i nie ma nic wspólnego z szerokością toru, po którym odbywają się przewozy.</u>			
3	art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)	<p>W art. 1 punkt 3 powinien mieć brzmienie:</p> <p>3) w art. 4 w ust 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„11) przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób do którego na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, wykonujący przewóz osób na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);”;</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących <i>przewozy po infrastrukturze którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa, koleje wąskotorowe i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</i></p> <p><i>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy</i></p>	SKPL Cargo Sp. z o.o.	Uwaga wyjaśniona	Stanowisko jak w pkt 1

		<p>osobna infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników i przewoźników do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.</p>			
4	<p>art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)</p>	<p>W art. 1 pkt 3 powinien mieć brzmienie: 3) w art. 4 w ust 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie: „11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) albo podmiot wykonujący przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”;</p> <p>Uzasadnienie: Definicja przewoźnika kolejowego znajdująca się w ustawie o transporcie kolejowym w art. 4, punkcie 9 brzmi: „9) przewoźnik kolejowy – przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej;”</p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 tej ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej, w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii. Znosi to obowiązek jednocześnie wyłączając całkowicie możliwość uzyskania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu.</p> <p>Przyjęcie przepisów projektu bez proponowanej poprawki spowoduje, że przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz na infrastrukturze kolei wąskotorowych, posiadający uprawnienia zgodne z ustawą o</p>	<p>Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>	<p>Stanowisko jak w pkt 1</p>

		<p>transporcie kolejowym (dalej: <i>UoTK</i>) nie będzie mógł być uznany za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: <i>UoPTZ</i>).</p> <p>Wprowadzi to stan dyskryminacji przewoźników wąskotorowych wobec przewoźników normalnotorowych oraz przewoźników w innych gałęziach transportu. Należy nadmienić, że obecnie na terenie Rzeczypospolitej Polskiej działa kilku przewoźników wykonujących przewozy w publicznym transporcie zbiorowym na kolejach wąskotorowych i znaczna część z nich nie ma zawartej umowy o świadczenie usług publicznych.</p>			
5	<p>art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)</p>	<p>Art. 1 punkt 3) powinien otrzymać nowe brzmienie: „3) w art. 4 w ust 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie: 11) przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) albo przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób do którego na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, wykonujący przewóz osób na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846).</p> <p>Uzasadnienie: Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze wydzielonej, w tym również wąskotorowej (dotyczy to systemów transportowych takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, czy koleje wąskotorowe (dotyczy to systemów</p>	Fundacja ProKolej	Uwaga wyjaśniona	Stanowisko jak w pkt 1

		<p>transportowych takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, czy koleje wąskotorowe) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii. Przyjęcie przepisów w kształcie określonym w art. 1 pkt 3) projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>			
6	<p>art. 1 pkt 3 projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 11 zmienianej ustawy)</p>	<p>W ustawie o ptz definicja przewoźnika kolejowego nie zmienia się w wyniku nowelizacji. W kwestii przewozów kolejowych zachowany jest wiec status quo, co nie oznacza, że jest on w pełni jednoznaczny. Ustawa o ulgach nie wprowadza swojej definicji przewoźnika. Podobnie prawo przewozowe regulujące prawa i obowiązki przewoźników – zwłaszcza względem pasażerów i nadawców ładunków w przewozach drogowych, kolejowych i żeglugi śródlądowej – nie wprowadza swojej definicji. Natomiast w ustawie o ptz mamy otwarty i nie nowelizowany art. 6.</p> <p>Art. 6, ust. 1 Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej "operatorem" lub przewoźnika spełniających warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ustawie z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2022 r. poz. 515); 2) ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1863 oraz z 2021 r. poz. 2490); 3) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym; 4) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym; 5) ustawie z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2021 r. poz. 162 i 2105 oraz z 2022 r. poz. 24 i 974); 6) ustawie z dnia 18 września 2001 r. - Kodeks morski (Dz. U. z 2018 r. poz. 2175). <p>Ustawa o transporcie kolejowym reguluje tryb licencjonowania przewoźników, ale krąg przewoźników jest bardzo szeroki.</p> <p>Art. 4 pkt. 9 uotk: przewoźnik kolejowy - przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i</p>	<p>Forum Kolejowe Railway Business Forum</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona</p>	<p>Uwaga ta nie zawiera nowych propozycji a jedynie interpretację. Uwaga została częściowo uwzględniona w pkt 1.</p>

		<p>jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;</p> <p>Natomiast art.4 ustawy o ptz w brzmieniu sprzed nowelizacji i w brzmieniu po nowelizacji zawęża pojęcie przewoźnika do przewoźnika drogowego oraz kolejowego działającego na sieci kolejowej do której stosuje się bez ograniczeń ustawę o tk.</p> <p>Art. 4, ust. 1 pkt. 11): przewoźnik - przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie /potwierdzenia zgłoszenia przewozu//, zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym/, a w transporcie kolejowym - przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727);</p> <p>Jeżeli więc art. 4 ust. 1 pkt. 11 oraz art. 5 są ważniejsze od art. 6 ust. 1 to następuje wyłączenie spod pojęcia „przewoźnik” tych przedsiębiorców kolejowych, którzy wykonują przewozy pasażerskie na infrastrukturze nie objętej w pełni przepisami uotk. W myśl art. 3 uotk cała ustawa lub jej Rozdział 6 regulujący kwestie dostępu nie dotyczy tramwajów, transportu linowego lub linowo terenowego, infrastruktury prywatnej i przewoźników wykonujących na niej przewozy, kolei wąskotorowych i metra. Zatem definicja przewoźnika kolejowego z art. 4 nie obejmuje tych podmiotów. Takie określenie przewoźnika kolejowego jest odmienne od stosowanego w uotk. Jeżeli ważniejszy jest art. 6 ust. 1 to z pkt. 4) wynika, że przewoźnikiem jest przewoźnik kolejowy w rozumieniu uotk, zgodnie z art. 4 pkt. 9) a więc każdy przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych pasażerskich.</p>			
7	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (art. 5 ust. 2 zmienianej ustawy)	<p>w art. 5 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:</p> <p>„2) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;</p> <p>3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia</p>	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska	Uwaga częściowo uwzględniona	W związku ze zmianą brzmienia art. 4 ust. 1 pkt 11 określającego definicję „przewoźnika” wprowadzono również zmiany polegające na dodaniu pkt. 4 określającego dokumenty na

		<p>28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);"</p> <p><i>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5, art. 35a, art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłączają przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących przewozy po infrastrukturze, którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</i></p> <p><i>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</i></p> <p><i>Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników, do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.</i></p>	Sp. z o.o. w Toruniu		<p>podstawie, których może odbywać się publiczny transport zbiorowy. Dodano dokumenty uprawniające do wykonywania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów kolejowych tj.</p> <ul style="list-style-type: none"> - świadectwo bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym albo - jednolity certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.
8	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (art. 5 ust. 2 zmienianej ustawy)	<p><u>W art. 1 punkt 4 powinien mieć brzmienie:</u></p> <p>4) w art. 5 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:</p> <p>„2) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;</p> <p>3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a na kolei wąskotorowej świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”</p> <p>Uzasadnienie:</p>	Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej	Uwaga częściowo uwzględniona	stanowisko jak w pkt 7

		Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii. Prowadzenie zatem publicznego transportu zbiorowego na kolejach wąskotorowych od 1 stycznia 2026 r. będzie nie tylko faktycznie zakazane, ale także obarczone karą.			
9	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (art. 5 ust. 2 zmienianej ustawy)	<p>w art. 1 punkt 4 powinien mieć brzmienie:</p> <p>4) w art. 5 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:</p> <p>„2) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym:</p> <p>3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących <i>przewozy po infrastrukturze którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa, koleje wąskotorowe i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</i></p> <p><i>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osobna infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</i></p>	SKPL Cargo Sp. z o.o.	Uwaga częściowo uwzględniona	stanowisko jak w pkt 7

		Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników i przewoźników do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.			
10	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (art. 5 ust. 2 zmienianej ustawy)	<p>W art. 1 pkt 4 powinien mieć brzmienie: 3) w art. 5 w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie: „2) zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym; 3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a na kolei wąskotorowej świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”;</p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 UoTK wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii. Prowadzenie zatem publicznego transportu zbiorowego na kolejach wąskotorowych od 1 stycznia 2026 r. będzie nie tylko faktycznie zakazane, ale także obciążone karą.</p>	Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”	Uwaga częściowo uwzględniona	stanowisko jak w pkt 7
11	art. 1 pkt 4 projektu ustawy (art. 5 ust. 2 zmienianej ustawy)	<p>W zmianie 4 pozostaje kwestia wejścia w życie tego przepisu. Uważamy, że tak jak w zmianie 1, przepis ten powinien wejść w życie z dniem 1 stycznia 2026 roku, albowiem do tego czasu mamy do czynienia z procedurą wydawania dokumentów i finansowania tych przewozów wynikającą z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, albo zastanowić się w ogóle nad celowością prawnego rozdziału funkcjonowania w zakresie regularnych przewozów osób realizowanych na podstawie ustawy w dnia 6 września 2001 roku ona okresy do 13 grudnia 2025 i od 1 stycznia 2026 r., kiedy wg analizy projektu nowelizacji nie widać żadnych zmian merytorycznych w zakresie funkcjonowania regularnych przewozów osób realizowanych przez przewoźników.</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Uwaga jest niejasna. Po ponownej analizie przepisów, w ocenie MI, brak jest podstaw do jej uwzględnienia.
12	proponycja nowej zmiany (art. 5 ust. 2 pkt 3)	<p>Rekomendujemy zmianę 5 w ust. 2 pkt 3 poprzez wprowadzenie następującej zmiany: „3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do</p>	Fundacja ProKolej	Uwaga częściowo uwzględniona	stanowisko jak w pkt 7

	zmienianej ustawy)	<p>których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846)".</p> <p><i>Uzasadnienie</i></p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze wydzielonej, w tym również wąskotorowej (dotyczy to systemów transportowych takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, czy koleje wąskotorowe) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</p> <p>Przyjęcie przepisów w kształcie określonym w art. 1 pkt 3) projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>			
13	art. 1 pkt 5 projektu ustawy (art. 8 ust. 4 zmienianej ustawy)	<p>Usunięcie sformułowania „w jego granicach”.</p> <p>W zaproponowanym rozwiązaniu wyklucza się możliwość integracji taryfowej z miejscowościami położonymi na obszarach przyległych do obszaru działania danego organizatora. W konsekwencji będzie to skutkowało pogłębieniem wykluczenia komunikacyjnego obszarów przygranicznych województw.</p>	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Z przyczyn organizacyjno-technicznych związanych głównie z kwestią wypłaty przez marszałka województwa dopłaty do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych obecnie nie jest możliwe utworzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na obszarze kilku województw.
14	art. 1 pkt 5 projektu ustawy	<p>wprowadzenie okresu przejściowego</p> <p>Do momentu aż nie zostaną wprowadzone regulacje prawne ujednoczające ulgi ustawowe na różne środki transportu (kolej i autobusy) oraz uregulowania umożliwiające odstępstwa od rozkładu</p>	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-	Uwaga częściowo uwzględniona	Projektowany przepis art. 15 ¹ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został preredagowany i będzie

	(art. 8 pkt 4 zmienianej ustawy)	jazdy autobusów w przypadku skomunikowania z opóźnionym pociągiem, możliwość wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego jest niemożliwe.	Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP		wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego.
15	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹ zmienianej ustawy)	Pozytywną zmianą jest dopisanie do zadań organizatora ptz innego niż związek metropolitalny możliwości „... ustanowienie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach... ” i narzucenia go organizatorom niższego rzędu. (art.8 i art. 15b). Związki metropolitalne mają obowiązek ustanowienia takiego systemu (art. 15a). Wskazana jest konsultacja z samorządami co do szczegółowej treści przepisu, aby nie okazał się martwy.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga uwzględniona	Projekt został przekazany do konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego. W ramach konsultacji publicznych projekt został skierowany do Związku Gmin RP, Związku Powiatów RP, Związku Województw RP, Związku Miast Polskich.
16	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹ ust. 1 zmienianej ustawy)	Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego art. 15b ust. 1 na: „1. Organizator, inny niż związek metropolitalny i minister właściwy do spraw transportu, może ustanowić zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami, z zastrzeżeniem że ustanowiony w ten sposób system nie będzie wykraczał poza granice administracyjne jednego województwa”. Pierwotne brzmienie projektowanego przepisu mogło sugerować, że dowolny organizator z danego województwa, mógłby ustanowić zintegrowany system taryfowo-biletowy nie tyle na własnym obszarze, co na obszarze województwa. Proponowana zmiana ma podkreślić, że ww. system obowiązuje jedynie w granicach tworzących go organizatorów, z zastrzeżeniem że system ten nie może wykraczać poza granice jednego województwa – a więc zgodnie z tym jak przedstawiono to w uzasadnieniu do Projektu.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Projektowany art. 15 ¹ ust. 1 został przeredagowany w celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych dotyczących właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego. Omawiany przepis otrzymał brzmienie: „Organizator, inny niż związek metropolitalny i minister właściwy do spraw transportu, samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami może ustanowić, na obszarze swojej właściwości w ramach danego województwa, zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach.”.
17	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6	Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego art. 15b ust. 2 na: „2. Organizator, działający w ramach jednego województwa, w tym związek metropolitalny, jest obowiązany do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, jeżeli system ten ustanawia województwo”. Pierwotne brzmienie projektowanego przepisu wskazywało na marszałka województwa, jako podmiot ustanawiający zintegrowany system taryfowo-biletowy.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	W projektowanym art. 15 ¹ ust. 2 zmieniono pojęcie: „marszałek województwa” na „województwo”.

	(art. 15 ¹ ust. 2 zmienianej ustawy)	Tymczasem obowiązujący już art. 15a ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa, że to związek metropolitalny (organizator) ustanawia ww. system, a nie zarząd tego związku (organ wykonujący zadania organizatora). Analogicznie więc w projektowanym przepisie proponuje się wskazać organizatora (województwo), a nie organ, który wykonuje zadania w jego imieniu (marszałek województwa).			
18	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹ ust. 2)	Organizator, działający w ramach jednego województwa, w tym związek metropolitalny, może przystąpić do systemu taryfowo-biletowego, jeżeli system ten ustanawia marszałek województwa. Ustęp stoi w sprzeczności z ust. 3, który określa, że zasady rozliczeń określi porozumienie między organizatorami. Organizator niższego szczebla, który uzna zaproponowane rozwiązania za niekorzystne mimo wszystko musiałby takie porozumienie zawrzeć. Przystąpienie do systemu winno być dobrowolne.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Projektowany przepis art. 15 ¹ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przeredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego.
19	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹ ust. 3)	Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego art. 15b ust. 3 na: <i>„3. Wzajemne rozliczenia z tytułu uczestnictwa organizatora przewozów pasażerskich w zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym, o którym mowa w ust. 2, określa porozumienie zawarte przez województwo z pozostałymi organizatorami”.</i> Zawarcie porozumienia z województwem nie jest wymagane, jeśli zintegrowany system taryfowo-biletowy zostanie ustanowiony przez organizatorów innych niż województwo, na podstawie projektowanego art. 15b ust. 1 –z tego też powodu zasadnym jest zamieszczenie w projektowanym art. 15b ust. 3, odwołania do art. 15b ust. 2, gdyż to właśnie w określonym w nim przypadku konieczne jest zawarcie porozumienia z województwem. Zamiana pojęć: „marszałek województwa” na „województwo” wynika natomiast z przyczyn wskazanych w uwadze do projektowanego art. 15b ust. 2.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	W projektowanym art. 15b ¹ ust. 3 zmieniono pojęcie: „marszałek województwa” na „województwo”.
20	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 Art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹)	Do zmiany numer 6, dotyczącej dodania art. 15b w sprawie systemu taryfowo-biletowego, mamy wątpliwości do możliwości ustanowienia przez organizatorów takiego systemu. Jakże przewozy osób zostałyby objęte takim systemem taryfowo-biletowym. Nasze wątpliwości wynikają z następujących faktów: a) wyłączenia komunikacji miejskiej z systemu dofinansowywania systemu ulg ustawowych, b) z różnic, jakie wynikają w systemie ulg ustawowych pomiędzy przewozami kolejowymi a autobusowymi, innymi niż komunikacja miejska,	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga częściowo uwzględniona	Projektowany przepis art. 15 ¹ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przeredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego.

		<p>c) kwestia objęcia takim systemem przedsiębiorców realizujących przewozy drogowe na własne ryzyko ekonomiczne, którym obecnie nie można narzucić cen oraz nie można udzielić rekompensaty na pokrycie wyższych kosztów niż uzyskiwane przychody,</p> <p>d) taki system w praktyce uniemożliwiłby organizatorowi ustanowienia własnego systemu ulg w przewozach na swoim obszarze,</p> <p>e) różnego systemu ewidencjonowania sprzedaży biletów jednorazowych i biletów ulgowych w każdym z wyżej wymienionych segmentów rynku przewozowego, rozliczenia tej sprzedaż, a w szczególności rozliczenia różnego rodzaju rekompensat i świadczeń dodatkowych dla poszczególnych operatorów i przewoźników.</p> <p>Generalnie uważamy, że powinna następować integracja systemów przewozów osób w zakresie organizacji tych przewozów jak i systemów taryfowych, ale powinny zostać wcześniej usunięte istotne bariery prawne i finansowe uniemożliwiające taką integrację a takich propozycji zmian kilku innych ustaw jednak nie widzimy.</p>			
21	<p>obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15¹)</p>	<ul style="list-style-type: none"> W zaproponowanych przepisach brak jest zdefiniowania na czym polegać ma wprowadzenie zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego. Projekt ustawy nie precyzuje i umożliwia szeroką interpretację przepisów, wprowadzając niepewność dotyczącą funkcjonowania danej oferty na danym obszarze. Czy celem ustawodawcy było ujednoczenie cen biletów na obszarze całego województwa? Warto zwrócić uwagę, że obecnie istnieją znaczące różnice w wysokości cen biletów, a także różnice w określaniu stawek cen biletów - część linii ma jednolitą cenę biletu bez względu na długość trasy, część linii ma taryfę biletową wyznaczoną granicami administracyjnymi gmin, część linii ma taryfę biletową wyznaczoną długością przejazdu, a część linii taryfą biletową wyznaczoną oddzielnie dla każdej relacji. Należy ponadto wskazać na różnice w samej wysokości cen biletów, nawet u sąsiadujących obszarowo ze sobą Organizatorów, co związane jest z polityką transportową jaką przyjął dany Organizator. W ocenie Organizatora taryfa biletowa jest ściśle związana z ofertą komunikacyjną. Możliwość jej dopasowania do oferty przewozowej stanowi istotny element organizacji transportu publicznego i jej ustalanie nie powinno być „oderwane” od zadań własnych Organizatora. 	Związek Powiatowo-Gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe	Uwaga częściowo uwzględniona	<p>Projektowany przepis art. 15¹ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przedradowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego. Niemniej jednak uwagi są niezasadne, gdyż projektowany przepis pozostawia daleko idącą swobodę organizatorowi (jednostkom samorządu terytorialnego) w ukształtowaniu oferty przewozowej na swoim terenie. Celowo przepisy nie przesadzają jak ma wyglądać taryfa i oferta komunikacyjne, np. poprzez wskazania minimalnej liczby pojazdów na liniach, liczby zatrzymań, wymogów technicznych co do pojazdów czy</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Czy celem ustawodawcy było wprowadzenie możliwości zakupu jednego biletu na wiele linii komunikacyjnych różnych organizatorów i późniejsze rozliczanie się pomiędzy jednostkami samorządowymi? Projekt ustawy nie definiuje np. możliwości tworzenia różnych rodzajów biletów okresowych ważnych na wiele linii wraz ze stosowaniem uprawnień do ulg ustawowych, które obecnie mogą być sprzedawane w transporcie autobusowym jedynie na daną linię komunikacyjną i daną relację. • W związku z powyższym proponuje się odstąpienie od wprowadzenia art. 15b w ustawie o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, a w zamian wprowadzenie możliwości sprzedaży w komunikacji autobusowej atrakcyjnych dla pasażerów rodzajów biletów wraz z ulgami ustawowymi: <ul style="list-style-type: none"> ▪ biletów czasowych 90 minutowych, uprawniających do przejazdu różnymi liniami lub w strefach wyznaczonych przez Organizatora, zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Organizatora wraz z możliwością zakupu takich biletów z ulgą ustawową jak dla biletu jednorazowego. ▪ biletów czasowych jednodniowych, uprawniających do przejazdu różnymi liniami lub w strefach wyznaczonych przez Organizatora, w danym dniu kalendarzowym, zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Organizatora wraz z możliwością zakupu takich biletów z ulgą ustawową jak dla biletu jednorazowego. ▪ biletów okresowych tygodniowych, uprawniających do przejazdu różnymi liniami lub w strefach wyznaczonych przez Organizatora, w wybranym okresie 7 kolejnych dni, zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Organizatora wraz z możliwością zakupu takich biletów z ulgą ustawową jak dla biletu miesięcznego. ▪ biletów okresowych 30-dniowych, uprawniających do przejazdu różnymi liniami lub w strefach wyznaczonych przez Organizatora, w wybranym okresie 30 kolejnych dni, zgodnie z zasadami ustanowionymi przez Organizatora wraz z możliwością zakupu takich biletów z ulgą ustawową jak dla biletu miesięcznego. 			<p>też częstotliwości kursowania na liniach. Z punktu widzenia pasażera kluczowe jest natomiast to, by w ramach jednego województwa mógł on poruszać się kupując jeden bilet w ramach z góry znanej taryfy i był on honorowany na każdej trasie.</p>
--	--	--	--	--	--

22	obecnie - art. 1 pkt 6 poprzednio – art. 1 pkt 6 (art. 15 ¹)	Z brzmienia nowego art. 15b wynika, że organizator może ustanowić zintegrowany system taryfowo-biletowy w jego granicach, natomiast treść zapisu art 8 pkt 4 można interpretować, jako obowiązek organizatora, tj. do zadań organizatora należy ustanowienie zintegrowanego systemu taryfowo- biletowego obowiązującego w jego granicach, analogicznie w art. 43 ust. 1 pkt. 11 system ten traktowany jest, jako jeden z elementów zarządzania publicznym transportem zbiorowym przez organizatora. W związku z powyższym należałoby rozważyć korektę zapisu polegającą na modyfikacji zapisów art 8 pkt. 4 0 art. 43 ust.l pkt. 11 dodając na początek zapisu wyrażenie "możliwości".	Związek Miast Polskich	Uwaga częściowo uwzględniona	Projektowany przepis art. 15 ¹ ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został preredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego.
23	obecnie - art. 1 pkt 7 poprzednio – art. 1 pkt 7 (art. 19 ust. 1 pkt 2 zmienianej ustawy)	Wyłączenie stosowania trybu koncesji jako formy udzielania zamówienia na PSC poprzez nowelizację art. 19 uoptz ma skutki które może ocenić wyłącznie specjalista od zamówień publicznych. Nie podejmuję się też oceny na ile wprowadzenie stosowania wprost Rozporządzenia UE 1370/2007 z pomocniczym stosowaniem prawa zamówień publicznych może wprowadzać zagrożenia. Ograniczenia możliwości rezygnacji z przetargu o których mowa w tym Rozporządzeniu – do których Polska zobowiązała się przy okazji restrukturyzacji Polregio - są regulowane w art. 22a który nie jest nowelizowany. W naszej ocenie projektowane brzmienie art. 19 ust 1 i ust 4, zgodnie z którym organizator dokonuje wyboru operatora na usługi transporcie publicznym w przewozach kolejowych w trybie art. 5 ust 3 rozporządzenia 1370/2007 a w zakresie nie uregulowanym w tym przepisie stosuje odpowiednio przepisy dotyczące trybów przetargowych określonych w ustawie Prawo zamówień publicznych, rodzi szereg wątpliwości prawnych, tak dotyczących samej wykładni projektowanego przepisu jak i dotyczących wywiązania się z zobowiązań nałożonych na Państwo polskie w zakresie wymogów stawianych procedurom przetargowym na świadczenie usług w transporcie publicznym. W pierwszej kolejności zwracamy uwagę, że projektowane brzmienie art. 19 ust 4 (w tym m.in. wobec jednoczesnego pozostawienia art. 22a UPTZ w niezmienionym brzmieniu), rodzi pytanie, w jakim zakresie organizator ma „odpowiednio” stosować przepisy PZP (w szczególności, czy tylko przepisy Działu II Rozdział III, czy też może jeszcze inne, jakie?).	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga uwzględniona	W ramach zmian art. 19 ustawy o ptz pozostawiono zmianę dotyczącą uchylenia ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi jako możliwości wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.

	<p>Przepis art. 19 ust 4 w projektowanym brzmieniu nie pozostawia wątpliwości co do tego, że poza zakresem „odpowiedniego stosowania” przez Organizatora pozostaną przepisy Działu IX „Środki ochrony prawnej” ustawy Prawo zamówień publicznych. To zaś jest kluczowe dla spełnienia wymogu wynikającego z art. 5 ust 3 Rozporządzenia 1370, dotyczącego udzielenia zamówienia w procedurze otwartej dla każdego podmiotu, sprawiedliwej i zgodnej z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. W zakresie środków prawnych Rozporządzenie 1370/2007 nakłada na państwa członkowskie obowiązek podjęcia niezbędnych środków w celu zapewnienia, by podjęte przez organizatora decyzje mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądania każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia, i która doznała szkody lub której grozi szkoda. Dodatkowo zgodnie z motywem 21 preambuły do Rozporządzenia 1370/2007, kontrola prawidłowości działań organizatora musi być skuteczna w stopniu porównywalnym do dyrektyw odwoławczych 89/665/EWG i 92/13/EWG.</p> <p>Wymóg właściwej ochrony prawnej zamówień, do których stosuje się przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych jest realizowany przez różnego rodzaju środki przysługujące wykonawcom na etapie przed zawarciem umowy, w szczególności odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej oraz prawo żądania skontrołowania orzeczenia KIO przez sąd powszechny. Ze względu na krótki termin na wniesienie środka wniesienia oraz krótki termin rozpoznania i w szczególności automatyczny okres zawieszenia możliwości zawarcia umowy, środki ochrony prawnej wynikające z przepisów Prawa zamówień publicznych spełniają warunek skuteczności i szybkości. Nie bez znaczenia dla oceny skuteczności i szybkości pozostaje również fakt dysponowania doświadczeniem i znajomością specyfiki rynku zamówień publicznych przez Krajową Izbę Odwoławczą zdobytymi przez lata praktyki orzeczniczej w tej specyficznej dziedzinie.</p> <p>Godzi się podkreślić, że o wprowadzeniu do prawa zamówień publicznych „dedykowanych” dla kontroli naruszeń w postępowaniach o udzielanie zamówień publicznych, środków ochrony prawnej i zapewniających ochronę przed naruszeniami przed zawarciem umowy, zdecydował fakt, że środki dostępne na zasadach ogólnych nie są ani skuteczne ani szybkie, szczególnie w obszarze kontroli naruszeń na etapie przedkontraktowym.</p>			
--	--	--	--	--

	<p>Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie zawiera (poza art. 59, który jednak dotyczy tylko prawa do skargi w przypadku ogłoszenia zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy) żadnych uregulowań odnośnie środków ochrony prawnej. Takich uregulowań (poza ogólnymi wytycznymi) nie zawiera też naturalnie rozporządzenie 1370/2007. Wykonawcom pozostają więc środki „na zasadach ogólnych”, które jak zostało wskazane wyżej nie spełniają wymogu skuteczności.</p> <p>Biorąc pod uwagę ogromne wartości przedmiotu zamówienia na usługi transportu publicznego w przewozach kolejowych, a tym samym niebagatelną wartość środków publicznych wydatkowanych w związku z takim zamówieniami, nasuwa się oczywiste pytanie, jakie racjonalne przesłanki mogą przemawiać, za wyłączeniem tychże zamówień spod działania dedykowanych dla zamówień publicznych środków ochrony prawnej i skierowania ich w reżim tradycyjnych sposobów egzekwowania prawa. Nie sposób też nie wspomnieć, że jak pokazała choćby treść pytań do SWZ w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na przewozy kolejowe organizowanym niedawno przez Marszałka Województwa Pomorskiego, w zakresie właśnie ochrony prawnej i treść udzielonych wyjaśnień, w tej sprawie panuje kompletny brak rozeznania i niepewność tak po stronie wykonawców jak i po stronie organizatorów:</p>			
--	---	--	--	--

14. Dot. pouczenia o środkach ochrony prawnej (rozdział XXII pkt 5 Ogłoszenia o przetargu)

Zamawiający wskazuje, w rozdziale XXII że:

„5. Wykonawcom, a także innemu podmiotowi, jeżeli ma lub miał interes w uzyskaniu zamówienia oraz poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Kodeks cywilny, przysługuje skarga do sądu powszechnego.”

- (1) Prosimy o wyjaśnienie jaki konkretnie środek ochrony prawnej, służący Wykonawcy Zamawiający ma na myśli mówiąc o „skardze do sądu powszechnego”, gdyż Wykonawcy nie jest znany powołany w pkt XXII pkt 5 Ogłoszenia środek w postaci „skargi do sądu powszechnego”.
- (2) Prosimy także o wyjaśnienie, czy środek ten w okolicznościach wskazanych przez Zamawiającego, przysługuje na każde zaniechanie czynności Zamawiającego w postępowaniu lub czynność Zamawiającego w postępowaniu, również wobec zamieszczonego przez Zamawiającego Ogłoszenia o przetargu i na projektowane postanowienia umowy.
- (3) Wobec wskazania jako podstawy prowadzonego postępowania art. 70(1) Kc w zw z Rozporządzeniem 1370/2007 prosimy o potwierdzenie, że wskazany przez Zamawiającego środek prawny przysługuje zarówno w przypadku naruszenia przepisów kodeksu cywilnego jak i przepisów Rozporządzenia 1370/2007

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, iż przez skargę do sądu powszechnego w rozumieniu rozdziału XXII pkt 5 Ogłoszenia o przetargu, na gruncie obowiązujących w państwie polskim przepisów procedury cywilnej, Zamawiający ma na myśli wszelkie dopuszczalne prawnie powództwa, w tym przede wszystkim powództwo o odszkodowanie, z tytułu działań lub zaniechań Zamawiającego w toku prowadzonego przetargu, z powodu których Wykonawca mógł lub może ponieść szkodę. Przy czym przez działania lub zaniechania w toku prowadzonego przetargu należy rozumieć wszelkie działania lub zaniechania naruszające zarówno przepisy kodeksu cywilnego, jak i Rozporządzenia 1370/2007, z powodu których Wykonawca mógł lub może ponieść szkodę, w tym wobec Ogłoszenia o przetargu i na projektowane postanowienia umowy.

Wyłączenie sektora kolejowego spod Dyrektyw 2014/24/UE i 2014/25/UE (na co zwraca się uwagę w uzasadnieniu do projektu), wcale nie oznacza zakazu przejścia regulacji krajowych opartych na rozwiązaniach z tym dyrektyw. Ustawodawca krajowy nie ma jedynie obowiązku implementacji postanowień ww. Dyrektyw w przypadku zamówień w tym sektorze. Może jednak zobowiązać zamawiających do stosowania przepisów krajowych, które implementują Dyrektywy 2014/24/UE i 2014/25/UE.

		<p>W sytuacji, gdy brak jest szczegółowych i kompleksowych uregulowań (włączając system dedykowanych środków ochrony prawnej) w przepisach ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, takie rozwiązanie wydaje się najbardziej słuszne i logiczne.</p> <p>Reasumując, wnioskujemy o taką zmianę (doprecyzowanie) przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wyeliminuje wątpliwości co do obowiązku stosowania do wyporu operatora w publicznym transporcie w przewozach kolejowych przepisów Prawa zamówień publicznych przy zachowaniu pierwszeństwa rozwiązań szczególnych z rozporządzenia nr 1370/2007.</p> <p>Proponowana zmiana w tym zakresie nie tylko nie eliminuje tych wątpliwości ale jeszcze je pogłębia a dodatkowo (przede wszystkim z uwagi na szeroko uargumentowaną kwestię dotyczącą ochrony prawnej) stwarza szereg ryzyk takich jak naruszenie prawa Unii Europejskiej (Rozporządzenia 1370/2007), zobowiązań Polski względem Unii (w tym wynikających z Decyzji Komisji Europejskiej z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 - 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.); potencjalna niezgodność rekompensat z zasadami pomocy publicznej, nieracjonalność wydatków publicznych, niepewność prawna po stronie organizatorów i operatorów, brak realnej konkurencji w zakresie działalności polegającej na świadczeniu usług publicznych w pasażerskich przewozach kolejowych.</p>			
24	obecnie - art. 1 pkt 7 poprzednio – art. 1 pkt 7 (art. 19 ust. 1 pkt 1 zmienianej ustawy)	<p>Zaproponowana nowelizacja art. 19 obowiązującej obecnie ustawy, w zakresie, w jakim reguluje wybór operatora w transporcie kolejowym, tj. art. 1 pkt 7) nowelizacji PTZ nie znajduje w ogóle uzasadnienia z uwagi na zaprojektowanie dostępu do rynku pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w sposób wymykający się konsekwencji i w dużej mierze logice.</p> <p>W tym kontekście należy podkreślić, że umowa o świadczenie pasażerskiego transportu kolejowego jest kategorią zamówienia publicznego, co nie może budzić wątpliwości, choćby na podstawie regulacji dyrektywy 2014/24/UE, zwaną „dyrektywą klasyczną”, (por. np. motyw 27 Preambuły i art. 10 lit. i) tej dyrektywy). Wynika z tego zatem, jako kwestia zasadnicza, że dostęp do rynku umów o świadczenie usług pasażerskiego transportu kolejowego odbywa się na zasadach dostępu do wspólnotowego rynku zamówień publicznych określonych w przepisach na poziomie unijnym.</p>	Fundacja ProKolej	Uwaga uwzględniona	Stanowisko jak w pkt 23

	<p>Najbardziej rozbudowaną regulację, która pozwala w sposób zgodny w najwyższym stopniu z zasadami konkurencyjności, równego traktowania, przejrzystości i proporcjonalności zagwarantować dostęp do rynku zamówień publicznych, zawierają dyrektywy zamówieniowe, w szczególności dyrektywa klasyczna. Tradycyjnie, dostęp do rynku usług pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce regulowany był właśnie przepisami krajowymi implementującymi przepisy dyrektywy klasycznej. W ocenie Fundacji w ten sposób właściwie realizowano postulat otwarcia rynku kolejowego. W tym kontekście należy podkreślić, iż po zakończeniu przyznanych w Polsce okresów przejściowych i wejściu w życie pełnego zakresu regulacji europejskich, ujętych w tzw. IV Pakiecie Kolejowym, podstawową formą zlecenia usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, objętych obowiązkiem służby publicznej są obecnie przetargi nieograniczone. Powierzenie usług w trybach niekonkurencyjnych jest w przepisach UE ograniczone do ściśle określonych wyjątków, a w prawie krajowym katalog odstępstw od procedur otwartych jest jeszcze bardziej zawężony.</p> <p>Wprowadzana obecnie na mocy art. 1 pkt 7) nowelizacji PTZ reforma dostępu do polskiego rynku pasażerskiego transportu kolejowego, nie jest w ogóle uzasadniona co do meritum. Z uzasadnienia do projektu ustawy wynika jedynie dążenie ustawodawcy do zachowania zgodności formalnej pomiędzy przepisem art. 19 PTZ a przepisem art. 11 ust. 1 pkt 10) ustawy Prawo zamówień publicznych, zwanej „PZP” i konieczność wdrożenia przepisów dyrektywy klasycznej.</p> <p>Tymczasem, w pierwszej kolejności, wskazywana niezgodność przepisu art. 19 PTZ z PZP oraz dyrektywą klasyczną jest jedynie pozorna, bowiem nie występuje rzeczywista kolizja pomiędzy ujętymi w nich normami prawnymi. Pozorna niezgodność obecnie obowiązującego prawa może być usunięta w procesie systemowej i celowościowej wykładni dokonanej przez sąd stosujący prawo, nie musi wynikać z nowelizacji która w tym zakresie może doprowadzić do dalszej wewnątrzsystemowej niezgodności. Do tej pory jednak kwestia ta nie była przedmiotem wykładni sądowej jako takiej. W obrocie prawnym pojawiło się jedynie orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej (51/22), której kognicja jest ograniczona wyłącznie do zakresu wynikającego z art. 473 PZP, a sama Izba nie jest sądem ani trybunałem w rozumieniu właściwych przepisów ustrojowych. Z tego powodu proponowana zmiana w art. 1 pkt 7) nowelizacji PTZ</p>			
--	---	--	--	--

	<p>inspirowana poglądem KIO wyrażonym w jednej tylko sprawie, jest co najmniej przedwczesna, a ponadto wydaje się być szkodliwa z uwagi na wymagania zamówień publicznych.</p> <p>Nadto, art. 1 pkt 7) pp d) nowelizacji PTZ, wbrew uzasadnieniu projektu, ostatecznie wprowadza dla wyboru operatora pasażerskiego transportu kolejowego obowiązek stosowania przepisów dotyczących trybów przetargowych udzielania zamówień określonych w PZP.</p> <p>Mamy zatem do czynienia z nowelizacją, która jest w istocie zupełnie niekonsekwentna. Z jednej bowiem strony zmierza do formalnego (choć nieuzasadnionego) wyeliminowania stosowania przepisów ustawy PZP w procesie wyboru operatora pasażerskiego transportu kolejowego, co samo w sobie powinno być efektem o wiele głębszych przemyśleń na temat funkcjonowania sektora kolejowego w Polsce i skorelowane ze stopniem realizacji wymaganego przepisami unijnymi otwarcia rynku kolejowego, których to rozważań jednak brak. Z drugiej zaś strony, ustawodawca nie uznaje oparcia wyboru operatora pasażerskiego transportu kolejowego wyłącznie o regulację rozporządzenia 1370/2007 za właściwie realizującego gwarancję równego dostępu do rynku pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce, bowiem, ostatecznie, zobowiązuje organizatora do stosowania PZP w tym zakresie.</p> <p>Przepis art. 5 ust. 3 rozporządzenia 1370/2007 zawiera bowiem regulację wyłącznie kierunkową, odwołującą się do zasad ogólnych, na jakich udziela się zamówień publicznych na wspólnym rynku i nie reguluje samej procedury zawarcia umowy z operatorem:</p> <p><i>Art. 5 ust. 3: Właściwe organy, które zlecają świadczenie usług osobie trzeciej niebędącej podmiotem wewnętrznym, udzielają zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w drodze przetargu, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 4, 5 i 6. Procedura przetargowa jest <u>otwarta dla każdego podmiotu, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji</u>. Po złożeniu ofert i ewentualnej preselekcji procedura ta może obejmować rokowania, zgodnie ze wspomnianymi zasadami, w celu określenia elementów najbardziej dostosowanych do specyfiki lub złożoności potrzeb.</i></p> <p>Innymi słowy, polski ustawodawca ostatecznie nie chce zrywać z tradycją, zgodnie z którą dostęp do polskiego rynku kolejowego następuje w oparciu o przepisy i praktykę na gruncie ustawy PZP, uznając, że postulat otwartości, sprawiedliwości, przejrzystości i niedyskryminacji procedury wyboru operatora pasażerskiego</p>			
--	--	--	--	--

	<p>transportu kolejowego może być zrealizowany jedynie poprzez zastosowanie przepisów PZP.</p> <p>Prawdą jest, że na mocy motywu 27 Preambuły i art. 10 lit. i) dyrektywy klasycznej, a także motywu 35 Preambuły i art. 21 lit. g) dyrektywy sektorowej 2014/25/UE, przepisy tych dyrektyw nie muszą być stosowane do zamówień na usługi w zakresie publicznego pasażerskiego transportu kolejowego. Podkreślenia jednak wymaga, że przepisy powyższe nie stanowią w żadnym razie zakazu stosowania przepisów dyrektywy, czy przepisów krajowych implementujących powyższe dyrektywy, do zamówień na usługi w zakresie publicznego pasażerskiego transportu kolejowego. Zostawiają jedynie ustawodawcy krajowemu możliwość zrezygnowania ze stosowania złożonych i sztywnych procedur zamówieniowych na rzecz uregulowania dostępu do tego rynku w sposób elastyczny, bardziej dostosowany do sposobu, w jaki w danym kraju członkowskim funkcjonuje rynek pasażerskiego transportu kolejowego. W tym celu ustawodawca unijny wprowadził regulację rozporządzenia 1370/2007 dedykowaną do funkcjonowania europejskiego rynku pasażerskiego transportu kolejowego, jako minimum regulacyjne w tym obszarze biorąc pod uwagę specyfikę tego rynku.</p> <p>Na tym tle, polskie prawo krajowe prezentuje się w następujący sposób:</p> <p>a) obowiązująca PTZ w art. 3 ust. 1 pkt 1 stwierdza, że jej przepisy stosuje się z uwzględnieniem Rozporządzenia nr 1370/2007;</p> <p>b) zgodnie z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, <i>rozporządzenie ma zasięg ogólny, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w Państwach Członkowskich. Natomiast Dyrektywa wiąże Państwo Członkowskie, do którego jest kierowana, w odniesieniu do rezultatu, który ma być osiągnięty, pozostawia jednak organom krajowym swobodę wyboru formy i środków;</i></p> <p>c) na podstawie dwóch powyższych przepisów należy stwierdzić, że obowiązująca PTZ jest w pełni podporządkowana przepisom rozporządzenia 1370/2007 i polski ustawodawca nie może stawać na przeszkodzie jego bezpośredniemu stosowaniu;</p> <p>d) rozporządzenie 1370/2007 nie stoi w sprzeczności z dyrektywą klasyczną (czy sektorową), ale stanowi niezależną podstawę udzielenia zamówień w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,</p> <p>e) odesłania do rozporządzenia 1370/2007 zawarte w dyrektywach (klasycznej - w motywie 27 i art. 10 lit. i oraz sektorowej -</p>			
--	---	--	--	--

	<p>w motywie 35 i art. 21 lit. g) mają właśnie na celu wyodrębnienie trybów udzielania zamówień w tym sektorze w celu ich uelastycznienia przez stworzenie dla nich odrębnej, skonkretyzowanej i bezpośrednio stosowanej regulacji - rozporządzenia 1370/2007, analogicznie do odrębnych trybów udzielania zamówień,</p> <p>f) jednocześnie, rozporządzenie 1370/2007 nie wyklucza w żaden sposób stosowania przepisów dyrektywy klasycznej lub sektorowej do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych. Na tę okoliczność rozporządzenie 1370/2007 wprost usuwa ewentualną kolizję swojej własnej regulacji (rozporządzenia 1370/2007) z przepisami dyrektyw zamówieniowych. Wynika to z przepisu art. 5 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007:</p> <p><i>Art. 5 ust. 1: Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. <u>W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2-6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.</u></i></p> <p>Jednocześnie, rozporządzenie ustanawia także indywidualną i wiążącą dla krajowych porządków prawnych podstawę ochrony prawnej Wykonawców. W motywie 21 stanowi:</p> <p><i><u>Należy zagwarantować skuteczną ochronę prawną</u> nie tylko w odniesieniu do zamówień objętych zakresem dyrektywy 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującej procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (6) oraz dyrektywy 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. w sprawie koordynacji procedur udzielania zamówień publicznych na roboty budowlane, dostawy i usługi (7), <u>ale również w odniesieniu do innych zamówień udzielanych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.</u> Potrzebna jest skuteczna procedura kontrolna, która powinna być porównywalna do odpowiednich procedur określonych odpowiednio w dyrektywie Rady</i></p>			
--	---	--	--	--

	<p>89/665/EWG z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie koordynacji przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych odnoszących się do stosowania procedur odwoławczych w zakresie udzielania zamówień publicznych na dostawy i roboty budowlane (8)</p> <p>oraz w dyrektywie Rady 92/13/EWG z dnia 25 lutego 1992 r. koordynującej przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne odnoszące się do stosowania przepisów wspólnotowych w procedurach zamówień publicznych podmiotów działających w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i telekomunikacji (9).</p> <p>a także w art. 5 ust. 7:</p> <p><i>Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, by decyzje podjęte zgodnie z ust. 2-6 mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie.</i></p> <p>Tak długo, jak polskie prawo krajowe przewiduje stosowanie ustawy PZP do zawierania umów w pasażerskim transporcie kolejowym, wymóg właściwej ochrony prawnej przedsiębiorców ubiegających się o dostęp do rynku kolejowego jest spełniony. Przepisy PZP w art. 505 i następane gwarantują skuteczną ochronę prawną przedsiębiorcom, stosownie do wymagań rozporządzenia 1370/2007. Środki ochrony prawnej muszą być bowiem nie dowolne, ale skuteczne oraz gwarantować przedsiębiorcy możliwość kwestionowania czynności organizatora przetargu na etapie, na którym organy mają możliwość skorygowania nieprawidłowości. W polskim porządku prawnym jedynie postępowanie odwoławcze uregulowane w ustawie PZP i przed KIO, a następnie sądem zamówień publicznych spełnia standardy wyznaczone przez przepisy rozporządzenia 1370/2007 - jest to zresztą procedura ukształtowana wg dyrektyw odwoławczych, zwanych „dyrektywami odwoławczymi”, których standardy ochrony są wymagane właśnie przez powyższe rozporządzenie.</p> <p>Podkreślenia wymaga, że wyłączenie stosowania przepisów dyrektywy klasycznej i sektorowej do usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego koleją lub metrem (art. 10 pkt i) dyrektywy klasycznej) w żadnym razie nie uzasadnia wyłączenia stosowania przepisów dotyczących ochrony prawnej przedsiębiorców o standardzie porównywanym z regulacją dyrektyw odwoławczych.</p>			
--	--	--	--	--

	<p>Wynika to z faktu, że ani przepisy dyrektywy klasycznej, ani dyrektywy odwoławczej nie regulują kwestii środków ochrony prawnej, ponieważ te są objęte regulacją odrębnych dyrektyw: 89/665/EWG, 92/13/EWG oraz 2009/81/WE.</p> <p>Skoro w zakresie przedmiotowym dyrektyw klasycznej i sektorowej nie ma regulacji o środkach ochrony prawnej, to wyłączenie stosowania przepisów dyrektyw klasycznej i sektorowej na podstawie art. 11 ust. 1 pkt 10) PZP nie może odnosić się do całej regulacji ustawy PZP, a jedynie za dopuszczalne należy uznać wyłączenie samych przepisów o trybach udzielania zamówień. Uwzględnić bowiem należy odrębności aktów prawnych i regulacji na poziomie unijnym, mimo, iż w polskim porządku krajowym zostały one ujęte w jednej ustawie.</p> <p>W efekcie, zupełnie nieuprawnione jest wyłączenie regulacji Działu IX ustawy PZP do umów o świadczenie usług pasażerskiego transportu kolejowego.</p> <p>O ile nowelizacja PTZ miałaby być procedowana w zakresie zmiany, jaką wprowadza w art. 19 PTZ poprzez wyłączenie stosowania ustawy PZP do zawierania umów o świadczenie usług w pasażerskim transporcie kolejowym, dla zachowania zgodności z prawem unijnym wymagane jest uzupełnienie projektu nowelizacji poprzez zagwarantowanie przedsiębiorcom ubiegającym się o zawarcie takiej umowy środków ochrony prawnej w trybie odwołania od decyzji organizatora przetargu na podstawie przepisów Działu IX PZP oraz dalszej drogi sądowej w tym zakresie.</p> <p>Umotywowanie przedmiotowej nowelizacji próbą prawidłowej implementacji dyrektyw zamówieniowych jest więc nieuzasadnione, ponieważ, w przeciwieństwie do rozporządzeń, dyrektywy wiążą ustawodawcę krajowego tylko co do rezultatu i nie ma obowiązku ich bezpośredniego stosowania. Przedmiotowa nowelizacja, poprzez próbę zapewnienia zgodności z dyrektywami, doprowadzi do sprzeczności regulacji ustawowej z regulacją bezpośrednio stosowanego rozporządzenia unijnego. Ponadto, specyfika polskiej regulacji rynku zamówień publicznych sprawia, że właśnie wprowadzenie do ustawy PTZ treści zaczerpniętej bezpośrednio z dyrektywy klasycznej sektorowej pozbawi, przewidzianej przez unijnego ustawodawcę, niezależności trybu udzielania zamówień w sektorze transportu i systemu środków ochrony prawnej. Taka regulacja będzie stała w sprzeczności tak z celem, w jak i treścią dyrektyw zamówieniowych, jak i przepisów rozporządzenia 1370/2007.</p>			
--	---	--	--	--

25	<p>obecnie – brak jednostki</p> <p>poprzednio – art. 1 pkt 7</p> <p>(dodanie art. 19a zmienianej ustawy)</p>	<p>W ramach projektu projektodawca proponuje dodanie nowego art. 19a w brzmieniu jak poniżej (wyłączenia dop. autora)</p> <p><i>„Art. 19a. 1. W przypadku zastosowania art. 214 ust. 1 pkt. 11 lub 12 lub 13 ustawy, o której mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, do usług transportu autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego, na zasadzie odstępstwa od tych przepisów, można stosować ust. 2.</i></p> <p><i>2. Do obliczania procentu działalności, o którym mowa w art. 214 ust. 1 pkt 11 lit. b, pkt 12 lit. b, pkt 13 lit. b ustawy, o której mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, przyjmuje się 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.”;</i></p> <p>Przepis przy takiej redakcji nie rozwiązuje problemu, dla którego jak wydaje się został stworzony. Do ust. 1 nie wnosimy uwag. Natomiast redakcja ust. 2 oprócz 80% zawiera następujące problematyczne kwestie:</p> <p>a) Sformułowanie przepisu w oderwaniu od treści dyrektywy zamówieniowych i sposobów obliczania wskaźnika tam wskazanych, co powinno być głównym powodem do zmian. Samo bowiem obniżenie wskaźnika nie rozwiązuje problemu z nim związanego. Operatorzy PTZ, którzy mogą mieć realny problem w jego spełnieniu (przy odnoszeniu go tylko do „przychodu”) nadal będą go mieć ponieważ nie chodzi tyle o samą wartość wskaźnika 80% zamiast 90% co o sposób jego liczenia. Tytułem przykładu sprzedaż paliwa na własnej stacji paliw w przytłaczającej części przypadków będzie powodowała brak możliwości spełnienia wskaźnika. Wysoki wolumen przychodu przy tożsamym prawie koszcie (niska marża na paliwie) i w przychodach „wygląda” to niemal jakby operator zajmował się tym (sprzedając paliw) i świadczeniem usług PTZ po połowie gdzie dla obsługi takiej stacji mam zatrudnionych 4-6 ludzi a do usługi PTZ 100 kierowców i to w takim wypadku jest wskaźnik, który pokazuje co jest moją działalnością przeważającą.</p> <p>b) Sformułowanie przepisu bez odniesienia do odpowiedniego stosowania rozsądnych prognoz handlowych czyli art. 214 ust. 6 PZP. Powoduje to, że możemy bazować jedynie na wskaźniku obliczonym wstecz za 3 lata– co zawęży przepis nawet w stosunku do obecnego</p>	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Uwaga nieuwzględniona	<p>W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych przez Ministra Rozwoju i Technologii i Biura Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców oraz po ponownej analizie projektu MI podjął decyzję o odstąpieniu od wprowadzania do ustawy o ptz art. 19a dotyczącego obniżenia progu procentowego, o którym mowa w art. 214 ust 1 pkt 11 lit b, pkt 12 lit b, pkt 13 lit b ustawy Prawo zamówień publicznych.</p> <p>Zgłaszający uwagi wskazywali, że model rozwiązań dotyczących udzielania zamówień in-house, który został przyjęty w ustawie PZP został wypracowywano w ramach długiego i skomplikowanego dialogu prowadzonego z udziałem zamawiających i wykonawców. Z tego względu odstąpiono od projektowanej zmiany.</p>
----	--	--	--	-----------------------	---

		<p>brzmienia art. 214 ust. 1 PZP w zw. art. 214 ust. 5 i 6 PZP – gdzie mogą wykonać prognozę handlową dla wskaźnika.</p> <p>W związku z tym postulujemy aby projektowany przepis art. 19a otrzymał następujące brzmienie:</p> <p>„Art. 19a. 1. W przypadku zastosowania art. 214 ust. 1 pkt. 11 lub 12 lub 13 ustawy, o której mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, do usług transportu autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego, na zasadzie odstępstwa od tych przepisów, można stosować ust. 2 i 3.</p> <p>2. Do obliczania procentu działalności, o którym mowa w art. 214 ust. 1 pkt 11 lit. b, pkt 12 lit. b, pkt 13 lit. b ustawy, o której mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, przyjmuje się wartość 80%.</p> <p>3. Do obliczenia wartości określonej w ust. 2 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 lub też odpowiednią alternatywną miarę opartą na działalności, taką jak np. koszty poniesione przez odnośną osobę prawną lub zamawiającego – w odniesieniu do usług publicznego transportu zbiorowego za trzy lata poprzedzające bezpośrednie zawarcie umowy. Art. 214 ust. 6 i 713 ustawy, o której mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 stosuje się odpowiednio.”</p>			
26	obecnie - art. 1 pkt 7 poprzednio – art. 1 pkt 7 lit a i d (art. 19 ust. 1)	<p>Rezygnacja ze zmiany w projektowanym brzmieniu i w celu wyeliminowania wątpliwości w zakresie stosowania przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych do wyboru operatora w ramach procedury konkurencyjnej:</p> <p>- zmiana art. 19 ust 1 przez nadanie mu brzmienia następującego: <i>Art. 19 ust 1 Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie: 1) ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129, 1598, 2054 i 2269 oraz z 2022 r. poz. 25 i 872), z zastrzeżeniem, że do wyboru operatora w transporcie kolejowym lub metrem, w procedurze innej, niż konkurencyjna, o której mowa w art. 5 ust 3 rozporządzenia (WE) 1370/2007 przepisy ustawy, o której mowa w tym ustępie nie mają zastosowania albo</i> 2) art. 22 ust 1</p> <p>- zmiana art. 11 ust 1 pkt 10 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, poprzez nadanie mu brzmienie: <i>Art. 11. Ust 1 pkt 10) są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego kolejną lub metrem, o ile wybór operatora tych usług nie</i></p>	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu	Uwaga częściowo uwzględniona	<p>Odnosnie do postulatu zmiany art. 19 ust. 1 zmienianej ustawy - stanowisko jak w pkt 23</p> <p>Odnosnie do postulatu zmian w art. 11 ust. 1 pkt 10 ustawy Prawo zamówień publicznych – po analizie uzgodnień międzyresortowych w ostatecznym tekście projektu wprowadzono zmianę, o której mowa w art. 13 którą uchylono ww. przepis Prawa zamówień publicznych. Tym samym przepisy PZP będą stosowane do zamówień i konkursów, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu</p>

	<p><i>następuje w procedurze konkurencyjnej o której mowa w art. 5 ust 3 rozporządzenia (WE) 1370/2007.</i></p> <p>Postanowienia Art. 19 ust 1 i Art. 19 ust 4 w projektowanym brzmieniu oznaczają wyłączenie obowiązku stosowania do wyboru operatora usług transportu publicznego w sektorze kolejowym przepisów ustawy z dnia 11 września 2019r. - Prawo zamówień publicznych.</p> <p>Organizatorom tego rodzaju transportu zostają przyznane kompetencje do samodzielnego ustalania warunków przetargów na tego typu usługi w oparciu o art. 5 ust. 3 Rozporządzenia UE 1370/2007, a w zakresie nie uregulowanym w tym artykule, w oparciu o stosowanie „odpowiednio przepisów, dotyczących trybów przetargowych udzielania zamówień określonych w ustawie (...) Prawo zamówień publicznych”.</p> <p>Rozporządzenia 1370/2007 przewiduje następujące sposoby zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu kolejją: bezpośrednie zawarcie umowy z podmiotem wewnętrznym, udzielenie zamówienia lub koncesji w drodze sprawiedliwej, otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej.</p> <p>Rozporządzenie 1370/2007 nie zawiera natomiast szczegółowych postanowień, dotyczących warunków organizacji procedury przetargowej a jedynie generalny postulat zachowania konkurencji poprzez procedurę sprawiedliwą, otwartą, przejrzystą i niedyskryminującą.</p> <p>W ustawie o Publicznym transporcie zbiorowym również nie ma szczegółowych regulacji dotyczących procedury przetargowej ani (poza „szczętkową” regulacją w art. 59 dotyczącą skargi do sądu administracyjnego w przypadku ogłoszenia zamiaru bezpośredniego udzielenia zamówienia) postanowień dotyczących systemu środków ochrony prawnej, spełniającego wymogi art. 5 ust 7 Rozporządzenia 1370/2007.</p> <p>Zgodnie z treścią art. 5 ust. 7 Rozporządzenia 1370/2007 państwa członkowskie zostały zobowiązane do podjęcia niezbędnych środków w celu zapewnienia, by decyzje zamawiających mogły być <u>szybko i skutecznie</u> skontrolowane „no <i>żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana uzyskaniem danego zamówienia i która doznała</i></p>			<p>pasażerskiego kolejją lub metrem.</p>
--	---	--	--	--

	<p><i>szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa unijnego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie".</i></p> <p>Wyłączenie obowiązku stosowania przez organizatorów przepisów ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i>, przy jednoczesnym braku w przepisach ustawy o <i>Publicznym transporcie zbiorowym</i> szczegółowych i kompleksowych uregulowań dotyczących zasad i procedur udzielania zamówień na usługi przewozów pasażerskich kolejną, zgodnych z zasadami wymienionymi w Rozporządzeniu 1370/2007 oraz postanowień dotyczących przysługujących wykonawcom środków ochrony prawnej, będzie skutkować brakiem gwarancji konkurencyjnych procedur udzielania zamówień na usługi publiczne w sektorze kolejowym oraz niezapewnieniem odpowiednich i skutecznych środków ochrony prawnej. Konsekwencją tego stanu rzeczy będzie więc naruszenie przepisów Rozporządzenia 1370/2007. Należy przypomnieć, że zgodnie z motywem 21 preambuły do Rozporządzenia 1370/2007, kontrola prawidłowości działań organizatora musi być skuteczna w stopniu <u>porównywalnym</u> do dyrektyw odwoławczych 89/665/EWG i 92/13/EWG.</p> <p>Jednolitość standardów ochrony prawnej w odniesieniu do zamówień podlegających Dyrektywom 2014/25 i 2014/24 i Rozporządzeniu 1370/2007 podkreślił TSUE w wyroku z dnia 20.09.2018 w sprawie C-518/17: „(55) <i>Tytułem wstępu należy przypomnieć, że zgodnie z motywem 21 tego rozporządzenia skuteczna ochrona prawna jest obowiązkowa nie tylko w odniesieniu do zamówień objętych zakresem zastosowania dyrektyw 2004/17 i 2004/18, uchylonych i zastąpionych, odpowiednio, przez dyrektywy 2014/25 i 2014/24, ale również w odniesieniu do pozostałych zamówień udzielanych na podstawie wspomnianego rozporządzenia. Ponadto <u>skuteczne postępowanie rewizyjne jest konieczne i powinno być porównywalne z postępowaniami mającymi zastosowanie na podstawie, w odpowiednim przypadku, dyrektywy 89/665 lub dyrektywy 92/13</u>”.</i></p> <p>W ustawie <i>Prawo zamówień publicznych</i> ta wytyczna jest realizowana przez takie środki przysługujące wykonawcom na różnym etapie postępowania przed zawarciem umowy, jak odwołanie do KIO i skarga do sądu zamówień publicznych, które cechuje min.: krótki termin wniesienia oraz rozpoznania przez kompetentny organ, <u>automatyczny</u></p>			
--	---	--	--	--

	<p>okres zawieszenia możliwości zawarcia umowy (<i>standstill</i>), bezskuteczność umowy).</p> <p>Proponowany w nowelizacji „zabieg” dodania do art. 19 ust 4 stanowiącego o <i>odpowiednim</i> stosowaniu przepisów dotyczących trybów przetargowych udzielania zamówień określonych w ustawie <i>Prawo zamówień publicznych</i>, ww. problemów nie rozwiąże a jedynie pogłębi jeszcze bardziej chaos na rynku usług transportu publicznego w sektorze kolejowym.</p> <p>Zapis zdania 2 projektowanego brzmienia art. 19 ust 4: „ <i>W zakresie nie uregulowanym tym artykule, stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące trybów przetargowych udzielania zamówień określonych w ustawie z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych</i>” nie daje jasnej informacji, które przepisy ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i> organizator ma stosować a których nie (czy np. ma stosować „odpowiednio” tylko przepisy Działu II Rozdział III tej ustawy, czy też może jeszcze jakieś inne (jakie?).</p> <p>Czy wobec projektowanego brzmienia art. 19 ust 4 organizator jest zobowiązany stosować <i>odpowiednio</i> także przepisy Działu VII „<i>Umowa w sprawie zamówienia publicznego i jej wykonanie</i>” ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i>, w szczególności art. 433 dotyczący zakazanych postanowień umowy, przepis art. 436 dotyczący minimalnych postanowień umowy czy art. 454 - 455 regulujące kwestie zmiany umowy?. Co ma oznaczać norma nakazująca „odpowiednie” stosowanie przepisów?</p> <p>Wątpliwości i pytań w związku z brzmieniem art. 19 ust 4 jest więc bardzo wiele, a mówimy tu o normie dotyczącej rynku, na którym zwierane kontrakty mają nie tylko niebagatelną wartość finansową ale też ogromne znaczenie dla lokalnych społeczności.</p> <p>Projektowane brzmienie art. 19 ust 4 nie rozwiązuje też w żaden sposób drugiej kluczowej kwestii, to jest wynikającego z Rozporządzenia 1370/2007 obowiązku zapewnienia skutecznych i efektywnych środków ochrony prawnej. W tym bowiem zakresie art. 19 ust 4 już nie odsyła do środków ochrony prawnej przewidzianych w Dziale IX ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i>, zresztą nawet gdyby odsyłał nie wiadomo by było jak ma wyglądać <i>odpowiednie</i> stosowanie tych przepisów.</p>			
--	---	--	--	--

	<p>Niejasne regulacje dotyczące postępowań przetargowych w celu wyboru operatora usług publicznych w transporcie kolejowym powodują wiele poważnych ryzyk, wśród nich naruszenie prawa Unii Europejskiej, naruszenie zobowiązań Polski względem Unii, nieracjonalność wydatków publicznych, niepewność prawną po stronie organizatorów i operatorów, brak realnej konkurencji w pasażerskich przewozach kolejowych.</p> <p>Nie można się też zgodzić z twierdzeniem na str. 3 uzasadnienia przedmiotowego projektu dotyczącego zmiany art. 19 ust 1 pkt 1, z którego wynika, że projektowana 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). (...)”</p> <p>Z powyższą tezą nie sposób się zgodzić, z tego względu, że przepisy art. 19 ust 1 pkt 1 ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym i art. 11 ust 1 pkt 10 ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i> nie pozostają ze sobą w kolizji.</p> <p>Art. 19 ust. 1 pkt 1 <i>ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym</i> w związku z art. 11. ust. 1 pkt 10 ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i> należy rozumieć w ten sposób, że do wyboru operatora pasażerskich przewozów kolejowych znajdują zastosowanie przepisy ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i>, jeśli wybór operatora ma miejsce w ramach procedury konkurencyjnej, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 1370/2007.</p> <p>Przyjęcie przez polskiego ustawodawcę modelu, w którym przy określeniu praw i obowiązków zamawiających, zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego pasażerskiego transportu kolejją, zamawiający są zobowiązani do stosowania przepisów krajowych stanowiących implementację dyrektyw 2014/24/UE, 2014/25/UE i 2014/23/UE, przy zachowaniu pierwszeństwa rozwiązań szczególnych z Rozporządzenia 1370/2007, jest jak najbardziej słuszne i zgodne z prawem UE (wyłączenie sektora kolejowego spod zakresu dyrektyw 2014/24/UE,</p>			
--	--	--	--	--

		<p>2014/25/UE i 2014/23/UE nie oznacza zakazu przyjęcia regulacji krajowych na nich opartych, a jedynie brak obowiązku ich implementacji).</p> <p>Obserwowany w 2022 roku chaos na rynku zamówień publicznych na świadczenie usług w transporcie kolejowym, wynikający z rozbieżności interpretacyjnych, dotyczących art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym w związku z art. 11. ust. 1 pkt 10 ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i>, biorąc pod uwagę argumentację przedstawioną wyżej dotyczącą wytycznych płynących z art. 5 ust 3 i ust 7 Rozporządzenia 1370/2007, powinien skoncentrować ewentualną interwencję ustawodawcy na upewnieniu organizatorów w obowiązku stosowania przepisów ustawy <i>Prawo zamówień publicznych</i> w transporcie kolejowym, a nie jak to jest czynione w projekcie zmian, prowadzić w przeciwnym kierunku.</p> <p>Wobec argumentacji jak wyżej wskazującej na generalne wady projektowanej zmiany, jedynie ze względów porządkowych należy wskazać dodatkowo na:</p> <p>niespójność projektowanego brzmienia art. 19 ust 1 pkt 1) i ust 4) z treścią art. 22b ustawy o Publicznym transporcie zbiorowym; brak zmiany art. 23 ust 1) UPTZ, co wobec projektowanej zmiany art. 19 ust 1 pkt 1 UPTZ skutkuje zwolnieniem organizatora usług publicznych w transporcie kolejowym z obowiązku publikacji wstępnego ogłoszenia informacyjnego, co z kolei stanowi naruszenie przepisu art. 7 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007; brak zmiany art. 28pa ust 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 o transporcie kolejowym.</p>			
27	<p>obecnie - art. 1 pkt 7 poprzednio – art. 1 pkt 7 lit. b</p> <p>(art. 19 ust. 1 pkt 2)</p>	<p>Projektowania zmiana nie jest spójna z aktualnym brzmieniem: art. 22b, art. 23 ust. 1 i ust 4, art. 25 ust. 2 pkt 24 UPTZ, w których pozostały odwołania do uchylanego pkt 2 w Art. 19 w ust.1.</p> <p>Kolejna wątpliwość związana z tą zmianą dotyczy projektowanego brzmienia art. 52 pkt 1 UPTZ, odwołującego się do koncesji na usługi: <i>Art. 52. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis nie dotyczy operatora:</i></p> <p><i>1) wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 - jeżeli umowa o świadczenie usług publicznym przyjmie formę koncesji na usługi lub w trybie, o którym mowa w art. 19a.</i></p>	<p>Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Projekt został przanalizowany pod kątem zmian wynikowych mających związek z uchyleniem przepisu art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Dokonano odpowiednich zmian w projekcie.</p>

		Wobec uchylecia w art. 19 w ust 1 pkt 2, nie jest jasne jakie przepisy będą miały zastosowanie do koncesji na usługi.			
28	obecnie – art. 1 pkt 7 lit. b poprzednio - art. 1 pkt 7 lit. d	<p>Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego art. 19 ust 1 pkt 4 na: „4) art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 w transporcie kolejowym lub metrem. W zakresie nieuregulowanym w tym artykule, stosuje się odpowiednio przepisy art. ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych”</p> <p>Pierwotne brzmienie projektowanego przepisu w sposób bardzo ogólny („stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące trybów przetargowych udzielania zamówień”) odwołuje się do przepisów Prawa zamówień publicznych (PZP) – zasadnym jest zatem wskazanie wprost przepisów PZP, które mają zastosowanie do wyboru operatora kolejowego, np. poprzez wskazanie konkretnych artykułów PZP.</p> <p>Należy bowiem zauważyć, że zasadą wyrażoną w art. 11 ust. 1 pkt 10 PZP jest to, że przepisów PZP nie stosuje się do zamówień (konkursów) których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego koleją lub metrem.</p> <p>Zbyt ogólne odwołanie do PZP może więc stwarzać w przyszłości problemy interpretacyjne, które przepisy PZP - ustawy spod reżimu której wybór operatorów kolejowych (obsługujących metro) jest co do zasady wyłączony – mają zastosowanie.</p> <p>Skoro niektóre przepisy PZP mają mieć – na zasadzie wyjątku od ww. zasady – zastosowanie do wyboru operatorów kolejowych (obsługujących metro), zasadnym jest jednoznaczne wskazanie tych przepisów.</p>	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga	Stanowisko jak w pkt 23.
29	obecnie – odstąpiono od przepisu poprzednio - art. 1 pkt 8 (art. 19a)	Rezygnacja ze zmiany. Obniżenie progu procentowego o którym mowa w art. 214 ust 1 pkt 11 lit b, pkt 12 lit b, pkt 13 lit b ustawy Prawo zamówień publicznych, z 90% do 80%, przypadku zastosowania tych przepisów do usług transportu autobusowego, trolejbusowego i tramwajowego, nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia, w szczególności niekorzystnie wpłynie na kształtowanie warunków konkurencji na tym rynku.	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu	Uwaga uwzględniona	Stanowisko jak w pkt 25
30	obecnie – art. 1 pkt 10 poprzednio - art. 1 pkt 10 (art. 22b)	Proponuje się po pkt 10 dodać kolejny punkt w brzmieniu: art. 22b otrzymuje brzmienie: „Art. 22b. W przypadku dokonywania wyboru operatora mającego świadczyć usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 4, organizator może podjąć negocjacje z podmiotem, który jako jedyny wyraził zainteresowanie udziałem w postępowaniu, pod warunkiem	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga wyjaśniona	W związku z odstąpieniem przez MI od wprowadzania przepisu art. 19 ust. 1 pkt 4 ustawa o publicznym transporcie zbiorowym uwaga stała się niezasadna.

		spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007". Proponowana zmiana wynika z konieczności zmiany odwołania, w obowiązującym już art. 22b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w taki sposób, aby przepis ten odnosił się do jedyne go trybu wyboru operatora kolejowego przewidzianego w przedmiotowym Projekcie.			
31	obecnie – art. 1 pkt 13 projektu ustawy poprzednio - art. 1 pkt 11 (art. 28 zmienianej ustawy)	Z brzmienia proponowanego art. 28 projektu ustawy wynika, iż w przypadku komunikacji miejskiej zaświadczenie potwierdzające uprawnienie do wykonywania publicznego transportu zbiorowego, będzie zawierać określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której wykonywany będzie przewóz. Zdaniem Związku Miast Polskich, zasadnym byłoby zatem, aby ustawodawca doprecyzował zapis: "określenie przebiegu sieci komunikacyjnej, na której wykonywany będzie przewóz". Obecny zapis jest ogólny i nie precyzuje wprost jaka informacja powinna znajdować się na zaświadczeniu.	Związek Miast Polskich	Uwaga nieuwzględniona	Definicja „sieci komunikacyjnej” znajduje się w art. 4 ust. 1 pkt 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zatem nie jest konieczne proponowane dookreślenie.
32	obecnie – art. 1 pkt 14 poprzednio - art. 1 pkt 12 (art. 30 i art. 32-37)	Do zmiany numer 12 – nie mamy uwag, poza skutkami uchylecia art. 32, który dotyczy uzgadniania zasad korzystania z przystanków, a jednocześnie art. 25 ust. 5 wymaga do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków i dworców zastosowania się do przepisów art. 32. W związku z tym, że projekt nie przewiduje regulacji tej kwestii w żadnym z nowelizowanych przepisów, to należy określić, czy organizatorzy i operatorzy mają stosować postanowienia art. 22 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy o transporcie drogowy, czy też ustawodawca zwalnia z uzgadniania korzystania przystanków przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Mielibyśmy, zatem, różne zasady korzystania z przystanków dla przewoźników i operatorów. Ponadto uważamy, że jeżeli uzgadnianie zasad korzystania z przystanków i dworców ma pozostać, to ustawa powinna ten obowiązek nałożyć na organizatora przewozów, albowiem, rozkład jazdy regulujący zasady wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przygotowuje przed wyborem operatora organizator.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona i uwzględniona	Zasady udzielania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym pozostają bez zmian. Zezwolenia te będą udzielane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym dołącza się potwierdzenia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanej z ich właścicielami lub zarządzającymi. MI dokona ponownej analizy przepisów pod kątem uzgodnienia zasad korzystania

					przystanków w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Odpowiednie przepisy zostały dodane w art. 25 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
33	obecnie – art. 1 pkt 14 poprzednio - art. 1 pkt 12 (art. 30 i art. 32-37)	Nie negując na tym etapie samej idei zachowania dotychczasowego systemu zezwoleń zwracamy uwagę na konieczność analizy czy zastosowany zabieg legislacyjny gwarantuje wpływ organizatora na wykorzystywanie przystanków (usuwane są przepisy dotyczące tego zagadnienia), a także czy próba uruchomienia przez przewoźnika linii regularnej pokrywającej się w znacznej części z linią obsługiwaną przez operatora będzie mogła stanowić podstawę do odmowy wydania zezwolenia.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga wyjaśniona	Zasady udzielania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym pozostają bez zmian. Zezwolenia te będą udzielane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. Zgodnie z art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym dołącza się potwierdzenia zasad korzystania z obiektów dworcowych i przystanków, dokonanej z ich właścicielami lub zarządzającymi. Bez zmian pozostaną również przepisy art. 22 ustawy o transporcie drogowym dotyczącego możliwości odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia.
34	obecnie – art. 1 pkt 15 poprzednio - art. 1 pkt 13 (art. 38)	Art. 38 otrzymuje brzmienie: „Art. 38. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia wzór zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 1 2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister będzie kierował się: 1) zakresem danych niezbędnych do wydania dokumentów, o których mowa w ust. 1; 2) potrzebą zabezpieczenia dokumentów, o których mowa w ust. 1;”	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	Ministerstwo Infrastruktury nie przewiduje rezygnacji z opłat za wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie opłata za wydanie zaświadczenia, jego zmianę i zmianę załącznika pozostanie na dotychczasowym poziomie.

		Uzasadnienie: Opłata za wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego dla operatora jest kosztem co zwiększa rekompensatę, którą organizator i tak musi sfinansować. Jest to tylko niepotrzebne przelewanie kwoty wynikającej z opłaty za wydanie zaświadczeń od operatora do organizatora i z powrotem.			Warto również wskazać, że przepisy dotyczące opłat za wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego nie mają zastosowania do zaświadczeń wydawanych samorządowemu zakładowi budżetowemu.
35	obecnie – art. 1 pkt 17 poprzednio - art. 1 pkt 15 (art. 43 ust. 1)	W art. 43 w ust. 1 pkt 7 otrzymuje brzmienie: - „7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywania ich aktualizacji”, - po pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 11 w brzmieniu: „11) ustanawianiu zintegrowanego systemu taryfowo- biletowego obowiązującego w ich granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami.” W związku ze zmianami dotyczącymi utrzymania funkcjonującego obecnie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym dla przewozów komercyjnych a uchynieniem przepisów dotyczących potwierdzenia zgłoszenia przewozu zasadna jest zmiana brzmienia pkt 7.	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Brzmienie art. 43 ust. 1 pkt 7 zostało przeredagowane w związku z rezygnacją z potwierdzenia zgłoszenia przewozu.
36	obecnie – art. 1 pkt 17 poprzednio - art. 1 pkt 15 (art. 43 ust. 1 pkt 11)	Ujednoczenie treści z art. 8 pkt 4	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Projektowany przepis art. 15b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przeredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego. Z tego względu odpowiednio został zmieniony także projektowany art. 8 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
37	obecnie – art. 1 pkt 17 poprzednio - art. 1 pkt 15 (art. 43 ust. 1 pkt 11)	Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego art. 43 ust. 1 pkt 11 na: „ustanawianiu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w jego granicach samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami”.	Urząd Marszałkowski Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Brzmienie art. 43 ust. 1 pkt 11 zostało zmienione.

		Zmiana dotyczy zastąpienia słowa: „ <i>ich</i> ” na „ <i>jego</i> ” w celu dostosowania nowego przepisu do istniejącej treści wprowadzenia do wyliczenia zawartego w art. 43 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.			
38	obecnie – art. 1 pkt 20 poprzednio - art. 1 pkt 17 (art. 46 ust. 1)	Dodać pkt 15) należność za przejazd jest pobierana zgodnie z cennikiem opłat, a pasażer otrzymuje potwierdzenie wniesienia opłaty w postaci biletu wydanego zgodnie z przepisami o kasach rejestrujących. Brak przepisu w ustawie powoduje trudności stosowania przepisów ustawy o transporcie drogowym w zakresie kontroli i nakładania kar administracyjnych na operatora/przewoźnika w zw. z zastosowaniem przepisu art. 62 ustawy.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Potwierdzeniem wniesienia opłaty za przejazd jest w każdym przypadku paragon fiskalny wydawany z kasy fiskalnej. Funkcją biletu jest potwierdzenie nabycia prawa do usługi transportowej. Najprawdopodobniej intencją zgłaszającego uwagę była możliwość efektywnego kontrolowania zaewidencjonowanej na kasie fiskalnej sprzedaży biletów z ulgą w wymiarze 100%. Po zakończeniu prac nad projektem UD18 MI planuje przygotowanie kompleksowej regulacji prawnej, której celem będzie uszczelnienie prawidłowości sprzedaży biletów ulgowych oraz rozliczania dopłat z tego tytułu.
39	obecnie – art. 1 pkt 20 poprzednio - art. 1 pkt 17 (art. 46 ust. 1a)	Podczas wykonywania publicznego transportu zbiorowego zabrania się: 1) używania do przewozu: a) innych pojazdów niż autobusy, b) autobusów nieodpowiadających wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym; 2) korzystania z przystanków, na których nie została zamieszczona informacja o realizowanym rozkładzie jazdy zawierająca także nazwę, adres siedziby operatora i numer telefonu operatora lub niezgodnie z podanymi w tej informacji dniami i godzinami odjazdów; 3) zabierania i wysadzania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy; 4) pobierania należności za przejazd niezgodnie z cennikiem opłat podanym do publicznej wiadomości pasażerów;	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Zasady udzielania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym pozostają bez zmian. Zezwolenia te będą udzielane zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym. W mocy pozostaną również przepisy art. 18b ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, które są zbieżne ze zgłoszoną propozycją.

		5) naruszania warunków przewozu osób określonych w zaświadczeniu Brak przepisu w ustawie powoduje trudności stosowania przepisów ustawy o transporcie drogowym w zakresie kontroli i nakładania kar administracyjnych na operatora/przewoźnika w zw. z zastosowaniem przepisu art. 62 ustawy. Uszczegółowienie zasad adekwatnie do przepisów ustawy o transporcie drogowym – w celu ujednoczenia obowiązków nakładanych na przewoźnika i operatora.			
40	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 20 (art. 52)	Natomiast w zmianie 19 , uważamy, że w ust. 1 pkt 2 powinien zostać przeredagowany, ponieważ w myśl projektu nowelizacji od dnia 1 stycznia 2026 roku ustawa obejmuje finansowanie publicznego transportu zbiorowego a tym samym powinna ona określić, że finansowanie z tytułu utraconych przychodów, w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym dotyczy także przewoźnika, w rozumieniu proponowanych w pkt 3 nowelizacji.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ocenie MI uwaga jest niezasadna. Przepisy rozdziału 6 odnoszą się również do finansowania utraconych przez przewoźników przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.
41	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 20 (art. 52)	Mamy wątpliwości do określenia czy "umowa o świadczenie usług publicznych przyjmie formę koncesji na usługi" jest w świetle zmiany nr 7 dopuszczalne, czy też zmiana 7 dotycząca uchylecia ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane i usługi dotyczy wyłącznie trybu wyboru operatora i może być stosowana w przypadku, kiedy Rozporządzenie 1370/2007 lub ustawa o ptz nakazuje przyjęcie umowy w formie koncesji. Ponadto - w naszym rozumieniu – niemal każda umowa z podmiotem własnym będzie musiała mieć formę koncesji, albowiem tak wynika z projektu nowelizacji.. Chodzi nam o czytelność intencji ustawodawcy w tym zakresie i jasność dla organizatorów i operatorów.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona	MI informuje, że w związku z uwagami Ministra Finansów resort infrastruktury przygotował nową treść przepisów rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Z tego względu zmianie uległ również art. 52 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projektowany przepis uwzględnia także zmiany wynikające z brzmienia nowego art. 19 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z powyższym art. 52 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym otrzyma następujące brzmienie: <i>„Art. 52. W ramach rekompensaty, o której mowa w art. 50 pkt 3, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o</i>

					którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis nie dotyczy operatora będącego samorządowym zakładem budżetowym.”.
42	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 20 (art. 52)	<p>Drugą kwestią jest nieracjonalne ograniczenie możliwości uzyskiwania przez operatorów wybranych w trybie ww. art. 19a UPTZ rozsądnego zysku, poprzez pozbawienie ich tego zysku w całości. W ramach nowego brzmienie art. 52 UPTZ projektodawca zaproponował.</p> <p>„Art. 52. W ramach rekompensaty, w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Przepis nie dotyczy operatora:</p> <p>1) wybranego w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 3 – jeżeli umowa o świadczenie usług publicznym przyjmie formę koncesji na usługi lub w trybie, o którym mowa w art. 19a;</p> <p>Wprowadzenie takiego przepisu jest po pierwsze wprost sprzeczne z treścią Rozporządzenia WE 1370/2007, wg którego definicji rekompensata = koszty pomniejszone o przychody + rozsądny zysk. Powyższe oznacza, że w pojęciu rekompensaty już mieści się rozsądny zysk. Wyłączenie operatorów z możliwości jego uzyskania jeśli mają wypłacaną rekompensatę jest nieracjonalne tym bardziej, że tylko operatorzy, którzy zawrą umowę w tym trybie „dostąpią” tego wyłączenia. Tymczasem podobnego wyłączenia nie zawierają same przepisy prawa zamówień publicznych. Podpisując umowę w trybie art. 214 ust. 1 pkt. 11 – 13 PZP operator każdy (nie tylko ten z sektora publicznego transportu zbiorowego) ma udzielaną pomoc publiczną, którą rozlicza w formie rekompensaty (przepisy te są przecież elementem wdrożenia dyrektyw zamówieniowych w ramach zamówień in house). Nadto należy zwrócić uwagę, że zastosowanie takiego wyłączenia uniemożliwiać będzie w praktyce zawarcie jakiegokolwiek umowy o świadczenie usług PTZ w tym trybie, która będzie dofinansowana w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Umowy te zawsze zawierają element zysku dla operatora. Reasumując wnosimy o wykreślenie z ww. przepisu sformułowania „lub w trybie, o którym mowa w art. 19a;”</p>	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Uwaga wyjaśniona	Stanowisko jak w pkt 41

43	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 22 (art. 54 ust. 2 pkt 1)	Dodać: zgodnie z postanowieniami umowy zawartej z odpowiednim samorządem województwa. Potrzeba uszczegółowienia podstawy przekazywania rekompensaty między samorządami.	Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko- Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Projektowane przepisy w tym w szczególności nowe brzmienie art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie przewidują przekazywania rekompensaty pomiędzy samorządami. Nie przewiduje się zmian w tym zakresie.
44	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 56 ust. 1 i 10)	Ostatnie zdanie projektowanego brzmienia art. 56 ust 1 to jest „Ceny biletów przewoźnik określa proporcjonalnie do poniesionych przez niego kosztów świadczenia usług przewozowych.” jest bardzo ogólne i niejasne. Konsekwencje stwierdzenia niezgodności z przepisem mogą być bardzo dotkliwe, co przemawia za koniecznością jednoznacznej i precyzyjnej regulacji eliminującej przestrzeń dla arbitralnych i uznaniowych decyzji. Brak szczegółowych uregulowań w tym dotyczących zasad i trybu ewentualnej weryfikacji skutkuje wysokim ryzykiem . Analogiczna uwaga dotyczy projektowanego brzmienie 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.	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu	Uwaga uwzględniona	W projekcie odstąpiono od propozycji zmian w tym zakresie Kwestia zasad określania cen biletów będzie przedmiotem kolejnej nowelizacji ustawy.
45	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 56 ust. 5)	W projektowanym akcie prawnym wskazano, że umowa „umowa o dofinansowanie utraconych przychodów w 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”. Proponujemy dodanie zapisu „W przypadku kiedy operator i przewoźnik to ten sam podmiot zawiera się jedną umowę”. Skonstruowany w bieżącym brzmieniu przepis wskazuje, że należy zawrzeć oddzielną umowę z operatorem i przewoźnikiem mimo, że stanowią ten sam podmiot gospodarczy. Doprowadzi to do niepotrzebnego namnażania ilości umów. Jest to rozwiązanie bardzo pozytywne i oczekiwane przez branżę transportową. Proponowana zmiana dotyczy tylko uściślenia wprowadzanych przepisów.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Proponowane przepisy nie wykluczają zawarcia jednej umowy z samorządem województwa w przypadku, gdy podmiot gospodarczy jest zarówno operatorem publicznego transportu zbiorowego, jak i przewoźnikiem. W przypisach prawnych spójnik ‘lub’ występuje jako funkcyj alternatywy nierozłącznej co jest równoznaczne znaczeniowo również spójnikowi „i”.
46	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24	W projektowanym akcie prawnym wskazano, że „cena biletu powinna być określona w wysokości proporcjonalnej do kosztów ponoszonych przez przewoźnika lub operatora”. Przepis wymaga doprecyzowania.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za	Uwaga uwzględniona	W projekcie odstąpiono od propozycji zmian w tym zakresie. Kwestia właściwego określania

	(art. 56 ust. 10)	<p>W przypadku operatora ceny biletów uzgadniane i określone są na etapie zawierania umowy o świadczenie usług. Właściwy organizator posiada realny wpływ na ceny biletów.</p> <p>W przypadku przewoźnika komercyjnego cennik biletów stanowi załącznik do wniosku o wydanie zezwolenia.</p> <p>Nowelizowany przepis nie precyzuje kto, kiedy i w jaki sposób ma dokonywać weryfikacji proporcjonalności ceny biletu do ponoszonych kosztów.</p>	pośrednictwem Biura Związku Województw RP		cen biletów będzie przedmiotem kolejnej nowelizacji ustawy.
47	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 56)	<p>Do zmiany numer 24 dotyczącej zmiany art. 56 – w ust. 1 jest zawarte zdanie <i>”Ceny biletów przewoźnik określa proporcjonalnie do poniesionych przez niego kosztów świadczenia usług przewozowych”</i> – sformułowanie to rodzi następujące wątpliwości:</p> <p>a) czy oznacza to, że operator, który, zgodnie z zawartą z organizatorem umową, ustala ceny jest z tego warunku proporcjonalności zwolniony, czy też nie,</p> <p>b) czy ta zasad proporcjonalności dotyczy także organizator ustalającego ceny, czy też nie,</p> <p>c) co ustawodawca rozumie pod pojęciem „<i>proporcjonalności do poniesionych kosztów</i>” – istniejące prawo zezwala przedsiębiorcy na samodzielne i dowolne ustalanie cen za swoje towary i usługi.</p> <p>d) czy obowiązek w zakresie cen nie powinien wynikać z ustawy o cenach, a nie z ustawy o ptz? W myśl przyjętych w Polsce zasad, to jedynie rynek ma określać ceny.</p> <p>e) W jaki sposób i jakie organy i w jakim trybie będą mogły zbadać, czy przy ustaleniu cen została zastosowana procedura proporcjonalności do poniesionych kosztów i jakie decyzje będą mogły być podjęte przez organ kontrolny.</p> <p>f) Czy spór w zakresie prawidłowości zastosowania cen, będzie podlegał kontroli sądowej i właściwości, jakiego sądu.?</p> <p>g) Nie jasne jest także sformułowanie ust. 9 tegoż artykułu, dotyczącego rozliczenia środków, jakie operatorzy i przewoźnicy mają otrzymywać z tytułu obowiązkowego stosowania uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Co ustawodawca rozumie, przez „<i>rzeczywista wartość i wymiar ulgi</i>”, kiedy ust. 1 precyzyjnie określa wartość utraconych przychodów, jako cenę biletów bez ulgi i cenę biletu z ulgą.</p> <p>h) Zapisy ust. 10 także są niejasne, o czym pisaliśmy powyżej.</p> <p>Ustawa o zasadach nieuczciwej konkurencji odnosi się jedynie do nieuczciwych cen w rozumieniu cen zbyt niskich. Uważamy, że kwestia</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	W projekcie odstąpiono od propozycji zmian w tym zakresie. Kwestia właściwego określania cen biletów będzie przedmiotem kolejnej nowelizacji ustawy

		<p>ta powinna być przez ustawodawcę wyjaśniona oraz powinny zostać określone zasady kontroli lub sprawdzania prawidłowości tych cen w myśl proponowanych zapisów a także, jakie określone konsekwencje i dla kogo mają z tego zapisu wynikać, jeżeli to nie będzie przestrzegane. Przypominamy, że obecnie, od niemal 22 lat, przedsiębiorcy realizujący przewozy osób i korzystający z dopłaty z budżetu państwa z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów przekazują cenniki biletów urzędom marszałkowskim i nie słyszeliśmy, żeby ktokolwiek przez ten okres zakwestionował komukolwiek poprawność przekazanych cen. Jeżeli już, to kwestionowano prawidłowość obliczenia ceny biletu ulgowego.</p> <p>Do kwestii tej <i>proporcjonalności</i> odnosi się także ust. 10 art. 56, ale także z niego – naszym zdaniem – nic nie wynika.</p> <p>Reasumując powyższe PIGTSiS z zadowoleniem przyjmuje zamiar ustalania przez ministra właściwego do spraw transportu wzoru umowy na dofinansowanie utraconych przychodów z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych biletów. Byliśmy od 2001 roku zwolennikami takiego postępowania i przez kilka lat sami opracowywaliśmy takie wzory, które były przez niemal wszystkich marszałków stosowane. Nie było wtedy różnorodności interpretacji poszczególnych zapisów umowy.</p>			
48	<p>obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24</p> <p>(art. 55 zmienianej ustawy)</p>	<p>„Art. 56. 1. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym operatorowi i przewoźnikowi oraz organizatorowi, który na podstawie art. 15b ust. 1 niniejszej ustawy ustanowił, na obszarze danego województwa, zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach, 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. Ceny biletów 2. Dofinansowanie, o którym mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów wykonywanych w komunikacji miejskiej. Powyższe wyłączenie nie dotyczy organizatorów, którzy na podstawie art. 15b ust. 1 niniejszej ustawy ustanowili, na obszarze danego województwa, zintegrowany system taryfowo-biletowy obowiązujący w jego granicach. ”</p> <p>Uzasadnienie:</p>	Fundacja ProKolej	Uwaga nieuwzględniona	<p>Dopłatę z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów powinny otrzymywać wyłącznie operatorzy i przewoźnicy niezależnie od ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo – biletowego. Dopłata ta nie powinna również dotyczyć przejazdów wykonywanych w komunikacji miejskiej. Nowe brzmienie rozdziału 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w ocenie MI spełnia te warunki.</p>

		Należy pozytywnie ocenić samą idee dążenia do zapewnienia zintegrowanego systemu taryfowo- biletowego. Jednak wdrożenie przepisów w zaproponowanym w projekcie PTZ kształcie wymaga doprecyzowania i obudowania przepisami wykonawczymi tak, aby nabrały one wymiaru praktycznego i osiągnęły zamierzony rezultat w postaci ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego. W tym zakresie zwracamy uwagę, że art. 56 ust. 1 PTZ musi zawierać odniesienie do mechanizmu finansowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Przepisy o rekompensatach z budżetu państwa powinny zostać rozszerzone o organizatorów, którzy wdrożyli zintegrowany system taryfowo- biletowy. Co więcej, aby takie działanie było skuteczne należałoby objąć nimi częściowo przewozy kolejowe realizowane w ramach komunikacji miejskiej, w ośrodkach w których ustanowiono zintegrowany system taryfowo-biletowy. Dotychczasowe doświadczenia wskazują bowiem, że kwestią ulg ustawowych - a dokładnie ich finansowania - jest jedną z podstawowych barier integracji systemu transportowego.			
49	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 55 zmienianej ustawy)	Brak zapisów odnośnie udziału Organizatorów innych niż samorząd województwa w weryfikacji wniosków Operatorów. Obecny zapis wskazuje, iż samorząd województwa jest zobowiązany do weryfikacji wniosków Operatorów, którzy mają zawarte umowy z samorządami gminnymi i powiatowymi czy ich związkami, co skutkuje zrzućeniem dodatkowych obowiązków na samorzady województw.	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Wskazane przepisy odnoszą się do umów w zakresie wyrównywania utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów zawieranych pomiędzy operatorami lub przewoźnikami a samorządem województwa, a nie umów zawieranych pomiędzy operatorami a organizatorami publicznego transportu zbiorowego w zakresie świadczenia usług publicznych o charakterze użyteczności publicznej. Nie zmienia do faktu, że operatorzy występując i rozliczając rekompensatę za świadczone usługi publicznego transportu zbiorowego są zobowiązani wykazać przed

					organizatorem zrekompensowane przez marszałka województwa przychody z tytułu obowiązku honorowania ulg ustawowych.
50	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 55 zmienianej ustawy)	Brak określenia trybu wnioskowania o dofinansowanie z tytułu stosowania ulg ustawowych. W art. 54 wykreślono ust. 2, mówiący o Organizatorze występującym z wnioskiem do właściwego Marszałka o wypłatę rekompensaty. Był to jedyny zapis w ustawie określający sposób procedowania wniosków Organizatorów	Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Tryb wnioskowania o środki na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu honorowania ustawowych ulg przejazdowych w przypadku przewozów autobusowych określają przepisy zaproponowanego przez MI brzmienia art. 55 ustawy o publicznym transporcie zbiorowy.
51	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24	Art. 56 ust. 6 Minister właściwy do spraw transportu oraz minister właściwy do spraw finansów publicznych powoła Grupę Roboczą w celu opracowania jednolitego systemu udzielania dotacji i obowiązków stron umowy. Wzór umowy zostanie przyjęty w drodze rozporządzenia. W celu opracowania jednolitego systemu wypłaty dotacji na terenie całego kraju, w tym wzoru umowy, w naszej ocenie zasadne jest powołanie Grupy Roboczej w skład której wejdą przedstawiciele Urzędów Marszałkowskich. Pozwoli to na wprowadzenie w systemie sprawdzonych już funkcjonujących W celu opracowania jednolitego systemu wypłaty dotacji na terenie całego kraju, w tym wzoru umowy, w naszej ocenie zasadne jest powołanie Grupy Roboczej w skład której wejdą przedstawiciele Urzędów Marszałkowskich. Pozwoli to na wprowadzenie w systemie sprawdzonych już funkcjonujących rozwiązań. Stworzenie Grupy Roboczej, w której prace zostali zaangażowani pracownicy Urzędów Marszałkowskich sprawdziło się przy realizacji programu pomocowego dla przewoźników SA.62603 – COVID -19. Program był wdrażany w jednolity sposób na terenie całego kraju.	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Zaproponowane przepisy zostały usunięte z projektu.
52	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24	Kluczowym zastrzeżeniem Związku Miast Polskich do przedłożonego do zaopiniowania projektu ustawy jest propozycja zawarta w art. 56 wyłączająca z dofinansowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych komunikację miejską. Postulujemy o wykreślenie lub modyfikację tej propozycji i dopuszczenie komunikacji miejskiej do	Związek Miast Polskich	Uwaga nieuwzględniona	Dopłata z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów nie powinna dotyczyć przejazdów wykonywanych w komunikacji

	(art. 56)	dofinansowania przejazdów ulgowych realizowanych na terenie gminy wiejskiej, związanej porozumieniem międzygminnym, gdzie organizatorem jest gmina miejska (patrz sytuacja Ełku). W opinii Związku Miast Polskich obecny kształt projektu faworyzuje operatorów niebędących komunikacją miejską.			miejskiej, ze względu na fakt, że wymiar i zakres ulg w ramach tej komunikacji jest co do zasady określany przez organizatora tej komunikacji (np. Radę Miasta) i finansowany z budżetu tego organizatora.
53	obecnie – art. 1 pkt 25 poprzednio - art. 1 pkt 24 (art. 56)	8. Zwracamy uwagę na całkowity brak precyzji w nowym przepisie art. 56 ust. 10 o cenach biletów, które powinny być określone proporcjonalnie do kosztów. Jest to przepis zupełnie niejasny o nieokreślonej dyspozycji i konsekwencjach. W PSC jest zasada rozsądnego zysku, w przewozach komercyjnych ceny są wolne, ale można przyjąć, że przewoźnicy nie będą ustanawiali cen zbyt wysokich, wobec silnej konkurencji transportu indywidualnego.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga uwzględniona	Zaproponowane przepisy zostały usunięte z projektu. Kwestia właściwego określania cen biletów będzie przedmiotem kolejnej nowelizacji ustawy.
54	obecnie – art. 1 pkt 29 poprzednio - art. 1 pkt 26 (art. 73)	Nie mamy uwag, chociaż mamy wątpliwości, czy zmiana 26 nie powinna jasno określić przywrócenia funkcjonowania w publicznym transporcie zbiorowym zasad wykonywania przewozów regularnych osób, na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona	W ocenie MI projektowane przepisy w odpowiedni sposób regulują możliwość wykonywania przewozów na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie udzielanego na podstawie przepisów ustawy o transporcie drogowym.
55	obecnie - art. 1 pkt 30 poprzednio - art. 1 pkt 27 (art. 78)	uważamy, że w związku z przywróceniem przepisów dotyczących funkcjonowania przewozów regularnych osób w transporcie drogowym, nie celowe wydaje się określenie, że dotychczasowe zezwolenie ważne będą do 31 grudnia 2025 r. Proponujemy rozważanie zapisu, że zezwolenia te powinny być ważne do np. do 30.06 2023 r. a nowe dokumenty powinny być wydawane na okresy 5 letnie z ważnością od 1 lipca 2023 r. W przeciwnym wypadku ustawodawca spowoduje, że w grudniu 2025 r. trzeba będzie wydać zezwolenia na kilkanaście tysięcy linii komunikacyjnych, co może być poważnym zakłóceniem w ich realizacji i „zawaleniem” odpowiednich urzędów takim czynnościami.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga częściowo uwzględniona	Ustawa wejdzie w życie w 2023 r., przedłużając termin ważności zezwoleń do końca 2025 r. W ocenie MI czas od wejścia w życie ustawy do końca 2025 r. jest wystarczający na uzyskanie nowych zezwoleń.
56	obecnie – art. 1 pkt 31 poprzednio - art. 1 pkt 28	Dlaczego w Art. 79 ust.1 pozostawiono zapis „Do dnia 31 grudnia 2025 r. przepisy art. 30–37 nie mają zastosowania do regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym.”, skoro wykreślono cały oddział 3 w Rozdziale 3 poświęcony potwierdzeniu zgłoszenia przewozu	Związek Powiatowo- Gminny „Wielkopolski	Uwaga uwzględniona	MI dokonało ponownej analizy przepisów przejściowych i końcowych projektu w związku z rezygnacją z potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Zostały

	(art. 79 ust. 1)		Transport Regionalny		wprowadzone odpowiednie zmiany wynikowe mające związek z rezygnacją z systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.
57	art. 1 pkt 31 projektu ustawy poprzednio - art. 1 pkt 28 (art. 79 ust. 1 i 2, art. 80, art. 82 ust. 2, art. 87 ust. 1 i 3 zmienianej ustawy)	W art. 1 pkt 28 słowa „31 grudnia 2023” zastępuje się słowami „31 grudnia 2022”, a w art. 1 pkt 29 słowa „1 stycznia 2024” słowami „1 stycznia 2023”. Uzasadnienie: W aktualnie obowiązującym stanie prawnym (źródło: tekst jednolity z dn. 13 maja 2022, Dz.U. 2022 poz. 1343) koniec okresu przejściowego określonego dot. przepisami upływa z dniem 31 grudnia 2022 r., a nie 31 grudnia 2023 r., w związku z czym nieścisłość tą należy poprawić w tekście projektu.	Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”	Uwaga nieuwzględniona	W dniu 1 stycznia 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r. Art. 46 ww. ustawy zmienia przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt ustawy UD18 jest zatem dostosowany do przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r., z tego względu uwagę należy uznać za niezasadną.
58	obecnie – art. 1 pkt 31 i 32 projektu poprzednio - art. 1 pkt 28 i 29 (art. 79 ust. 1 i 2, art. 80, art. 81, art. 82 ust. 2, art. 87 ust. 1 i 3 zmienianej ustawy)	Należy rozumieć, że podstawą nowelizacji ustawy o ptz nie był tekst jednolity opublikowany w Dz. U. z 2022 poz. nr 1343 - daty użyte w art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 w ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 to 31 grudnia 2022 roku, a w projekcie noweli wpisano 31 grudnia 2023 r. Podobnie jest z propozycją zmiany określonej w Art. 1 pkt 29, gdzie w Art. 81 ustawy o ptz jest data 1.01.2024, a w tekście jednolitym jest 1.01.2023 r.	Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny	Uwaga wyjaśniona	W dniu 1 stycznia 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r. Art. 46 ww. ustawy zmienia przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt ustawy UD18 jest zatem dostosowany do przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r.

59	obecnie art. 1 pkt 32 projektu poprzednio art. 1 pkt 29 (art. 81 zmienianej ustawy)	<p><u>W art. 1 punkt 29 powinien mieć brzmienie:</u> 29) Art. 81 otrzymuje brzmienie: „Art. 81. Przewoźnik lub operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2026 r.” <i>Uzasadnienie:</i> <i>Zmiana konieczna w związku ze zmianą art. 57 ust. 1 w której dodano przewoźnika jako podmiot, który musi posiadać kasy rejestrujące w celu uzyskania uprawnienia do otrzymywania dotacji, o której mowa w art. 56 ust. 1. Nieuzupełnienie brzmienia art. 81 spowoduje że zwolnienie ze stosowania kas rejestrujących od momentu wejścia w życie ustawy będą mieli wyłącznie operatorzy posiadający umowę na publiczny transport zbiorowy użyteczności publicznej a przewoźnicy wykonujący przewozy na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu będą musieli wprowadzić takie systemy od momentu wejścia w życie tej ustawy. W chwili obecnej nie ma na rynku takich kas a przystosowanie systemów sprzedaży w takim czasie jest niemożliwe.</i> <i>Uprzejmie prosimy zatem o wprowadzenie proponowanych przez nas poprawek uzupełniających zmieniane brzmienie powyższych przepisów.</i></p>	SKPL Cargo Sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona	Zwolnienie ze stosowania odpowiednich kas rejestrujących, o którym mowa w art. 81 zostało rozszerzone o przewoźników.
60	obecnie art. 1 pkt 32 poprzednio - art. 1 pkt 29 (art. 81)	<p>Art. 81 otrzymuje brzmienie: Art. 81. Przewoźnik lub operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2026 r.” <i>Uzasadnienie:</i> <i>Zmiana konieczna w związku ze zmianą art. 57 ust. 1 PTZ w której dodano przewoźnika jako podmiot, który musi posiadać kasy rejestrujące w celu uzyskania uprawnienia do otrzymywania dotacji, o której mowa w art. 56 ust. 1 PTZ. Nieuzupełnienie brzmienia art. 81 spowoduje że zwolnienie ze stosowania kas rejestrujących od momentu wejścia w życie ustawy będą mieli wyłącznie operatorzy posiadający umowę na publiczny transport zbiorowy użyteczności publicznej a przewoźnicy wykonujący przewozy na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu będą musieli wprowadzić takie systemy od momentu wejścia w życie tej ustawy. W chwili obecnej nie ma na rynku takich kas a przystosowanie systemów sprzedaży w takim czasie jest niemożliwe.</i></p>	Fundacja ProKolej	Uwaga uwzględniona	Zwolnienie ze stosowania odpowiednich kas rejestrujących, o którym mowa w art. 81 zostało rozszerzone o przewoźników.

61	obecnie – art. 1 pkt 32 poprzednio - art. 1 pkt 29 (art. 81)	<p><u>W art. 1 punkt 29 powinien otrzymać brzmienie:</u> 29) <i>Art. 81 otrzymuje brzmienie:</i> <i>„Art. 81. Operator publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnik wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2026 r.”</i></p> <p><u>Uzasadnienie:</u> Zmiana konieczna w związku ze zmianą art. 57 ust. 1 w której dodano przewoźnika jako podmiot, który musi posiadać kasy rejestrujące w celu uzyskania uprawnienia do otrzymywania dotacji, o której mowa w art. 56 ust. 1. Nieuzupełnienie brzmienia art. 81 spowoduje, że zwolnienie ze stosowania kas rejestrujących od momentu wejścia w życie ustawy będą mieli wyłącznie operatorzy posiadający umowę o świadczenie usług publicznych, a przewoźnicy wykonujący przewozy na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu oraz przewoźnicy na kolejach wąskotorowych będą musieli wprowadzić takie systemy od momentu wejścia w życie tej ustawy. W chwili obecnej, w związku z brakiem zapotrzebowania na rynku nie są dostępne kasy rejestrujące spełniające dot. wymagania i dostosowanie systemów w takim czasie nie jest możliwe.</p>	Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”	Uwaga uwzględniona	Zwolnienie ze stosowania odpowiednich kas rejestrujących, o którym mowa w art. 81 zostało rozszerzone o przewoźników.
62	obecnie – art. 1 pkt 34 poprzednio - art. 1 pkt 31 (art. 90)	<p>Uważamy, że art. 68 ust. 2 i 3 powinny wejść w terminie wejścia w życie ustawy a nie 1 stycznia 2022 r., ponieważ likwidacja przewozów na zgłoszenie następuje w dniu wejścia w życie ustawy, albowiem praktycznie przewozy osób na zgłoszenie nigdy nie weszły w życie. Przepisy rozdziału na zgłoszenie były stosowane do specyficznego rodzaju usług transportowych takich jak, np.: przewozy zaprzęgiem konnym, kolejkami turystycznymi. W związku z tym powstaje pytanie czy takie przewozy nie będą regulowane ustawowo.</p> <p>Dziwi nas także, z jakich powodów przewiduje się wejście w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. art. 46 ust. 1 pkt 1 - artykuł ten określa m.in., jakimi środkami wykonywany jest przewóz i do tej pory był uznawany za obowiązujący.</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	MI dokonało całościowej weryfikacji projektu w zakresie przepisów przejściowych i końcowych. Wprowadzono odpowiednie zmiany. Projekt zostanie także zweryfikowany w tym zakresie w ramach komisji prawniczej.
63	obecnie – art. 3 poprzednio - art. 2	Do zmiany art. 2 nie mamy uwag – jedynie dziwi nas termin wejścia w życie tej zmiany.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Zaproponowany termin wejścia w życie art. 2 jest związany z zawartym w projekcie przedłużeniem obowiązywania przepisów przejściowych, tj. przepisów art. 87 ustawy o

					publicznym transporcie zbiorowym.
64	obecnie – art. 3 poprzednio - art. 2	<p>Wprowadzone w nowelizacji rozwiązania zmierzają do uzyskania podobnej sytuacji w transporcie autobusowym publicznym (są przewozy regularne innego rodzaju i ich to nie dotyczy) – musi być albo PSC albo zezwolenie organu samorządowego. Podstawowa zmiana wprowadzona została już dawno w ustawie o transporcie drogowym, tyle że była ona wielokrotnie odraczana, a jej ubocznym skutkiem mogłoby być wyłączenie autobusów spoza PSC z systemu ulg ustawowych. Ustawa o uprawnieniu do ulg stanowi:</p> <p>Art. 1. 1. Ustawa reguluje uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w regularnych przewozach osób, wykonywanych przez uprawnionych przewoźników kolejowych i autobusowych.</p> <p>2. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej.</p> <p>Z powyższego nie wynika o jakie uprawnienia i którą definicję przewoźnika kolejowego chodzi (ptz art. 6 czy ptz art. 4 i uotk)), ale po nowelizacji zapisany zakres ustawy będzie się różnił od obecnego w zakresie autobusów:</p> <p>Art. 1a. ust. 4. Ilekroć w ustawie jest mowa o: ... 3a) środkach publicznego transportu zbiorowego - należy przez to rozumieć środki transportu wykorzystywane w transporcie kolejowym lub drogowym, w przewozie o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371);</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga niejasna	Rozwiązania zawarte w projekcie przewidują utrzymanie na stałe dopłaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym zarówno dla operatorów jak i przewoźników.
65	obecnie – art. 6 poprzednio - art. 3	<p>Do zmiany art. 3 nie mamy uwag – dot. zmiany ustawy o transporcie drogowym – naszym zdaniem ust 1.c w art. 18 jest nieprecyzyjny. Ponieważ ustawodawca nie przewiduje w tej nowelizacji definicji „autobusu szkolnego” to należy doprecyzować, czy:</p> <p>a) chodzi o autobus spełniający wymagania ustawy prawo o ruch drogowym, dotyczącym autobusu szkolnego, który jest własnością gminy i nie realizuje przewozów zarobkowych,</p> <p>b) czy też chodzi o każdy autobus realizujący przewozy regularne specjalne, dotyczące przewozu uczniów do szkół podstawowych, na podstawie umów zawartych przez gminę z przedsiębiorcą, dla realizacji celów wynikających w ustawy - Prawo oświatowe.</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona	W związku z uwagami Ministra Edukacji i Nauki odstąpiono od wprowadzania wskazanego przepisu.
66	obecnie – art. 6	<p>W przepisie należy doprecyzować, który organ gminy decyduje o umożliwieniu korzystania z pojazdów do dowozu uczniów przez inne osoby. W przeciwnym wypadku przepis będzie budził wątpliwości</p>	Związek Powiatów Polskich	Uwaga wyjaśniona	W związku z uwagami Ministra Edukacji i nauki odstąpiono od

	poprzednio - art. 3	interpretacyjne, z uwagi na domniemanie kompetencji organu stanowiącego przy wykonawczym charakterze kompetencji określonej w projektowanym przepisie. Ponadto w związku z proponowaną zmianą, umożliwienie korzystania z pojazdów do realizacji dowozu uczniów przez inne osoby, nie powinno być traktowane jako powstanie nowej linii umożliwiającej uzyskanie dopłaty ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Bez takiego zastrzeżenia okaże się, że Fundusz służy nie tyle rozwojowi przewozów, co zdjęciu z gmin kosztów realizacji ich obligatoryjnego zadania w zakresie dowozu dzieci do szkół			wprowadzania wskazanego przepisu.
67	obecnie – art. 6 poprzednio - art. 3	W projektowanym akcie prawnym wskazano, że „w przypadku realizacji dowozów dzieci do szkół autobusem szkolnym gmina może umożliwić korzystanie z tych pojazdów również przez inne osoby”. Przepis należy uszczegółowić czy przejazd przez inne osoby odbywał się będzie na podstawie biletu. Dowozy dzieci do szkół autobusem szkolnym realizowane są jako przewozy zamknięte, tj. takie w których nie określa się cennika biletów i nie ma obowiązku stosowania kas rejestrujących gdyż przewożona jest z góry określona grupa pasażerów. Dodanie możliwości korzystania z tych przewozów przez osoby postronne wymaga doszczegółowienia przepisów w zakresie zawarcie umowy przejazdowej tj. sprzedaży biletu.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga wyjaśniona	W związku z uwagami Ministra Edukacji i nauki odstąpiono od wprowadzania wskazanego przepisu.
68	obecnie – art. 12 pkt 1 poprzednio - art. 4 pkt 1 (art. 6a)	Proponujemy wykreślenie wyrazów „przed dniem wejścia w życie ustawy” i zastąpienie ich sformułowaniem „przed dniem wystąpienia przez organizatora z wnioskiem o dofinansowanie”. Proponowany zapis zakłada, że przez nieokreśloną liczbę lat żaden z organizatorów nie może wystąpić o dofinansowanie linii komunikacyjnej, która funkcjonowała po dniu 18 kwietnia 2019 roku, co jest niewykonalne. W roku 2019 funkcjonowało około 18 tys. linii komunikacyjnych, więc zakładanie, że w roku 2023 albo 2026 czy 2027 r. będzie można organizować linię, która wtedy nie funkcjonowała jest naszym zdaniem nierealistyczne. Okres 3 miesięcy, kiedy na danej relacji nie funkcjonuje żadna linia komunikacyjna (z uwagi najczęściej jej nierentowności) powinien być wystarczający, aby organizator mógł się ubiegać o dofinansowanie i zorganizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się rezygnacji z głównych zasad udzielania dopłaty z Funduszu. W celu utrzymania dotychczas stosowanych zasad udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu przewidzianych w art. 22 ust. 1 ustawy o Funduszu, regulacje zawarte w tym przepisie, który jest ograniczony czasowo tj. do 31 grudnia 2023 r. zostały przeniesione do art. 6a ustawy o Funduszu.

69	obecnie – art. 12 pkt 1 poprzednio - art. 4 pkt 1 (art. 6a)	Po art. 6 dodaje się art. 6a w brzmieniu: „Art. 6a. 1. Dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy. 2. Zawarcie umowy, o której mowa w ust. 1, wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego właściwego organizatora.” Uzasadnienie: Proponuję usunąć zapis nakładający wymóg „nowych linii” ponieważ w praktyce był to martwy zapis, który każdy organizator skrętnie omijał poprzez drobne korekty w trasie linii. Proponuję także zachować zapis wymagający podjęcie uchwały przez organ stanowiący organizatora o przystąpieniu do finansowania z Funduszu. W sytuacji kiedy wnioskowana do funduszu linia nie jest objęta planem transportowym organ wnioskujący ma niewystarczającą podstawę prawną do zawarcia umowy z Wojewodą. (organizatorem jest gmina a nie wójt).	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się rezygnacji z głównych zasad udzielania dopłaty z Funduszu. W celu utrzymania dotychczas stosowanych zasad udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu przewidzianych w art. 22 ust. 1 ustawy o Funduszu, regulacje zawarte w tym przepisie, który jest ograniczony czasowo tj. do 31 grudnia 2023 r. zostały przeniesione do art. 6a ustawy o Funduszu.
70	obecnie – art. 12 pkt 1 poprzednio - art. 4 pkt 1 (art. 6a)	Proponuję zmianę brzmienia art. 4 pkt. 1 projektu ustawy, wprowadzającego art. 6a w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, poprzez wykreślenie słów: „linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy”. Bardzo liberalne podejście do tej kwestii prezentowane w bazie pytań i odpowiedzi w zakresie FPRA zamieszczonej w serwisie Ministerstwa Infrastruktury, w myśl którego kryterium to spełnia linia „uzupełniona o nowe przystanki komunikacyjne lub o dodatkowe kursy w godzinach innych niż już funkcjonujące”, czyni przywołany zapis bezprzedmiotowym. Aby spełnić zakwestionowane kryterium organizatorzy wprowadzają do tras funkcjonujących już wcześniej linii dodatkowe przystanki lub zmieniają godziny odjazdów – w skrajnych przypadkach jedynie o minutę. Wobec powyższego, wskazany zapis – jako niespełniający żadnej funkcji poza łatwym do przezwyciężenia, biurokratycznym utrudnieniem działania organizatorów.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się rezygnacji z głównych zasad udzielania dopłaty z Funduszu. W celu utrzymania dotychczas stosowanych zasad udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu przewidzianych w art. 22 ust. 1 ustawy o Funduszu, regulacje zawarte w tym przepisie, który jest ograniczony czasowo tj. do 31 grudnia 2023 r. zostały przeniesione do art. 6a ustawy o Funduszu.
71	obecnie – art. 12 pkt 3 poprzednio – art. 4 pkt 3 (art. 9a)	Mamy obiekcję do ustalonego w art. 9a procentu środków, jakie wojewoda może zaangażować. Obawy nasze wynikają z tego, że w takim przypadku z każdym rokiem kwota środków na dofinansowanie na nowe linie będzie gwałtownie spadać.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w głównych rozwiązaniach projektu ustawy. Z tego względu został utrzymany zaproponowany w projekcie podział środków na

					umowy wieloletnie umowy roczne i rezerwę.
72	obecnie – art. 12 pkt 3 poprzednio – art. 4 pkt 3 (art. 9a)	<p>W art. 4 pkt. 3 projektu ustawy wprowadzono – poprzez nowy art. 9a ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – zapis limitujący środki, które mogą być angażowane przez wojewodów na kolejny rok budżetowy w wyniku zawarcia umów wieloletnich, do 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.</p> <p>Wnioskuje o usunięcie tego zapisu i zastąpienie go nowym: „Organizatorzy, którym przyznano środki z Funduszu w wyniku naboru na 2023 r., mają prawo do otrzymania środków w takiej samej wysokości w kolejnych latach, o ile przynajmniej 30% planowanej przez nich pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych dotyczy kursów realizowanych nie tylko w dni nauki szkolnej”.</p> <p>Założona w ustawie gradacja przyznawania środków z Funduszu poszczególnym daje pierwszeństwo gminom. W sytuacji możliwości pozyskania dopłat na okresy dłuższe niż rok należy się spodziewać dużego wzrostu zainteresowania Funduszem przez gminy. Spowoduje to wyczerpanie przez nie puli środków – głównie w celu obniżenia kosztów zadania własnego, jakim jest dowóz dzieci do szkół. Duża część linii komunikacyjnych uruchamianych ze wsparciem środkami z Funduszu przez gminy to bowiem linie typowo szkolne, niewykorzystywane przez żadnych innych pasażerów (brak sprzedaży biletów jednorazowych i miesięcznych innych niż nabywane dla uczniów). W rezultacie zwiększenia aktywności gmin w składaniu wniosków do FRPA zabraknie środków dla związków powiatowo-gminnych, powiatów i województw samorządowych, które dzięki wsparciu z Funduszu zorganizowały szereg przydatnych szerszemu gronu mieszkańców połączeń. Proponowana zmiana zapisu umożliwi ich dalsze funkcjonowanie, w ramach obecnej puli środków.</p>	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w głównych rozwiązaniach projektu ustawy. Z tego względu został utrzymany zaproponowany w projekcie podział środków na umowy wieloletnie umowy roczne i rezerwę.
73	obecnie – art. 12 pkt 3 poprzednio – art. 4 pkt 3 (art. 9a)	<p>W art. 4 pkt. 3 projektu ustawy wprowadzono - poprzez nowy art. 9a ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - zapis limitujący środki, które mogą być angażowane przez wojewodów na kolejny rok budżetowy w wyniku zawarcia umów wieloletnich, do 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim.</p> <p>Wnioskuje o usunięcie tego zapisu i zastąpienie go nowym:</p>	Travel-Bus Usługi Transportowe Robert Dziewit	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w głównych rozwiązaniach projektu ustawy. Z tego względu został utrzymany zaproponowany w projekcie podział środków na umowy wieloletnie umowy roczne i rezerwę.

		<p>„Organizatorzy, którym przyznano środki z Funduszu w wyniku naboru na 2023 r., mają prawo do otrzymania środków w takiej samej wysokości w kolejnych latach, o ile przynajmniej 30% planowanej przez nich pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych dotyczy kursów realizowanych nie tylko w dni nauki szkolnej”.</p> <p>Założona w ustawie gradacja przyznawania środków z Funduszu poszczególnym daje pierwszeństwo gminom. W sytuacji możliwości pozyskania dopłat na okresy dłuższe niż rok należy się spodziewać dużego wzrostu zainteresowania Funduszem przez gminy. Spowoduje się spodziewać dużego wzrostu zainteresowania Funduszem przez gminy. Spowoduje to wyczerpanie przez nie puli środków - głównie w celu obniżenia kosztów zadania własnego, jakim jest dowóz dzieci do szkół. Duża część linii komunikacyjnych uruchamianych ze wsparciem środkami z Funduszu przez gminy to bowiem linie typowo szkolne, niewykorzystywane przez żadnych innych pasażerów (brak sprzedaży biletów jednorazowych aktywności w składaniu wniosków do FRPA zabraknie środków dla związków powiatowo-gminnych, powiatów i województw samorządowych, które dzięki wsparciu z Funduszu zorganizowały szereg przydatnych szerszemu gronu mieszkańców połączeń. Proponowana zmiana zapisu umożliwi ich dalsze funkcjonowanie, w ramach obecnej puli środków.</p>			
74	<p>obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6</p> <p>(art. 11a ust.1)</p>	<p>W proponowanym art. 11, ust. 1</p> <ul style="list-style-type: none"> - pkt 3 - należałoby uzupełnić o informacje na ilu liniach są już realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej (w przypadku stosowania umów wieloletnich) - pkt 4 – ta sama uwaga jak wyżej - należałoby uzupełnić o informację jak należy ustalać długość linii komunikacyjnej, ponieważ w rozkładzie jazdy często umieszcza się kursy o różnej długości przebiegu autobusu, ponadto należy określić, czy w tym przypadku mamy do czynienia z długością linii wyrażoną jak trasa najdłuższego kursu (tak klasyfikuje to GUS), czy też, jako sumę długości poszczególnych kursów. Obecnie, co wojewoda to inne podejście do określenia długości linii, - pkt- 5 należy określić, o jaką liczbę zatrzymań na przystankach chodzi: dzienną w danym kursie, w tygodniu, w miesiącu czy też roczną a może w okresie obowiązywania umowy. Informujemy, że na liniach komunikacyjnych występują kursy wykonywane np. wyłącznie w dni robocze, wyłącznie w wakacje letnie, czy wyłącznie w niedziele i święta, itp., a więc jaki dzień do liczenia zatrzymań wybrać, bo większość 	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>W projektowanym art. 11a ust. 1 znajdują się kryteria, które wojewoda bierze pod uwagę przy rozpatrywaniu wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu. Kryteria te są tożsame z kryteriami stosowanymi obecnie w ramach przepisów epizodycznych (art. 25 ust. 1 ustawy o FRPA). Biorąc pod uwagę, że Fundusz działa właściwie i cieszy się dużym zainteresowaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego nie przewiduje się zmian w kryteriach rozpatrywania przez</p>

		województw oczekuje tej informacji w jednym dniu lub jednym tygodniu, a na pytanie, w którym dniu nie potrafią nic odpowiedzieć. Przy takim zapisie brak jest pewności, o jaką liczbę faktycznie chodzi. Ponadto uważamy, że brak jest premiowania zaangażowania finansowego z własnych środków budżetowych organizatorów w organizację publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.			województw wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu.
75	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11a – 11e)	„Art. 11d. 1. Dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. 2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej. 3. Warunkiem uzyskania dopłaty jest: 1) uzyskanie zgody organu stanowiącego właściwego organizatora na zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego po dniu wejścia w życie ustawy, 3) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.” Użycie w ustawie zapisu cyt. „4) zagwarantowanie przez organizatora, poprzez złożenie stosownego oświadczenia, sfinansowania całości deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej objętej dopłatą ze środków Funduszu w części, która nie została sfinansowana przekazanymi środkami tego Funduszu” może prowadzić do licznych nadużyć ze strony Operatora. Zgodnie z Ustawą o Publicznym transporcie zbiorowym Finansowanie przewozów może polegać na przekazywaniu rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W proponowanym brzmieniu wprowadzanej zmiany do ustawy pokrycie kosztów (zakładając deficyt na linii) byłby obowiązkiem obligatoryjnym w przypadku skorzystania przez Organizatora z dopłat do linii użyteczności ze środków Funduszu autobusowego. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń można spodziewać się, że koszty funkcjonowania linii wzrosną w drastyczny sposób, a całość powstałego deficytu będzie rekompensowana ze środków publicznych. W ramach tych kosztów Operator będzie gromadził środki trwałe (pojazdy, budynki, urządzenia), które sfinansowane zostaną ze środków funduszu wchodzących w skład rekompensaty. Kosztów tych	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	W projektowanym art. 11d ust. 3 punkt 4 zostanie wykreślony.

		Organizator nie będzie mógł zakwestionować jako wydatków niezgodnych z przepisami ustawy PTZ. Dla przykładu przy tej konstrukcji zapisów Operator przy np. umowie Leasingu nie będzie się kierował najkorzystniejszym finansowaniem tylko jak najkrótszym okresem umowy (min 2 lata) i jak najdroższą ratą. W ten sposób Organizator w ramach rzekomego deficytu w dwuletnim okresie umowy sfinansuje Operatorowi zakup nowych pojazdów które ostatecznie staną się własnością Operatora po zakończeniu umowy.			
76	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11a ust. 2)	Uważamy, że sztywne ustalenie zasad, że najpierw załatwia się wszystkie wnioski w danej grupie organizatorów, aż do wyczerpania limitów środków nie pozwala na tworzenie zintegrowanych systemów komunikacyjnych. W chwili obecnej zapis w propozycji ustawie traktujemy, jako pomoc, która ma trafić przede wszystkim do gmin. Proponujemy, aby wybór wniosków odbywał się na podstawie uzyskanej punktacji i wysokość do uzyskanej punktacji powinna decydować o kolejności zakwalifikowanie wniosku do dofinansowanie bez względu na szczebel jednostki samorządowej, która taki wniosek opracował. Ponadto uważamy, że ustawodawca powinien zezwolić wojewodom, w przypadku złożenia wniosków na kwoty przekraczające przyznane przez dysponenta środki dla danego województwa, na podjęcie decyzji o obniżeniu maksymalnej stawki dofinansowania organizatorów w danym województwie, i umożliwienie dofinansowania wszystkich lub większości wniosków.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI informuje, że nie przewiduje zmian w zasadach udzielania dopłaty z Funduszu, w tym dotyczących pierwszeństwa w objęciu dopłatą. Duże zainteresowanie ze strony organizatorów korzystaniem ze środków Funduszu wskazuje, że cel przewidziany w ustawie jakim jest zwiększenie dostępności autobusowego transportu publicznego jest osiągany przy zachowaniu przewidzianej w ustawie kolejności w zakresie pierwszeństwa dopłat z Funduszu. W ocenie MI wsparcie w pierwszej kolejności gmin stanowi istotny element w walce z wykluczeniem komunikacyjnym. Jednocześnie MI podkreśla, że jeżeli będzie to konieczne, podejmie działania zapewniające pełną dostępność środków Funduszu dla wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego zainteresowanych skorzystaniem z tego programu.

77	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11a ust. 2)	<p>Art. 11a ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności: 1) związkom powiatowo-gminnym; 2) związkom powiatowym; 3) związkom międzygminnym; 4) powiatom; 5) gminom; 6) województwom.” Uzasadnienie: Pierwszeństwo w objęciu dopłatą powinno być przyznane większym podmiotom, ze względu na większy zasięg przewozów niż w przypadku mniejszych lub pojedynczych jednostek. Linie komunikacyjne w ramach związków wymienionych w pkt. od 1 do 3, zapewniają dostępność komunikacyjną nie tylko w zakresie jednej gminy, lecz wykraczają poza jej granice mając wielokrotnie charakter przewozów powiatowych lub nawet wojewódzkich, a zdarzą się również międzywojewódzkich. Ponadto w naszej ocenie powinno się minimalizować liczbę organizatorów oraz promować i zachęcać do tworzenia i przynależności do większych struktur, takich jak związki jednostek samorządu terytorialnego.</p>	Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny	Uwaga nieuwzględniona	Stanowisko jak w pkt 76
78	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11a ust. 2)	<p>W zaproponowanym nowym art. 11a proponuje się ust. 2 nadać treść: „2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności: 1) Organizatorom korzystającym z dopłaty ze środków Funduszu w roku poprzednim w stosunku do pierwszego roku okresu na który prowadzi się nabór na linie wówczas dofinansowane; 2) gminom; 3) związkom międzygminnym; 4) związkom powiatowo-gminnym; 5) powiatom; 6) związkom powiatów; 7) województwom. Uzasadnienie: Pomimo zaproponowanego zapisu umożliwiającego zawieranie umów na maksymalnie 10 lat (art.11d ust. 5), organizator nie ma gwarancji ponownego zawarcia umowy o dopłatę. Coraz większe zainteresowanie Funduszem przez gminy powoduje że powiaty nie mogą być pewne że zakwalifikują się do dopłaty.</p>	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	Stanowisko jak w pkt 76

79	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11a ust. 2)	<p>Proponujemy zmianę kolejności w zakresie pierwszeństwa dopłat z Funduszu w następujący sposób:</p> <ul style="list-style-type: none"> • związki powiatowo-gminne; • powiaty lub związki międzygminne; • związki powiatowe; • gminy; • województwa. <p>Celem zaproponowanej zmiany jest skierowanie środków z Funduszu przede wszystkim do tych organizatorów, którzy są w stanie najskuteczniej zadbać o likwidację białych plam. Niezaspokojone potrzeby komunikacyjne dotyczą przede wszystkim połączeń między miejscem zamieszkania a miejscem pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych (na poziomie szkół podstawowych istnieje system dowozu), miejscem pracy czy miejscem świadczenia istotnych usług publicznych (przychodnia, szpital). W przeważającej większości wypadków dotyczy to połączeń w ramach obszaru funkcjonalnego miasta, a zatem między gminami wiejskimi, a gminą miejską. Utrzymanie pierwszeństwa w uzyskaniu dopłat dla organizatorów gminnych przewozów pasażerskich tj. zamykających się w granicach jednej gminy, przy ograniczonych środkach Funduszu, nie rozwiązuje problemu słabo rozwiniętej komunikacji gmin wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi, a tym samym nie będzie sprzyjało faktycznemu niwelowaniu tzw. białych plam. Warto przypomnieć, że w Ocenie Skutków Regulacji do projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wskazano, że cyt. „Obecnie na rynku publicznego transportu zbiorowego funkcjonują głównie przewoźnicy realizujący przewozy na zasadach komercyjnych na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, głównie na liniach rentownych o dużych potokach pasażerskich. Powyższa sytuacja przyczyniła się do powstania na mapie komunikacyjnej kraju białych plam transportowych, a pasażerowie są systematycznie pozbawiani należnego im dostępu do transportu publicznego zwłaszcza na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich”.</p>	Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona	Stanowisko jak w pkt 76
80	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6	Artykuł 4 pkt. 6 wprowadza nowy art. 14 w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w którym w ust. 2 stwierdza się, że „dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.” Jeżeli	Travel-Bus Usługi Transportowe Robert Dziewit	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się zmian w wielkości stawki dopłaty z Funduszu. W projekcie przewidziano utrzymanie na stałe stawki

	(art. 11d ust. 2)	ustalona w kwietniu 2020 r. dopłata w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł była adekwatna to poziomowi deficytu świadczenia w tamtym czasie usług przewozowych, to w obecnych uwarunkowaniach kosztów ponoszonych przez operatorów, adekwatna byłaby kwota 4,00 zł. Kwota ta powinna być w kolejnych latach waloryzowana o wskaźnik inflacji. Z tej przyczyny proponuję następujące brzmienie art. lid: „Dopłatę w 2024 roku ustala się w kwocie nie wyższej niż 4,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej. W kolejnych latach kwota maksymalnej dopłaty zwiększana będzie o roczny wskaźnik wzrostu cen i towarów konsumpcyjnych publikowany przez Główny Urząd Statystyczny, z obowiązywaniem od 1 stycznia każdego roku”. Zmiana ta wymaga odpowiedniego (procentowo) zwiększania puli środków Funduszu.			dopłaty na poziomie maksymalnie 3,00 zł.
81	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11d ust. 2)	Artykuł 4 pkt. 6 wprowadza nowy art. 11d w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w którym w ust. 2 stwierdza się, że „dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.” Jeżeli ustalona w kwietniu 2020 r. dopłata w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł była adekwatna to poziomowi deficytu świadczenia w tamtym czasie usług przewozowych, to w obecnych uwarunkowaniach kosztów ponoszonych przez operatorów, adekwatna byłaby kwota 4,00 zł. Kwota ta powinna być w kolejnych latach waloryzowana o wskaźnik inflacji. Z tej przyczyny proponuję następujące brzmienie art. 11d: „Dopłatę w 2024 roku ustala się w kwocie nie wyższej niż 4,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej. W kolejnych latach kwota maksymalnej dopłaty zwiększana będzie o roczny wskaźnik wzrostu cen i towarów konsumpcyjnych publikowany przez Główny Urząd Statystyczny, z obowiązywaniem od 1 stycznia każdego roku”. Zmiana ta wymaga odpowiedniego (procentowo) zwiększania puli środków Funduszu.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się zmian w wielkości stawki dopłaty z Funduszu. W projekcie przewidziano utrzymanie na stałe stawki dopłaty na poziomie maksymalnie 3,00 zł.
82	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6	Wnosimy o wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej wysokości dopłaty w tym wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej w przypadku zawierania wieloletnich umów o dopłatę, opartej o wskaźnik inflacji.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga nieuwzględniona	Nie przewiduje się zmian w wielkości stawki dopłaty z Funduszu.

	(art. 11d ust. 2)				W projekcie przewidziano utrzymanie na stałe stawki dopłaty na poziomie maksymalnie 3,00 zł.
83	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11d ust. 3)	Nasze wątpliwości wzbudza sformułowanie „zawarcie umowy o świadczenie usług”, ponieważ wnioski dotyczą każdej odrębnej linii komunikacyjnej, to mamy wątpliwości, czy w uchwale i w umowie nie powinny być wymienione wszystkie linie komunikacyjne, których wniosek dotyczy. Ustawa wymaga złożenia wniosków i rozliczenia tych wniosków na każdą linię komunikacyjną oddzielnie a jednocześnie praktyka wykazuje, że ocena wniosków i przyznawanie środków odbywa się na cały pakiet linii komunikacyjnych danej jednostki samorządu terytorialnego, czyli mamy do czynienia z innymi przepisami prawnymi a inną praktyką w tym zakresie. Ponadto z pkt 4 tegoż ustępu wynika obowiązek złożenia oświadczenia o sfinansowaniu całości deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej objętej dopłatą. Czy dotyczy to oświadczenia do każdej linii, czy też, jeżeli wniosek obejmuje np. 20 linii komunikacyjnych, to ma być także 20 odrębnych oświadczeń czy też jedno. Czy oznacza to, że intencją ustawodawcy jest całkowite sfinansowanie przez organizatora różnicy pomiędzy poniesionymi kosztami a uzyskanymi przychodami ze wszystkich źródeł. Jest to istotne, albowiem do tej pory większość organizatorów gwarantowała jedynie sfinansowanie tej części deficytu, na którą organizator otrzymał dofinansowanie z FRPA oraz minimalnego wymaganego wkładu własnego. Pozostała kwota deficytu, bardzo często, nie była pokrywana.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W art. 11d ust. 3 projektu punkt 4 został wykreślony. Odnosząc się do liczby składanych oświadczeń o sfinansowaniu całości deficytu należy wyjaśnić, że może to być jedno oświadczenie dotyczące wszystkich linii komunikacyjnych danego organizatora.
84	obecnie art. 17 poprzednio - art. 8	Wnosimy o jego skreślenie. Zmiana pomysłu Ministerstwa Infrastruktury na procedury poprzedzające dopuszczenie przewoźników do funkcjonowania w systemie publicznego transportu zbiorowego nie może odbywać się kosztem organizatorów - co do zasady jednostek samorządu terytorialnego. Jeśli opłaty za już dokonane czynności miałyby zostać zwrócone to musi się to odbyć ze środków budżetu państwa. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że wg OSR nie jest to kwota znacząca, natomiast istotna jest nie tylko wysokość zwrotu, ale i sama zasada.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga uwzględniona	MI odstąpiło od przepisu zobowiązującego organizatorów publicznego transportu zbiorowego do zwrotu przedsiębiorcom opłaty za udzielone potwierdzenie zgłoszenia przewozu. Pozostawiono jednak obowiązek zwrotu tego dokumentu przez przedsiębiorców.

85	obecnie - art. 27 poprzednio - art. 12	Proponuje się zmienić brzmienie projektowanego przepisu na: „ <i>Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 1 i 18 - 26 i art. 2, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.</i> ” W pierwotnym brzmieniu projektowanego przepisu przewidziano, że wejście w życie przepisów projektowanej ustawy, o których mowa w art. 1 pkt 18 – 31 nastąpi z dniem 1 stycznia 2026 r. Tymczasem wydaje się, że przepisy art. 1 pkt 27 – 31 projektowanej ustawy powinny wejść w życie w terminie podstawowym, skoro zawierają w szczególności rozwiązania przejściowe obowiązujące do dnia 31 grudnia 2025 r.	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	MI dokonało całościowej weryfikacji projektu w zakresie przepisów przejściowych i końcowych. Wprowadzono odpowiednie zmiany. Projekt zostanie także zweryfikowany w tym zakresie w ramach komisji prawniczej.
86	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	W definicji komunikacji miejskiej należy określić, czy za komunikację miejską będą uważane przewozy na terenie kilku gmin wykowane przez przewoźników, jeżeli na danym obszarze został utworzony związek międzygminny lub też kilka jednostek samorządu terytorialnego zawarło porozumienie w sprawie wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego. W chwili obecnej przewozy takie realizowane przez przewoźników na wyżej wymienionych obszarach, traktowane są, jako przewozy powiatowe, wojewódzkie lub międzywojewódzkie w zależności od zasięgu terytorialnego obszaru jednostki samorządu terytorialnego wchodzących w skład porozumienia lub związku.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „komunikacji miejskiej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
87	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	Proponujemy w art. 4 w ust. 1 pkt 4 zmienić definicję „ <i>komunikacji miejskiej</i> ”. Obecna definicja zawiera sformułowanie odwołujące się do pojęcia miasta. Pojęcie „ <i>miasta</i> ” nie jest pojęciem odnoszącym się do podziału administracyjnego kraju, a jest tylko określeniem, że dana miejscowość ma prawa miejskie. W chwili obecnej, żadne z miast, niebędących samoistną gminą, nie ma własnych władz ustawowych reprezentujących wyłącznie miasto. Gmin miejskich jest w kraju 302 a gmin miejsko-wiejskich 662. W związku z powyższym proponujemy, zastąpienie pojęcia „ <i>miasta</i> ” pojęciem „ <i>gminy miejskiej</i> ”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „komunikacji miejskiej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
88	Inna propozycja do projektu ustawy 9art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	Wpływ interpretacji definicji komunikacji miejskiej wyrażonej w art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz.1343, ze zm.) na nieprawidłowe wykorzystanie środków z Funduszu. <ul style="list-style-type: none"> Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy o Funduszu, dopłacie podlegają wyłącznie przewozy autobusowe które nie są realizowane w ramach komunikacji miejskiej. Zgodnie definicją ustawową wyrażoną w art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, ze zm.) za komunikację miejską uznać należy: „(...) gminne przewozy 	Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „komunikacji miejskiej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

		<p>pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących”. Zgodnie z informacją opublikowaną na oficjalnej stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w zakładce „pytania i odpowiedzi” na pytanie „Czy przewozy realizowane na terenie gminy będącej gminą miejsko-wiejską są komunikacją miejską?” przedstawiono odpowiedź: „Przewozy, których organizatorem jest gmina miejsko-wiejska realizowane na obszarze tej gminy nie mają charakteru komunikacji miejskiej. Są to gminne przewozy pasażerskie. Przewozy realizowane na terenie gminy miejsko - wiejskiej nie mają charakteru komunikacji miejskiej.” <i>Źródło:</i> https://www.gov.pl/web/infrastruktura/pytania-i-odpowiedzi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mając na uwadze powyższe, wskazane jest unormowanie w ustawie jednoznacznej definicji komunikacji miejskiej. • Należy wskazać, że zawarta we wskazanej odpowiedzi na stronie Ministerstwa interpretacja przepisów, że przewozy realizowane na terenie gminy miejsko - wiejskiej nie mają charakteru komunikacji miejskiej jest w obecnym stanie prawnym prawdziwa jedynie dla linii komunikacyjnych, których cały przebieg, czyli wszystkie przystanki natrasie, znajdują się poza obszarem miasta na obszarze gminy miejsko-wiejskiej, natomiast nie jest prawdziwa dla wszystkich rodzajów linii organizowanych przez gminę miejsko-wiejską. Linie komunikacyjne organizowane przez gminę miejsko-wiejską wykonywane w ramach miasta i gminy są komunikacją miejską. Niestety niedoprecyzowanie tej kwestii w odpowiedziach do pytań przedstawionych na stronie Ministerstwa, spowodowało błędną interpretację i błędne stosowanie przepisów, a w konsekwencji wnioskowanie przez część samorządów i zawieranie Umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych także na linie komunikacji miejskiej. • Brak uregulowania ww. kwestii będzie w znaczący sposób ograniczał dostępność środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych dla pozostałych organizatorów w tym w szczególności dla powiatów organizujących ważne dla lokalnych społeczności linie powiatowe. Gminy miejsko-wiejskie będą systematycznie dalej zamieniać sieci linii komunikacji miejskiej na linie komunikacyjne z dopłatą z Funduszu wykorzystując dostępną pulę środków. 			
--	--	---	--	--	--

89	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 5a ustawy o ptz)	Należy w definicji doprecyzować czy za metropolitarne przewozy pasażerskie będą także uważane przewozy wykonywane przez przewoźników na obszarze powołanego związku metropolitalnego?	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „przewozów metropolitalnych” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
90	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 10 i 10a ustawy o ptz)	Należy w definicji doprecyzować czy za takie przewozy (powiatowe lub powiatowo-gminne) będą uważane przewozy realizowane przez przewoźników. Dotychczas, bowiem, przewozy realizowane przez przewoźników uważa się za przewozy wojewódzkie, jeżeli wykraczają poza obszar jednego powiatu. Zawiązane porozumienia i utworzone związki dotychczas nie zmieniały tej zasady.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „powiatowych przewozów pasażerskich” oraz „powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 10 i 10a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
91	Inna propozycja do projektu (art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy o ptz)	W art. 4 w ust. 1 pkt 13 proponujemy doprecyzowania pojęcia „przystanek komunikacyjny” o określenie, że pojęcie to dotyczy fragmentu jezdni drogi publicznej lub niepublicznej oraz przyległego obszaru położonego w pasie drogowym, na którym znajduje się miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania podróżnych. Obecnie spotykamy się, zarówno w interpretacji organów samorządowej jak i orzeczeń sądowych z różnym pojmowaniem tego pojęcia. Ma to znaczenie przy nakładaniu opłat za korzystanie z przystanków oraz przy ustalaniu zakresu sprzętania przystanku, w tym fragmentu jezdni.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „przystanku komunikacyjnego” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
92	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 15 ustawy o ptz)	Należy w definicji doprecyzować, czy definicja rekompensaty obejmuje także przewoźnika, w rozumieniu nowelizacji tej ustawy. Proponowane zapisy w noweli ustawy określają, że będzie przysługiwała im rekompensata z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych biletów.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Pojęcie rekompensaty jest zarezerwowane dla operatorów przewozów. Natomiast przewoźnikowi, zgodnie z przepisami projektu będzie przysługiwała dopłata z tytułu obowiązku honorowania ustawowych ulg przejazdowych.
93	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt	Należy w definicji doprecyzować pojęcie „sieć komunikacyjna”. Trzeba określić, czy linie komunikacyjne na obszarze działania organizatora realizowane przez przewoźnika wchodzą w pojęcie sieci komunikacyjnej czy też nie. Pojęcie „sieć komunikacyjna” występuje przy opracowywaniu planów transportowych, zawieraniu umów i po	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „sieci komunikacyjnej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 16 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o

	16 ustawy o ptz)	przyjęciu nowelizacji ma występować w dokumentach, którymi będzie się posługiwał operator.			publicznym transporcie zbiorowym.
94	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	<p>art. 4 ust. 1 punkt 25 otrzymuje brzmienie: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa lub wykonywany w granicach administracyjnych jednego powiatu lub jednej gminy jeśli marszałek województwa podjął taką decyzję; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie; Uzasadnienie: Transport kolejowy z uwagi na wyższe koszty funkcjonowania i większy poziom skomplikowania jest często poza zasięgiem możliwości organizacyjnych samorządów powiatowych i gminnych. Jednak są przypadki, gdzie krótkie linie komunikacyjne w transporcie kolejowym ważne z punktu widzenia społeczeństwa (znielowania wykluczenia komunikacyjnego) nie przekraczają granicy jednego powiatu lub gminy. W celu umożliwienia organizacji transportu kolejowego także na takich liniach kolejowych niezbędne jest umożliwienie marszałkom województw podejmowanie takich decyzji.</p>	Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „wojewódzkich przewozów pasażerskich” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.
95	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust.1 pkt 25)	<p>Z art. 4 ust. 1 pkt 25) należy usunąć elementy ograniczające elastyczność oferty przewozowej: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa;</p>	Fundacja ProKolej	Uwaga nieuwzględniona	Stanowisko jak w pkt 94

	<p>inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;".</p> <p><i>Uzasadnienie:</i></p> <p>Usunięcie zbędnych barier administracyjnych ma na celu zwiększenie swobody kształtowania oferty przez organizatorów przewozów i zagwarantowania ciągłości obsługi podróżnych i stabilizacji oferty przewozowej na tzw. „liniach stykowych”. Limity w postaci wskazywania stacji bądź maksymalnych odległości powodują, że w sytuacji braku porozumienia organizatorzy, nawet posiadający odpowiedni potencjał techniczny, organizacyjny i finansowy nie mają możliwości zagwarantowania obsługi połączeń leżących na styku różnych regionów.</p> <p>Poszerzona zmiana do art. 4 ust. 1 punkt 25)</p> <p>25) wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającej przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; a także wykonywany w granicach administracyjnych powiatu lub gminy jeśli marszałek województwa podjął taką decyzję; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;</p> <p><i>Uzasadnienie:</i></p> <p>Transport kolejowy z uwagi na wyższe koszty funkcjonowania i większy poziom skomplikowania jest często poza zasięgiem możliwości organizacyjnych samorządów powiatowych i gminnych. Jednak są przypadki, gdzie krótkie linie komunikacyjne w transporcie kolejowym ważne z punktu widzenia społeczeństwa (znielowania wykluczenia komunikacyjnego) nie przekraczają granicy jednego powiatu lub gminy. W celu umożliwienia organizacji transportu kolejowego także na takich liniach kolejowych niezbędne jest umożliwienie marszałkom województw podejmowanie takich decyzji.</p>			
--	---	--	--	--

96	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 26 ustawy o ptz)	Należy w definicji doprecyzować „zintegrowany system taryfowo-biletowy” poprzez rozstrzygnięcie czy obejmuje on także korzystanie ze środków transportu przewoźnika na danym obszarze, na którym ustanowiono system taryfowo-biletowy.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Uwaga niejasna. Projektowany przepis art. 15b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie preredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego. Porozumienie zawarte przez organizatora ustanawiającego zintegrowany system taryfowo-biletowy z pozostałymi organizatorami określi wzajemne rozliczenie z tytułu uczestnictwa organizatorów przewozów pasażerskich oraz inne kwestie. Ww. porozumienie powinno zostać zawarte z uwzględnieniem przepisów prawa powszechnie obowiązującego.
97	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 5 ustawy o ptz)	W związku ze zmianą w art. 5 ust. 2 pkt 2 pkt 26 należy określić w ustawie, w jaki sposób – w rozumieniu ustawodawcy – mają być zastosowane zasady konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 w stosunku do przewozów realizowanych przez przewoźników.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Zmiana w art. 5 ust. 2 pkt 2 polega wyłącznie na zmianie dokumentu, który będzie uprawniał do wykonywania regularnych przewozów osób na zasadach komercyjnych z potwierdzenia zgłoszenia przewozu na zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie zbiorowym. MI nie widzi zasadności innych zmian w tym przepisie zaproponowanych w uwadze. Dodatkowo należy wskazać, że pojęcie „konkurencji regulowanej” nie zostało

					zdefiniowane w rozporządzeniu 1370/2007.
98	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 7 ust. 1 pkt 4a ustawy o ptz)	<p>Art. 7 ust. 1 pkt. 4a otrzymuje brzmienie: „związek powiatowo-gminny: a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia, na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin lub powiatów, które zawarły porozumienie;” Uzasadnienie: Działalność związku w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, ze względu na ważny interes publiczny wykracza poza zakres gmin i powiatów tworzących związek, zatem zasadnym byłoby uregulowanie prawa w zakresie zawierania stosownych porozumień pomiędzy związkiem a jednostkami samorządu terytorialnego na poziomie gminy lub powiatu.</p>	Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny	Uwaga nieuwzględniona	<p>Nie przewiduje się zmian przepisów określających właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania i zasięg przewozów oraz form współdziałania jednostek samorządu terytorialnego w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli związek powiatowo-gminny chce organizować publiczny transport zbiorowy na obszarze j.s.t. wykraczających poza obszar tego związku odpowiednie gminy lub powiaty powinny wejść w skład tego związku.</p>
99	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 7 ust. 2a ustawy o ptz)	<p>W art. 7 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. W celu zapewnienia transportowej obsługi pasażerów powiązanych komunikacyjnie z obszarem właściwym dla danego organizatora, dopuszcza się realizację określonych linii komunikacyjnych wybiegających na teren innego organizatora. Organizator zamierzający realizować takie linie o tym fakcie powiadamia Organizatora na którego terenie będą realizowane przewozy z miesięcznym wyprzedzeniem.” Uzasadnienie: Podział administracyjny kraju bardzo często nie jest tożsamy z funkcjonującymi potokami pasażerskimi, które zostały ukształtowane w sposób naturalny w ciągu wielu lat. Bardzo często ma miejsce sytuacja kiedy dotarcie do niezbyt oddalonych placówek oświatowych czy leczniczych wymaga przekroczenia granicy powiatu lub województwa. Aby zaspokoić takie potrzeby przewozowe Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają wówczas problem formalny z tworzeniem i finansowaniem takich połączeń.</p>	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	<p>MI nie przewiduje zmian w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą współdziałać poprzez zawieranie porozumień i tworzenie związków.</p>

100	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 7 ust. 2a i 2d ustawy o ptz)	<p>Brak możliwości skomunikowania obszarów granicznych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 3.04.2019 r. zawierał zapisy porządkujące i wyrównujące uprawnienia organizatorów przewozów kolejowych i drogowych, w tym uprawnienia różnych poziomów jednostek samorządu (województwa, powiaty i gminy) w przypadkach konieczności prowadzenia linii komunikacyjnych przez obszary właściwości innych JST dla obsługi własnych obszarów, oraz pożądanego przez pasażerów skomunikowania w „obszarach granicznych” powiatów oraz gmin, bez konieczności zawierania stosownych porozumień, a tylko po powiadomieniu sąsiedniej JST o utworzeniu skomunikowania w takim obszarze. • Należy stwierdzić że w obecnym stanie prawnym uprawnienie takie (oraz zobowiązanie do pokrycia całości kosztów) przysługuje jedynie Organizatorom przewozów kolejowych (do stacji umożliwiającej odwrócenie kierunku biegu pociągu) a projekt zmiany ustawy z dnia 3.04.2019 r. nadawał jednoznacznie takie uprawnienie w przewozach autobusowych - Organizatorowi Wojewódzkiemu. • Ogranicza to działanie Gmin, Powiatów i Związków w obszarach granicznych (bardzo istotnych dla mieszkańców) do linii objętych porozumieniami. • Tymczasem porozumienia międzygminne czy międzypowiatowe powinny być właściwe zasadniczo tylko dla długich linii obsługujących duże obszary obydwu gmin czy powiatów zawierających takowe porozumienie, jednocześnie solidarnie ponoszących koszty takich linii. • W Związku z powyższym proponuje się w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym: <ul style="list-style-type: none"> a) po ust. 2 proponuje się dodanie ust. 2a-2c w brzmieniu: <p>„2a. W transporcie drogowym województwo jest organizatorem przewozów sięgających sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub 2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednie województwo, umożliwiający obsługę pasażerów, 	Związek Powiatowo-Gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	<p>MI nie przewiduje zmian w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.</p> <p>Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą współdziałać poprzez zawieranie porozumień i tworzenie związków.</p>
-----	---	---	---	------------------------------	--

		<p>- i stanowi w powyższym zakresie realizację potrzeb komunikacyjnych,</p> <p>2b. Koszty organizacji i funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2a, ponosi w całości organizator, o którym mowa w ust. 2a.</p> <p>2c. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów, organizatora szczebla powiatowego na obszarze właściwości, którego będzie realizowany przewóz.</p> <p>Ponadto proponuje się zmodyfikowanie zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym:</p> <p>o 2d. Przy określaniu potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w Art. 9 ust 2a Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-4a może wyznaczyć linię komunikacyjną wykraczającą poza obszar jego właściwości w przypadku, gdy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub 2) przewóz jest realizowany do najbliższego zintegrowanego węzła przesiadkowego położonego w sąsiadującym z obszarem organizatora mieście na prawach powiatu, lub 3) przewóz jest realizowany do gminy lub gmin graniczących z obszarem Organizatora jeżeli dany Organizator jest Powiatem lub Związkiem Powiatowo-Gminnym. <p>2e) w przypadku, o którym mowa w ust 2d przepisy wymienione w ust. 2c stosuje się odpowiednio.</p>			
101	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 7 ust. 3a ustawy o ptz)	<p>W art. 7 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a. W celu realizacji określonych linii komunikacyjnych dopuszcza się zawieranie porozumień pomiędzy gminą a organizatorami wymienionym w ust. 1 pkt. 2-4a. Rolę organizatora wówczas pełni uczestnik porozumienia wymieniony w ust. 1 pkt. 2-4a.”</p> <p>Uzasadnienie: Wiele gmin, szczególnie tych leżących przy granicy z obszarem gdzie rolę organizatora PTZ pełni Związek Gmin, Związek Powiatów lub Związek Powiatowo-Gminny jest zainteresowanych poprowadzenie konkretnej linii na teren związku bez konieczności wchodzenia w struktury tego Organizatora. Taki zapis pozwoli na finansowanie rekompensaty.</p>	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą współdziałać poprzez zawieranie

					porozumień i tworzenie związków.
102	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 9b)	Proponuje się wprowadzić do ustawy o ptz, zapis w ramach nowego artykułu Art. 9b o konieczności sporządzenia uproszczonego dokumentu, przyjmowanego odpowiednio przez Radę Gminy, Radę Powiatu, Zgromadzenie Związku Międzygminnego lub Zgromadzenie Związku Powiatowo-Gminnego liczących mniej mieszkańców niż progi określone w Art. 9 ust. 1 obejmującego wykaz linii ptz na danym obszarze, organizowanych przez daną jednostkę samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem: a. ich częstotliwości, b. dni kursowania oraz c. przewidywanego okresu ich funkcjonowania. Dokument taki jest niezbędny, w świetle propozycji składania wniosków o dofinansowanie linii ptz z FRPA na okres do 10 lat. W przypadku braku podjęcia takiej uchwały, oznacza to, że dana jednostka samorządu terytorialnego nie jest organizatorem ptz i jako taka nie może ubiegać się o dotację celową z FRPA. Zapis taki umożliwi także lepszą koordynację połączeń w ramach kilku organizatorów na jednym obszarze; Należy rozważyć także dokument, w którym dana jednostka samorządu terytorialnego określa powód nie podejmowania takiego zadania np. „wszystkie miejscowości gminy obsługiwane są liniami transportu drogowego lub kolejowego dla których organizatorem jest marszałek województwa lub starosta” lub „transport publiczny w całości obsługiwany jest przez przewoźników komercyjnych” itp.	Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny”	Uwaga nieuwzględniona	Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego posiadający liczbę mieszkańców poniżej określonej w art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mogą organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej bez konieczności sporządzania planu transportowego. Brak uzasadnienia we wprowadzaniu obowiązku sporządzania innych dokumentów dla tych jednostek. Za właściwą koordynację przewozów na obszarze swojej właściwości odpowiada organizator publicznego transportu zbiorowego.
103	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 12 ust. 1)	Proponuje się rozszerzyć zapis Art. 12. ust. 1 ustawy o ptz o pkt. 9) następującej treści : „9) harmonogram uruchamiania poszczególnych linii komunikacyjnych o charakterze publicznym, objętych planem transportowym”; W chwili obecnej w wielu planach transportowych uchwalonych przez sejmiki wojewódzkie i rady powiatów wpisane są linie transportu drogowego, które nie są uruchamiane od 5 lub 6 lat bez podania jakiegokolwiek przyczyny. Powoduje to, że gminy lub powiaty nie podejmują prób stworzenia związku międzygminnego lub międzypowiatowego, gdyż do organizacji określonych połączeń zobowiązały się jednostki wyższych szczebli.	Związek Powiatowo-Gminny „Wielkopolski Transport Regionalny	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektowanej nowelizacji nie przewiduje się wprowadzania dodatkowych elementów w planie transportowym. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej regulacji.
104	Inna propozycja do projektu ustawy (art.	Należy przesądzić, czy określone zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego dotyczą wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, czy też także przewozów organizowanych przez przewoźników. Szczególnie dotyczy to spraw poruszonych w	Polska Izba Gospodarcza Transportu	Uwaga wyjaśniona i nieuwzględniona	Art. 15 ust. 1 ustawy określa zasady organizowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z definicją

	15 ust. 1 ustawy o ptz)	punkcie 1 i 3, tym bardziej, że w pozostałych punktach jasno określono, że dotyczą tylko operatorów albo operatorów i przewoźników.	Samochodowego i Spedycji		publicznego transportu zbiorowego zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej. W związku z powyższym pojęcie „publiczny transport zbiorowy” obejmuje zarówno przewozy komercyjne i przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W związku z powyższym zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego określone w art. 15 ust. 1 dotyczą przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozów komercyjnych.
105	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 15 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz)	W art. 15 w ust. 1 pkt 3 należy określić, w jakiej formie dana jednostka samorządu terytorialnego ma określić warunki funkcjonowania transportu publicznego określone w pkt a, b, c, d i e. Czy to mają być to uchwały, zarządzenie czy też luźne pisma okólne.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	Brak uzasadnienia uregulowania sposobu zapewnienia warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w sposób zaproponowany w uwadze. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego tak jak obecnie powinni mieć dowolność w tym zakresie.
106	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 15 ust. 6 ustawy o ptz)	W art. 15 w ust. 6 proponujemy uzupełnienie zapisu o obowiązek publikowania przynajmniej pełnej listy przystanków, jeżeli uchwała dotyczy także dodawania lub likwidacji przystanków. Jest to istotne, dla wykonania obowiązku nałożonego na organizatorów w art. 46 ust. 1 pkt 4, który obecnie jest w zasadzie nieprzestrzegany i jako przyczyna podawane jest trudność w ustaleniu listy przystanków.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian przepisów dotyczących określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem jest jednostka samorządu terytorialnego. Ww. określenie następuje w drodze uchwały.

					Określenie przystanków powinno umożliwiać ich jednoznaczną identyfikację. MI nie widzi konieczności zmian w tym obszarze.
107	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 15 ust. 7 ustawy o ptz)	W art. 15 w ust. 7 proponujemy określenie, w jaki sposób dana jednostka samorządu terytorialnego określa te przystanki oraz podaje do publicznej wiadomości tą informację wraz z informacją o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów. Obecnie jest to zapis blankietowy bez żadnych konsekwencji za jego przestrzeganie. Jest to istotne, dla wykonania obowiązku nałożonego na organizatorów w art. 46 ust. 1 pkt 4, który obecnie jest w zasadzie nieprzestrzegany i jako przyczyna podawane jest trudność w ustaleniu listy przystanków.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian przepisów dotyczących określania przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem nie jest jednostka samorządu terytorialnego. Ww. określenie następuje poprzez podanie przystanków do publicznej wiadomości. Określenie przystanków powinno umożliwiać ich jednoznaczną identyfikację. MI nie widzi konieczności zmian w tym obszarze.
108	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 15a ust. 2 ustawy o ptz)	Należy doprecyzować, w jakim zakresie organizatorzy gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich, na terenie związku metropolitalnego, są zobowiązani do uczestniczenia w zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym. Po wejściu w życie nowelizacji ustawy, pojęcie „organizator” będzie dotyczyło także przewozów realizowanych na podstawie wydawanych przez nich zezwoleń na przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym, czy też, w tym zakresie takie przewozy nie będą wchodziły do obowiązkowego systemu. Naszym zdaniem zapisy art. 15a powinny zostać przeredagowane.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga częściowo uwzględniona	Projektowany przepis art. 15b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przeredagowany i będzie wprowadzał w miejsce obowiązku, możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego.
109	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 20 ustawy o ptz)	Art. 20 otrzymuje brzmienie: „Art. 20.1. Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 z wyjątkiem operatorów posiadających status podmiotu wewnętrznego danego Organizatora lub kiedy wybór operatora nastąpił w trybie art. 19 ust. 2. 2 . W przypadku kiedy operatorowi przyznano prawo wyłączne stosowanie art.79 ust. 3. staje się obligatoryjne.” Uzasadnienie: Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zobowiązani są rekompensować operatorowi nadwyżkę kosztów na przychodami. Jeżeli na danym obszarze funkcjonują przewozy	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja wykracza poza zakres projektowanej regulacji. MI nie przewiduje zmian w zakresie przepisów dotyczących prawa wyłącznego.

		użyteczności publicznej to funkcjonujący tam przewoźnicy komercyjni powiększają deficyt operatora a co za tym idzie także rekompensatę wypłacaną z publicznych środków. Tolerowanie takiego tanu rzeczy należy uznawać za niegospodarność.			
110	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	W art. 22 w ust. 1 pkt 4 – jest obecnie zapis „w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2” powinien otrzymać brzmienie „w art. 19 ust. 1 pkt 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony we wnioskowany sposób.
111	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 22 ust. 9 pkt ustawy o ptz)	W art. 22 w ust. 9 – należy skreślić pkt 2.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 22 ust. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony we wnioskowany sposób.
112	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 22b ustawy o ptz)	W art. 22b – sformułowanie „w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2” powinno otrzymać brzmienie „w art. 19 ust. 1 pkt 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 22b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony we wnioskowany sposób.
113	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 23 ust. 1 ustawy o ptz)	W art. 23 ust. 1 sformułowanie „w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2” powinno otrzymać brzmienie „w art. 19 ust. 1 pkt 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 23 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony we wnioskowany sposób.
114	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 23 ust. 4 pkt 4 ustawy o ptz)	W art. 23 ust. 4 pkt 4 - sformułowanie „w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2” powinno otrzymać brzmienie „w art. 19 ust. 1 pkt 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 23 ust. 4 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony we wnioskowany sposób.

115	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 25 ust. 3 pkt 24 ustawy o ptz)	W art. 25 w ust. 3 pkt 24 – jest obecnie zapis „w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2” powinien otrzymać brzmienie „w art. 19 ust. 1 pkt 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 25 ust. 3 pkt 24 ustawy o publicznym transporcie został zmieniony we wnioskowany sposób.
116	Inna propozycja od projektu ustawy (art. 25 ust. 3 ustawy o ptz)	W art. 25 w ust. 3 należy dodać nowy punkt dotyczący określenia wysokości wynagrodzenia przysługującego operatorowi za realizację umowy i określenia terminów i sposobu wypłaty tego wynagrodzenia. Ta wysokość powinna być określona podobnie jak jest to zrobione w ustawie Prawo zamówień publicznych. Obecnie niemal wszystkie umowy są zawierane w trybie określonym w art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i niemal w żadnej umowie nie ma określenia wysokości wynagrodzenia przysługującego operatorowi a tym samym nie można określić jej „wartość”, o której mowa w art. 2 lit. k Rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w obligatoryjnych elementach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.
117	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 25 ust. 5 ustawy o ptz)	W art. 25 w ust. 5 – należy zrezygnować z przywołania art. 32, albowiem zostaje on wykreślony albo wprowadzić do projektu nowelizacji przepis określający zasady uzgadniania przystanków przez organizatorów, operatorów i przewoźników.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 25 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przededagowany.
118	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 31 ustawy o ptz)	Projekt wymaga uzupełnienia o dodatkowy artykuł o następującej treści: ...) art. 31 otrzymuje brzmienie: „Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie	Fundacja ProKolej	Uwaga wyjaśniona	W związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego art. 31 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uchylony.

		<p>jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846)".</p> <p><i>Uzasadnienie</i></p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze wydzielonej, w tym również wąskotorowej (dotyczy to systemów transportowych takich jak Warszawska Kolej Dojazdowa, czy koleje wąskotorowe) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</p> <p>Przyjęcie przepisów w kształcie określonym w art. 1 pkt 3) projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>			
119	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 31 ustawy o ptz)	<p>Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a na kolei wąskotorowej świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym."</p> <p><i>Uzasadnienie:</i></p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</p> <p>Prowadzenie zatem publicznego transportu zbiorowego na kolejach wąskotorowych od 1 stycznia 2026 r. będzie nie tylko faktycznie zakazane, ale także obarczone karą.</p>	Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej	Uwaga wyjaśniona	W związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego art. 31 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uchylony.

120	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 31 ustawy o ptz)	<p>art. 31 otrzymuje brzmienie: „Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);”</p> <p>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5, art. 35a, art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłączają przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących przewozy po infrastrukturze, którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</p> <p>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób na infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników, do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.</p>	Arriva RP Sp. z o.o. w Toruniu i Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. w Toruniu	Uwaga wyjaśniona	W związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego art. 31 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uchylony.
121	Inna propozycja do projektu ustawy (art.	<p><u>Niezbędne jest dodanie punktu o następującej treści:</u> ...) art. 31 otrzymuje brzmienie: „Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez</p>	SKPL Cargo Sp. z o.o.	Uwaga wyjaśniona	W związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego art. 31 ustawy o

	31 ustawy o ptz)	<p>przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym a w przypadku przewoźników kolejowych wykonujących przewóz osób do których na podstawie art. 3, ust. 1, punkt 5 lub art. 35a lub art. 36 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846) nie stosuje się przepisów art. 29c tej ustawy, na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 lub na podstawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa o którym mowa w art. 17e ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846);”.</p> <p><i>Uzasadnienie:</i></p> <p><i>Przepis art. 3 ust. 1 punkt 5 art. 35a lub art. 36 ustawy o transporcie kolejowym wyłącza przepisy mówiące o wydawaniu decyzji o otwartym dostępie (art. 29c tej ustawy) w stosunku do przewoźnika wykonującego przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej oraz przewoźników wykonujących przewozy po infrastrukturze którą zarządzają (np. Warszawska Kolej Dojazdowa, koleje wąskotorowe i inne systemy wydzielone) w tym także uprawnienia Prezesa UTK w tej kwestii.</i></p> <p><i>Przyjęcie zatem zmiany brzmienia przepisów określonych w art. 1 pkt 3 projektu bez ich Uzupełnienia w proponowanym przez nas kształcie spowoduje, że przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osobna infrastrukturze kolei funkcjonalnie wydzielonych z systemu kolei UE, zwolnionych ze stosowania art. 29c ustawy o transporcie kolejowym (będących przewoźnikami na podstawie definicji ustawy o transporcie kolejowym) nie będzie można uznać za przewoźnika w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</i></p> <p><i>Przewoźnicy ci będą zatem dyskryminowani wobec przewoźników i przewoźników do których stosuje się przepisy o wolnym dostępie i przewoźników funkcjonujących w innych dziedzinach transportu.</i></p>			publicznym transporcie zbiorowym zostanie uchylony.
122	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 31 ustawy o ptz)	<p>W art. 1 dodaje się nowy punkt o następującej treści: ...) art. 31 otrzymuje brzmienie: „Art. 31. W transporcie kolejowym przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przedsiębiorcę na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w</p>	Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „BANA”	Uwaga wyjaśniona	W związku z doprecyzowaniem zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 11 definicji przewoźnika w odniesieniu do transportu kolejowego art. 31 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostanie uchylony.

		<p>art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a na kolei wąskotorowej świadectwa bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 17e ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.”</p> <p>Uzasadnienie: Jak przy uwadze nr 2 – brak proponowanego przepisu skutkować będzie faktycznym zakazem wykonywania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na kolejach wąskotorowych przez przewoźników którzy z różnych przyczyn nie zawarli umowy o świadczenie usług publicznych.</p>			
123	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 43 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz)	W art. 43 w ust. 1 w pkt 3 – należy sformułowanie „potwierdzenie zgłoszenia przewozu” zastąpić sformułowaniem „na podstawie zezwolenia na wykonywanie krajowych przewozów regularnych”	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga niejasna	W art. 43 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie znajduje się sformułowanie „potwierdzenie zgłoszenia przewozu”.
124	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 46 ust. 1 pkt 9 lit. c)	W art. 46 w ust. 1 w pkt 9 lit. c – należy skreślić wyrazy ”o którym mowa w art. 30 i 31.”	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	W art. 46 ust. 1 pkt 9 lit. c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zostało usunięte odesłanie do art. 30 i 31, które są uchylane.
125	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 49 ust. 1 ustawy o ptz)	W art. 49 ust. 1 poddajemy pod rozwagę pytanie, czy informacje, o których w przepisie chodzi, nie powinny dotyczyć także przewoźnika po wejściu w życie nowelizacji ustawy.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga nieuwzględniona	MI dokona ponownej analizy przepisów w tym zakresie. Niemniej jednak wydaje się zasadne utrzymanie art. 49 ust.1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w obecnym brzmieniu.
126	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	W art. 64 w ust. 1 w pkt 1 – należy skreślić wyrazy ”lub potwierdzenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został zmieniony w odpowiedni sposób.

127	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 64 ust. 2 ustawy o ptz)	W art. 64 w ust. 2 – należy ten cały ustęp skreślić, ponieważ dotyczy dokumentów potwierdzenia zgłoszenia. Należy także dokonać odpowiedniej zmiany w ust. 4, zmieniając sformułowanie ust. 1 do 3 na sformułowanie „ust. 1 i 3”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 64 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został uchylony. Natomiast brzmienie art. 64 ust. 4 zostało zmienione.
128	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 64 ustawy o ptz)	Artykuł określa katalog kar nakładanych na przewoźnika i operatora. W przepisie występują kary za niedokonanie czynności określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu. Proponujemy aby art. 64 ust. 1 dotyczył tylko operatorów oraz usunięcie ust. 2 i 3. Projektowany akt prawny wykreśla przepisy dotyczące potwierdzenia zgłoszenia przewozu i zastępuje je zezwoleniami na wykonywanie przewozów wynikającymi z ustawy o transporcie drogowym. Jest to rozwiązanie bardzo pozytywne i oczekiwane przez branżę transportową. Proponowana zmiana dotyczy tylko uściślenia wprowadzanych przepisów.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga uwzględniona	Art. 64 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przededagowany we wnioskowany sposób.
129	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 65 ustawy o ptz)	W art. 65 – sformułowanie „art. 64 ust. 1-3” należy zastąpić sformułowaniem „art. 64 ust. 1 i 3”	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga uwzględniona	Art. 65 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym został przededagowany we wnioskowany sposób.
130	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 79 ust. 1 ustawy o ptz)	W art. 79 ust. 1 – jeżeli ustawodawca chce, aby w okresie do 31 grudnia 2025 roku w zakresie regulacji zasad korzystania z przystanków obowiązywały przepisy art. 32, to wyrazy „art. 30 do 37” powinno się zastąpić wyrazami „art. art. 30 do 31 i art. 33 do 37”.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona	MI dokona ponownej analizy przepisów przejściowych i końcowych projektu. Projekt zostanie zweryfikowany w tym zakresie także w ramach komisji prawniczej.
131	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 82 ust. 2 ustawy o ptz)	W art. 82 ust. 2 – wyrazy „31 grudnia 2022 r.” należy zastąpić wyrazami „31 grudnia 2025 r.” W przeciwnym wypadku wszyscy operatorzy od dnia 1 stycznia 2023 r., niezależnie od posiadanego zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, będą musieli posiadać zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga wyjaśniona	MI dokona ponownej analizy przepisów przejściowych i końcowych projektu. Projekt zostanie zweryfikowany w tym zakresie także w ramach komisji prawniczej.

132	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 87 ust. 1 i 3 ustawy o ptz)	W art. 87 ust. 1 i 3 – wyrazy „31 grudnia 2022 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2025 r.” W przeciwnym wypadku umowy pomiędzy przewoźnikami a urzędami marszałkowskimi wygasną.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga niezasadna	Wskazane zmiany zostały uwzględnione w projekcie ustawy.
133	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 1 ustawy o FRPA)	Podobna regulacja zawiera się w projekcie zmian ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, gdzie w art. 1 wyłącza się komunikację miejską z dofinansowania (dopłata 3zł do 1 wozokilometra na obszarach pozamiejskich) Zwracamy uwagę, że bardzo często komunikacja miejska w znacznym stopniu obsługuje także obszary pozamiejskie. Dlatego również w tym przypadku Związek Miast Polskich wnioskuje o zmianę, która umożliwi korzystanie z FRPA komunikacjom miejskim, które wykonują kursy na obszarach przylegających gmin, będących członkami porozumień międzygminnych.	Związek Miast Polskich	Uwaga nieuwzględniona	Co do zasady Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie dotyczy przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.
134	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 14 ustawy o FRPA)	Zasady przekazywania dopłaty z Funduszu dla Organizatorów <ul style="list-style-type: none"> • Organizator ma zastrzeżenia dotyczące możliwości spełnienia wymagań określonych w art. 14 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. • Organizator składa wojewodzie wnioski o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę. Zgodnie z umową o dopłatę zawartą 29 listopada 2022 r. pomiędzy Związkiem Powiatowo-Gminnym, a Wojewodą Mazowieckim wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy składany jest w terminie do 3 dnia roboczego następującego po tym okresie rozliczeniowym, z zastrzeżeniem, iż wniosek o dopłatę składany jest nie później niż do 5 grudnia 2023 r. Jednocześnie Umowa z Wojewodą na podstawie art. 14 ust. 2 ustawy o Funduszu obliguje do dołączenia dokumentów potwierdzających dane wskazane we wniosku tj. co najmniej dokumenty potwierdzające wielkość pracy eksploatacyjnej oraz wartość deficytu osobno dla każdego zadania. • Należy zwrócić uwagę, że przedstawienie ww. dokumentów i potwierdzenie wielkości wykonanej pracy eksploatacyjnej oraz wartości osiągniętego deficytu w grudniu w terminie do 5 grudnia, a więc przed realizacją zadań przewozowych jest w rzeczywistości niemożliwe. Nie są znane dane dotyczące liczby sprzedanych 	Związek Powiatowo-Gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	Zaproponowano nowe brzmienie art. 14 ustawy o Funduszu.

		<p>biletów i ich wartości z przyszłości. Nie są znane także dane dotyczące faktycznie zrealizowanej liczby wozokilometrów (z powodu wypadku lub utrudnień w ruchu część kursów może nie być faktycznie zrealizowana).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jediną możliwością jest złożenie przez Organizatora wniosku o zaliczkową wypłatę rekompensaty za grudzień określając maksymalną planowaną liczbę wozokilometrów do wykonania, planowane koszty obsługi linii oraz szacowany deficyt. Wypłacona w ten sposób rekompensata podlega rozliczeniu w styczniu w oparciu o dane dot. faktycznej liczby wykonanych wozokilometrów, faktycznych kosztów i danych dotyczących faktycznie osiągniętego deficytu. • Organizator jednocześnie zwraca uwagę, że nie jest możliwe przedstawienie rzeczywistych tj. ostatecznych kosztów obsługi linii oraz osiągniętego deficytu w terminie ani w danym okresie rozliczeniowym do ostatniego dnia miesiąca, ani do 3 dnia roboczego następnego miesiąca. • Z uwagi na trwający kilka dni proces rozliczenia wpływów ze sprzedaży biletów przez kierowców u Operatorów, przyjęty i obowiązujący w Polsce system płac (wypłaty wynagrodzeń w oparciu o umowę o pracę realizowane do 10. dnia następnego miesiąca) oraz czas potrzebny na obliczenie wielkości i struktury kosztów obsługi linii, co możliwe jest do przeprowadzenia dopiero po zakończeniu jej obsługi w danym okresie, zarówno Operator jak i Organizator może przedstawić dane dotyczące rzeczywistych kosztów oraz rzeczywiście osiągniętego deficytu nie wcześniej niż 14 dni od dnia zakończenia danego miesiąca. • Ponadto należy wskazać na istotny problem długiego terminu przekazywania rekompensat dla Operatorów, które obecnie są realizowane ok. 50 dni od dnia rozpoczęcia przewozów np. 20 lutego za okres od 1 do 31 stycznia. Długi termin rozliczania należnej rekompensaty z Operatorami (spowodowany terminem wypłaty dopłaty z Funduszu przez urząd wojewódzki) stanowi istotny problem dla zapewnienia płynności finansowej firm przewozowych. Dla przykładu Operatorzy komunikacji miejskiej w Warszawie otrzymują część środków np. ok. 40% w trakcie trwania danego miesiąca, a pozostałą część już po jego zakończeniu. • Wobec powyższego zasadne byłoby wcześniejsze zaliczkowe wypłacenie dopłat z Funduszu Organizatorom (tak jak ma to 			
--	--	---	--	--	--

		<p>miejsce obecnie dla miesiąca grudnia) umożliwiając zaliczkowe wypłacanie rekompensat Operatorom, na podstawie zaplanowanej przez Organizatora liczby wozokilometrów, do późniejszego rozliczenia, po zakończeniu miesiąca. Zmiana w istotny sposób poprawiłaby sytuację finansową przewoźników w kraju, przekładając się bezpośrednio na wzrost konkurencyjności.</p> <ul style="list-style-type: none"> • W związku z powyższym proponuje się zmodyfikowanie zapisów ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej: <p>Art. 14.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Organizator składa wojewodzie wnioski o zaliczkowe wypłacenie dopłaty na dany okres rozliczeniowy w terminie do 7 dnia roboczego danego okresu rozliczeniowego na zasadach wynikających z umowy o dopłatę. 2. Wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o zaliczkowe wypłacenie dopłaty na dany okres rozliczeniowy. 3. Wniosek: <ol style="list-style-type: none"> 1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1, 2) niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę - nie podlega rozpatrzeniu. 4. Wojewoda występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłaty, nie później niż 14 dnia roboczego danego okresu rozliczeniowego. 5. Dysponent Funduszu przekazuje dofinansowanie na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego. Warunkiem przekazania dofinansowania jest dostępność środków na rachunku Funduszu. 6. Wojewoda zaliczkowo przekazuje dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu dofinansowania od dysponenta Funduszu. 7. Środki wynikające z wniosku wojewody, o którym mowa w ust. 4, są przekazywane w terminach wynikających z porozumienia, o którym mowa w art. 11, nie później niż do 31 grudnia. Dofinansowanie dotyczące przewozów realizowanych w danym roku przekazane na wyodrębniony rachunek urzędu wojewódzkiego i niewykorzystane w terminie do dnia 31 stycznia następnego roku podlega zwrotowi na rachunek Funduszu. 			
--	--	--	--	--	--

		<p>8. Po zakończeniu okresu rozliczeniowego, do ostatniego dnia następnego miesiąca organizator zobowiązany jest do rozliczenia z wojewodą zaliczkowo wypłaconej dopłaty.</p> <p>9. Do rozliczenia dopłaty organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte w rozliczeniu.</p> <p>10. W przypadku gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator zwraca całą przekazaną zaliczkowo dopłatę dla danej linii, dla danego okresu rozliczeniowego.</p>			
135	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 25ust. 2 ustawy o FRPA)	<p>Dodanie przepisu zapewniającego środki finansowe dla uruchomionych już linii autobusowych objętych dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Województwo Łódzkie począwszy od roku 2019 aktywnie przystąpiło do realizacji rządowego projektu walki z wykluczeniem komunikacyjnych. Aktualnie realizujemy przewozy na 40, bardzo oczekiwanych społecznie, liniach komunikacyjnych. Proponujemy aby nowelizowane przepisy zapewniały środki finansowe na choćby obecnym poziomie zakontraktowanych wozokilometrów. Rozwiązanie takie pozwoli na utrzymanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dotychczasowym poziomie.</p>	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu wprowadza się wiele zmian mających wpływ na zaangażowanie środków Funduszu oraz ich płynność, w tym w szczególności możliwość zawierania wieloletnich umów o dopłatę.
136	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym)	<p>W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym proponuje się następujące zmiany:</p> <p>W art. 18 ust. 1 po pkt 1) dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:</p> <p>„W przypadku wykonywania przewozów regularnych lub przewozów regularnych specjalnych na obszarze gmin lub powiatów, które zawarły związek międzygminny, związek powiatowo-gminny lub związek powiatów, wydanie zezwolenia przez osoby, o których mowa w pkt 1 lit. a, d¹, e, f, powinno być w uzgodnieniu z właściwym związkiem.”</p> <p>Uzasadnienie: Uczestnictwo w związkach jednostek samorządu terytorialnego powoduje, że w myśl przepisów, prawa i obowiązki gminy lub powiatu uczestniczącego w związku, związane z wykonywaniem zadań przekazanych związkowi, przechodzą na związek z dniem ogłoszenia statutu związku. Ponadto związek wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność oraz ma osobowość prawną. Zatem ustawa o transporcie drogowym powinna uwzględniać związki jednostek samorządu terytorialnego i tym samym umożliwić w minimalnym chociaż zakresie na pozyskiwanie wiedzy</p>	Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w dotychczas stosowanych zasadach udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu.

		w zakresie tworzonych lub zmiany aktualnych linii komunikacyjnych w komercyjnym rynku przewozów, jak również móc zająć stanowisko w tym zakresie.			
137	Inna propozycja od projektu ustawy (art. 18 ust. 1a ustawy o transporcie drogowym)	Przepis w aktualnym brzmieniu „Nie wymaga uzyskania zezwolenia tymczasowe wykonywanie przewozów osób w przypadku klęsk żywiołowych lub wystąpienia zakłóceń w przewozach wykonywanych przez podmioty innych gałęzi niż transport drogowy.” Proponuje dodanie zapisu „lub wykonywanie przewozów drogowych pierwszej lub ostatniej mili dowożących do przystanków i stacji kolejowych, zintegrowanych taryfowo – rozkładowo w ramach kolejowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.” Aktualnie obowiązujące przepisy w zakresie transportu publicznego, kolejowego i drogowego nie obejmują przewozów dowozowych do przystanków i stacji kolejowych. Pełna korelacja wszystkich gałęzi transportu pozwoli na jeszcze skuteczniejszą walkę z wykluczeniem komunikacyjnym. Województwo Łódzkie realizuje w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład projekt pn. „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych”. Zmiana przepisów w proponowanym zakresie pozwoli na skuteczną realizację tego jakże ważnego zadania. Powyższe zagadnienie szeroko opisaliśmy w piśmie skierowanym do Ministra Infrastruktury w dniu 15 listopada 2022 r.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu UD18 nie przewiduje się zmian w funkcjonujących obecnie przepisach ustawy o transporcie drogowym w zakresie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.
138	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 22 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym)	„W art. 22 ust. 1 pkt. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie: a) zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących linii regularnych lub linii użyteczności publicznej funkcjonujących na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika bądź operatora publicznego transportu zbiorowego lub przez jedną grupę przewoźników bądź operatorów publicznego transportu zbiorowego”. System funkcjonowania transportu na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 roku miał ulec zmianie i zastąpić uregulowania wynikające z ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym. Nie ulega przecież wątpliwości, że w miejsce dotychczas obowiązujących zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów	Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Uwaga nieuwzględniona	Zmiana wykracza poza zakres projektowanej regulacji. W ramach projektu nie przewiduje się zmian w udzielaniu zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym. Jednocześnie szczegółowo odnosząc się do propozycji zmiany w art. 22a (błędnie wskazanego w uwadze jako art. 22) ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym, należy wskazać, że w przepisach ustawy o publicznym transporcie

		<p>osób w krajowym transporcie drogowym, ustawodawca na gruncie art. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wprowadził:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu; 3) decyzje o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. <p>Zaznaczyć należy, że organ wydając decyzję administracyjną jaką jest forma zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym jest pozbawiony luzu decyzyjnego. W tym stanie rzeczy obsługa linii użyteczności publicznej będzie stanowiła konkurencję dla zezwoleń regularnych już wydanych przez właściwe organy, jak i dla tych które będą wydawane w przyszłości.</p>			<p>zbiorowym nie posługują się pojęciem „linii użyteczności publicznej”. W przepisach tej ustawy zdefiniowano „przewóz o charakterze użyteczności publicznej” jako powszechnie dostępną usługę w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywaną przez operatora ptz w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Publiczny transport zbiorowy zgodnie z definicją zawartą w art. 4 ust. 1 pkt 14 to powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej są realizowane w ramach linii regularnych. Czynnikiem określającym, że jest to linia komunikacyjna realizowana w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym w ocenie MI preponowana zmiana w art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym jest niezasadna.</p>
--	--	--	--	--	--

139	Inna propozycja do projektu	Z uwagi na wycofanie się z prac nad zmianą ustawy o samorządzie gminnym, które zakładały możliwość zawierania porozumień m.in. związków powiatowo-gminnych z gminami, postuluje się aby w aktualnie prowadzonych pracach legislacyjnych na projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewidziano możliwość zawierania przez związki międzygminne i powiatowo-gminne porozumień z innymi gminami, aby linie komunikacyjne mogły wychodzić poza obszar organizatora publicznego transportu zbiorowego.	Stowarzyszenie Polski PKS	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu MI nie przewiduje zmian w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określającym właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego. Nie przewiduje się wprowadzania nowych form współpracy j.s.t.
140	Inne uwagi	<p>Przeprowadzanie naborów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w późnym terminie i wynikające stąd problemy z zawarciem umów z Operatorami.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zawarcie umowy o dopłatę z Funduszu na następny rok realizowane jest obecnie zbyt późno tj. np. w listopadzie lub grudniu. Umowę o dopłatę na 2022 r. Związek podpisał jeszcze później, bo dopiero w styczniu 2022 r. • Aby zapewnić konkurencyjność na rynku przewoźników, która ma bezpośredni wpływ na wysokość kosztów obsługi sieci komunikacyjnych, należy zapewnić Operatorom czas na przygotowanie pojazdów, organizację pracowników i firmy. W tym celu Umowę na obsługę linii komunikacyjnych Organizator powinien zawierać z Operatorem przynajmniej od 3 do 6 miesięcy (w zależności od wielkości kontraktu) przed rozpoczęciem realizacji pracy przewozowej. • Zważywszy na fakt, że procedura przetargowa trwa od 1 do 3 miesięcy oznacza to, że Organizator powinien ogłosić przetarg na obsługę linii przynajmniej od 6 do 9 miesięcy przed rozpoczęciem realizacji pracy przewozowej przez Operatora. • Aby ogłosić przetarg i wybrać Operatora Organizator musi mieć zabezpieczone środki na realizację przewozów. Dlatego też umowa o dopłatę zapewniająca znaczną część finansowania przewozów powinna być zawierana już w pierwszym kwartale roku poprzedzającego rozpoczęcie realizacji przewozów, a więc ok. 9 miesięcy wcześniej niż ma to miejsce obecnie. • Wobec powyższego nabór wniosków o dopłatę na kolejny rok lub kolejne lata powinien być przeprowadzany już np. w miesiącu lutym roku poprzedzającego. 	Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	Z uwagi na tryb pracy nad opracowaniem i uzgodnieniem planu finansowego Funduszu nabory o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej mogą zostać przeprowadzone najwcześniej na 3 miesiące przed rozpoczęciem roku, którego dotyczy dofinansowanie.

		<ul style="list-style-type: none"> • Ustalenie stałej daty przeprowadzania naborów o dopłaty, np. od pierwszego dnia roboczego lutego danego roku przez okres 21 dni, pozwoliłby na odpowiednie przygotowanie i planowanie działań Organizatorów, a w konsekwencji zapewnienie stabilnej oferty przewozowej. • Należy zwrócić uwagę, że art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obliguje Organizatora do zamieszczenia ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w terminie nie krótszym niż jeden rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej, natomiast art. 24 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym obliguje część Organizatorów do zawierania Umowy wyłącznie na linie ujęte w planie transportowym. Organizator jest więc zobligowany przed przystąpieniem do zawarcia Umowy na przewozy do ewentualnej aktualizacji planu transportowego i zamieszczenia w nim konkretnej linii autobusowej na którą będzie zawierał Umowę. Obecne krótkie terminy od rozpoczęcia naboru wniosków o dopłatę do uruchomienia przewozów nie są powiązane z obowiązującymi przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakładającymi na Organizatorów przeprowadzanie czasochłonnych procedur i planowanie przewozów z bardzo dużym wyprzedzeniem bez zapewnienia finansowania. Należy przy tym zwrócić uwagę, że otrzymanie dopłaty z Funduszu stanowi realnie obecnie warunek decydujący dla samorządów o uruchomieniu linii komunikacyjnych. Wysokość faktycznie dostępnych środków decyduje o ostatecznym układzie sieci komunikacyjnej, przebiegu linii oraz ich częstotliwości kursowania. • Obecnie z uwagi na ww. problemy, przy jednoczesnym braku możliwości zapewnienia środków własnych przez samorządy do pokrycia całej wartości rekompensaty dla Operatora w przypadku niezyskania dopłaty z Funduszu, Organizatorzy do zawarcia Umów z Operatorami masowo wykorzystują tzw. „tryb zakłócenia” tj. art. 22 ust. 1 pkt 4) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zawierając Umowę często tylko kilka dni przed rozpoczęciem przewozów, tuż po podpisaniu umowy o dopłatę z Funduszu. Wskazać należy także, że zawarcie umowy w tym trybie możliwe jest także na linie nie ujęte w planie transportowym. Rozwiązanie to nie daje jednak możliwości organizacji oferty przewozowej w dłuższym okresie, a ponadto 			
--	--	--	--	--	--

		wpływa na zwiększenie kosztów obsługi linii przy jednoczesnym obniżeniu jakości obsługi - Dużą trudnością jest zapewnienie przez Operatorów do obsługi linii innych środków transportu, niż już obecnie posiadane przez Operatora, często wysłużone pojazdy.			
141	Inne uwagi	<p>Brak zapewnienia dopłaty do przewozów w okresie wieloletnim.</p> <ul style="list-style-type: none"> To drugi czynnik wpływający na wzrost kosztów obsługi przewozów i konieczność oferowania słabszej jakości usług. Z uwagi na brak zapewnienia finansowania Organizator zmuszony jest do zawierania z Operatorami umów krótkoterminowych - na okres do 1 roku, czyli na okres na który pozyskał dopłatę z Funduszu. Stanowi to m.in. istotne ograniczenie w możliwości sfinansowania zakupu nowego taboru przez Operatora. Ryzyko utraty możliwości dalszej realizacji kontraktu po zakończeniu rocznego okresu trwania umowy, na którą Organizator uzyskał dopłatę jest jednak bardzo wysokie. Możliwe jest nieuzyskanie dopłaty przez Organizatora na kolejny rok i konieczność zawieszenia linii lub ograniczenia zakresu pracy przewozowej albo wybór innego Operatora w kolejnym postępowaniu na kolejny krótki okres. W konsekwencji ryzyko utraty finansowania i możliwości dalszego spłacania np. rat leasingowych lub kredytowych jest bardzo wysokie. Należy zwrócić uwagę, że jest to istotny powód ograniczający popyt na zakup nowych środków transportowych, a więc wpływający na produkcję autobusów i gospodarkę krajową. Organizator pozytywnie opiniuje wprowadzenie możliwości zawierania umów o dopłatę na okresy wieloletnie np. 8-10 letnie, jednakże zważywszy na występujące uwarunkowania makroekonomiczne, maksymalna kwota dopłaty przekazywana organizatorom powinna być corocznie waloryzowana uwzględniając dwa czynniki: średni roczny wzrost ceny paliwa (oleju napędowego) oraz wskaźnik rocznego realnego wzrostu przeciętnego wynagrodzenia. Problem braku waloryzacji dopłaty przedstawiony został w dalszej części pisma. Należy zwrócić także uwagę na zapewnienia ciągłości finansowania przewozów dla jednostek, które korzystają już ze środków z Funduszu. Z każdym kolejnym naborem wniosków o dopłatę liczba oraz wartość wniosków rośnie. W naborze o dopłatę na 2023 rok wartość wniosków w kraju zbliżyła się do całkowitej puli Funduszu wynoszącej 800 mln zł, a w celu zapewnienia dopłat wszystkim Organizatorom konieczne będzie dokonanie przesunięć 	Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	Przewidziana na 2023 r. kwota środków Funduszu powinna okazać się wystarczająca do realizacji przewozów objętych wnioskami organizatorów o dopłatę. Jednocześnie resort infrastruktury będzie monitorować zapotrzebowanie na środki Funduszu kolejnych latach i w zależności od sytuacji podejmować w tym zakresie stosowne działania. W związku z wprowadzeniem finansowania wieloletniego wystąpi jednak konieczność nowelizacji przepisów wykonawczych do ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, które określają szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą. W przepisach tych zmienione zostaną zasady wyboru wniosków o objęcie dopłatą w związku z określonym procentowym limitem zaangażowania środków wojewody na umowy wieloletnie.

		<p>wolnych środków pomiędzy województwami, co na szczęście umożliwia tegoroczna nowelizacja ustawy o Funduszu. Należy zwrócić jednak uwagę, że wraz z kolejnym naborem w którym liczba wniosków wzrośnie i zapewne przekroczy limit dostępnych środków, zagrożenie nieotrzymania wnioskowanej dopłaty przez część Organizatorów będzie bardzo wysokie. Takie sytuację miały już miejsce na Mazowszu z uwagi na nieotrzymanie środków z Funduszu przez dużą liczbę powiatów na 2022 r.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Istotne jest zapewnienie ciągłości finansowania i stabilnej oferty przewozowej, dlatego też Organizatorzy, którzy pozyskali dopłatę na 2023 rok powinni mieć zagwarantowaną możliwość pozyskania dopłaty na 2024 rok i lata następne przynajmniej w tej samej wysokości, co w 2023 roku. Brak takiego zapewnienia z pewnością spowoduje, że część samorządów która nie otrzyma dopłaty na kolejny rok wraz z końcem 2023 roku będzie zmuszona zawiesić połączenia, co spowoduje problemy komunikacyjne dla tysięcy pasażerów i będzie sprzeczne z celem ustawy dotyczącej rozwoju przewozów autobusowych. • Niezrozumiałe dla Organizatora jest zaproponowanie w projekcie ustawy ograniczenie kwoty środków przeznaczonych na zabezpieczenie umów wieloletnich do 70% środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim, przy jednoczesnym pozostawieniu kwoty dostępnych środków na tym samym poziomie - 800 mln zł rocznie. Wskazać należy, że głównym ograniczeniem dla samorządów, które obecnie powoduje rezygnację lub wstrzeźliwość w organizacji linii i niewnioskowanie o dopłaty z Funduszu jest krótki jednoroczny okres umowy o dopłatę i niepewność w jej pozyskaniu w kolejnym roku. W przypadku wprowadzenia umów wieloletnich należy spodziewać się znaczącego wzrostu zainteresowania dopłatą wszystkich samorządów, co powinno przełożyć się na znaczny wzrost całej puli dostępnych środków Funduszu nawet do 1,5 mld zł na 2024 rok. Wskazuje się potrzebę zapewnienia w pierwszej kolejności środków ma umowy wieloletnie dla jednostek już korzystających z dopłaty w 2023 r, przynajmniej w takiej samej kwocie w pierwszym roku umowy wieloletniej co w 2023 r., a dopiero dla pozostałych wniosków i Organizatorów ustanowić procentowy próg środków przeznaczonych na umowy wieloletnie. 			
--	--	--	--	--	--

142	Inne uwagi	<p>Zwiększający się poziom kosztów obsługi linii i brak przewidzianej waloryzacji stawki dopłaty w kolejnych latach funkcjonowania Funduszu.</p> <p>o Zaplanowany stały poziom dopłaty przez okres 10 lat bez waloryzacji spowoduje znaczące zwiększenie obciążenia finansowania przewozów w kolejnych latach dla Organizatorów. W przypadku utrzymania stałej stawki dopłaty w kolejnych latach koszty wkładu własnego Organizatora nawet przy regularnym zwiększaniu cen biletów będą rosły nieproporcjonalnie, powodując z czasem konieczność likwidacji linii z powodu braku możliwości dalszego jej utrzymania przez samorząd. Postulowane jest wprowadzenie waloryzacji dopłaty z Funduszu lub poprzez zwiększenie wartości dopłaty do min. 4 zł a następnie jej waloryzacji. o Należy zwrócić uwagę, że w perspektywie najbliższych kilku lat spodziewany jest wysoki poziom inflacji, a w szczególności dalszy wzrost cen energii i paliw. Ponadto w umowach wieloletnich na obsługę linii komunikacyjnych Organizator zobowiązany jest do zawarcia klauzul zapewniających waloryzację stawek dla Operatora.</p> <p>Tabela 3. Prognoza wpływu wzrostu kosztów obsługi linii na wzrost kosztów wkładu własnego Organizatora do realizacji przewozów</p> <table border="1" data-bbox="353 794 1120 1104"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Lata</th> <th colspan="6">Szacowane wartości w kolejnych latach [zł / km]</th> </tr> <tr> <th>2022</th> <th>2023</th> <th>2024</th> <th>2025</th> <th>2026</th> <th>2027</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Szacowane wpływy ze sprzedaży biletów przy założeniu podnoszenia cen biletów o 10% rocznie</td> <td>0,80 zł</td> <td>0,88 zł</td> <td>1,00 zł</td> <td>1,10 zł</td> <td>1,20 zł</td> <td>1,32 zł</td> </tr> <tr> <td>Szacowane koszty obsługi linii przy założeniu wzrostu kosztów o 10% rocznie</td> <td>4,00 zł</td> <td>4,40 zł</td> <td>5,00 zł</td> <td>5,50 zł</td> <td>6,00 zł</td> <td>6,60 zł</td> </tr> <tr> <td>Szacowany koszt rozsądnego zysku</td> <td>0,20 zł</td> <td>0,20 zł</td> <td>0,20 zł</td> <td>0,20 zł</td> <td>0,20 zł</td> <td>0,20 zł</td> </tr> <tr> <td>Szacowany deficyt linii komunikacyjnej</td> <td>3,20 zł</td> <td>3,52 zł</td> <td>4,00 zł</td> <td>4,40 zł</td> <td>4,80 zł</td> <td>5,28 zł</td> </tr> <tr> <td>Dopłata z Funduszu (max 90% deficytu, ale nie więcej niż 3,00 zł)</td> <td>2,88 zł</td> <td>3,00 zł</td> <td>3,00 zł</td> <td>3,00 zł</td> <td>3,00 zł</td> <td>3,00 zł</td> </tr> <tr> <td>Wkład własny Organizatora (część deficytu + rozsądny zysk)</td> <td>0,52 zł</td> <td>0,72 zł</td> <td>1,20 zł</td> <td>1,60 zł</td> <td>2,00 zł</td> <td>2,48 zł</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabela 4. Prognoza wpływu wzrostu kosztów obsługi linii na wzrost kosztów wkładu własnego Organizatora, przy założeniu wprowadzenia corocznej waloryzacji dopłaty z Funduszu (Obliczenia dla stałego 10% poziomu wzrostu dopłaty)</p>	Lata	Szacowane wartości w kolejnych latach [zł / km]						2022	2023	2024	2025	2026	2027	Szacowane wpływy ze sprzedaży biletów przy założeniu podnoszenia cen biletów o 10% rocznie	0,80 zł	0,88 zł	1,00 zł	1,10 zł	1,20 zł	1,32 zł	Szacowane koszty obsługi linii przy założeniu wzrostu kosztów o 10% rocznie	4,00 zł	4,40 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,60 zł	Szacowany koszt rozsądnego zysku	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	Szacowany deficyt linii komunikacyjnej	3,20 zł	3,52 zł	4,00 zł	4,40 zł	4,80 zł	5,28 zł	Dopłata z Funduszu (max 90% deficytu, ale nie więcej niż 3,00 zł)	2,88 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	Wkład własny Organizatora (część deficytu + rozsądny zysk)	0,52 zł	0,72 zł	1,20 zł	1,60 zł	2,00 zł	2,48 zł	Związek Powiatowo-Gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	Określona i obowiązująca w 2023 r. kwota dopłaty do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej powinna okazać się wystarczająca, a w kolejnych latach resort infrastruktury będzie monitorować zapotrzebowanie na środki Funduszu i w zależności od sytuacji podejmować w tym zakresie stosowne działania.
Lata	Szacowane wartości w kolejnych latach [zł / km]																																																											
	2022	2023	2024	2025	2026	2027																																																						
Szacowane wpływy ze sprzedaży biletów przy założeniu podnoszenia cen biletów o 10% rocznie	0,80 zł	0,88 zł	1,00 zł	1,10 zł	1,20 zł	1,32 zł																																																						
Szacowane koszty obsługi linii przy założeniu wzrostu kosztów o 10% rocznie	4,00 zł	4,40 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,60 zł																																																						
Szacowany koszt rozsądnego zysku	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł																																																						
Szacowany deficyt linii komunikacyjnej	3,20 zł	3,52 zł	4,00 zł	4,40 zł	4,80 zł	5,28 zł																																																						
Dopłata z Funduszu (max 90% deficytu, ale nie więcej niż 3,00 zł)	2,88 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł	3,00 zł																																																						
Wkład własny Organizatora (część deficytu + rozsądny zysk)	0,52 zł	0,72 zł	1,20 zł	1,60 zł	2,00 zł	2,48 zł																																																						

		Szacowane wartości w kolejnych latach [zł / km]					
Lata		2022	2023	2024	2025	2026	2027
Szacowane wpływy ze sprzedaży biletów przy założeniu podnoszenia cen biletów o 10% rocznie		0,80 zł	0,88 zł	1,00 zł	1,10 zł	1,20 zł	1,32 zł
Szacowane koszty obsługi linii przy założeniu wzrostu kosztów o 10% rocznie		4,00 zł	4,40 zł	5,00 zł	5,50 zł	6,00 zł	6,60 zł
Szacowany koszt rozsądnego zysku		0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł	0,20 zł
Szacowany deficyt linii komunikacyjnej		3,20 zł	3,52 zł	4,00 zł	4,40 zł	4,80 zł	5,28 zł
Dopłata z Funduszu (max 90% deficytu, ale nie więcej niż 3,00 zł w pierwszym roku, waloryzowane co roku (dla przykładu przyjęto waloryzację o 10%))		2,88 zł	3,17 zł	3,48 zł	3,83 zł	4,22 zł	4,64 zł
Wkład własny Organizatora (część deficytu + rozsądny zysk)		0,32 zł	0,35 zł	0,52 zł	0,57 zł	0,58 zł	0,64 zł

143	Inna uwaga	<p>Brak możliwości korekty trasy linii komunikacyjnej w ramach umów wieloletnich.</p> <ul style="list-style-type: none"> Organizator publicznego transportu zbiorowego, chcąc uzyskać dopłatę na podstawie zawartej umowy z wojewodą, powinien realizować przewozy autobusowe zgodnie z tą umową. W przypadku modyfikacji przebiegu linii komunikacyjnej powstanie bowiem nowa linia o parametrach odmiennych od określonych w rozpatrzonym wniosku i w zawartej na jego podstawie umowie. Modyfikacje linii komunikacyjnej prowadziłyby do zmiany parametrów, które zostały ocenione zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r., w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 582), podczas naboru wniosków. Organizatorzy nie są w stanie przewidzieć wszystkich okoliczności mogących wystąpić po uruchomieniu przewozów dlatego też ważne jest umożliwienie wprowadzania koniecznych zmian. W przypadku np. budowy nowej drogi lub stworzenia nowych przystanków Organizator powinien mieć możliwość wprowadzenia stosownych zmian i możliwość aneksowania umowy z Wojewodą na realizację większej liczby wozokilometrów lub obsługi większej liczby przystanków na trasie, przy założeniu pozostawienia takiej samej wartości maksymalnej dopłaty w okresie rocznym. Tym bardziej przy zawieraniu umów wieloletnich trudno jest realizować daną linię w perspektywie kilkuletniej bez możliwości wprowadzania koniecznych zmian. 	Związek Powiatowo-Gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe	Uwaga nieuwzględniona	Pomimo nieuwzględnienia uwagi przepisy w przedmiotowym zakresie będą zmodyfikowane. W przypadku nieuruchomienia linii komunikacyjnej lub jej modyfikacji umożliwiające będzie aneksowanie umowy zawieranej pomiędzy wojewodą a organizatorem i wyłączenie linii z finansowania.
-----	------------	--	---	------------------------------	---

144	Uwaga ogólna	<p>Szczególnie dużo uwag zgłoszono do tej części ustawy, która dotyczy nowelizacji ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Generalnie przedstawicielom przedsiębiorców jak i przedstawicielom jest nie podoba się sposób, w jaki odbywa się kwalifikacja wniosków jednostek samorządu terytorialnego do uzyskania pomocy z Funduszu. Dotyczy to zdecydowanej preferencji dla gmin ze świadomym pominięciem komunikacji powiatowej i wojewódzkiej. Brak preferencji dla tych jednostek samorządu terytorialnego, które przez okres poprzedni organizowały przewozy o charakterze użyteczności publicznej i korzystały z pomocy Funduszu. Zdaniem osób biorących udział w konsultacji, proponowany system nie preferuje w żadnym aspekcie tworzenia logicznej sieci połączeń komunikacyjnych na większym obszarze.</p> <p>Pomoc jest i nadal ma być kierowana na wsparcie przypadkowych połączeń komunikacyjnych. Wg obowiązującej ustawy i projektu jej nowelizacji, Fundusz RPA nie jest i nadal nie będzie kierowany na tworzenie systemu sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na większych obszarach.</p> <p>Nasza organizacja uważa, że FRPA, powinien służyć powstawaniu zintegrowanych połączeń komunikacyjnych a nie wspieraniu przypadkowych linii komunikacyjnych.</p> <p>PIGTSiS jest bardzo rozczarowany zakresem nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jak i z niektórymi rozwiązaniami zawartymi w nowelizacji ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Zachodzi naszym zdaniem pytanie, po co przez ponad osiem lat pracowano nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym skoro w przesłanych projektach nie rozstrzygnięto kwestii, które były „kością niezgody” i przyczyną niemożności dojścia do jednego stanowiska pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego, które miały pełnić funkcję organizatorów a przedsiębiorstwami, które obawiały się, że w przypadku nie „załapania się” na przewozy o charakterze użyteczności publicznej zostaną wyrugowane z rynku przewozowego.</p> <p>Proponowane rozwiązania nie zadowolą zarówno organizatorów, albowiem przewoźnicy realizujący przewozy na własne ryzyko ekonomiczne będą mogli konkurować z przewozami o charakterze użyteczności publicznej organizowanymi przez nich, jak i przedsiębiorców, którzy zostaną pominięci przy zawieraniu umów na</p>	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Uwaga przyjęta do wiadomości	
-----	--------------	---	---	------------------------------	--

		przewozy o charakterze użyteczności publicznej i będą w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej, w porównaniu do tych przedsiębiorców, którzy, na tych samych liniach komunikacyjnych, będą otrzymywali wysokie dofinansowanie ze środków publicznych.			
145	Uwaga ogólna	Podstawowa zmiana to dostosowanie systemu ulg ustawowych – finansowanych z budżetu - poza publiczny transport zbiorowy będący usługą publiczną (użyteczności publicznej, oparty na umowie PSC) do sytuacji jaka powstanie w wyniku zmiany ustroju transportu publicznego zbiorowego na drogach. Po wielokrotnym odraczeniu, 1 stycznia 2023 mają wejść w życie zmiany, w wyniku których doszłoby do braku obowiązku stosowania przez przewoźników komercyjnych i równoczesnej refundacji dla nich przez budżet ulg ustawowych w ptz autobusowym realizowanym poza PSC. Skasowanie refundacji ulg ustawowych poza PSC będzie szkodliwe, niepotrzebnie pogorszy warunki wykonywania ptz bez dotacji (poza PSC), gdyż na takich liniach nie byłoby ulg ustawowych i ich refundacji, a więc popyt byłby mniejszy. Przy mniejszej liczbie pasażerów część linii okazałaby się nierentowna i albo konieczne byłoby zwiększanie dotacji PSC, albo redukcja liczby połączeń.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga wyjaśniona	Zaproponowane zmiany mają na celu objęcie zarówno operatorów publicznego transportu zbiorowego, jak i przewoźników dopłatą z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego i nie przewidują ograniczenia obowiązku honorowania ustawowych ulg przejazdowych wyłącznie do przewozów o charakterze użyteczności publicznej a tym samym ograniczenia ich finansowania.
146	Uwaga ogólna	Od 1 stycznia 2023 a raczej po czasie określonym przepisami przejściowymi zanika system potwierdzenia zgłoszenia wykonywania ptz autobusowego. Można ten obowiązek traktować jako ograniczenie wolności gospodarczej, jednak z drugiej strony koegzystencja pomiędzy dotowanym PSC i całkowicie swobodnym transportem prywatnym jest obciążona ryzykiem tzw. „cherry picking”, „wybierania rodzynek”, czyli niekontrolowanej konkurencji odbierającej przewoźnikom PSC pasażerów w okresach i na trasach najlepiej frekwentowanych. Konieczne jest wtedy wyższe dotowanie PSC przez organizatora transportu. W transporcie kolejowym problem ten rozwiązano poprzez konieczność uzyskiwania decyzji UTK o przyznaniu przewoźnikowi otwartego lub ograniczonego dostępu poprzedzone badaniem wpływu tej usługi na ekonomiczne uwarunkowania przewozów PSC. Warunkiem pozytywnej decyzji jest pewność, że nowe usługi nie zakłócą istotnie usług świadczonych w ramach PSC i nie zmuszą organizatora do zwiększenia dotacji. Tak więc na tej infrastrukturze kolejowej, gdzie przewoźnicy mają zapewnione prawo dostępu na mocy ustawy o transporcie kolejowym, warunkiem jego realizacji jest albo umowa PSC albo decyzja UTK.	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga przyjęta do wiadomości	

147	Uwaga ogólna	<p>Brak jest przepisu wskazującego spośród jakich podmiotów ma być wybrany operator PSC, ale wszystko wskazuje na to, że może to być dowolny przewoźnik kolejowy a także żeglugowy i drogowy. Naszym zdaniem może to być statek rzeczny lub morski, kolej wąskotorowa, linowa, lub inna do której nie jest stosowany rozdział 6 uotk o udostępnianiu infrastruktury. Nie mamy wykładni potwierdzającej lub zaprzeczającej tej tezie.</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum	Uwaga wyjaśniona	<p>Regulacje związane z wyborem operatora świadczącego usługi publiczne w sektorze transportu pasażerskiego kolejowego i drogowego zawarte są w Rozporządzeniu (WE) NR 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.</p> <p>Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do publicznego pasażerskiego transportu wodnego śródlądowego oraz na krajowych wodach terytorialnych, bez uszczerbku dla rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92.</p> <p>Rozporządzenie 1370/2007 zawiera definicję podmiotu świadczącego usługi publiczne. Jest to każde publiczne lub prywatne przedsiębiorstwo lub zgrupowanie przedsiębiorstw, świadczące usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego, lub każdą instytucję publiczną, która świadczy takie usługi.</p>
148	Inne uwagi (uwaga dot. ustawy o elektromobil	Art. 68e ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Dodanie punktu 3 w brzmieniu „3) przeznaczonych do realizacji wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozów pasażerskich”. Ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych zobowiązuje do	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za	Uwaga nieuwzględniona	Propozycja zmian w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych wykracza poza zakres projektu UD18.

	ności i paliwach alternatywnych)	zachowania parytetu udziału pojazdów nisko i zeroemisyjnych w całkowitej liczbie pojazdów. Mając na uwadze dalekobieżny charakter przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich dostępne na rynku pojazdy nisko i zeroemisyjne nie spełniają jego podstawowych kryteriów. Przepisy w aktualnym brzmieniu zobowiążą samorządy województw do kupna pojazdów, których docelowe użytkowanie będzie właściwie niemożliwe.	pośrednictwem Biura Związku Województw RP		

ZESTAWIENIE UWAG W RAMACH KONSULTACJI I OPINIOWANIA projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (UC133) (WDROŻENIE KPO ORAZ ROZP.UE 2021/782)

KONSULTACJE			
LP	Jednostka redakcyjna	Treści wniesionej uwagi wraz z uzasadnieniem i propozycją zmiany	Stanowisko MI
POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE S.A			
1	obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy poprzednio - art. 1 pkt. 1 (art. 3a zmienianej ustawy)	<p>W zakresie proponowanego brzmienia art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 <i>ustawy o transporcie kolejowym</i> wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) usunięcie w pkt. 2 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów miejskich i podmiejskich art. 4, art. 7, art. 10 i art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r., dalej: „Rozporządzenie”; 2) usunięcie w pkt. 3 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów regionalnych art. 4, art. 7, art. 10 i art. 17 Rozporządzenia. <p>Powyższy wniosek jest dopuszczalny w świetle art. 2 ust. 6 i 8 Rozporządzenia, który zezwala na niestosowanie ww. przepisów do kolejowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.</p> <p>Tytułem uzasadnienia wnioskowanych zmian wskazujemy, że nie jest uzasadnione, aby względem przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>W ocenie Ministerstwa Infrastruktury nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA. dot. usunięcia w punkcie 2 i 3 wyjątków zobowiązujących do stosowania do kolejowych przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych art. 4, art. 7 i art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782:</p> <p>Przepis art. 4 rozp. (UE) 2021/782 dotyczy umowy przewozu, a w szczególności zawierania i sposobów wykonywania umowy przewozu oraz dostarczania informacji i zapewniania biletów, co zostało uregulowane przepisami załącznika I tytułów II i III rozp. (UE) 2021/782. Stosowanie przepisu art. 4</p>

	<p>obowiązywał art. 4 Rozporządzenia, jeżeli przepis art. 2 ust. 6 i 8 pozwala na jego bezterminowe wyłączenie. Jednocześnie wyjaśniamy, że art. 4 referuje do załącznika I tytuł II i III, obejmującego m.in. wymagania w stosunku do biletu kolejowego, które są częściowo niezgodne z przepisami art. 6 ust. 1 i art. 16 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8), w zakresie w jakim m.in. przewidują przewóz w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz możliwość wskazania na bilecie organizatora publicznego transportu zbiorowego w miejsce przewoźnika.</p> <p>W sytuacji, gdy stosowanie Rozporządzenia jest generalnie wyłączone w stosunku do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, nie powinien mieć zastosowania także przepis art. 7 Rozporządzenia, bowiem jest w nim mowa o wszystkich objętych Rozporządzeniem obowiązkach wobec pasażerów. Z uwagi na poważne koszty oraz wszelkie kwestie związane z zastosowaniem art. 10, jak również charakter przewozów, uzasadnione jest także bezterminowe wyłączenie stosowania względem miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich art. 10 Rozporządzenia, na co również zezwala Rozporządzenie.</p> <p>Odnosnie postulatu wyłączenia przepisu art. 17 Rozporządzenia wskazujemy, że art. 17 referuje do Załącznika I tytułu IV rozdziału II, który zawiera rozwiązania nieadekwatne do przewozów na stosunkowo krótkich dystansach. Z tego też względu stosowanie art. 17 powinno zostać wyłączone do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.</p> <p>Mając na względzie powyższe projektowane przepisy art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 <i>ustawy o transporcie kolejowym</i> powinny otrzymać następujące brzmienie:</p> <p>„2) <i>miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 5, art. 6, art. 8, art. 9 ust. 1, art. 11-14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 / 7, art. 20 ust. 1 i art. 21-30 tego rozporządzenia;</i></p> <p>3) <i>regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 5, art. 6, art. 8, art. 9, art. 11 -14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21- 30 tego rozporządzenia;</i>”.</p>	<p>rozp. (UE) 2021/782 stanowi kontynuację stosowania art. 4 rozp. 1371/2007 dla przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych. Pomimo możliwości zastosowania bezterminowego zwolnienia ze stosowania art. 4 dla miejskich, podmiejskich i regionalnych usług pasażerskich, w ocenie MI nie jest zasadne zastosowanie tego zwolnienia biorąc pod uwagę dążenie do stosowania rozp. (UE) 2021/782 we wszystkich rodzajach przewozów kolejowych w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz kontynuację stosowania przepisu art. 4 rozp. 1371/2007, które zostanie zastąpione rozporządzeniem (UE) 2021/782 (stosowanie od dnia 7 czerwca 2023 r.). Zatem w ocenie MI nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA.</p> <p>Niezależnie od powyższego Ministerstwo Infrastruktury przeprowadzi weryfikację zapisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe w zakresie spójności art. 6 ust. 1 i art. 16 z rozporządzeniem 1371 i 782.</p> <p>Natomiast przepis art. 7 rozp. (UE) 2021/782 dotyczy nieograniczania lub niewyłączania obowiązków wobec pasażerów, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu oraz możliwości oferowania pasażerom warunków umownych, które są korzystniejsze od tych określonych w rozporządzeniu unijnym. rt. 7 „Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń” rozporządzenia (UE) 2021/782 (a ściślej ustęp pierwszy tego artykułu), przesądza o tym, że zakres obowiązków wobec pasażerów określony w rozporządzeniu stanowi normę bezwzględnie obowiązującą (<i>ius cogens</i>), tj. strony umowy przewozu nie mogą zgodnie ze swą wolą w ramach swobody zawierania umów wyłączyć lub ograniczyć tego zakresu obowiązków. Jednak</p>
--	---	--

			<p>art. 7 ust. 1 rozporządzenia nie stoi na przeszkodzie możliwości państw członkowskich wyłączenia na mocy art. 2 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2021/782 stosowania rozporządzenia do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych oraz międzynarodowych, których istotną część, co obejmuje co najmniej jeden planowy przystanek, wykonywana jest poza Unią.</p> <p>Pomimo możliwości zastosowania bezterminowego zwolnienia ze stosowania art. 7 dla miejskich, podmiejskich i regionalnych usług pasażerskich, w ocenie MI nie jest zasadne zastosowanie tego zwolnienia biorąc pod uwagę przedstawione powyżej znaczenie/zastosowanie tego przepisu, dążenie do stosowania rozp. (UE) 2021/782 we wszystkich rodzajach przewozów kolejowych w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz kontynuację stosowania przepisu art. 6 rozp. 1371/2007, które zostanie zastąpione rozporządzeniem (UE) 2021/782 (stosowanie od dnia 7 czerwca 2023 r.).</p> <p>Zatem w ocenie MI nie jest zasadnym przyjęcie uwagi PKP SA.</p> <p>W odniesieniu do art. 10 rozp. (UE) 2021/782 w opinii projektodawcy nie ma możliwości prawnych, aby wyłączyć bezterminowo ze stosowania art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782 dla przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych, ponieważ na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 nie ma zastosowania do 7 czerwca 2030 r. w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane w czasie rzeczywistym w rozumieniu art. 10 ust. 1 rozporządzenia przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki lub zarządcy stacji. Biorąc</p>
--	--	--	--

			<p>pod uwagę informację uzyskaną od PKP PLK SA o braku możliwości przekazywania informacji o odjazdach i przyjazdach pociągów w czasie rzeczywistym zasadnym jest przyznanie zwolnienia ze stosowania art. 10 do 2030.</p> <p>W opinii Ministerstwa Infrastruktury w momencie zapewnienia przez PKP PLK SA możliwości przekazywania danych o ruchu pociągów w czasie rzeczywistym, przewoźnicy kolejowi powinni zapewniać innym przewoźnikom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów i organizatorom turystyki dostęp do minimalnych informacji o podróży określonych w załączniku II część I i II oraz do operacji dotyczących systemów rezerwacji, o których mowa w zał. II część III rozporządzenia (UE) 2021/782 w celu poprawy dostępu do informacji o usługach kolejowych dla zainteresowanych podmiotów co ma istotny wpływ na rozwój kolei i zachęcanie pasażerów do korzystania z kolei jako środka transportu.</p> <p>Przepis art. 17 rozp. (UE) 2021/782: dotyczy odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia, utratę połączenia i odwołania, które są uregulowane przepisami załącznika I tytuł IV rozdział II rozporządzenia UE 2021/782, a w szczególności za szkody jakie poniósł podróżny jeżeli wskutek odwołania pociągu, jego opóźnienia lub utraty połączenia przez podróżnego podróż nie może być kontynuowana tego samego dnia lub wskutek zaszaleń okoliczności od podróżnego nie można zgodnie ze zdrowym rozsądkiem wymagać kontynuowania podróży tego samego dnia. Biorąc pod uwagę argumentację PKP SA, że rozwiązania zawarte w art. 17 są nieadekwatne do przewozów na stosunkowo krótkich dystansach oraz mając na uwadze względy finansowe przewoźników w przypadku odpowiedzialności za szkodę, projektodawca przychyliła się do wniosku o</p>
--	--	--	---

			wyłączenie stosowania art. 17 do przewozów miejskich, podmiejskich i regionalnych.
2.	obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy poprzednio - art. 1 pkt. 1 (art. 3a zmienianej ustawy)	<p>wnosimy o dodanie w art. 3a ustawy o transporcie kolejowym ust. 4.</p> <p>Wyjaśniamy, że zastosowanie w regionalnych usługach pasażerskich art. 9 ust. 2 i 3 Rozporządzenia wymaga znacznego dostosowania technicznego taboru do przekazywania podróznym informacji w najodpowiedniejszej formie, w tym osobom z upośledzeniem słuchu lub wzroku. Z uwagi na poważne koszty oraz wszelkie kwestie związane z wdrożeniem takich zmian w KPO przewidziano, iż: „Dostosowanie taboru kolejowego do wymogów rozp. 1371/2007 w zakresie art. 8 ust. 3 i art. 21 ust. 1 ma zastosowanie tylko do taboru którego modernizacja jest uzasadniona i racjonalna biorąc pod uwagę okres który pozostał do eksploatacji tego taboru.” (str. 459). Założenie przyjęte w KPO powinno znaleźć zatem odzwierciedlenie w Projekcie.</p> <p>Dodanie do art. 3a ust. 4 o następującym brzmieniu:</p> <p>„Obowiązek dostosowania taboru kolejowego do wymogów art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE ma zastosowanie tylko do taboru, którego modernizacja jest uzasadniona ekonomicznie i racjonalna biorąc pod uwagę okres który pozostał do eksploatacji tego taboru. ”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Odnosząc się do propozycji PKP SA w zakresie dodania nowego zapisu dot. wyłączeń ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 w przewozach regionalnych , w opinii MI propozycja PKP SA nie może być uwzględniona. Termin stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 w przewozach regionalnych od 10 grudnia 2028 r. został ustalony na podstawie stanowisk przekazanych przez przewoźników kolejowych i wojewódzkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Do tego czasu, jak zadeklarowały ww. podmioty, cały tabor powinien być dostosowany do wymogów art. 9 ust. 2 i 3. Podmioty te nie wniosły również o wprowadzenie ew. wyłączeń ze stosowania przepisów dla , którego modernizacja jest nieekonomiczna i nieracjonalna biorąc pod uwagę okres, który pozostał do eksploatacji tego taboru. Ponadto, powyższe wyłączenie ze stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozp. (UE) 2021/782 nie jest przewidziane w reformie E2.3 KPO, która jest wdrażana w ramach procedowanej zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzenie ww. wyłączenia jako zmiany merytorycznej do KPO mogłoby zostać odrzucone przez Komisję Europejską, co spowolniłoby proces dofinansowania przewoźników kolejowych ze środków KPO.</p>
3.	obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy poprzednio art. 2 pkt 1	<p>Odnosząc do art. 2 pkt 1 lit. b) projektu</p> <p>Odnosząc do art. 2 pkt 1) lit. b) wskazujemy, że stosowanie art. 18 ust. 3 Rozporządzenia (zgodnie z art. 2 Rozporządzenia) może być wyłączone do dnia 7 czerwca 2028 r., a zatem jego stosowanie będzie konieczne od dnia 8 czerwca 2028 r.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Na podstawie art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3 dotyczące regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie <u>do dnia 7 czerwca 2028 r.</u> W przypadku innych zapisów rozporządzenia, np. art. 2 ust. 5 czy art. 41 wskazane w nich przepisy stosuje</p>

	lit. b projektu ustawy UC133		się od dnia 7 czerwca, dlatego też projektodawca w celu ujednoczenia zapisów prawnych i zachowania spójności przyjął, że również art. 18 ust. 3 powinien być stosowany od dnia 7 czerwca 2028 r. a nie od dnia 8 czerwca 2028 r.
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A			
4.	obecnie art. 8 pkt 11 projektu poprzednio art. 1 pkt 3 projektu ustawy UC133 (art. 33a ust. 2 zmienianej ustawy	Projektowany art. 33a ust. 2 ustawy określa, że zwolnienie z pobierania części opłaty podstawowej, opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenie opłaty podstawowej stanowią pomoc publiczną podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej. Pomoc może być udzielona zgodnie z postanowieniami zawartymi w decyzji Komisji Europejskiej wydanej w wyniku notyfikacji. W odniesieniu do tej zmiany wnosimy o jej uzupełnienie i doprecyzowanie, że rolę wiodącą w procedurze notyfikacji pomocy publicznej sprawuje minister właściwy do spraw transportu. W przypadku pomocy publicznej udzielonej przewoźnikom kolejowym wskutek zwolnienia z opłaty pobieranej przez zarządcę infrastruktury kolejowej lub pobierania obniżonej opłaty podstawowej, państwo członkowskie decyduje o wysokości pomocy publicznej z tytułu zwolnienia przewoźników kolejowych od opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, jak też o zakresie udzielonego finansowania zarządcom infrastruktury kolejowej. Zarządcy infrastruktury kolejowej nie posiadają doświadczenia w procedurze notyfikacji, a mogą jedynie stanowić wsparcie merytoryczne dla organów administracji publicznej, w tym przypadku ministerstwa w zakresie przygotowania projektu programu pomocy publicznej podlegającej notyfikacji Komisji Europejskiej. Zgodnie z ustawą z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743 t.j.), przez podmiot udzielający pomocy należy rozumieć organ administracji publicznej lub inny podmiot, który jest uprawniony do udzielania pomocy publicznej, w tym przedsiębiorcę publicznego, o którym mowa w art. 2 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 22 września 2006 r. o przejrzystości stosunków finansowych pomiędzy organami publicznymi a przedsiębiorcami publicznymi oraz o przejrzystości finansowej niektórych przedsiębiorców (Dz. U. poz. 1411 i 1775, z 2014 r. poz. 1662 oraz z 2019 r. poz. 1655). Dalsze przepisy tej ustawy regulują obowiązki podmiotów uczestniczących w postępowaniu w sprawach pomocy publicznej w zależności od rodzaju i formy udzielania pomocy publicznej. Projektowany art. 33a ust. 2 nie określa w jakiej formie będzie realizowana pomoc czy poprzez program pomocowy czy jako pomoc indywidualna. Z tego względu, jak również zważywszy, że w zakresie zwolnienia z opłaty, pomoc jest udzielana przez państwo i kierowana do określonej	Uwaga nieuwzględniona W ocenie Ministerstwa Infrastruktury obawy PKP PLK S.A. o kwestię procedowania ewentualnej pomocy publicznej w oparciu o analizowany projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (projekt z dnia 20 września 2022 r.) wydają się niepotrzebne, żeby przywoływać dodatkowo wskazany przepis. PKP PLK byłaby „współtwórcą” na zasadzie dostarczenia części „wsadu merytoryczno-finansowego” takiego wniosku, a dalej byłby on procedowany przez MI i UOKiK.

		<p>grupy przedsiębiorców – przewoźników kolejowych, właściwym podmiotem do udziału w procedurze notyfikacji jest ministerstwo, wykonujące w odniesieniu do tej pomocy publicznej obowiązki wynikające z tej ustawy tj. przygotowanie projektu programu pomocy, wystąpienie do UOKiK o opinię, udział na żądanie UOKiK w postępowaniu przed Komisją Europejską, jak też prowadzenie sprawozdawczości o udzielonej pomocy. Proponowane rozwiązanie wynika również z prawa UE. Zgodnie z art. 2 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiającym szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w zakresie zgłoszenia nowej pomocy, wskazuje się, z zastrzeżeniem odmiennych przepisów rozporządzeń wydanych zgodnie z art. 109 TFUE lub innych jego przepisów, zainteresowane państwo członkowskie zgłasza Komisji w odpowiednim czasie wszelkie plany przyznania nowej pomocy. Komisja bezzwłocznie informuje zainteresowane państwo członkowskie o otrzymaniu takiego zgłoszenia. W zgłoszeniu zainteresowane państwo członkowskie przedstawia wszystkie informacje konieczne dla umożliwienia Komisji podjęcia decyzji zgodnie z art. 4 i 9 („zgłoszenie kompletne”). Ponadto należy wskazać, że art. 2 ust. 5 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020r. ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (zmienione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1036 z dnia 29 czerwca 2022r. przedłużającym okres odniesienia), w zakresie obniżenia, uchylenie lub odroczenie opłat za minimalny pakiet dostępu i opłat za rezerwację określa się, że państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na podstawie niniejszego artykułu nie później niż trzy miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i informują Komisję o kolejnych środkach lub ich zmianach. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej.</p> <p>Propozycja uzupełnienia art. 33a ust. 2 o dodanie drugiego zdania w brzmieniu: <i>„W zakresie tej pomocy publicznej, Minister właściwy do spraw transportu realizuje obowiązki podmiotu udzielającego pomocy, określone ustawą z dnia 30 kwietnia 2004r. o postępowaniu w sprawach pomocy publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 743 t.j.).”</i></p>	
5.	<p>obecnie art. 8 pkt 12 projektu ustawy</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 4</p>	<p>W art. 38aa proponujemy jego uszczegółowienie w zakresie sposobu wypłaty środków budżetu państwa.</p> <p>Propozycja dodania ust. 3 w brzmieniu: „3. Sposób wypłaty oraz szczegółowe zasady dotyczące obliczania wysokości finansowania zostaną ustalone w umowie zawartej pomiędzy zarządcą infrastruktury a ministrem właściwym do spraw transportu.”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Proponowany zapis jest oczywistą konsekwencją uruchomienia procedury wsparcia, wskazanej w projekcie zmiany ustawy, dlatego propozycja takiego zapisu nie znalazła się w samym dokumencie.</p>

	projektu UC133 (art. 38aa zmienianej ustawy)		
PKP INTERCITY			
6.	obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy poprzednio – art. 1 pkt 1 projektu UC133 (art. 3a ust. 3 zmienianej ustawy)	<p>PKP Intercity nie zgłasza uwag do treści przedmiotowej regulacji. Niemniej, jako przewoźnik zobowiązany do stosowania przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 roku dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (dalej: Rozporządzenie) nadmieniamy, że projektodawca korzystając z możliwości nadanych mu na mocy Art. 2 ust. 5 Rozporządzenia i postanawiając, że Art. 10 przedmiotowego aktu prawnego będzie stosowany od dnia 7 czerwca 2030 r., pozbawił tym samym PKP IC (jako przewoźnika dalekobieżnego) możliwości wykonywania obowiązków wynikających z art. 18 (Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy). Zgodnie z treścią art. 18 ust. 1 Rozporządzenia: „1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać - w momencie odjazdu albo w przypadku utraty połączenia lub odwołania – że opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego w ramach umowy przewozu wyniesie co najmniej 60 minut, przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę natychmiast oferuje pasażerowi wybór jednej spośród następujących opcji oraz podejmuje niezbędne działania (...)”.</p> <p>Należy więc zauważyć, że przy zastosowaniu zwolnienia ze stosowania Art. 10 (Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży) do dnia 7 czerwca 2030 r. zarządca infrastruktury nie będzie do tego czasu zobowiązany do przekazywania odpowiednich informacji dotyczących przyjazdów i odjazdów pociągów w czasie rzeczywistym. Tym samym, przewoźnik pozbawiony możliwości uzyskania bieżących informacji o potencjalnym opóźnieniu, o którym mowa w Art. 18 ust. 1, nie będzie miał możliwości zaoferowania pasażerom wyboru określonych w art. 18 ust. 1 opcji, w tym zwrotu kosztu biletu, który jest stosunkowo najmniej kosztowym rozwiązaniem dla Przewoźnika, którego usługa została opóźniona lub odwołana, nie zawsze z jego winy Przewoźnik więc do momentu wejścia w życie przedmiotowego zapisu umożliwiającego uzyskanie informacji w czasie rzeczywistym będzie ponosił finansowe konsekwencje przesunięcia terminu wdrożenia tego rozwiązania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Nie jest więc jasne jak przewoźnik ma wykonać ciężący na nim obowiązek wynikający z Art.</p>	<p>Na podstawie art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2021/782 do dnia 7 czerwca 2030 r. państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 (dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży) nie ma zastosowania w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane <u>w czasie rzeczywistym</u> podmiotom i na zasadach określonych w art. 10 rozporządzenia (UE) 2021/782.</p> <p>Na podstawie informacji przekazanej przez PKP PLK SA nie ma aktualnie możliwości technicznych pozyskania danych o wykonaniu rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, tym samym nie ma możliwości ich przekazywania w czasie rzeczywistym przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów, organizacjom turystyki i zarządcom stacji.</p> <p>W związku z powyższym projektodawca zastosował tymczasowe zwolnienie ze stosowania art. 10.</p> <p>Udostępniane dane o przyjazdach i odjazdach pociągów są przekazywane przez zarządcę infrastruktury ale nie w czasie rzeczywistym. Do systemów źródłowych dane wprowadzanie są głównie w sposób manualny z pewną zwłoką, nawet kilkuminutową, a następnie przekazywane są automatycznie do systemów informacji pasażerskiej (m. in. hafas, BILKOM) gdzie obrazują sytuację w ruchu kolejowym sprzed kilku minut. W związku z tym, że informacje o odjazdach i przyjazdach pociągów są przekazywane przez zarządcę</p>

		18 ust. 1 Rozporządzenia przy zastosowaniu czasowego zwolnienia ze stosowania Art. 10 wobec zarządcy infrastruktury.	<p>infrastruktury, Spółkę PKP Intercity SA obowiązują postanowienia art. 18 rozporządzenia (UE) 2021/782 dotyczące zwrotu kosztów biletów. Nie można zatem stwierdzić, że poprzez zastosowane zwolnienie ze stosowania art. 10 Spółka PKP Intercity SA pozbawiona została możliwości wykonywania obowiązków wynikających z art. 18. Obowiązki te powinny być wypełniane przez przewoźników kolejowych na podobnych zasadach jak w ramach art. 16 rozporządzenia (WE) 1371/2007.</p> <p>Przepis art. 10 będzie możliwy do wdrożenia po zakończeniu realizacji projektu "Wspólny Bilet - Nowy System Centralny Rezerwacji Miejsc i Sprzedaży Biletów zgodny z założeniami Wspólnego Biletu", planowanego do współfinansowania w ramach KPO. Projekt zakłada m. in. zapewnienie funkcjonalności związanej z informacją pasażerską. W przypadku wcześniejszego zakończenia ww. projektu i biorąc pod uwagę przygotowanie innych podmiotów do przekazywania danych do centralnego systemu informacji, przepisy art. 10 zostaną wdrożone odpowiednio wcześniej.</p>
URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO			
7.	obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UC133 (art. 3a ust. 1 pkt 4	W zmienianym przepisie art. 3a ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1984 oraz z 2022 r. poz. 727 i 1846), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, wskazane jest dopuszczenie możliwości stosowania art. 12 i 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, dla przewozów międzynarodowych. Proponuje się zatem, aby w art. 1 pkt 1 projektu ustawy zmieniany przepis art. 3a ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym otrzymał brzmienie: „4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10–14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1–5 i 7 oraz 19–30 tego rozporządzenia”. Powyższa brzmienie	Uwaga nieuwzględniona Ustawodawca zaproponował stosowanie art. 12 (Wspólne bilety) rozporządzenia 2021/782/UE e wszystkich rodzajach przewozów w celu ujednoczenia standardów w zakresie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, z wyjątkiem przewozów międzynarodowych wykonywanych poza UE. Zwolnienie dla przewozów międzynarodowych poza UE jest uwarunkowane potrzebą rozbudowy oferty wspólny bilet we współpracy z krajami poza UE, np. Ukrainą i Białorusią, a jest to bardzo odległy termin. Natomiast

	zmienianej ustawy)	uwzględnia usunięcie powtórzenia zawartego w projekcie ustawy: „(...) z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8 (...)” UZASADNIENIE Art. 12 rozporządzenia 2021/782/UE dotyczy wspólnych biletów. Z punktu widzenia pasażerów jest korzystne, żeby mogli oni korzystać z takiej oferty także podczas przejazdów do państwa poza Unią Europejską, w szczególności np. na terytorium Ukrainy. Zasadne jest również rozszerzenie zakresu stosowania rozporządzenia 2021/782/UE dla przejazdów międzynarodowych o art. 18 ust. 3. Przepis ten dotyczy możliwości samodzielnej organizacji transportu zastępczego przez podróżnych i otrzymania zwrotu kosztów w takim przypadku. Przyznanie tego uprawnienia dla przewozów międzynarodowych wpisuje się w cele rozporządzenia 2021/782/UE i jest działaniem wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom pasażer	biorąc pod uwagę uregulowania wynikające z art.18 ust. 3 dotyczące możliwości skorzystania przez pasażera z innego przewozu (kolej, autobus lub autokar) w przypadku, gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowanego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołania usługi lub utraty połączenia, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi poniesione koszty. Stosowanie tego wymogu dotyczy przewozów dalekobieżnych (międzywojewódzkich i międzynarodowych na terenie UE) od 7 czerwca 2023 r. i przewozów regionalnych po dostosowaniu taboru kolejowego do przekazywania informacji pasażerom w trakcie podróży w najodpowiedniejszej formie (m. in. dla osób z niepełnosprawnością) tj. od 7 czerwca 2028 r. (zastosowanie wyłączenia na podstawie 2 ust. 8 rozporządzenia 2021/782/UE. W przypadku przewozów miejskich, podmiejskich i międzynarodowych wykonywanych poza UE wprowadzono bezterminowe zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3 co uwarunkowane jest względami ekonomicznymi (wysokie koszty dla przewoźników).
8.	obecnie art. 8 poprzednio art. 1 projektu ustawy UC133 (propozycja rozszerzenia projektu ustawy)	Dodanie nowego pkt 4 i odpowiednia zmiana numeracji kolejnych pkt w projekcie ustawy Uzasadnienie Dodanie proponowanych przepisów jest związane z koniecznością uregulowania kwestii różnicowania opłat podstawowych, dzięki którym możliwe będzie rozwijanie nowoczesnych systemów teleinformatycznych oraz wyposażania pojazdów w systemy zmniejszające emisję CO2. Proponowana zmiana pozwala na zastosowywanie przez zarządcę infrastruktury różnicowania opłat także w przypadku, gdy nie jest zapewnione finansowanie w tym zakresie. Art. 32 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r. Proponowany zapis: w art. 34 po ust. 4 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:	Uwaga nieuwzględniona Projektowana ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym dotyczy wdrożenia w ramach komponentu E Zielona, inteligentna mobilność Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO). Zaproponowane uregulowanie dotyczące dostosowania przepisów krajowych do zapisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. może zostać uwzględnione jako wniosek de lege ferenda, który zostanie ewentualnie uwzględniony, przy kolejnej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym

		<p>„5. Zarządca może różnicować opłatę podstawową w celu zwiększenia wykorzystania pojazdów wyposażonych w system ETCS lub urządzeń lub systemów zmniejszających emisję CO2.</p> <p>6. Różnicowanie, o którym mowa w ust. 5, stosuje się na czas ograniczony w stosunku do określonego odcinka linii kolejowej.”</p>	
Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych			
9.	<p>obecnie art. 8 projektu ustawy</p> <p>poprzednio art. 1 projektu ustawy UC133</p> <p>(propozycja rozszerzenia projektu ustawy)</p>	<p>Po art. 38g dodaje się art. 38h i 38i w brzmieniu:</p> <p>Art. 38h. Podmiot który świadczy kolejowe usługi pasażerskie zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone, w przypadku gdy ta infrastruktura kolejowa jest wyłączona ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) tej dyrektywy, może otrzymywać finansowanie lub dofinansowanie o którym mowa w rozdziale 7 ustawy w formie rekompensaty w ramach umowy zawartej w trybie art. 5 ust. 4b Rozporządzenia WE nr 1370/2007 lub dotacji.</p> <p>Art. 38i. Minister Infrastruktury może przekazać organizatorowi publicznego transportu zbiorowego innemu niż Minister Infrastruktury środki pochodzące z budżetu państwa lub funduszu kolejowego na realizację celu określonego w art. 38h.</p> <p>Uzasadnienie: Dodanie art. 38h i 38i implementuje zasady finansowania zarządcy infrastruktury wykonującego jednocześnie przewozy na tej infrastrukturze które zostały uzupełnione w rozporządzeniu WE 1370/2007 poprzez dodanie w artykule 5 ustępu 4b w brzmieniu: „4b. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, w przypadku gdy dotyczą one świadczenia wyłącznie kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone, w przypadku gdy ta infrastruktura kolejowa jest wyłączona ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (1) zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) tej dyrektywy.”</p> <p>Zapisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13) nie muszą być w tym zakresie zmieniane gdyż zapis art. 22 ust. 1 zawiera już odniesienie do artykułu 5 ustępu 4b rozporządzenie 1370/2007 w następujący sposób:</p> <p>Art. 22. 1. <i>Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku, gdy:</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestia finansowania kolei wąskotorowych przez Ministra Infrastruktury nie jest przedmiotem zmian prawnych podejmowanych w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (UC 133). Procedowana zmiana ww. ustawy zapewnia wdrożenie reformy E2.1 i E2.3 KPO oraz umożliwi dostosowanie polskich przepisów do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Zaproponowane nowe przepisy do ustawy o transporcie kolejowym mogą być przedmiotem ewentualnej analizy w ramach kolejnych prac legislacyjnych w zakresie zmiany tej ustawy.</p>

3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym jednak nie mówi o finansowaniu infrastruktury o którym mówi ustawa o transporcie kolejowym. Zatem w celu implementacji przepisów UE w zakresie finansowania podmiotów które są jednocześnie przewoźnikami i zarządcami infrastruktury i tej infrastruktury nie udostępniają innym przewoźnikom wskazane jest dodanie do ustawy o transporcie kolejowym proponowanych zapisów. Ponadto należy zwrócić uwagę że art. 9 ust. 2 litera a rozporządzenia 1370/2007 mówi że podczas określania wysokości przyznawanej pomocy w przypadku takich podmiotów bierze się pod uwagę koszty infrastruktury, których konkurencyjne środki transportu nie ponoszą. W literze a ustępu 2 zapisano że zasady te obowiązują do chwili wejścia w życie wspólnych zasad przyznawania pomocy na pokrycie kosztów infrastruktury, w przypadku, gdy pomoc jest przyznawana przedsiębiorstwom, które muszą ponosić koszty związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy inne przedsiębiorstwa takich kosztów nie ponoszą. Jak dotąd wspólne zasady przyznawania pomocy na pokrycie kosztów infrastruktury dla tego typu podmiotów które są wyłączone ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) tej dyrektywy nie weszły w życie zatem zapis art. 9 ust. 2 litera a rozporządzenia 1370/2007 zachowuje aktualność. Brzmienie wyżej wymienionych zapisów rozporządzenia 1370/2007 przedstawia się następująco: Artykuł 9 ust. 2: 2. Bez uszczerbku dla art. 73, 86, 87 i 88 Traktatu państwa członkowskie mogą nadal, zgodnie z art. 73 Traktatu, przyznawać pomoc dla sektora transportu na zaspokojenie potrzeb koordynacji transportu lub jako rekompensatę za realizację pewnych zobowiązań stanowiących nieodłączną część usług publicznych, innych niż objęte niniejszym rozporządzeniem, w szczególności zaś:

a) do chwili wejścia w życie wspólnych zasad przyznawania pomocy na pokrycie kosztów infrastruktury, w przypadku, gdy pomoc jest przyznawana przedsiębiorstwom, które muszą ponosić koszty związane z infrastrukturą, z której korzystają, podczas gdy inne przedsiębiorstwa takich kosztów nie ponoszą. Podczas określania wysokości przyznawanej w takim przypadku pomocy bierze się pod uwagę koszty infrastruktury, których konkurencyjne środki transportu nie ponoszą; Powyższe oznacza że wprowadzenie art. 38h i 38i w proponowanym brzmieniu jest uzasadnione dla pełnej implementacji

		zmienionego rozporządzenia 1370/2007 oraz że są w pełni zgodne z prawem UE i Polski.	
Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.			
10.	obecnie art. 8 pkt 1 poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UC133 (dot. art. 3a zmienianej ustawy)	<p>Rozdzielenie dotychczas występującej łącznie kategorii przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich na dwie grupy prowadzi do istotnej wątpliwości, jak należy traktować przypisane do tych grup w Projekcie standardy obsługi pasażera, w przypadku gdy trasa pociągu łączy te trzy kategorie i przewoźnik w ramach jednego przewozu realizuje zarówno regionalne jak też miejskie i podmiejskie usługi kolejowe; W Preambule do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782” w pkt. 7 wskazuje się, że „Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie”. Rozporządzenie (UE) 2021/782 zatem nie dzieli tych kategorii na dwie osobne grupy i w żadnym miejscu nie wprowadza dalszego podziału przewozów na regionalne i miejskie/podmiejskie. W takiej sytuacji jednolitego traktowania przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich należy rozważyć rezygnację z przyjętego założenia wprowadzenia zróżnicowania zakresu wyłączeń, ponieważ prowadzić ono będzie do szeregu praktycznych problemów w stosowaniu;</p> <p>Zważywszy na specyfikę tras przejazdów pociągów Kolei Mazowieckich, które w odróżnieniu od połączeń dalekobieżnych czy typowo regionalnych, mają na większości tras rozpoczynających się w Warszawie charakter mieszany – zarówno regionalny jak też miejski i podmiejski (na terenie aglomeracji warszawskiej), tj. charakteryzują się występowaniem dużej liczby stacji w bliskiej odległości, istnieje duże ryzyko braku możliwości wygłoszenia i wyświetlenia wszystkich wymaganych informacji pomiędzy przystankami (fizycznie nie zdążą zostać wygłoszone w sposób zrozumiały). Wygłaszanie komunikatów głosowych przez miejskie i podmiejskie odcinki trasy może również wpłynąć niekorzystnie na pasażerów wywołując niepotrzebny natłok informacyjny</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestia dotyczy trzech obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich a jedynie w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 (wdrożenie reformy KPO), art. 9 ust. 3 (wdrożenie reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu, kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi).</p> <p>W art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 nastąpił w pewnym sensie rozdział miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich, ponieważ zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3, które dotyczy regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r. W związku z tym, usługi miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a regionalne tylko tymczasowo, tj. do 2028 r.</p> <p>Jak wskazuje rozporządzenie (UE) 2021/782 zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich i powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu. Zatem projektodawca rozdzielając przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne na dwie kategorie tj. miejskie i podmiejskie oraz regionalne nie uważał za problematyczne stosowanie praw i obowiązków wynikających z rozporządzenia UE dla poszczególnych rodzajów usług/przewozów a jedynie miał na celu uporządkowanie zapisów prawnych w art. 3a ust. 1 w czytelny sposób, biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku</p>

			regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy.
--	--	--	--

11.	<p>obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UC133</p> <p>(art. 3a ust. 1 i 2 zmienianej ustawy)</p>	<p>Biorąc powyższe pod uwagę, w razie wprowadzenia podziału na osobny standard dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich czy jako spółka kolejowa świadcząca przewozy regionalne możemy założyć, że wykładnia nowego przepisu art. 3a ust. 1 u.t.k. będzie dopuszczać uznanie przewozu regionalnego na trasie aglomeracyjnej za przewóz miejski i podmiejski, a w konsekwencji łączący w sobie odpowiednio wyłączenia z pkt. 2 i 3 w zależności od fragmentu trasy pociągu?</p> <p>Czy w przypadku gdyby taka wykładnia „mieszanego” charakteru przewozu została uznana za błędną, wymóg dotyczący informacji o podróży, określony w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782, przekazywanych „w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym” będzie spełniony, jeśli informacje o dodatkowych usługach czy kwestiach bezpieczeństwa będą wygłaszane np. co kilka stacji, a informacje o możliwych przesiadkach w przypadku tylko większych stacji?</p> <p>Wobec powyższych wątpliwości w ocenie Spółki KM zasadne byłoby rozważenie rezygnacji z wprowadzenia rozróżnienia standardów dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich ewentualnie dodania w art. 3a nowego ust. 2, zawierającego rozstrzygnięcie sytuacji, gdy kolejowy przewóz regionalny będzie świadczony na trasie łączącej różny charakter przewozów, w przykładowym brzmieniu:</p> <p>„2. W przypadku gdy kolejowy przewóz osób odbywa się na trasie pociągu, zawierającej odcinki o charakterze przewozu regionalnego oraz miejskiego i podmiejskiego wyłączenia, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio do każdego z tych odcinków.”;</p> <p>W tym kontekście wątpliwości budzi też zakres okresów wyłączeń wprowadzany na podstawie art. 2 pkt 1 Projektu, w szczególności dotyczący przewozów regionalnych</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>uzasadnienie jak wyżej</p>
12.	<p>obecnie art. 8 pkt 11 projektu</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UC133</p> <p>(art. 33a ust. 1 zmienianej ustawy)</p>	<p>Zastanawiające jest także zastosowanie w art. 33a ust. 1 pojęcia <i>innych zdarzeń nadzwyczajnych</i>, warunkujących możliwość podjęcia przez zarządcę infrastruktury działań wymienionych w pkt 1 i 2.</p> <p>Ustawodawca tak w projekcie ustawy o zmianie ustawy, jak i w treści obowiązującej obecnie ustawy o transporcie kolejowym, nie umieścił słownika stosowanych pojęć. Co więcej, w art. 25d. ust. 1 pkt 7) obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym stosuje już podobnie brzmiące sformułowanie, określone jako „<i>inne sytuacje nadzwyczajne</i>”</p> <p>Brak precyzyjnego określenia, jak ustawodawca rozumie znaczenie zastosowanych w ustawie pojęć może spowodować, że będą one w sposób dowolny interpretowane.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Brak precyzyjnego i ostatecznego katalogu innych sytuacji nadzwyczajnym jest wskazany z uwag na nieadekwatność i nieporównywalność takich zjawisk, ich stopnia nasilenia, czasu występowania etc.</p>

13.	<p>obecnie art. 8 pkt 11 projektu</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UC133</p> <p>(art. 33a ust. 1 zmienianej ustawy)</p>	<p>W przedstawionej sytuacji nie jest wiadome, czy wykorzystanie postanowień art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2 będzie miało np. zastosowanie w sytuacji występujących obecnie niemiernodajnych podwyżek cen energii, braku pewności co do zachowania w Polsce płynności dostaw paliw kopalnych, kryzysu energetycznego i ekonomicznego. Ustawodawca nie określa dokładnie, jakie czynniki muszą nastąpić, by zarządca infrastruktury mógł zastosować np. obniżenie o 50% wysokości pobieranych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Celem projektowanych zmian jest zapewnienie możliwości szybkiego i elastycznego reagowania w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, oraz w celu zapobiegania sytuacjom kryzysowym i usuwaniu ich skutków. Wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, o ile nie wystąpił w wyniku zaistnienia ww. okoliczności, nie jest przesłanką do interwencji. Poprawie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w takiej sytuacji powinny służyć inne środki, tak jak miało to miejsce w czasie pandemii Covid-19, kiedy to Rząd RP wprowadził szereg rozwiązań pomocowych w postaci Tarcz dla przedsiębiorstw.</p>
<p>Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych</p>			

14.	<p>obecnie art. 8 pkt 1 projektu ustawy</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UC133</p> <p>(art. 3a ust. 1 zmienianej ustawy)</p>	<p>Rozdzielenie dotychczas występującej łącznie kategorii przewozów regionalnych, miejskich i podmiejskich na dwie grupy prowadzi do istotnej wątpliwości, jak należy traktować przypisane do tych grup w Projekcie standardy obsługi pasażera, w przypadku gdy trasa pociągu łączy te trzy kategorie i przewoźnik w ramach jednego przewozu realizuje zarówno regionalne jak też miejskie i podmiejskie usługi kolejowe.</p> <p>W Preambule do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2021/782” w pkt. 7 wskazuje się, że „Miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie mają inny charakter niż dalekobieżne kolejowe usługi pasażerskie.” Należy zatem rozważyć rezygnację z przyjętego założenia wprowadzenia zróżnicowania zakresu wyłączeń, ponieważ prowadzić ono będzie do szeregu praktycznych problemów w stosowaniu.</p> <p>Zważywszy na specyfikę tras przejazdów poszczególnych samorządowych spółek kolejowych, które w odróżnieniu od połączeń dalekobieżnych czy typowo regionalnych, tj. charakteryzują się występowaniem dużej liczby stacji w bliskiej odległości, istnieje duże ryzyko braku możliwości wygłoszenia i wyświetlenia wszystkich wymaganych informacji pomiędzy przystankami (fizycznie nie zdążą zostać wygłoszone w sposób zrozumiały). Wygłaszanie komunikatów głosowych przez miejskie i podmiejskie odcinki trasy może również wpłynąć niekorzystnie na pasażerów wywołując niepotrzebny natłok informacyjny.</p> <p>Powyższe pod uwagę, w razie wprowadzenia podziału na osobny standard dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich czy jako spółki kolejowe świadczące przewozy regionalne możemy założyć, że wykładnia nowego przepisu art. 3a ust. 1 u.t.k. będzie dopuszczać uznanie przewozu regionalnego na trasie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Kwestia dotyczy trzech obowiązków, które nie są wymagane w kolejowych usługach miejskich i podmiejskich a jedynie w regionalnych usługach pasażerskich, tj. art. 9 ust. 2 (wdrożenie reformy KPO), art. 9 ust. 3 (wdrożenie reformy KPO) i art. 18 ust. 3 (zwrot kosztów za wykorzystanie przez pasażera innego środka transportu kiedy nie otrzyma on informacji w ciągu 100 min. o dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi).</p> <p>W art. 2 ust. 8 rozp. (UE) 2021/782 nastąpił w pewnym sensie rozdział miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich ponieważ zwolnienie ze stosowania art. 18 ust. 3, które dotyczy regionalnych kolejowych usług pasażerskich może mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r. W związku z tym, usługi miejskie i podmiejskie mogą być zwolnione bezterminowo, a regionalne tylko tymczasowo, tj. do 2028 r.</p> <p>Jak wskazuje rozporządzenie (UE) 2021/782 zwolnienia dotyczą poszczególnych rodzajów kolejowych usług pasażerskich i powinny być stosowane w zależności od świadczonej usługi na odpowiednim odcinku trasy przejazdu pociągu.</p>
-----	---	---	---

	<p>aglomeracyjnej za przewóz miejski i podmiejski, a w konsekwencji łączący w sobie odpowiednio wyłączenia z pkt. 2 i 3 w zależności od fragmentu trasy pociągu?</p> <p>Czy w przypadku gdyby taka wykładnia „mieszanego” charakteru przewozu została uznana za błędną, wymóg dotyczący informacji o podróży, określony w art. 9 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2021/782, przekazywanych „w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym” będzie spełniony, jeśli informacje o dodatkowych usługach czy kwestiach bezpieczeństwa będą wygłaszane np. co kilka stacji, a informacje o możliwych przesiadkach w przypadku większych stacji?</p> <p>Wobec powyższych wątpliwości w ocenie Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych zasadne byłoby rozważenie rezygnacji z wprowadzenia rozróżnienia standardów dla przewozów regionalnych i miejskich/podmiejskich ewentualnie dodania w art. 3a nowego ust. 2, zawierającego rozstrzygnięcie sytuacji, gdy kolejowy przewóz regionalny będzie świadczony na trasie łączącej różny charakter przewozów, w przykładowym brzmieniu:</p> <p>„2. W przypadku gdy kolejowy przewóz osób odbywa się na trasie pociągu, zawierającej odcinki o charakterze przewozu regionalnego oraz miejskiego i podmiejskiego wyłączenia, o których mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio do każdego z tych odcinków.</p> <p>W tym kontekście wątpliwości budzi też zakres okresów wyłączeń wprowadzany na podstawie art. 2 pkt 1 Projektu, w szczególności dotyczący przewozów regionalnych. Zastanawiające jest także zastosowanie w art. 33a ust. 1 pojęcia <i>innych zdarzeń nadzwyczajnych</i>, warunkujących możliwość podjęcia przez zarządcę infrastruktury działań wymienionych w pkt 1 i 2. Ustawodawca tak w projekcie ustawy o zmianie ustawy, jak i w treści obowiązującej obecnie ustawy o transporcie kolejowym, nie umieścił słownika stosowanych pojęć. Co więcej, w art. 25d. ust. 1 pkt 7) obowiązującej ustawy o transporcie kolejowym stosuje już podobnie brzmiące sformułowanie, określone jako <i>inne sytuacje nadzwyczajne</i>.</p> <p>Brak precyzyjnego określenia, jak ustawodawca rozumie znaczenie zastosowanych w ustawie pojęć może spowodować, że będą one w sposób dowolny interpretowane.</p> <p>W przedstawionej sytuacji nie jest wiadome, czy wykorzystanie postanowień art. 33a ust. 1 pkt 1 lub 2 będzie miało np. zastosowanie w sytuacji występujących obecnie niemiernodajnych podwyżek cen energii, braku pewności co do zachowania w Polsce płynności dostaw paliw kopalnych, kryzysu energetycznego i ekonomicznego. Ustawodawca nie określa dokładnie, jakie czynniki muszą nastąpić, by zarządca infrastruktury mógł zastosować np. obniżenie o 50% wysokości pobieranych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.</p>	<p>Zatem projektodawca rozdzielając przewozy miejskie, podmiejskie i regionalne na dwie kategorie tj. miejskie i podmiejskie oraz regionalne nie uważał za problematyczne stosowanie praw i obowiązków wynikających z rozporządzenia UE dla poszczególnych rodzajów usług a jedynie miał na celu uporządkowanie zapisów prawnych w art. 3a ust. 1 w czytelny sposób, biorąc pod uwagę, że zakres obowiązków w przypadku regionalnych kolejowych usług pasażerskich jest szerszy.</p> <p>Celem projektowanych zmian jest zapewnienie możliwości szybkiego i elastycznego reagowania w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, oraz w celu zapobiegania sytuacjom kryzysowym i usuwaniu ich skutków. Wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, o ile nie wystąpił w wyniku zaistnienia ww. okoliczności, nie jest przesłanką do interwencji. Poprawie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w takiej sytuacji powinny służyć inne środki, tak jak miało to miejsce w czasie pandemii Covid-19, kiedy to Rząd RP wprowadził szereg rozwiązań pomocowych w postaci Tarcz dla przedsiębiorstw.</p>
--	--	---

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

15.	<p>obecnie art. 8 poprzednio art. 1 projektu UC133</p> <p>(uwaga ogólna)</p>	<p>Zagadnienie wysokości opłat, za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, jest kluczowe dla konkurencyjności kolei względem innych gałęzi transportu, w szczególności wobec transportu samochodowego. Dla stworzenia jednakowych warunków konkurencyjności kolei z transportem samochodowym, w szczególności w zakresie przewozów ładunków niezbędne jest wyrównanie poziomu opłat przewoźników kolejowych za dostęp do infrastruktury kolejowej z poziomem opłat jaki ponoszą przewoźnicy samochodowi za korzystanie z infrastruktury dróg publicznych. Według danych Ministerstwa Infrastruktury płatne odcinki dróg publicznych stanowią około 1% całości sieci dróg publicznych w Polsce. W przypadku infrastruktury kolejowej zaś opłaty wnoszone przez przewoźników kolejowych dotyczą całej sieci linii i bocznic kolejowych</p> <p>Regulacje proponowane w opiniowanym projekcie ustawy nie rozwiązują wszystkich problemów dotyczących wyrównywania warunków konkurencyjności kolei z innymi gałęziami transportu, w szczególności z transportem samochodowym, tym niemniej są krokiem we właściwym kierunku.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Kształtowanie systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, pozwalającego zniwelować różnice w konkurencyjności transportu kolejowego i drogowego w przypadku wystąpienia specjalnych (opisanych w projekcie ustawy) okoliczności jest przedmiotem projektowanych zmian.</p>
16..	<p>obecnie art. 8 pkt 11 projektu</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UC133</p> <p>(art. 33a ust. 1 zmienianej ustawy)</p>	<p>Proponujemy wprowadzić następujące uzupełnienia w treści proponowanego nowego artykułu 33a ustawy o transporcie kolejowym:</p> <p>W treści ust. 1, po słowach: ... innych zdarzeń nadzwyczajnych... dodać słowa: i gospodarczych powodujących obniżenie się konkurencyjności kolei w tym w następstwie gwałtownego wzrostu ceny energii elektrycznej, ...</p> <p>2) w treści pkt. 2 ust. 1 po słowach: pobierać opłatę podstawową obniżona dodać słowa: co najmniej o 30%</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Celem projektowanych zmian jest zapewnienie możliwości szybkiego i elastycznego reagowania w czasie stanu wyjątkowego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, oraz w celu zapobiegania sytuacjom kryzysowym i usuwaniu ich skutków. Wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej, o ile nie wystąpił w wyniku zaistnienia ww. okoliczności, nie jest przesłanką do interwencji. Poprawie warunków prowadzenia działalności gospodarczej w takiej sytuacji powinny służyć inne środki, tak jak miało to miejsce w czasie pandemii Covid-19, kiedy to Rząd RP wprowadził szereg rozwiązań pomocowych w postaci Tarcz dla przedsiębiorstw.</p> <p>2) W projekcie określono wynoszący 50% górny pułap obniżenia pobieranej opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej. Określenie dolnego pułapu obniżenia wydaje się niemożliwe z</p>

			uwagi na nieprzewidywalną intensywność wystąpienia wskazanych w projekcie ustawy okoliczności oraz ich wpływu na sektor transportu kolejowego.
17.	obecnie art. 27 poprzednio art. 3 projektu UC133	Proponujemy zmienić treść art. 3 projektu ustawy Proponowana zmiana na „ Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 2023 i obowiązuje od rozkładu jazdy pociągów na lata 2022/2023, z wyjątkiem art. 1 pkt. 3 i 4, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.	Uwaga nieuwzględniona Konieczność realizacji kamieni milowych określonych w KPO w określonych terminach ustalonych z KE wyklucza możliwość uwzględnienia takiej zmiany.
18.	uwaga ogólna	Uwzględniając opinię przedstawioną w pkt. 1 wnosimy o podjęcie prac koncepcyjnych i legislacyjnych nad gruntowną przebudową systemu opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Uważamy, że nowy system opłat powinien opierać się na następujących rozwiązaniach: 1)Przyjęciu zasady wyrównania wysokości opłat przewoźników za korzystanie z infrastruktury kolejowej i infrastruktury dróg publicznych. Wysokość tych opłat nie musi i nie powinna być zerowa. Ważne aby była taka sama dla przewoźników kolejowych i samochodowych, jako dwóch gałęzi transportu lądowego. 2)Przyjęciu rozwiązania finansowania całości kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej z Funduszu Kolejowego. Wpływy z opłat od przewoźników powinny być kierowane nie do PKP PLK S.A lecz na konto Funduszu Kolejowego. To rozwiązanie organizacyjne i finansowe sprawi, że PKP PLK S.A będzie miała stabilne i wieloletnie (zagwarantowane ustawą) źródła finansowania wydatków utrzymaniowych. W efekcie spółka PKP PLK S.A i spółki przewozowe będą stały po tej samej stronie walki o pozycję rynkową kolei.	Uwaga nieuwzględniona Kształtowanie nowego systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, wraz z systemem finansowania nie jest przedmiotem przedstawionego projektu zmiany ustawy o transporcie kolejowym. Zaproponowane rozwiązanie zostało odnotowane jako jedna z koncepcji do ewentualnego wykorzystania w przyszłości.
Związek Województw RP - uwaga Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego			
19.	obecnie art. 8 pkt 1 lit. a projektu ustawy poprzednio art. 2 pkt 1 lit. a	Art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE stosuje się od 15 grudnia 2030 r. Zmiana dot. wdrożenia reformy E2.3 KPO w zakresie wymogów dot. taboru kolejowego (numer kamienia milowego E5L) powinna obowiązywać od 15 grudnia 2030 r. W roku 2020 znaczna część organizatorów przewozów kolejowych podpisała 10-letnie umowy PSC, które obowiązują do końca rozkładu 2029/2030, dlatego termin dostosowania taboru powinien zostać wydłużony, aby zaplanować działanie i spełniać wymogi od rozkładu jazdy pociągów 2030/2031 wraz	Uwaga nieuwzględniona Termin stosowania art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE od dnia 10 grudnia 2028 r. w zakresie kolejowych przewozów regionalnych został ustalony przez resort infrastruktury na podstawie informacji przekazanych przez przewoźników kolejowych i organizatorów regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich jako odpowiedź na pismo znak DTK-

	projektu UC133	z początkiem obowiązywania nowych umów, które będą zawierać organizatorzy przewozów.	8.4605.7.2021 z dnia 22 czerwca 2021 r., w którym resort informował o pracach nad dostosowaniem polskich regulacji do reformy E2.3 KPO i rozporządzenia (UE) 2021/782. Zarząd Województwa Opolskiego poinformował, że spółka Polregio powinna być zwolniona z wymogów wynikających z załącznika II część II rozporządzenia 2021/782/UE, czyli z dostarczania informacji podróżnym w trakcie przejazdu (np. w zakresie opóźnień) do roku 2027, biorąc pod uwagę czas potrzebny na kompleksową wymianę taboru starszej generacji. Przychylając się do wniosku woj. opolskiego oraz pozostałych podmiotów projektodawca przyjął, że wymagania dot. przekazywania informacji podróżnym w trakcie podróży, w najodpowiedniejszej formie (art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia 2021/782/UE), powinny być stosowane w przewozach regionalnych od rocznego rozkładu jazdy edycji 2028/2029 (czyli od 10 grudnia 2028 r.). W związku z powyższym, uwaga dotycząca propozycji obowiązywania art. 9 ust. 2 i 3 rozporządzenia (UE) 2021/782 od 15 grudnia 2030 r. zostaje odrzucona.
Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego			
20.	obecnie art. 8 projektu ustawy poprzednio art. 1 projektu ustawy UC133 (propozycja)	Po art. 33 dodaje się art. 33a oraz 33b Mając na uwadze prowadzone aktualnie prace w zakresie zmian do ustawy o transporcie kolejowym, które pozwolą zarządcom infrastruktury na obniżenie opłat za dostęp do infrastruktury i zrekompensowanie im obniżenia opłat dla przewoźników i operatorów kolejowych, proponuje się wprowadzenie zapisów umożliwiających obniżenie w/w opłat dla operatorów wykonujących usługi na zlecenie jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, będących organizatorami transportu kolejowego, które zgłosiły udział w programie Uzupelniania lokalnej i regionalnej infrastruktury Kolejowej - KOLEJ + do 2028 roku i będą współfinansować projekty inwestycyjne w ramach w/w Programu. Zważyć należy, że środki na finansowanie inwestycji realizowanych w Kolej + Samorządy są zobowiązane pokryć	Uwaga nieuwzględniona Kształtowanie odrębnego systemu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej planowanej do budowy w ramach Programu Kolej+ nie jest przedmiotem przedstawionego projektu zmiany ustawy o transporcie kolejowym.

	rozszerzeni a projektu ustawy)	z własnych budżetów natomiast nie są właścicielami ani zarządcami nowych bądź modernizowanych linii oraz inwestycji kolejowych. Dodatkowo, jako organizatorzy transportu są zobowiązani wypłacać operatorowi świadczącemu usługi rekompensatę , która uwzględnia wysokie koszty , w tym dostępu do infrastruktury. Wobec powyższego wskazanym jest zastosowanie ulgi dla Samorządów partycypujących w kosztach modernizacji / budowanej infrastruktury. <i>Dodanie po art. 33a oraz 33 b treść w brzmieniu „art. 33b winna uwzględniać obniżenie opłat do infrastruktury dla jednostek samorządu terytorialnego/związków metropolitalnych, będących organizatorami transportu kolejowego, które współfinansują budowę/ modernizację infrastruktury kolejowej w ramach Programu Kolej+)</i>	
Koleje Śląskie sp. z o.o			
21.	obecnie art. 8 pkt 11 projektu poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UC133 (art. 33a ust. 1 zmienianej ustawy)	Propozycja zapisu: Pobierać opłatę podstawową obniżoną o 50% wysokości tej opłaty. Proponowany zapis precyzuje dokładnie wysokość obniżenia stawki opłaty podstawowej . Proponowany zapis autorstwa Ministerstwa Infrastruktury sugeruje obniżoną opłatę podstawową kwoty 50% co jest rozwiązaniem mniej korzystnym niż propozycje spółki Koleje Śląskie	Uwaga nieuwzględniona W zakresie art 33a 1 MI stoi na stanowisku, że wprowadzenie widełek, a nie sztywnej granicy obniżenia stawek dostępu, w bardziej właściwy sposób odzwierciedli konieczność wprowadzenia takich regulacji w zależności od intensywności wpływu danego stanu nadzwyczajnego czy określonej sytuacji kryzysowej na transport kolejowy oraz możliwości budżetowych. Sztywne narzucenie 50 % mogłoby też każdorazowo w sytuacji wprowadzenia tej regulacji wpływać na konkurencyjność polskich kolei w systemie kolei Unii.
22.	obecnie art. 8 pkt 11 projektu poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UC133 (art. 33a ust. 1)	Propozycja zapisu ust. 1b eliminuje ryzyko pobierania opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej „b) nie pobiera się opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej”	Uwaga nieuwzględniona W zapisach projektu zmiany ustawy niepobieranie opłaty rezerwacyjnej w wymienionych stacjach nadzwyczajnych jest fakultetem. Przepisy dopuszczają stosowanie takiej co do zasady opłaty fakultatywnie i opłata ta jest wskazana w regulaminach PKP PLK i pobierana w normalnych warunkach.

zmienianej ustawy)		
--------------------	--	--

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH I OPINIOWANIA PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE KOLEJOWYM I NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW (UD436), który zmienia:

- ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”,

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
1.	obecnie art. 8 pkt 3 lit. a tiret drugie poprzednio art. 1 pkt 2 lit. a projektu UD436 (art. 9o pkt. 3aa u.t.k.)	Fundacja ProKolej	Projektowany przepis przewiduje, że wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej zawierać ma m.in. mapy do celów prawnych dla nieruchomości, które w całości planowane są do przejęcia na rzecz Skarbu Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego. W związku z tym, że jest to nowy obowiązek proponujemy, aby doprecyzować w przepisach ogólnych definicję legalną „map do celów prawnych”, aby zagadnienie to nie budziło wątpliwości interpretacyjnych.	Uwaga częściowo uwzględniona. W związku z uwzględnieniem uwagi Prezesa RCL, zrezygnowano z wprowadzenia projektowanego przepisu. Doprecyzowano przepis art. 9o ust. 3 u.t.k.
2.	obecnie art. 8 pkt 3 lit. b poprzednio art. 1 pkt 2 lit. b	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	Do ustawowych zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, jako centralnego organu administracji rządowej będącego krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego, należy w szczególności uzgadnianie projektów decyzji w sprawach ustalania lokalizacji inwestycji celu publicznego w odniesieniu do obszarów przyległych do linii kolejowych o znaczeniu państwowym. W celu prawidłowej realizacji tych zadań, konieczne jest dodanie Prezesa UTK jako jednego z obligatoryjnych podmiotów, które otrzymają informacje dotyczące	Uwaga uwzględniona przez zmianę brzmienia art. 9o ust. 6 zdania pierwszego: w ust. 6 w zdaniu pierwszym po wyrazach "katastrze nieruchomości" dodaje się wyrazy „, Prezesowi UTK”.

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
	<p>projektu UD436</p> <p>(art. 9o ust. 6 ustawy zmieniającej)</p>		<p>zmian z zakresu zagospodarowania przestrzennego w zakresie lokalizacji linii kolejowych.</p> <p>„6. Wojewoda wysłał zawiadomienie o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wnioskodawcy, właścicielom lub użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości oraz Prezesowi UTK i zawiadamia pozostałe strony o wszczęciu tego postępowania w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim i urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg linii kolejowej, na stronach internetowych tych gmin oraz urzędu wojewódzkiego, a także w prasie lokalnej.”</p>	
3.	<p>obecnie art. 8 pkt 3 lit. c</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 2 lit. c projektu UD436</p> <p>(art. 9o ust. 10 ustawy zmieniającej)</p>	Polskie Koleje Państwowe S.A.	<p>Projektowany przepis art. 9o ust. 10 określa wyjątki od zakazu obrotu nieruchomościami, stanowiących własność Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego, objętych wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. W pkt 2 umożliwiono obrót nieruchomościami po uzyskaniu zgody wydanej przez PLK SA, CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego. W ocenie PKP S.A. zgoda ta powinna być wydawana w określonym terminie 30 dni od dnia wpłynięcia wniosku pod rygorem, że niewydanie decyzji w określonym terminie jest rozumiane jako udzielenie milczącej zgody na obrót nieruchomością. Ponadto odmowa udzielenia zgody na obrót nieruchomością powinna być należycie uzasadniona i wskazywać istotne przyczyny, dla których obrót nieruchomością nie jest możliwy.</p> <p><i>„10a. Decyzję o udzieleniu albo odmowie udzielenia zgody na obrót nieruchomościami, o której mowa w ust. 10 pkt 2, PLK SA, CPK albo jednostka samorządu terytorialnego, na rzecz których została wydana decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, wydaje w terminie 30 dni od dnia wniesienia wniosku.</i></p> <p><i>10b. W przypadku niewydania przez PLK SA, CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego decyzji w terminie, o którym mowa w ust. 10a, uznaje się, że udzielenie zgody nastąpiło w sposób milczący.</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Spółki i inne podmioty prawa prywatnego nie wydają decyzji administracyjnych, a zatem nie stosuje się do nich instytucji prawa administracyjnego takich jak milcząca zgoda i innych przepisów stosowanych do decyzji administracyjnych. Wobec powyższego postulat zastosowania do zgody PLK SA, CPK albo jednostki samorządu terytorialnego instytucji milczącej zgody tutejszy organ uważa za niemożliwy do realizacji. W tym kontekście koncepcja wydawania przez PLK SA i CPK decyzji i sztywnego określania terminu na ich wydanie pozbawiona jest sensu, gdyż zgoda może zostać wyrażona bez</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<i>10c. Wydanie decyzji odmownej na obrót nieruchomością przez PLK SA, CPK albo jednostkę samorządu terytorialnego wymaga uzasadnienia wskazującego przyczyny odmowy. ”.</i>	proponowanej interwencji legislacyjnej.
4.	obecnie art. 8 pkt 4 lit. b projektu poprzednio art. 1 pkt 3 lit. b projektu UD436 (art. 90a ust. 3 u.t.k.)	Fundacja ProKolej	Podmioty zarządzające sieciami uzbrojenia terenu (SUT). Na skutek zmiany posadowienia urządzeń w trakcie usuwania kolizji, utracą możliwość uregulowania praw do korzystania z gruntu np. w drodze zasiedzenia służebności przesyłu lub zasiedzenia służebności na prawach służebności przesyłu, o których mowa w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. kodeks cywilny (t.j.. Dz. U. z 2022 r. poz. 1360). Konieczne jest zatem zagwarantowanie ww. podmiotom praw do dalszego korzystania z nieruchomości w nowych miejscach posadowienia infrastruktury po usunięciu kolizji.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis nie odbiera podmiotom zarządzającym sieciami uzbrojenia terenu prawa do prawnego uregulowania swoich praw do gruntu. Takie możliwości przysługują ww. podmiotom w postaci prawa do wystąpienia do sądu o ustanowienia służebności przesyłu, oraz w postaci wystąpienia do właściwego organu administracji z wnioskiem w trybie art. 124 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury projektowana regulacja nie narusza ww. uprawnień.
5.	obecnie art. 8 pkt 5 projektu poprzednio art. 1 pkt 4 projektu UD436	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	Dodanie zaproponowanego przepisu pozwoli otrzymywać przez Prezesa UTK kopie wydanych decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. Informowanie Prezesa UTK o wydanych decyzjach wojewodów powinno wpłynąć na lepsze sprawowanie nadzoru nad zmianami dotyczącymi transportu kolejowego. Jest to istotne z uwagi na art. 15 ust. 3 pkt 4b ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2022 r. poz. 503 i 1846), który stanowi, że w planie miejscowym określa się granice terenów inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Przekazywanie przez wojewodów informacji o wydanych decyzjach o ustaleniu lokalizacji linii kolejowych zagwarantuje właściwszą realizację zadań ustawowych	Uwaga częściowo uwzględniona Zdaniem Ministra Infrastruktury wystarczającym rozwiązaniem będzie nie wysyłanie kopii decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej - jak postuluje Prezes UTK - ale zobowiązanie wojewody do zawiadomienia Prezesa UTK o wydaniu takiej decyzji. W tym

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
	(art. 9q ust. 2 ustawy zmienianej)		Prezesa UTK dotyczących w szczególności uzgadniania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. W art. 9q po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b. Wojewoda niezwłocznie doręcza Prezesowi UTK kopię decyzji, o której mowa w ust. 2 zdanie pierwsze.”.	celu wprowadzono zmianę art. 9q w ust. 2 zdanie pierwsze po wyrazach „katastrze nieruchomości” dodano wyrazy „ i Prezesowi UTK.”.
6.	uzasadnienie do obecnie art. 8 pkt 6 lit. b projektu poprzednio art. 1 pkt 5 lit. b projektu UD436 (art. 9s ust. 5 ustawy zmienianej)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A	Propozycja zmiany art. 9s ust. 5 dotyczy doprecyzowania regulacji w zakresie podstawy wpisów w księgach wieczystych. Tymczasem w treści uzasadnienia w odniesieniu do tej zmiany, str. 5 uzasadnienia wskazano cyt.: <i>„Aktualnie PKP PLK S.A., w celu przedłożenia oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla np. terenów kolejowych, do których zgodnie z art. 9s ust. 6 ustawy o t. k. nie nabywa prawa użytkowania wieczystego, musi pozyskiwać prawo do dysponowania od PKP S.A., co wymaga określonego czasu, dodatkowych kosztów, a niejednokrotnie spełnienia dodatkowych warunków określonych przez PKP S.A. Podobny problem ma miejsce na nieruchomościach stanowiących tereny wód płynących lub dróg publicznych. Nowe brzmienie art. 9s ust. 5 upraszcza te procedury.”</i> Wskazany fragment uzasadnienia nie jest adekwatny do zmiany art. 9s ust. 5. Uzasadnienie w tej części odnosi się do kwestii dotyczącej prawa dysponowania nieruchomością na cele budowlane, a nie do zmiany art. 9s ust. 5, która dotyczy doprecyzowania regulacji w zakresie określenia podstawy wpisów w księgach wieczystych.	Uwaga uwzględniona. Wykreślono wskazany fragment uzasadnienia.
7.	uzasadnienie do obecnie art. 8 pkt 6 lit. b projektu	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Uzasadnienie do art. 9s ust. 5 zawarte na stronie 5 w ustępie 2 zaczynające się od zdania: <i>„Aktualnie PKP PLK S.A., w celu przedłożenia oświadczenia o prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dla np. terenów kolejowych, do których zgodnie z art. 9s ust. 6 ustawy o t. k. nie nabywa prawa użytkowania wieczystego, musi pozyskiwać prawo do dysponowania od PKP S.A., co wymaga określonego czasu, poniesienia dodatkowych kosztów, a niejednokrotnie spełnienia</i>	Uwaga uwzględniona. Wykreślono wskazany fragment uzasadnienia.

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
	poprzednio art. 1 pkt 5 lit. b projektu UD436 (art. 9s ust. 5 ustawy zmienianej)		<p><i>dodatkowych warunków określonych przez PKP S.A. Podobny problem ma miejsce na nieruchomościach stanowiących tereny wód płynących lub dróg publicznych. Nowe brzmienie art. 9s ust. 5 upraszcza te procedury.</i>” powinno ulec wykreśleniu, bowiem nie odnosi się do zmian projektowanych w art. 9s ust. 5.</p> <p>Uzasadnienie do art. 9s ust. 5 zawarte na stronie 5 w ustępie 2 powinno ulec wykreśleniu, bowiem nie odnosi się do zmian projektowanych w art. 9s ust. 5.</p>	
8.	obecnie art. 8 pkt 7 lit. a projektu poprzednio art. 1 pkt 6 lit. a projektu UD436 (art. 9x ust. 1 ustawy zmienianej)	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	<p>W praktyce proponowany zapis może doprowadzić do sytuacji, w której w przypadku realizacji inwestycji kolejowej przecinającej się z drogą krajową polegającą w szczególności na przebudowie ronda czy też skrzyżowania, GDDKiA z mocy prawa zostanie pozbawiona trwałego zarządu co do części gruntu wchodzącego w skład pasa drogowego, a która to część jest niezbędna do realizacji inwestycji kolejowej. Pojawia się zatem wątpliwość czy po zakończonej inwestycji kolejowej, właściwy organ odda rzeczoną część gruntu w trwały zarząd GDDKiA, a jeśli nawet, to będzie wprowadzać to niepotrzebne zamieszanie i tworzenie nowych, niepotrzebnych dokumentów, które potwierdzać będą stan prawny, który istniał przed realizacją inwestycji kolejowej. Ma to tym większe znaczenie z uwagi na fakt, że GDDKiA otrzymuje, co do zasady, trwały zarząd co do gruntów, na których znajdują się drogi krajowe z mocy prawa (art. 20 tzw. specustawy drogowej).</p> <p>Należałoby zrezygnować ze zmiany art. 9x ust. 1 na rzecz pozostawienia jego dotychczasowego brzmienia.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Analogiczna regulacja jest zastosowana w ustawie o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (art. 19 ust. 1). Wskazane komplikacje biurokratyczne, mogą zaistnieć jedynie w marginalnej liczbie inwestycji kolejowych. GDDKiA nie zgłosiła konstruktywnej propozycji zażegnania tego problemu. Ponadto proponowane zmiany wykraczają poza zakres interwencji legislacyjnej określony dla tego projektu w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów. Z powyższych powodów uwagę odrzucono.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
9.	obecnie art. 8 pkt 8 lit. a projektu poprzednio art. 1 pkt 7 lit. a projektu UD436 (art. 9y ust. 1 ustawy zmienianej)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Zgodnie z art. 9y ust. 1 odszkodowanie od podmiotu pozyskującego decyzję o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej powinno przysługiwać za nieruchomości nabywane na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego (gdy jednostka samorządu terytorialnego jest wnioskodawcą – inwestorem), za wygaszone ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, za nieruchomości nabywane pod budowę/przebudowę dróg – czyli na rzecz właściwego samorządu województwa, powiatu, gminy, jak również za wygaszone prawo użytkowania wieczystego gruntu.</p> <p>Z kolei w art. 9s ust. 3e pkt 1 jest mowa o nieruchomościach planowanych pod budowę/przebudowę dróg krajowych, które wojewoda oddaje w trwały zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, czyli nieruchomościach, które w związku z wydaną decyzją o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stały się własnością Skarbu Państwa (tj. przypadek z art. 9s ust. 3 ujęty już w art. 9y ust.1) lub stanowiły własność Skarbu Państwa (tj. sytuacja, w której odszkodowanie nie jest ustalane). W świetle powyższego, uzasadnione jest uzupełnienie w projekcie art. 9y ust. 1 poprzez odniesienie do art. 9s ust. 3e pkt 2.</p> <p>Proponujemy doprecyzowanie art. 9y ust. 1 poprzez nadanie mu brzmienia: „1. Za nieruchomości oraz ograniczone prawa rzeczowe do nieruchomości, o których mowa w art. 9s ust. 3, 3a i 3e pkt 2 oraz w art. 9x ust. 4 (...)”, czyli wskazanie wprost, iż odszkodowanie przysługuje za nieruchomości, które stały się własnością właściwego samorządu województwa, powiatu, gminy.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja PLK ogranicza zakres stosowania przepisu art. 9y ust. 1 ustawy o t.k. do jednostek samorządu terytorialnego. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury zmiana ta może pozbawić prawa do odszkodowania osoby fizyczne będące właścicielami nieruchomości wywłaszczonych w ramach decyzji o lokalizacji linii kolejowej w części w jakiej te nieruchomości przeznaczone są pod budowę drogi publicznej, co niejednokrotnie ma miejsce przy inwestycjach kolejowych z uwagi na konieczność dostosowania przejazdów kolejowo-drogowych do przepisów techniczno-budowlanych zakazujących lokalizowania przejazdu kolejowo-drogowego w odległości mniejszej niż 3 km od istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego (§ 23 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
				kolejowych z drogami i ich usytuowanie).
10.	obecnie art. 8 pkt 9 projektu poprzednio art. 1 pkt 8 projektu UD436 (art. 9ycza ustawy zmienianej)	Polskie Koleje Państwowe S.A.	<p>Nowododany przepis art. 9ycza powinien mieć zastosowanie tylko do sytuacji, w której prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dotyczy nieruchomości o nieuregulowanym stanie prawnym. Z kolei w przypadku, gdy stan prawny nieruchomości jest uregulowany i znany jest właściciel lub użytkownik wieczysty, powinni oni mieć możliwość decydowania o tym, czy roboty budowlane mogą być prowadzone na ich gruncie. W takiej sytuacji dysponowanie nieruchomością lub jej częścią na cele budowlane powinno być uzależnione co najmniej od uprzedniego powiadomienia właściciela lub użytkownika wieczystego gruntu.</p> <p><i>„Art. 9ycza. PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego dysponuje na cele budowlane w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane nieruchomością lub częścią nieruchomości, na której niezbędne jest wykonanie robót budowlanych nie wymagających decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane, w ramach inwestycji dotyczących linii kolejowych pod warunkiem uprzedniego powiadomienia właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości. ”.</i></p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wprowadzenie warunku uprzedniego powiadomienia będzie skutkowało tym, że osoby trzecie figurujące w EGIB/KW jako właściciele nieruchomości, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej pozyskawszy informację o planowanej inwestycji kolejowej mogą wystosować wnioski z roszczeniami finansowymi wobec PLK S.A. z tytułu bezumownego korzystania z przedmiotowych nieruchomości (art. 37 ust. 7 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” normuje wyłącznie prawo do odszkodowania). Natomiast w przypadku działek gruntu o nieuregulowanym stanie prawnym zastosowanie procedury powiadamiania nie będzie możliwe – brak podmiotu do którego takie powiadomienie miało być wysłane.</p> <p>Ponadto realizacja prac budowlanych niewymagających uzyskania</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
				<p>pozwolenia na budowę dotyczy z założenia prac o charakterze mało uciążliwym i w niewielkim stopniu ingeruje w uprawnienia właścicielskie. Zaproponowana przez Polskie Koleje Państwowe S.A. zmiana nie jest uzasadniona.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
11.	obecnie art. 8 pkt 9 projektu poprzednio art. 1 pkt 8 projektu UD436 (art. 9ycza ustawy zmienianej)	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>W odniesieniu do propozycji brzmienia art. 9ycza zawartej w projekcie, korekty wymaga treść uzasadnienia, która wskazuje iż uprawnienie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane dotyczy nieruchomości lub jej części położonej na obszarze kolejowym, a takie rozwiązanie nie wynika z projektowanego art. 9ycza.</p> <p>W uzasadnieniu do projektu wskazano cyt: „W takiej sytuacji PKP PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego nie jest władna uzyskać decyzji wydanej w trybie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, gdyż warunkiem zastosowania tego przepisu jest uzyskanie decyzji o lokalizacji linii kolejowej, której nie da się uzyskać w przypadku budowy realizowanej na zgłoszenie, tzn. przebudowy lub rewitalizacji infrastruktury kolejowej (art. 29 ust. 3 pkt 1 lit. d i pkt 2 lit. a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane).”</p> <p>Należy wskazać, że w trybie art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami decyzja o ograniczeniu sposobu korzystania z nieruchomości wydawana jest na podstawie ustaleń wynikających z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku jego braku, na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, tak więc nie tylko na podstawie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, jak wskazano w uzasadnieniu.</p> <p>Ponadto podkreślenia w uzasadnieniu wymaga, iż decyzja z art. 124 ust. 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami ma ograniczony zakres przedmiotowy i może być wydana wyłącznie w odniesieniu do określonego zakresu prac budowlanych tj. polegających na realizacji „infrastruktury kablowej” (ciągów drenażowych, przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, pary, gazów i energii elektrycznej oraz urządzeń łączności publicznej i sygnalizacji, a także innych podziemnych, naziemnych lub nadziemnych obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z tych przewodów i urządzeń).</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Poprawiono uzasadnienie.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
12.	obecnie art. 8 pkt 9 projektu poprzednio art. 1 pkt 8 projektu UD436 (art. 9yca ustawy zmienianej)	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<p>W art. 9s ust. 8 został wprowadzony skrót dla ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.); ustawa ta posługuje się również pojęciem „prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane”. Wprowadzona zmiana ma na celu zachowanie jednolitości stosowanych pojęć.</p> <p>po art. 9yc dodaje się art. 9yca w brzmieniu:</p> <p>„Art. 9yca. PLK S.A. lub właściwa jednostka samorządu terytorialnego zapewni prawo do dysponowania na cele budowlane, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, nieruchomością lub częścią nieruchomości, na której niezbędne jest wykonanie robót budowlanych nie wymagających decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 28 ust. 1 Prawa budowlanego, w ramach inwestycji dotyczących linii kolejowych.”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona wyłącznie w zakresie skrótu dla przywołania ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).</p> <p>W pozostałym zakresie propozycja UTK nie została uwzględniona. W proponowanym brzmieniu przepis byłby zbędny bowiem obowiązek zapewnienia/posiadania przez inwestora prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane już wynika z przepisów Prawa budowlanego. Niesprecyzowanie proponowanego „zapewnienia” może skutkować wątpliwościami interpretacyjnymi i nie spełniałoby celu regulacji, jakim jest przyśpieszenie procesu inwestycyjnego.</p>
13.	propozycja nowego przepisu projektu	Polskie Koleje Państwowe S.A.	<p>Propozycja ma na celu zapewnienie PKP PLK S.A. prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, jeżeli spełnione są następujące przesłanki:</p> <p>a) na wniosek PKP S.A. wobec gruntu prowadzone jest postępowanie uwłaszczeniowe,</p> <p>b) PKP PLK S.A. korzysta z gruntu na potrzeby prowadzenia działalności zarządzania liniami kolejowymi na podstawie umowy zawartej z PKP S.A.,</p> <p>c) prawo dysponowania gruntem na cele budowlane jest niezbędne do przeprowadzenia przez PKP PLK S.A. inwestycji dotyczącej linii kolejowej.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Intencją ustawodawcy nie jest aby prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane było ograniczone do gruntów, z których PKP PLK S.A. korzysta na podstawie umowy zawartej z PKP S.A. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury propozycja ta może utrudniać</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>Wprowadzenie przepisu ułatwi PKP PLK S.A. prowadzenie inwestycji na gruntach, wobec których PKP S.A. nadal oczekuje na wydanie decyzji uwłaszczeniowej. Korzystanie przez PKP PLK S.A. z przedmiotowych gruntów na potrzeby zarządzania liniami kolejowymi - zgodnie z intencją ustawodawcy wyrażoną w przepisach ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” - zostało uregulowane w postanowieniach umowy zawartej z PKP S.A., niemniej wobec wątpliwości organów, co do możliwości dysponowania nieruchomością na cele budowlane, uzasadnione jest uregulowanie tej kwestii wprost w przepisach ustawy. Dodatkowo względem takich gruntów należy wyłączyć skutek przewidziany w art. 9s ust. 3 pkt 1 oraz ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym, dotyczący nabycia z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej stała się ostateczna, prawa własności przez Skarb Państwa oraz prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych przez PKP PLK, z wyłączeniem nieruchomości, o których mowa w ust. 3e, oraz prawa własności budynków, innych urządzeń i lokali znajdujących się na tych nieruchomościach. Wyłączenie skutku pozwoli uniknąć sytuacji, gdy ten sam grunt w przyszłości będzie przedmiotem dwóch decyzji, tj. decyzji uwłaszczeniowej wydanej na rzecz PKP S.A. wywołującej skutek ex tunc oraz decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej wydanej na rzecz PKP PLK S.A.</p> <p>Wobec powyższego proponujemy dodanie przepisu art. 9ycb w następującym brzmieniu:</p> <p><i>art. 9ycb. 1. PLK S.A. dysponuje na cele budowlane w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane nieruchomością lub częścią nieruchomości o nieuregulowanym na rzecz PKP S.A. stanie prawnym, stanowiącym teren zamknięty, o którym mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. - Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1900 oraz z 2022 r. poz. 1846), w celu wykonania robót budowlanych dotyczących linii kolejowych, pod warunkiem, że nieruchomość zarządzana jest przez PLK S.A. na mocy umowy zawartej z PKP S.A., na podstawie art. 17 ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji</i></p>	<p>realizację inwestycji kolejowych. Podobne stanowisko prezentuje PKP PLK S.A.</p> <p>Wprowadzenie tego rozwiązania wykluczyłoby możliwość uregulowania tytułu prawnego do nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji kolejowych a stanowiących obszar kolejowy, zarówno na rzecz Skarbu Państwa jak i PLK S.A. w drodze decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ullk).</p> <p>Ponadto należy wskazać, że nie w każdym przypadku prowadzonych postępowań (jak wynika z dotychczasowej praktyki – przypadki komunalizacji) dojdzie do uwłaszczenia PKP S.A. na nieruchomości przeznaczonej umownie do przekazania PLK i w takiej sytuacji dla prowadzonej inwestycji jedyną drogą pozyskania prawa do nieruchomości jest możliwość jego nabycia decyzją ullk.</p> <p>Wyłączenie możliwości nabycia prawa własności przez Skarb Państwa i prawa użytkowania wieczystego przez PLK S.A. decyzją o ustaleniu</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p><i>przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. z 2021 r. poz. 146, z późn. zm.) w brzmieniu obowiązującym przed dniem 25 maja 2003 r.</i></p> <p><i>2. Względem gruntów, do których PLK S.A. uzyskuje prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane na podstawie ust. 1, decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej nie wywołuje skutku, o którym mowa w art. 9s ust. 3 pkt 1 oraz ust. 3b. ”.</i></p>	<p>lokalizacji linii kolejowej wpłynie negatywnie na realizację inwestycji PLK S.A. i dodatkowo może skutkować roszczeniami z tytułu bezumownego korzystania z nieruchomości przez podmioty trzecie (co również ma aktualnie miejsce). Ponadto zaproponowane brzmienie przepisu odnosi się wyłącznie do terenu zamkniętego, natomiast nie wszystkie działki ewidencyjne stanowiące obszar kolejowy na którym znajduje się infrastruktura kolejowa, stanowią teren zamknięty. Wobec powyższego regulacja dotyczyłaby tylko części nieruchomości dla których niezbędne jest zapewnienie PLK S.A. prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane do realizacji inwestycji.</p>
14.	<p>propozycja nowego przepisu projektu (art. 53 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym)</p>	<p>Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad</p>	<p>Zasadne jest wprowadzenie drobnej modyfikacji w art. 53 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym poprzez zastąpienie zwrotu „powinny być zwiększone” zwrotem „są zwiększone”.</p> <p>Dzięki temu adresat przepisu odczyta normę jako obowiązek zwiększenia odległości - obecnie często jest to odczytywane jako swoiste zalecenie, nie zaś konieczność, co jest wynikiem odmiennego rozumienia wyrazu „powinien” w języku prawnym i w języku potocznym.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W przypadku tej zmiany w treści przepisu nic się nie zmienia. Zgodnie z par. 82 Zasad Techniki Prawodawczej proponowana zmiana ustawy polega na zastąpieniu niektórych jej przepisów przepisami o innej treści lub brzmieniu. W przepisach nie powinno</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
				<p>stosować się czasownika modalnego "powinien" niemniej jednak jest on wielokrotnie użyty w ustawie o t.k., dlatego dokonanie zmiany tylko w jednym miejscu, a pozostawienie go w innych nie jest właściwe i nie zmienia normy prawnej zawartej w tym przepisie. Zwracam uwagę, że w języku prawnym "powinien" oznacza "musi" (https://rcl.gov.pl/arttykul_19/) dlatego wprowadzenie tej zmiany nie jest niezbędne, co więcej mogłoby wprowadzić wątpliwości dlaczego zmieniany jest tylko ten przepis i prowadzić do różnego interpretowania treści tych przepisów, co nie jest zgodne z intencją ustawodawcy.</p>
15.	propozycja nowego przepisu projektu	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<p>W art. 57 po ust. 2 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3. Opinię, o której mowa w ust. 2, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonywania robót budowlanych, o których mowa w Prawie budowlanym.”</p> <p>Dodanie przepisu ust. 3 ma na celu określenie momentu, w którym należy składać opinię zarządcy infrastruktury do organu administracji architektoniczno-budowlanej.</p> <p>Powyższy zabieg pozwoli doprecyzować procedurę uzyskiwania odstępstw od warunków usytuowania budynków i budowli oraz wykonywania robót ziemnych.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W ocenie resortu przepis ten – przyjmując jego sądowno-administracyjne rozumienie – przerzuciłby na inwestora koszt uzyskania opinii zarządcy infrastruktury kolejowej, który obecnie ponoszony jest przez zarządcę infrastruktury i organy administracji. Celem uwzględnienia uwagi zasadne</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>Należy również zwrócić uwagę, że analogiczny przepis funkcjonuje również w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych – jako art. 43 ust. 2a oraz jest zbieżny z propozycją dodania art. 57b do ustawy, o której mowa w art. 1 pkt 8 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.</p>	<p>byłoby zatem przygotowanie regulacji o charakterze kompleksowym, tzn. wraz z propozycjami uregulowania procedury uzyskiwania przez inwestora opinii zarządcy infrastruktury – określenia czasu, w którym taka opinia powinna zostać wydana i kosztu jej sporządzenia. Bez kompleksowego potraktowania przedmiotowej zmiany zachodzi ryzyko, że przedłuży ona proces inwestycyjny. Ponadto zdaniem resortu obecne brzmienie przepisu lepiej zabezpiecza proces inwestycyjny przed korupcją.</p>
16.	<p>obecnie art. 8 pkt 14 projektu</p> <p>poprzednio art. 1 pkt 9 projektu UD436</p> <p>(art. 57b ust. 2 ustawy zmienianej)</p>	<p>Prezes Urzędu Transportu Kolejowego</p>	<p>W art. 9s ust. 8 został wprowadzony skrót dla ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Wprowadzona zmiana zachowuje jednolitość stosowanych pojęć w ustawie.</p> <p>W dodawanym art. 57b ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Zgodę, o której mowa w ust. 1, dołącza się do wniosku o pozwolenie na budowę oraz zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o których mowa w Prawie budowlanym.”</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
17.	obecnie art. 8 pkt 14 projektu poprzednio art. 1 pkt 9 projektu UD436 (art. 57b ustawy zmienianej)	Fundacja Prokolej	Projektowany przepis zakłada, że w przypadkach szczególnie uzasadnionych usytuowanie obiektu budowlanego będącego elementem infrastruktury kolejowej przy autostradzie albo drodze ekspresowej w odległości mniejszej niż określona w art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych może nastąpić wyłącznie za zgodą Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, uzyskaną w formie decyzji. Pragniemy zaznaczyć, że uzyskanie uprzedniej - dodatkowej - decyzji ww. organu, w zakresie pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót, może wydłużyć okres związany z rozpoczęciem prac budowlanych.	Uwaga nieuwzględniona. Intencją ustawodawcy jest ułatwienie procesu inwestycyjnego dzięki możliwości zaprojektowania i posadowienia niektórych elementów infrastruktury kolejowej w sąsiedztwie drogi szybkiego ruchu, co może zmniejszyć koszty inwestycji i skrócić czas potrzebny na prace projektowe. Konieczność uzyskania dodatkowej decyzji organu nie zapewnia realizacji intencji ustawodawcy.
18.	propozycja nowego przepisu projektu	Podlaska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa	W związku z planowanymi zmianami polegającymi na dodaniu art. 57b do ustawy UTK, proponujemy korekty również wcześniejszych dwóch przepisów, tj.: 1) w art. 57 ust. 2 nadać brzmienie: „2. Właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej, w rozumieniu przepisów Prawa budowlanego, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo po uzyskaniu na podstawie opinii właściwego zarządcy.”; 2) w art. 57a ust. 2 nadać brzmienie: „2. Zgody na odstępstwo, o którym mowa w ust. 1, udziela starosta w drodze postanowienia, po uzgodnieniu na podstawie uzgodnienia właściwego zarządcy, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu kolejowego.”. Zmiana 1: w art. 57 ust. 2 Celem zmiany przepisu jest uproszczenie procedury udzielania zgody na odstępstwo poprzez zdjęcie z organu administracji architektoniczno-budowlanej obowiązku	Uwaga nieuwzględniona. Zgodnie z dyrektywami preferencyjnymi wykładni prawa dokonując interpretacji przepisów należy w pierwszej kolejności opierać się na wykładni literalnej tj. językowej. Wyrażenie przyimkowe „na podstawie” oznacza wyrażenie zaznaczające, co jest podstawą wykonania danej czynności, dzieła, utworu lub przedmiotu. Proponowane brzmienie przerzucałoby zatem faktyczną kompetencję do udzielenia bądź odmowy zgody na odstępstwo na

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>uzyskania opinii właściwego zarządcy terenu kolejowego, w przypadku, gdy taką właśnie opinią dysponuje już inwestor.</p> <p>Należy zauważyć, że na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę inwestor zazwyczaj dysponuje opinią zarządcy terenu kolejowego uzyskiwaną wraz ze zgodą na umieszczenie projektowanego obiektu na terenie kolejowym, ale organy administracji architektoniczno-budowlanej czują się zobowiązane niniejszym przepisem w dzisiaj obowiązującym brzmieniu do samodzielnego wystąpienia o ponowną opinię do zarządcy terenu kolejowego.</p> <p>W świetle proponowanej zmiany organ AAB będzie mógł udzielić zgody na odstępstwo od warunków usytuowania budynków i budowli określonych w art. 53 oraz wykonywania robót ziemnych określonych na podstawie art. 54 - na podstawie opinii właściwego zarządcy, jaką uzyskał inwestor wraz ze zgodą na umieszczenie projektowanego obiektu na terenie kolejowym, i którą dołączył do wniosku o pozwolenie na budowę.</p> <p>Zmiana 2: w art. 57a ust. 2</p> <p>Propozycja zmiany przepisu jest podyktowana tymi samymi przesłankami jak uzasadnieniu do zmiany w art. 57 ust. 2.</p>	<p>zarządcę infrastruktury, przez zobligowanie organu administracji architektoniczno-budowlanej do udzielenia rozstrzygnięcia „na podstawie” opinii tegoż zarządcy.</p>
19.	obecnie art. 5 pkt 6 projektu poprzednio (art. 3 pkt 2 projektu UD436	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego	<p>W dodawanym przepisie nie został dodany adres publikacyjny do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane – „(Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.)” wraz z odpowiednim odnośnikiem wymieniającym wszystkie zmiany tekstu jednolitego. Ustawa ta nie jest bowiem wcześniej przywołana w ustawie zmienianej w art. 3 pkt 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.</p> <p>Po art. 39e dodaje się art. 39f w brzmieniu:</p> <p>„Art. 39f. Podmiot zarządzający zapleczem technicznym pasażerskiego i towarowego taboru kolejowego, zlokalizowanym na gruncie o nieuregulowanym na rzecz PKP SA stanie prawnym, stanowiącym teren zamknięty, o którym mowa w art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2021 r. poz. 1900</p>	Uwaga uwzględniona.

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>oraz z 2022 r. poz. 1846), w celu wykonania robót budowlanych dotyczących infrastruktury zaplecza, dysponuje nieruchomością lub jej częścią, na której położone jest to zaplecze, na cele budowlane w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.), pod warunkiem, że nieruchomość zarządzana jest przez podmiot zarządzający na podstawie umowy zawartej z PKP SA, której przedmiotem jest oddanie nieruchomości do korzystania, i PKP SA wyraziła zgodę na wykonanie robót budowlanych.”</p>	
20.	propozycja nowego przepisu projektu	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	<p>Wnosimy o wprowadzenie wyłączenia stosowania przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2022 r. poz. 1624 t.j.) w zakresie dotyczącym wyłączenia obowiązku uzyskania zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej na przeniesienie prawa własności/użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portu morskiego/przystani morskiej (art. 3) oraz wyłączenie stosowania uprawnienia, o którym mowa w art. 4 tej ustawy tj. prawa pierwszeństwa nabycia przy przeniesieniu użytkowania wieczystego nieruchomości, w odniesieniu do nieruchomości wnoszonych jako wkład niepieniężny w trybie art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe”. Odnosząc tę zmianę do ww. projektu proponujemy następujące brzmienie</p> <p><i>Art. 3. W ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Kolejowe Państwowe” (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542 t.j.) wprowadza się następujące zmiany</i></p> <p><i>1) w art. 17 ust. 8 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:</i></p> <p><i>4) przepisów art. 3 i 4 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2022r., poz. 1624 t.j.).</i></p> <p>Z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich wynika obowiązek uzyskania zgody ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej, udzielonej w drodze decyzji administracyjnej na przeniesienie własności, użytkowania wieczystego, udziału we własności albo użytkowaniu wieczystym albo oddanie w użytkowanie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Termin na zgłoszenie uwag przez PLK w ramach konsultacji do projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (UD436), upłynął w dniu 9 listopada 2022 r. Wobec znacznego przekroczenia terminu (17.01.2023) uwaga nie może zostać uwzględniona. Ponadto sygnalizowany „problem” nie wymaga podjęcia interwencji legislacyjnej –obecnie obowiązujące przepisy pozwalają na jego rozwiązanie przy zastosowaniu działań pozalegisacyjnych, poprzez np. wyrażenie zgody przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej którego zadania obecnie również realizuje Minister Infrastruktury.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>wieczyste całości albo części nieruchomości w przypadku nieruchomości stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego albo podmiotu zarządzającego portem lub przystanią morską, położonych w granicach portów i przystani morskich (art. 3 ustawy). Z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich wynika również prawo pierwszeństwa nabycia przy przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego przysługujące określonym w ustawie podmiotom (art. 4). Przedmiotowe uprawnienie treścią odpowiada prawu pierwokupu. Do prawa pierwszeństwa stosuje się odpowiednio przepisy o prawie pierwokupu. Podmiot zarządzający portem lub przystanią morską ma prawo pierwszeństwa przy przeniesieniu prawa użytkowania wieczystego nieruchomości położonych w granicach portów lub przystani morskich. W przypadku nieskorzystania z tego prawa przez podmiot zarządzający portem lub przystanią morską prawo to przysługuje Skarbowi Państwa. Z analizy zakresu granic portów morskich i nieruchomości (działek ewidencyjnych) objętych do wniesienia aportem przez PKP S.A. do PLK S.A. majątku niezbędnego do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi (aport ZCP) wynika, iż ok. 109 działek ewidencyjnych linii kolejowych zawiera się w granicach portów morskich. W ocenie Spółki proponowane zmiany prawne są konieczne dla zapewnienia PLK S.A. realizacji zadań zarządcy infrastruktury kolejowej określonych w art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2021 r., poz. 1984 t.j. z późn.zm.), w szczególności w zakresie utrzymania oraz prowadzenia inwestycji dotyczących linii kolejowych. Dla realizacji tych zadań konieczne jest wyposażenie PLK S.A. w majątek niezbędny do działalności i wniesienie jego jako wkład niepieniężny w trybie art. 17 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”. Z kolei brak wyłączenia prawa pierwszeństwa spowoduje, że w przypadku skorzystania z tego uprawnienia podmiot zarządzający portem morskim nabydzie prawo użytkowania gruntu kolejowego, na którym znajduje się infrastruktura kolejowa niezbędna do prowadzenia działalności PLK S.A. W takiej sytuacji PLK S.A. będzie zobowiązana do uzyskania od tego podmiotu tytułu prawnego do korzystania z nieruchomości, na których posadowione są linie</p>	

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			kolejowe znajdujące się w granicach portów morskich np. poprzez zawarcie umowy najmu/dzierżawy albo do nabycia tego gruntu w drodze umowy kupna-sprzedaży. Takie sytuacje skutkowałyby koniecznością poniesienia wydatków finansowych i ich finansowania przez Skarb Państwa. Ponadto należy też zwrócić uwagę, że wyłączenie stosowania przepisów ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich jest również konieczne zważywszy na termin określony na wykonanie uprawnienia z prawa pierwszeństwa, który wynosi 6 miesięcy od otrzymania od notariusza wypisu aktu notarialnego.	
21	Uwaga ogólna do tytułu ustawy	Podlaska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa	„...o zmianie ustawy o ustawie o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw”	Uwaga uwzględniona.
22	Uwaga ogólna	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	<p>Podkreślić należy, że zarówno inwestycje kolejowe, jak i inwestycje drogowe dotyczą liniowych obiektów budowlanych służących transportowi publicznemu, których realizacja związana jest z koniecznością dokonania pełnego wywłaszczenia z prawa własności oraz oddziaływaniem hałasowym. Tym samym zasadne jest, zwłaszcza w sytuacji, gdy gospodarzem legislacyjnym zarówno ustawy o transporcie kolejowym, jak i ustawy o drogach publicznych oraz tzw. specustawy drogowej, jest jeden minister - Minister Infrastruktury, by regulacje ww. ustaw były możliwie zbliżone i nie wprowadzały nieuzasadnionego specyfiką inwestycji rozróżnienia w traktowaniu obywateli.</p> <p>W obecnie obowiązujących przepisach ustawy o drogach publicznych brak jest rozwiązań umożliwiających blokowanie lokalizacji zabudowy wrażliwej akustycznie, tj. przede wszystkim budynków mieszkalnych, szpitali oraz innych budynków związanych z wielogodzinnym pobytem ludzi w bezpośrednim sąsiedztwie dróg krajowych, które zasadniczo nie służą obsłudze komunikacyjnej pojedynczych nieruchomości. W związku z istniejącą luką prawną, coraz częstszym negatywnym zjawiskiem jest tzw. obudowywanie dróg, tj. lokalizacja zabudowy w obszarze silnego negatywnego oddziaływania akustycznego drogi. W konsekwencji powstaje konieczność budowy</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p> <p>Przedmiotem nowelizacji jest ustawa o transporcie kolejowym i inwestycje liniowe z zakresu kolejnictwa, a nie ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tzw. specustawa drogowa). Proponowane zmiany wykraczają poza zakres interwencji legislacyjnej określony dla tego projektu w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów. Z powyższych powodów uwagę odrzucono.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>ekranów akustycznych lub innych zabezpieczeń przed hałasem, jak również wpłaty odszkodowań związanych z obniżeniem wartości nieruchomości.</p> <p>Rozwiązaniem jest wykorzystanie zasad przyjętych w art. 53 ustawy o transporcie kolejowym i wprowadzenie analogicznych regulacji do ustawy o drogach publicznych.</p> <p>Mając na względzie dążenie do spójności rozwiązań prawnych dotyczących analogicznych, czy też wręcz tożsamy sytuacji prawnych i faktycznych oraz równego traktowania obywateli - wnoszę o rozważenie uzupełnienia treści przedmiotowego projektu o zmiany w ustawie o drogach publicznych i tzw. specustawie drogowej, które będą stanowiły odzwierciedlenie rozwiązań przyjętych w ustawie o transporcie kolejowym.</p> <p>W ramach zmian w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych wprowadzenie przepisu stanowiącego odzwierciedlenie art. 53 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, tj. uzupełnienie przepisu art. 43 o ust. 4 i 5 w brzmieniu:</p> <p>„4. Odległości, o których mowa w ust. 1, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży względem dróg krajowych zlokalizowanych poza miastami na prawach powiatu są zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach. Przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.</p> <p>5. Przepisu ust. 1 i 4 nie stosuje się do budynków i budowli istniejących, stanowiących zabytki w rozumieniu przepisu art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.”.</p>	
23	Uwaga ogólna	Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad	Podkreślić należy, że zarówno inwestycje kolejowe, jak i inwestycje drogowe dotyczą liniowych obiektów budowlanych służących transportowi publicznemu, których realizacja związana jest z koniecznością dokonania pełnego wywłaszczenia z prawa własności oraz oddziaływaniem hałasowym. Tym samym zasadne jest, zwłaszcza w sytuacji, gdy gospodarzem legislacyjnym zarówno ustawy o transporcie kolejowym, jak i ustawy o	Uwaga nieuwzględniona uzasadnienie jak wyżej

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>drogach publicznych oraz tzw. specustawy drogowej, jest jeden minister - Minister Infrastruktury, by regulacje ww. ustaw były możliwie zbliżone i nie wprowadzały nieuzasadnionego specyfiką inwestycji rozróżnienia w traktowaniu obywateli.</p> <p>Zaproponowane zmiany stanowią odwzorowanie obowiązujących regulacji w ustawie o transporcie kolejowym. Jak wskazano na wstępie, nie ma powodów, by dwie ustawy regulujące tożsame inwestycje komunikacyjne, zawierały odmienne regulacje prawne.</p> <p>Dodatkowo zmiana zaproponowana w pkt 2 lit. b pozwoli na usunięcie wątpliwości interpretacyjnych dotyczących podmiotu i miejsca dokonania waloryzacji odszkodowania.</p> <p>Mając na względzie dążenie do spójności rozwiązań prawnych dotyczących analogicznych, czy też wręcz tożsamych sytuacji prawnych i faktycznych oraz równego traktowania obywateli - wnoszę o rozważenie uzupełnienia treści przedmiotowego projektu o zmiany w ustawie o drogach publicznych i tzw. specustawie drogowej, które będą stanowiły odzwierciedlenie rozwiązań przyjętych w ustawie o transporcie kolejowym.</p> <p>Mając na uwadze powyższe proponuję, co następuje:</p> <p>- w ramach zmian w <i>ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, tzw. specustawie drogowej</i>:</p> <p>1) w art. 13:</p> <p>a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>„3. W przypadku, o którym mowa w art. 12 ust. 4, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia w drodze umowy, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu</i></p>	

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p><i>i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości."</i></p> <p>b) po ust. 3 dodaje się ust. 4-7 w brzmieniu:</p> <p><i>„4. Z dniem zawarcia umowy, o której mowa w ust. 3, nabyta na rzecz Skarbu Państwa nieruchomość wchodzi do zasobu nieruchomości Skarbu Państwa. Z tym dniem właściwy starosta na podstawie przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami gospodaruje przedmiotową nieruchomością. Art. 17 ust. 3 ustawy o gospodarce nieruchomościami nie stosuje się.</i></p> <p><i>5. Notariusz sporządzający umowę, o której mowa w ust. 3, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia, przesyła wypis aktu notarialnego tej umowy właściwemu staroście.</i></p> <p><i>6. Cena nabycia nieruchomości, o której mowa w ust. 3, nie może być wyższa od wartości rynkowej praw do tej nieruchomości, oszacowanej przez rzeczoznawcę majątkowego, określonej dla dotychczasowego sposobu zagospodarowania, według stanu i przeznaczenia na dzień wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przez organ I instancji.</i></p> <p><i>7. Właściwy zarządca drogi w ciągu 30 dni od zawarcia umowy, o której mowa w ust. 3, dokonuje na rzecz zbywcy zapłaty ceny nabycia nieruchomości, o której mowa w ust. 3."</i></p> <p>2) w art. 18</p> <p>a) uchyla się ust. 1g pkt 3;</p> <p>b) w ust. 3 dodaje się zdanie drugie w następującym brzmieniu:</p> <p><i>„Waloryzacji dokonuje organ w decyzji ustalającej wysokość odszkodowania”.</i></p>	
24	uwaga ogólna	Polskie Koleje Państwowe S.A.	Mając na uwadze, że przesłany projekt ustawy rozpoczyna prace legislacyjne nad zmianą ustawy o transporcie kolejowym, wnioskujemy o uregulowanie zasad współpracy między zarządcą infrastruktury kolejowej a operatorem stacji pasażerskiej w zakresie obowiązku udzielania przez zarządcę infrastruktury informacji niezbędnych do	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowane zmiany wykraczają poza zakres interwencji legislacyjnej</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			<p>opracowania cennika dostępu do stacji pasażerskich, a także wyliczenia opłat za dostęp do stacji pasażerskich dla poszczególnych przewoźników pasażerskich zatrzymujących się przy stacjach pasażerskich. Nie budzi żadnych wątpliwości, że operator stacji pasażerskiej powinien mieć zapewniony dostęp do danych na temat planowanych, a następnie faktycznie zrealizowanych zatrzymań pociągów poszczególnych przewoźników pasażerskich na danej stacji pasażerskiej w ramach rocznego rozkładu jazdy.</p> <p>Wartości stawek za dostęp do stacji pasażerskich opracowywanych przez PKP S.A. na roczny rozkład jazdy uwzględniają poniesione koszty utrzymania powierzchni przeznaczanej do obsługi pasażerów oraz planowaną liczbę zatrzymań pociągów poszczególnych przewoźników. Opłata za dostęp do stacji pasażerskich wyliczana dla przewoźników uwzględnia liczbę planowanych zatrzymań oraz stawkę za dostęp określoną w cenniku. Wobec powyższego ustawa o transporcie kolejowym powinna regulować, że zarządca infrastruktury kolejowej ma obowiązek przekazywać operatorowi stacji pasażerskiej dane w zakresie planowanej liczby zatrzymań pociągów poszczególnych przewoźników zatrzymujących się na stacjach pasażerskich w danym rocznym rozkładzie jazdy.</p> <p>Dodatkowo, w ustawie o transporcie kolejowym powinien znajdować się przepis, który określi, że zarządca infrastruktury kolejowej powinien przekazywać operatorowi stacji pasażerskiej informacje na temat zrealizowanych zatrzymań pociągów poszczególnych przewoźników na stacjach pasażerskich. Jest to niezbędne w przypadku rozliczeń opłat za dostęp do stacji pasażerskich, dla których wylicza się opłatę za dostęp w oparciu o zrealizowane zatrzymania.</p> <p>Proponujemy dodanie w ustawie o transporcie kolejowym w art. 36f ust. 6a w następującym brzmieniu:</p> <p>„2a. Zarządca, nie rzadziej niż raz na kwartał w obowiązującym rozkładzie jazdy, przekazuje w postaci elektronicznej operatorom stacji pasażerskich informacje o liczbie</p>	<p>określony dla tego projektu w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów – nie dotyczą usprawnień procesu inwestycyjnego, w szczególności obejmującego proces lokalizacji linii kolejowych i prowadzenia robót budowlanych. Z powyższych powodów uwagę odrzucono.</p>

L.p.	Jednostka redakcyjna	Podmiot zgłaszający	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem	Stanowisko MI
			planowanych i faktycznie zrealizowanych zatrzymań pociągów pasażerskich z wyszczególnieniem przewoźników kolejowych oraz stacji pasażerskich.”.	

Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o Funduszu Kolejowym (UD340)

Lp.	Podmiot zgłaszający	Pkt., którego uwaga dotyczy	Uwaga/ Propozycja zmian zapisu	Stanowisko MI
1.	Fundacja ProKolej	Uwaga ogólna	<p>Optymalna w tym zakresie byłaby fuzja Cargotor Sp. z o.o. i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., pozwalająca uniknąć sytuacji, w której zarządca infrastruktury kolejowej będzie właścicielem kolejnego zarządcy infrastruktury kolejowej. Bez niego, w analogicznej sferze funkcjonować będą bowiem dwa wzajemnie sprzeczne regulaminy i dwa różne cenniki określające warunki oraz koszty korzystania ze strategicznej infrastruktury kolejowej. Tymczasem dualizm taki nie znajduje uzasadnienia ani prawnego, ani merytorycznego, ani technologicznego – szczególnie w sytuacji, gdy infrastruktur obu zarządców jest w wielu miejscach połączona lub wręcz zintegrowana.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>MI zdaje sobie sprawę ze stanu faktycznego opisanego w uwadze, jednak należy pamiętać, że Cargotor sp. z o.o. rozpoczął proces inwestycyjny wiele lat temu, którego kontynuacja planowana jest do 2027/2028 r. Ze względu na wieloletni charakter inwestycji oraz potencjalne komplikacje, które mogłyby powstać wraz z likwidacją spółki prowadzącej inwestycję, w projekcie ustawy założono nabycia całości udziałów Cargotor sp. z o.o. przez PKP PLK S.A. – w celu osiągnięcia zakładanego efektu w postaci nowoczesnego hubu transportowego o znaczeniu strategicznym dla państwa. Nie należy jednak wykluczać, że rozwiązanie zaproponowane w uwadze zostanie wdrożone w odpowiednim momencie, na</p>

				etapie końcowym/po zakończeniu realizacji inwestycji Cargotor sp. z o.o.
2.	Fundacja ProKolej	Uwaga ogólna	W naszej ocenie zasadne jest również przejęcie kontroli nad inwestycją w tzw. Park Logistyczny Małaszewicze przez PKP PLK S.A. lub Skarb Państwa. Proces ten należy od razu uzupełnić o weryfikację zakresu planowanych prac i poprawę efektywności oraz transparentności tego projektu.	Uwaga przyjęta. Po nabyciu całości udziałów Cargotor sp. z o.o. (co zgodnie z deklaracjami stron transakcji ma nastąpić do końca 2022 r.), dojdzie do realizacji zakładanych w uwadze czynności.
3.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	obecnie art. 5 pkt 6 lit. b projektu ustawy brak odpowiednika w tekście projektu UD340 (art.39 ust. 6 ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP)	Propozycja dodania w ustawie o komercjalizacji i restrukturyzacji [...] przepisu: <i>Skarb Państwa, reprezentowany przez ministra wł. ds. transportu nabeędzie od PKP S.A. prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5 ustawy. Nabycia nastąpi za cenę nie niższą niż aktualna wartość rynkowa ustalona przez rzeczoznawcę majątkowego.</i>	Uwaga częściowo uwzględniona. Z uwagi na uzgodnienie z Ministrem Aktywów Państwowych aktualna treść projektowanej zmiany art. 39 ust. 6 brzmi następująco: „6.SkarbPaństwa reprezentowany przez ministra właściwego do spraw transportu może nabyć od PKP S.A. prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów niezbędnych do realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5 ustawy. Nabycie nastąpi według ich wartości rynkowej, wynikającej z wyceny sporządzanej przez niezależnego doradcę.”.
4.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	obecnie art. 5 pkt 5 lit. d projektu ustawy poprzednio art. 1 pkt 4 lit. d projektu ustawy UD340 (art. 33z ust. 4 i 5 ustawy o komercjalizacji i	Propozycja dodania w ustawie o Funduszu Kolejowym przepisu: <i>Środki z Funduszu mogą być przeznaczone na sfinansowanie nabycia od PKP S.A. przez Skarb Państwa, reprezentowany przez min. wł. ds. transportu, prawa własności nieruchomości lub użytkowania wieczystego gruntów, niezbędnych do realizacji inwestycji, o której mowa w art. 33z ust. 5 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”.</i>	Uwaga częściowo uwzględniona – patrz odniesienie się do uwagi nr 3.

		restrukturyzacji PKP)		
5.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	uzasadnienie do projektu i OSR	Wskazana w uzasadnieniu Projektu (str. 3) oraz OSR (pkt 6) kwota 70 mln, za którą mają zostać nabyte udziały w Cargotor sp. z o.o. może być kwota nieodzwierciedlającą wartość spółki; rzeczywista wartość Cargotor zostanie bowiem określona po zakończeniu wyceny spółki przeprowadzonej przez wyspecjalizowanego doradcę finansowego; proponujemy zatem rozważenie usunięcia kwoty i pozostawienie jedynie wyjaśnienia mówiącego o sposobie ustalenia wartości.	Uwaga uwzględniona. Zgodnie z nową treścią przepisu art. 3 ust. 8b ustawy o Funduszu Kolejowym (patrz pkt 3 niniejszej tabeli) kwota ta może być wyższa/niższa niż 70 mln zł, stąd w projekcie uzasadnienia oraz OSR znajdzie się odpowiednie wyjaśnienie odnośnie do sposobu ustalenia wartości Spółki.
6.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	dot. uzasadnienia do projektu ustawy.	W uzasadnieniu Projektu (str. 3) wartość środków w rozbiciu na poszczególne lata przedstawiono w tabeli, w której suma środków brutto za lata 2023-2027 wynosi 3 410 300 tys. zł, podczas gdy w podsumowaniu wskazano kwotę 3 386 300 tys. zł.	Uwaga uwzględniona.
7.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	obecnie art. 5 pkt 1 projektu poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UD340	W art. 2a w naszej ocenie zbędne jest dookreślenie, że zatwierdzenie zmian do umowy spółki następuje każdorazowo; wydaje się, że zapis „zatwierdza zmiany” jest zapisem wystarczającym do stwierdzenia, że zatwierdzenie to następuje w każdym przypadku.	Uwaga uwzględniona.
8.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	obecnie art. 5 pkt 1 projektu poprzednio art. 1 pkt 1 projektu UD340	W art. 2a. część firmy spółki, która określa formę prowadzenia działalności powinna być zapisana zgodnie z wymaganiami art. 160 § 2 Kodeksu spółek handlowych, tj. „spółka z ograniczoną odpowiedzialnością” lub też „sp. z o.o.”.	Uwaga uwzględniona.
9.	Polskie Kolejowe Państwowe S.A.	dot. uzasadnienia do projektu	[...] przepisy prawa nie przewidują regulacji określających, kto może przeprowadzać wycenę spółek lub składników majątku; w przypadku wyceny Cargotor może to być również wyspecjalizowany podmiot np. doradca finansowy; prosimy zatem o rozważenie użycia sformułowania „wyspecjalizowany podmiot” zamiast „biegły rewident”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Patrz: odpowiedź na uwagę w pkt 3.

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH do projektu ustawy o zmianie ustawy – prawo lotnicze (UC129)

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu, do której zgłaszana jest uwaga	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1.	obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)	<p>W odniesieniu do analizowanego projektu zmian, Zarządzający lotniskiem EPLB proponuje, aby umożliwić operatorom lotnisk, w ramach ustanowionych i wdrożonych programów szkoleniowych zarówno teoretycznych jak i praktycznych - które swoim zakresem obejmują zagadnienia komunikacji i ocenę kompetencji kierowców, dokonywanie oceny biegłości językowej w zakresie języka polskiego w nawiązaniu do zapisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. (ADR.OPS.B.024). W związku z tym, że Rozporządzenie (UE) 139/2014 nie wymaga, aby certyfikat biegłości językowej wydany był przez władze lotnicze, Zarządzający lotniskiem EPLB uważa, że potwierdzanie biegłości językowej spoczywa na operatorach lotnisk. Można również rozważyć przeszkolenie/certyfikowanie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego egzaminatorów na poszczególnych lotniskach, którzy będą w ramach swoich programów szkoleniowych dotyczących komunikacji i oceny kompetencji kierowców udzielać stosownych potwierdzeń.</p> <p>Zarządzający lotniskiem EPLB uważa, że sprawdzenie biegłości językowej może być dokonane i potwierdzone certyfikatem przez zarządzającego lotniskiem. Ponadto, proponowane zmiany w ustawie Prawo Lotnicze, spowodują duże obciążenie finansowe szczególnie dla lotnisk regionalnych oraz mogą pogłębić problemy związane z pozyskiwaniem nowych pracowników.</p>	Port Lotniczy Lublin S.A.	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.
2.	obecnie art. 7 pkt 2	Zarządzający lotniskiem EPLB w odniesieniu do projektowanej ustawy, proponuje aby zagwarantować możliwość udzielenia odstępstwa od wykazania biegłości językowej dotyczącego języka angielskiego (ADR.OPS.B.029lit. g Rozporządzenia 139/2014) w stosunku do wielu	Port Lotniczy Lublin S.A.	Uwaga nieuwzględniona	Mając na uwadze szczególny charakter odstępstwa, a także biorąc pod uwagę przepisy Kodeksu postępowania

	<p>projekt ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>lotnisk. Projektowane przepisy ustawy wprowadzają wymóg, aby wniosek o odstępstwo był składany dla każdego lotniska oddzielnie, co po raz kolejny zwiększa obciążenie finansowe lotnisk. W nawiązaniu do zaproponowanych w projekcie ustawy stawek za przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, oraz egzaminu praktycznego wykazującego biegłość językową, Zarządzający lotniskiem EPLB proponuje aby je poddać ponownej analizie, gdyż z punktu widzenia operatorów lotnisk są one zawyżone.</p> <p>W związku z przedstawionymi uwagami do propozycji zmian zapisów w Ustawie Prawo Lotnicze, Zarządzający lotniskiem Lublin (EPLB) zwraca się z wnioskiem o ich uwzględnienie, mając na względzie dobro polskich portów lotniczych.</p>			<p>administracyjnego, rozstrzygnięcie w postaci wydania decyzji administracyjnej w stosunku do każdego podmiotu oddzielnie wydaje się rozwiązaniem słusznym. Każde lotnisko charakteryzuje się innymi cechami, a zwłaszcza lokalnymi uwarunkowaniami.</p> <p>Projektodawca po przeanalizowaniu możliwych rozwiązań proponuje, aby odstępstwo przyznawane było dla danego lotniska, nie dla danej kategorii służb czy podmiotów poruszających się w polu manewrowym lotniska, czy grupy kilku lotnisk. Biorąc pod uwagę, że to właśnie na zarządzającym lotniskiem ciąży obowiązek zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa, a także, że jest to podmiot certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 139/2014 (na podstawie którego opracowane zostały projektowane przepisy art. 83c ustawy – Prawo lotnicze), to do niego należy ostateczna decyzja, czy uzyskanie odstępstwa pozwoli na utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, a nie do innych podmiotów. Jednocześnie, zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 państwo</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>członkowskie przeprowadza ocenę bezpieczeństwa lotniska, na którym takiego odstępstwa udzielono. Z przytoczonego przepisu UE wynika, że przeprowadzana ocena bezpieczeństwa dotyczy całego lotniska i obejmuje wszystkie podmioty na nim funkcjonujące w tym również agentów obsługi naziemnej. Tym samym w interesie zarządzającego lotniskiem jest, aby wszystkie podmioty operujące na zarządzanym przez niego lotnisku mogły funkcjonować bez przeszkód. Zatem to właśnie zarządzający lotniskiem jest jedynym właściwym podmiotem do złożenia wniosku o odstępstwo dla lotniska.</p> <p>W zakresie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo należy wskazać, że jest ona niższa od pierwotnie szacowanej przez projektodawcę, ponieważ jej wysokość została obniżona z 20 000 zł do 15 000 zł na skutek uwagi zgłoszonej w tym zakresie na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”. Kwota jest adekwatna z obecnie określonymi wysokościami podobnych opłat dot. wydawania decyzji w sprawie zwolnień czy odstępstw np. tabela opłat 3.12</p>
--	--	--	--	--	---

					<p>pkt 6 i pkt 8 (wg obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r.). Do decyzji każdego z zarządzających lotniskami, które podlegają rozporządzeniu (UE) nr 139/2014, należy pozostawić decyzje ewentualnego wnioskowania o odstępstwo lub przygotowania i realizacji wymogów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych przy uwzględnieniu odpowiedniej biegłości językowej kadry lotniskowej.</p>
3.	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy</p> <p>(poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>1) Wnioskujemy o umieszczenie w ustawie zapisów umożliwiających Zarządzającym lotniskami, przeprowadzanie egzaminów z biegłości językowej zgodnie z ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE</p>	<p>Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego</p>

					lotniskiem.
4.	obecnie art. 7 pkt 3 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 4 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)	2) Wnioskujemy o zmniejszenie opłaty za przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE - obecnie zaproponowana kwota wydaje się niewspółmierna do kosztów związanych z nakładem pracy jaki będzie ponoszony na analizę wniosków;	Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.	Uwaga nieuwzględniona	W zakresie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo należy wskazać, że jest ona niższa od pierwotnie szacowanej przez projektodawcę, ponieważ jej wysokość została obniżona z 20 000 zł do 15 000 zł na skutek uwagi zgłoszonej w tym zakresie na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”. Kwota jest adekwatna z obecnie określonymi wysokościami podobnych opłat dot. wydawania decyzji w sprawie zwolnień czy odstępstw np. tabela opłat 3.12 pkt 6 i pkt 8 (wg obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r.).
5.	obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo	I. <u>W odniesieniu do biegłości językowej w języku angielskim wprowadzenia dwóch wariantów:</u> a. przygotowanie jednego wniosku o odstępstwo dla wszystkich lotnisk - na podstawie ocen bezpieczeństwa przeprowadzonych przez poszczególne lotniska - a tym samym uzyskanie zgodności w oparciu o jeden wniosek wszystkich lotnisk, wiążący się z wniesieniem jeden opłaty w zaproponowanej wysokości 15.000 zł; b. przypadku utrzymania wariantu, w którym lotniska składają wnioski indywidualne obniżenie wysokości opłaty do	Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	Uwaga częściowo uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska

lotnicze UC129)	adekwatnej stawki, wnoszonej przez każde lotnisko w wysokości 2.970 zł;	<p style="text-align: center;">UZASADNIENIE</p> <p>(1) Projekt przedstawia jeden z możliwych wariantów wdrożenia wymogów wykazania biegłości językowej przez kierowców poruszających się w polu manewrowym.</p> <p>(2) Wymóg wynika z pkt ADR.OPS.B.024, który został wprowadzony rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych.</p> <p>(3) Projekt odnosi się do dwóch obszarów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obowiązek wykazania biegłości językowej w odniesieniu do języka angielskiego. • Obowiązek wykazania biegłości językowej z dowolnego innego języka lub języków wykorzystywanych na lotnisku do celów łączności radiowej z organem służb ruchu <i>lotniczego danego lotniska - art. 1 pkt 2) ust. 3. Projektu ustawy określa: „Językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.”</i> <p>(4) W odniesieniu do języka angielskiego projekt zawiera dodanie do ustawy art. 83c, który został już negatywnie oceniony w piśmie Sekretarza Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej.</p> <p>(5) Proponuję, aby w projektowanej ustawie zagwarantowana była możliwość udzielenia odstępstwa od wykazania biegłości językowej dotyczącego języka angielskiego (ADR.OPS.B.029 lit. g Rozporządzenia 139/2014) w stosunku do wielu lotnisk. Projektowane przepisy ustawy wprowadzają wymóg, aby wniosek o odstępstwo był składany dla każdego lotniska oddzielnie, co zwiększa obciążenia administracyjno- finansowe lotnisk.</p> <p>(6) Zgodnie z ADR.OPS.B.029 (g): Na zasadzie odstępstwa od</p>			<p>zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>Mając na uwadze szczególny charakter odstępstwa, a także biorąc pod uwagę przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, rozstrzygnięcie w postaci wydania decyzji administracyjnej w stosunku do każdego podmiotu indywidualnie wydaje się rozwiązaniem właściwym. Ponadto należy zwrócić uwagę, że każde lotnisko charakteryzuje się innymi cechami, a zwłaszcza lokalnymi uwarunkowaniami ale również strukturą i organizacją zatrudnienia i szkolenia personelu.</p> <p>Projektodawca po przeanalizowaniu możliwych rozwiązań proponuje, aby odstępstwo przyznawane było dla danego (każdorazowo indywidualnie) lotniska, nie dla danej kategorii służb czy podmiotów poruszających się w polu manewrowym lotniska, czy grupy kilku lotnisk. Biorąc pod uwagę, że to właśnie na</p>
-----------------	---	--	--	--	--

		<p>lit. (a) państwo członkowskie może postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna w przypadku personelu, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024. W takim przypadku przeprowadza ono ocenę bezpieczeństwa obejmującą co najmniej jedno lotnisko.</p> <p>(7) Powyższy zapis wskazuje, że Państwo Członkowskie powinno wystąpić o odstępstwo dla wszystkich lotnisk w oparciu o ocenę bezpieczeństwa przygotowaną przynajmniej przez 1 lotnisko. Oczywiście tych ocen może być więcej, ale wnioski i decyzja powinna być wspólna dla wszystkich lotnisk w państwie członkowskim, a nie dla każdego z osobna.</p> <p>(8) <i>Jeśli chodzi o wysokość opłaty (proponowane 15.000 zł) to w trakcie konsultacji zastrzeżenia co do wysokości opłaty przedstawił również Minister Funduszy i Polityki Regionalnej. ULC odniósł się do tego w zestawieniu uwag: „Natomiast w zakresie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo należy wskazać, że jest ona niższa od pierwotnie szacowanej przez projektodawcę, ponieważ jej wysokość została obniżona z 20 000 zł do 15 000 zł na skutek uwagi zgłoszonej w tym zakresie na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”.</i></p> <p>(9) W celu znalezienia punktu odniesienia do proponowanej stawki należy znaleźć analogiczne i adekwatne odniesienie w już istniejących obciążeniach finansowych dla lotnisk z tytułu korzystania z odstępstw. Przykładowo - Tabela Nr 1: Wykaz czynności urzędowych i wysokość stawki opłaty lotniczej za koncesje, zezwolenia, promesy, licencje, certyfikaty, świadectwa, zaświadczenia i inne dokumenty stanowiąca załącznik do Obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 lutego 2022 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2022 r. wskazuje w poz. 3.8., że wydanie zgody na odstępstwo od wymogów dotyczących powierzchni ograniczających przeszkody objęte jest opłatą lotniczą w wysokości 2.970 zł. Wobec</p>			<p>zarządzającym lotniskiem ciąży obowiązek zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa, a także, że jest to podmiot certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 139/2014, na podstawie którego opracowane zostały przepisy projektowanego art. 83c ustawy – Prawo lotnicze, to do niego należy ostateczna decyzja, czy uzyskanie odstępstwa pozwoli na utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, a nie do innych podmiotów. Jednocześnie, zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 państwo członkowskie przeprowadza ocenę bezpieczeństwa lotniska, na którym takiego odstępstwa udzielono. Z przytoczonego przepisu UE wynika, że przeprowadzana ocena bezpieczeństwa dotyczy całego lotniska i obejmuje wszystkie podmioty na nim funkcjonujące w tym również agentów obsługi naziemnej. Tym samym w interesie zarządzającego lotniskiem jest, aby wszystkie podmioty operujące na zarządzanym przez niego lotnisku mogły funkcjonować bez przeszkód. Zatem to właśnie zarządzający lotniskiem jest jedynym właściwym podmiotem</p>
--	--	--	--	--	---

		<p>powyższego opłata w wysokości 15.000 zł jest rażąco wygórowana i nie znajduje odniesienia w już istniejącym katalogu opłat.</p>			<p>do złożenia wniosku o odstępstwo dla lotniska.</p> <p>W zakresie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo należy wskazać, że jest ona niższa od pierwotnie szacowanej przez projektodawcę, ponieważ jej wysokość została obniżona z 20 000 zł do 15 000 zł na skutek uwagi zgłoszonej w tym zakresie na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”. Kwota jest adekwatna z obecnie określonymi wysokościami podobnych opłat dot. wydawania decyzji w sprawie zwolnień czy odstępstw np. tabela opłat 3.12 pkt 6 i pkt 8 (wg obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r.). Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że przywołana tytułem przykładu opłata, o której mowa w Tabeli nr 1 pkt 3.8 ppkt 17 załącznika nr 6 do ustawy – Prawo lotnicze dotyczy innej formy czynności realizowanej przez Prezesa ULC (mniej skomplikowanej).</p>
6.	obecnie art. 7 pkt 2	<p>II. <u>wprowadzenie zmiany formuły egzaminu państwowego i wprowadzenia rozwiązań umożliwiających przeprowadzenie weryfikacji biegłości językowej przez operatorów lotnisk pod</u></p>	Port Lotniczy im. Władysława	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia

<p>projekt ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129).</p>	<p><u>nadzorem ULC:</u></p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE</p> <p>(1) W odniesieniu do języka polskiego w projekcie proponowane są poniższe zapisy:</p> <p style="padding-left: 40px;">2) w rozdziale 2 po art. 83a dodaje się art. 83b i art. 83c w brzmieniu:</p> <p style="padding-left: 80px;">„Art. 83b. 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest pozytywny wynik egzaminu państwowego złożonego przed komisją egzaminacyjną, o której mowa w art. 99 ust. 1 i 2.</p> <p>(2) <i>Rzekoma konieczność użycia takiego sformułowania jest wyjaśniona w Uzasadnieniu do projektu w następujący sposób:</i> „Biegłość taka powinna być wykazana za pomocą dokumentu otrzymanego po zdaniu egzaminu państwowego, z zapewnieniem konieczności ponownego odświeżenia - odpowiednio co 4 lub 6 lat w zależności od poziomu znajomości języka.”</p> <p>(3) <i>Projektodawca w odniesieniu do uwag po konsultacjach międzyresortowych stwierdza:</i> „Projektodawca uznał, że rozwiązanie polegające na przeprowadzeniu egzaminów państwowych spowoduje wyraźne oddzielenie czynności szkolenia od oceny biegłości językowej i nie będzie powodowało wątpliwości co do łączenia tych dwóch działań. Takie rozwiązanie zapobiegnie możliwości wystąpienia konfliktów interesów i zapewni większą przejrzystość oraz standaryzację egzaminów w skali całego kraju, co nie byłoby możliwe w przypadku przyjęcia rozwiązania polegającego na istnieniu kilku ośrodków, w których odbywałyby się, zarówno szkolenia, jak i egzaminy.”</p> <p>(4) Jest to klasyczny przykład nadregulacji i wdrożenia przepisów unijnych niezgodnie ze wskazaniami i możliwościami zapewnionymi przez ustawodawcę unijnego - przepisy UE nie wskazują na konieczność przeprowadzania egzaminu</p>	<p>Reymonta Sp. z o.o</p>		<p>projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p>
---	--	---------------------------	--	--

		<p>państwowego.</p> <p>(5) Zgodnie z ADR.ÓPS.B.029 (c): „Biegłość językową wykazuje się za pomocą certyfikatu wydanego przez organizację, która przeprowadziła ocenę, potwierdzającą znajomość języka lub języków, poziom lub poziomy biegłości oraz zawierającego datę przeprowadzenia oceny.”</p> <p>(6) Zgodnie z AMC4 ADR.OPS.B,029(e):</p> <p>a) Jeżeli organizacja oceniająca biegłość językową zapewnia również szkolenie językowe, powinno istnieć wyraźne i udokumentowane oddzielenie tych dwóch czynności.</p> <p>b) Organizacja oceniająca biegłość językową powinna zatrudniać wystarczającą liczbę wykwalifikowanych „rozmówców” i egzaminatorów oceniających biegłość językową do przeprowadzania sprawdzianów.</p> <p>c) Dokumentacja oceny powinna zawierać, co najmniej następujące elementy: (...)</p> <p>d) Dokumentację i zapisy dotyczące oceny należy przechowywać przez okres określony przez właściwy organ i udostępniać właściwemu organowi na jego żądanie.</p> <p>(7) Przytoczony zapis z wymogów AMC4 ADR.OPS.B.029(e)(d) sugeruje nawet, że właściwy organ powinien pełnić rolę nadzorującą a nie wykonawczą w zakresie oceny biegłości językowej.</p> <p>(8) Ośrodki szkoleń językowych wcale nie muszą być jednocześnie odpowiedzialne za ocenę biegłości - tą czynność może realizować zarządzający lotniskiem</p> <p>(9) Wyrażona obawa o brak standaryzacji oceny jest bezpodstawna - standardy oceniania są jasno określone w rozporządzeniu 139/2014, a nadzór nad utrzymaniem tego standardu może być pełniony przez:</p> <p>a) <i>Właściwy organ krajowy w ramach pełnionego nadzoru</i></p>			
--	--	--	--	--	--

		<p><i>nad operatorem lotniska zgodnie zAMC1 ADR.AR.C.010 na etapie audytu certyfikacyjnego: (23) szkolenie personelu i dokumentacja, w tym przegląd programów zapobiegania wtargnięciom na drogę startową i wypadnięciom statków powietrznych z drogi startowej, oraz stan ich wdrożenia, a także upoważnienia dla kierowców pojazdów i ocena biegłości językowej, programy szkolenia Uch wdrożenie;</i></p> <p>b) Zarządzającego lotniskiem w ramach monitorowania zgodności czynności zleconych zgodnie z ADR.OR.D.010 jeśli ocena biegłości językowej byłaby zlecana innemu podmiotowi.</p>			
7.	<p>obecnie art. 7 pkt 3 projektu ustawy</p> <p>(poprzednio art. 1 pkt 4 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p><u>III. w przypadku utrzymania niewłaściwego i niezgodnego z intencją ustawodawcy unijnego systemu egzaminów państwowych obniżenie opłaty za ten egzamin do kwoty 85 zł;</u></p> <p style="text-align: center;">UZASADNIENIE</p> <p>(1) Wysokość opłaty za egzamin państwowy została określona na 765 PLN / osobę. Ustalenie wysokości kwoty jest tłumaczone w dwóch miejscach:</p> <p>a. W uzasadnieniu projektu ustawy: <i>„Przyjęcie powyższego rozwiązania wynika z intencji projektodawcy, aby sposób i tryb przeprowadzania nowego egzaminu był taki sam jak w przypadku egzaminu językowego przeprowadzanego dla członków personelu lotniczego, mając na uwadze, że przepisy rozporządzenia nr 139/2014/UE dotyczące oceniania egzaminowanych są tożsame z regulacją FCL.055 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.). Należy nadmienić, iż praktyczną realizację ww. przepisów będzie można osiągnąć przez rozszerzenie obecnie działającego w ramach Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) – Krajowego Systemu Egzaminów</i></p>	Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	Uwaga częściowo uwzględniona	<p>Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>W przypadku uzyskania zaświadczenia w ramach egzaminów realizowanych przez Prezesa ULC projektodawca nie</p>

		<p>Językowych (KSEJ). Zadania te generować będą zarówno koszty po stronie egzaminowanego, jak i ULC.</p> <p>b. W odniesieniu do uwag po konsultacjach międzyresortowych: „Dodatkowo, mając na uwadze fakt przeprowadzania już analogicznych ocen biegłości językowej wśród pilotów, kontrolerów ruchu lotniczego oraz informatorów służby informacji powietrznej, a także sprawnie funkcjonującego w ULC Krajowego Systemu Egzaminów Językowych (KSEJ), projektodawca uznał za zasadne rozszerzenie bazy KSEJ o dodatkowy moduł dla personelu poruszającego się w polu manewrowym lotniska („PML”). oraz „W odniesieniu do wysokości opłaty lotniczej za egzamin językowy należy wskazać, że została ona ustalona na takim samym poziomie, jaki aktualnie obowiązuje dla innych grup pracowników sektora lotniczego, zobowiązanych do zdania egzaminu językowego.”</p> <p>(2) Powyższe wyjaśnienia nie biorą pod uwagę faktu, że pozostałe egzaminy prowadzone w ramach KSEJ dotyczą języka angielskiego a nie języka polskiego. Organizacja i przeprowadzenia egzaminów z języka polskiego wymagają znacznie niższych nakładów, w związku z czym stawki powinny być niższe.</p> <p>(3) Zaproponowana stawka 85 zł jest uśrednioną stawką za 1 godzinę konwersatorium w języku polskim dla obcokrajowców.</p>			<p>widzi przesłanek ku temu, by różnicować wysokość opłaty za egzaminy państwowe w zależności od języka, którego dotyczą – nakład pracy, koszt przygotowania bazy KSEJ, koszty utworzenia etatów oraz stanowisk pracy są jednakowe.</p> <p>Wysokość opłaty lotniczej za egzamin językowy została ustalona na takim samym poziomie, jaki aktualnie obowiązuje dla innych grup pracowników sektora lotniczego, zobowiązanych do zdania egzaminu językowego.</p>
8.	obecnie art. 18 projektu ustawy (poprzednio art. 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo	IV. w związku z faktem, że projekt w obecnej formie naraża operatorów lotnisk na duże koszty związane z opłatami za egzamin państwowy dla pracowników oraz spowoduje duże problemy w płynności zatrudnienia i dostępności kadry ze względu na dodatkowy czas potrzebny na oddelegowanie pracownika na egzamin, postuluję rozważenie wprowadzenia zapisów umożliwiających przeprowadzenie oceny językowej operatorowi lotniska bądź innemu podmiotowi w ramach czynności zleconych, a także opcjonalnie – certyfikowanie w ULC personelu operatora lotniska, który będzie odpowiedzialny za ocenę biegłości językowej (certyfikowanie przez ULC – egzaminatorów, pracowników	Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska,

	lotnicze UC129)	operatorów lotnisk odpowiedzialnych za przeprowadzenie sprawdzenia biegłości językowej w języku polskim).			zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.
9.	obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)	<p>Działając w imieniu Związku Regionalnych Portów Lotniczych (ZRPL) w odpowiedzi na pismo znak: LEP-2.0230.6.2022.ULC.15 z dnia 26.01.2023r. informujemy, że przedstawiony projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze (UC129) w zakresie prowadzenia płatnych egzaminów państwowych z biegłości językowej, opiniujemy negatywnie.</p> <p>W dalszym ciągu uważamy i podtrzymujemy swoje stanowisko, żeby ocena biegłości języka polskiego kierowców posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów w polu manewrowym lotniska odbywała się na poziomie Zarządzającego lotniskiem. Prowadzenie egzaminów dla kierowców pojazdów na tych samych zasadach co dla kontrolerów ruchu lotniczego i załóg lotniczych nie ma uzasadnienia funkcjonalnego i operacyjnego, ponieważ korespondencja nie jest prowadzona na tych samych środkach łączności i częstotliwości radiowej. Kierowcy pojazdów poruszający się w polu manewrowym porozumiewają się z kontrolerem Wieżowym w systemie łączności naziemnej, natomiast załogi lotnicze prowadzą korespondencję w paśmie lotniczym.</p> <p>Zwracamy uwagę, że nadanie wyłącznych uprawnień ULC, jako organu nadzorczego, w zakresie odpłatnego egzaminowania z biegłości językowej i przyznającego certyfikaty jest naszym zdaniem sprzeczne z wymaganiem <i>ADR.OPS.B.029 w pkt c) z Rozporządzenia UE/139/2014</i>. „Biegłość językową wykazuje się za pomocą <u>certyfikatu wydanego przez organizację</u>, która przeprowadziła ocenę, potwierdzającego znajomość języka lub języków, poziom lub poziomy biegłości oraz zawierającego datę przeprowadzenia oceny.”</p>	Związek Regionalnych Portów Lotniczych	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.

		<p>W art. 2 pkt 8) Rozporządzenia UE/139/2014 podano definicję ULC jako "właściwy organ" - wyznaczany w każdym państwie członkowskim, który posiada niezbędne uprawnienia i obowiązki w zakresie certyfikacji lotnisk oraz personelu i organizacji zaangażowanych w ich funkcjonowanie, a także w zakresie nadzoru nad nimi. Natomiast w przypadku „organizacji” znajdujemy zapis „organizacja działająca lub świadcząca usługi na terenie lotniska”. Kierując się znaczeniem tych definicji, prowadzenie egzaminów i wydawanie certyfikatów biegłości językowej powinno być w gestii Zarządzającego lotniskiem.</p> <p>W naszym przekonaniu opłata za egzamin na poziomie 765 zł od osoby jest rażąco wygórowana, na co wskazują wyliczenia ULC zawarte w Ocenie Skutków Regulacji, bowiem osiągnięty przychód z opłat prawie dwukrotnie przewyższa koszty prowadzenia egzaminów. Stanowi to przejaw nieuzasadnionego obciążania portów lotniczych, które ze względu wcześniej na pandemię, a obecnie biorąc pod uwagę wysoką inflację i horrendalne koszty energii znajdują się nadal w trudnej sytuacji finansowej.</p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, że ULC planuje prowadzić egzaminy w siedzibie w Warszawie oraz w innych jednostkach terenowych do kosztów przeprowadzenia szkoleń, egzaminów będzie dochodzić również koszt delegacji pracownika oraz jego brak dostępności na lotnisku. Dotyczyć będzie to również innych podmiotów jak agentów obsługi naziemnej, którzy borykają się z problemami kadrowymi, a dodatkowo będą zmuszeni delegować pracownika na egzamin. Absencja personelu służb operacyjnych i obsługi technicznej skierowanych na egzaminy będzie mogła wprowadzić ograniczenia w funkcjonowaniu lotnisk.</p> <p>Naszym zdaniem okres 6 miesięcy na uzyskanie zaświadczenia oceny biegłości językowej przez kierowców, którzy już posiadają uprawnienia do poruszania się w polu manewrowym lotniska jest zdecydowanie zbyt krótki. Powinien on wynosić co najmniej 12 miesięcy tak, aby możliwe było skierowanie kierowców na egzamin w okresie zmniejszonego ruchu lotniczego. Realizacja egzaminów w tak krótkim czasie wpłynie na sytuację finansową, operacyjną i organizacyjną</p>			
--	--	--	--	--	--

	<p>zarządzających lotniskami i innych podmiotów prowadzących działalność na ich terenie.</p> <p>Mając na uwadze, że egzaminy organizowane wg koncepcji zawartej w projekcie przepisów są nadal niedostępne, a przepisy są jeszcze na etapie konsultacji, w celu uniknięcia negatywnych skutków planowanych zmian w funkcjonowaniu lotnisk zgłaszamy ponownie do rozważenia możliwość prowadzenia oceny biegłości językowej przez samych Zarządzających lotniskami na podstawie wewnętrznej procedury.</p> <p>Proponujemy następujący sposób prowadzenia oceny :</p> <p>Uznanie poziomu biegłości języka polskiego w zakresie zastosowania zwykłego języka powinna być prowadzona w oparciu o dokumenty kandydata do uzyskania upoważnienia do prowadzenia pojazdów w polu manewrowym lotniska. Na potrzeby tej weryfikacji uznaje się:</p> <p>a) w przypadku kandydatów posiadających obywatelstwo polskie, legitymujących się świadectwem ukończenia szkoły uzyskanym w polskim systemie oświaty - poziom 6 (ekspercki),</p> <p>b) w przypadku pozostałych kandydatów, dla których język polski jest językiem obcym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • świadectwo ukończenia szkoły ponadpodstawowej uzyskane w polskim systemie oświaty - poziom 6 (ekspercki), • certyfikat znajomości języka polskiego wydany przez jednostkę uprawnioną do poświadczania znajomości języka polskiego jako obcego na poziomie B1 lub B2 - poziom 4 (operacyjny), • certyfikat znajomości języka polskiego wydany przez jednostkę uprawnioną do poświadczania znajomości języka polskiego jako obcego na poziomie C1 - poziom 5 (rozszerzony), • certyfikat znajomości języka polskiego wydany przez jednostkę uprawnioną do poświadczania znajomości języka polskiego jako obcego na poziomie C2 - poziom 6 (ekspercki). <p>Ocena biegłości języka polskiego w zakresie zastosowania standardowej frazeologii radiotelefonicznej powinna być prowadzona w oparciu o wewnętrzny program szkolenia oraz na bieżąco w ramach</p>			
--	--	--	--	--

		<p>nadzoru nad przestrzeganiem przez personel zasad prowadzenia korespondencji radiowej. Osoby odpowiedzialne za ocenę kompetencji językowych w zakresie zastosowania standardowej frazeologii radiotelefonicznej powinny posiadać doświadczenie w pracy na lotnisku oraz kwalifikacje pedagogiczne dla instruktorów praktycznej nauki zawodu.</p> <p>W oparciu o przeglądy bezpieczeństwa wynika, że kompetencje personelu lotniskowego zapewniane poprzez dotychczasowy sposób prowadzenia szkoleń i egzaminów z zasad poruszania się pojazdami oraz łączności radiowej ze służbą kontroli ruchu lotniczego nie miały bezpośredniego wpływu na wystąpienie wypadków, poważnych incydentów czy istotne obniżenie marginesu bezpieczeństwa. W związku z powyższym zwracamy się z propozycją, aby sposób oceny biegłości językowej kierowców poruszających się w polu manewrowym lotniska pozostawić w gestii Zarządzającego lotniskiem, a wymagania co do zakresu, sposobu i kwalifikacji personelu egzaminującego ująć w Instrukcji Operacyjnej Lotniska.</p>			
10	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy</p> <p>(poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p> <p>OSR</p>	<p>W odpowiedzi na pismo Nr LEP-2.0230.6.2022.ULC.15 z dnia 26.01.2023r. w sprawie tzw. „Biegłości językowej” uprzejmie informuję, że projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze (UC129) <u>opiniuję negatywnie</u> ze względu na poniższe:</p> <p>1. Niezgodność z intencją prawodawstwa unijnego</p> <p>Przepisy ADR.OPS.B.029 „Biegłość językowa” zawarte w załączniku IV do Rozporządzenia (UE) Nr 139/2014 nie wskazują jednoznacznie podmiotu, który ma przeprowadzić certyfikację i wydać stosowny certyfikat z biegłości językowej oraz nie nakazują tego władzy lotniczej (ULC), a nawet stanowią, że to zarządzający lotniskiem powinien udostępnić kursy językowe by utrzymać wymagany poziom biegłości językowej personelu.</p> <p>Ponadto przepisy ADR.OPS.B.024 „Upoważnienia dla kierowcy pojazdu” zawarte w załączniku IV do Rozporządzenia (UE) Nr 139/2014 <u>zobowiązują operatora lotniska do m.in. potwierdzenia biegłości językowej przed wydaniem upoważnienia do kierowania w</u></p>	Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.	Uwaga częściowo uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego

		<p><u>polu ruchu naziemnego, co wskazuje, że to operator lotniska powinien dokonać certyfikacji biegłości językowej.</u></p> <p>Jednocześnie zgodnie z ADR.OPS.B.024 zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do ustanowienia i wdrożenia programu szkoleniowego teoretycznego i praktycznego dla kierowców obejmującego zagadnienia komunikacji i ocenę kompetencji kierowców.</p> <p>Powyższe jednoznacznie wskazuje na intencje władz europejskich, iż to zarządzający lotniskiem powinien dokonywać oceny biegłości językowej na własnym lotnisku, a nie centralnie Urząd Lotnictwa Cywilnego - zwłaszcza w zakresie tak oczywistym jak biegłość językowa w zakresie j. polskiego.</p> <p>2. Niedoszacowane koszty</p> <p>Koszty określone na 765 zł za osobę nie są pełnymi kosztami dla zarządzających lotniskami i innych podmiotów branży lotniczej. Pragnę zwrócić uwagę, że większość lotnisk w Polsce nie jest zlokalizowanych w Warszawie. Tym samym na egzamin w ULC trzeba dojechać i być może spędzić w Warszawie nocleg (gdyż nie wiemy w jakich godzinach będzie egzamin). Tak więc do kosztu samego egzaminu trzeba doliczyć koszt dojazdu + koszt diety + koszt hotelu. Dodatkowo jeżeli pracownik jedzie na egzamin to inny pracownik musi go na lotnisku zastępować (co skutkuje nadgodzinami). Tym samym koszty zdania egzaminu w ULC to dla zarządzających lotniskami spoza Warszawy to koszt kilku tysięcy na jednego pracownika, a nie jak opisane 765 zł. W obecnych po-pandemicznych czasach i trwającego kryzysu lotniczego oraz energetycznego obciążanie firm lotniskowych przynoszących straty na działalności takim bezsensownym kosztem jest irracjonalne.</p> <p><u>Wprawdzie w Ocenie skutków regulacji jest napisane, że Prezes ULC zadeklarował możliwość przeprowadzenia egzaminów z zakresu biegłości językowej w obiektach należących do zarządzających lotniskami - ale w samym akcie prawnym nie ma potwierdzenia tej deklaracji.</u></p> <p>3. Złe doświadczenia z przepustowością Centrum egzaminowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego</p>			<p>lotniskiem.</p> <p>Odstępstwo będzie przyznawane dla danego lotniska, nie dla danej kategorii służb czy podmiotów poruszających się w polu manewrowym lotniska. Biorąc pod uwagę, że to właśnie na zarządzającym lotniskiem ciąży obowiązek zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa, a także, że jest to podmiot certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 139/2014, na podstawie którego opracowane zostały przepisy projektowanego art. 83c ustawy – Prawo lotnicze, to do niego należy ostateczna decyzja, czy uzyskanie odstępstwa pozwoli na utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, a nie do innych podmiotów. Jednocześnie, zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 państwo członkowskie przeprowadza ocenę bezpieczeństwa lotniska, na którym takiego odstępstwa udzielono. Z przytoczonego przepisu UE wynika, że przeprowadzana ocena bezpieczeństwa dotyczy całego lotniska i obejmuje wszystkie podmioty na nim funkcjonujące w tym również agentów obsługi naziemnej. Tym samym w interesie zarządzającego</p>
--	--	--	--	--	--

		<p>Doświadczenia, które mieliśmy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego związane z brakiem przepustowości centrum egzaminacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego dot. ochrony tj. egzaminów na operatora kontroli bezpieczeństwa stawiają pod znakiem zapytania możliwości ULC do realizacji tego typu zadania. To zaś może w ekstremalnej sytuacji doprowadzić do braku uprawnionych pracowników lotnisk, agentów handlingowych, agentów paliwowych etc. i w skrajnych przypadkach nawet do zamknięcia lotniska.</p> <p><u>Ponadto zwracam uwagę, że nie jest możliwym zapewnienie obsady lotnisk w przypadku konieczności kierowania na egzamin do Warszawy pracowników operacyjnych, strażaków, eksploatacji etc. bo niby kim ich mamy zastąpić? Nie mamy bowiem na lotniskach przerostów zatrudnienia i wysłanie do Warszawy na egzamin wszystkich pracowników operacyjnych jest po prostu niemożliwe.</u></p> <p>4. Próba nałożenia kolejnych opłat na Lotniska w temacie możliwości udzielenia odstępstwa od wykazania biegłości językowej dotyczącego języka angielskiego (ADR.OPS.B.029 lit. g załącznik IV do Rozporządzenia (UE) Nr 139/2014), mimo że nie jest to wymagane przepisami europejskimi.</p> <p>Projektowane przepisy ustawy wprowadzają wymóg, aby wniosek o odstępstwo był składany przez zarządzającego lotniskiem, a jego koszt wynosił 15 tys. zł.</p> <p>Przepis europejski (ADR.OPS.B.029 lit. g załącznik IV do Rozporządzenia (UE) Nr 139/2014) mówi zaś, że:</p> <p><i>„Na zasadzie odstępstwa państwo członkowskie może postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna w przypadku personelu, o którym mowa w punkcie ADR.OPS.B.024. W takim przypadku przeprowadza ono ocenę bezpieczeństwa obejmującą co najmniej jedno lotnisko.”</i></p> <p>Reasumując, nie ma potrzeby, aby robiło to 15 (słownie: piętnaście) lotnisk w Polsce za co Urząd Lotnictwa Cywilnego pobierze opłaty w łącznej wysokości 225 tys. zł., tylko można to zrobić maksymalnym kosztem 15 tys. zł. we współpracy z jednym wybranym lotniskiem lub</p>			<p>lotniskiem jest, aby wszystkie podmioty funkcjonujące na zarządzanym przez niego lotnisku mogły funkcjonować bez przeszkód. Zatem to właśnie zarządzający lotniskiem jest jedynym właściwym podmiotem do złożenia wniosku o odstępstwo dla lotniska.</p> <p>ULC bierze pod uwagę doświadczenia z procesów egzaminowania personelu lotniczego i dokłada starań, by kolejne doświadczenia m.in. z przepustowością Centrum egzaminacyjnego były coraz bardziej pozytywne.</p>
--	--	--	--	--	---

	<p>też bez kosztowo, bo nie sądzę by nakład pracy Urzędu Lotnictwa Cywilnego miał w tym przypadku wartość 15 tys. zł. A jak dodamy do tego fakt, że na lotniskach w Polsce w służbach operacyjnych kontaktujących się z organami służb ruchu lotniczego nie pracują najprawdopodobniej wcale obcokrajowcy, to sprawdzanie wszystkich lotnisk mija się z celem i jest to najdelikatniej mówiąc sztuka dla sztuki.</p> <p>Mając na względzie powyższe uważamy, że w Ocenie Skutków Regulacji błędne jest proponowane tam rozwiązanie opisane jako jedyne możliwe do zastosowania.</p> <p>Dodatkowo pragnę podkreślić, że podpisujemy się pod większością innych argumentów i rozwiązań zawartych w pismach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sekretarza Stanu Macieja Mateckiego z Ministerstwa Aktywów Państwowych [BM.1.024.2111.2022 IK:759676] z dnia 13.10.2022 roku - Dyrektora Katarzyny Grzelak-Bach z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów [RCA.0610.137.2022.RK] z dnia 13.10.2022 roku - Sekretarza Stanu Marcina Horały z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej [BCK-II.0220.1.2022] z 14.10.2022 roku - Podsekretarza Stanu Piotra Patkowskiego z Ministerstwa Finansów [pG4.021.76.2022] z dnia 14.10.2022 roku - Wiceprezes Anny Tyśkiewicz-Mazur z Rządowego Centrum Legislacji [RCL.DPSI.550.29/2022 dot.: DL-2.0210.12.2022] z dnia 18.10.2022 roku <p>dotyczących przedmiotowej sprawy.</p> <p>Postulowanym przez nas rozwiązaniem jest taka zmiana projektowanych przepisów by:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Certyfikację w zakresie biegłości językowej z języka polskiego przeprowadzał zarządzający lotniskiem lub też wpisano w przepisy obowiązek dla ULC przeprowadzania tych egzaminów w obiektach należących do zarządzającymi lotniskami. 2. Urząd Lotnictwa Cywilnego w imieniu państwa członkowskiego wydał jedno odstępstwo dla wszystkich polskich Lotnisk w zakresie biegłej znajomości języka angielskiego poprzez dokonanie oceny 			
--	---	--	--	--

		<p>bezpieczeństwa obejmującej jedno lotnisko i nie pobierał za to opłaty lub pobrał opłatę w wysokości poniesionych kosztów na niniejsze, a na pewno nie jest to 15 tys. zł.</p> <p>Pozwoli to uniknąć paraliżu Lotnisk, nie będzie powiększać strat polskich firm lotniczych, przez co nie pogłębimy utraty konkurencyjności polskich przedsiębiorstw branży lotniczej, a dodatkowo jeszcze budżet państwa zaoszczędzi na nieplanowanych w budżecie państwa kosztach związanych z zatrudnieniem personelu i stworzeniem centrum egzaminacyjnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.</p>			
11	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>1. Przepisy projektowanej ustawy wprowadzają obowiązek potwierdzenia biegłości językowej kierowców pojazdów poprzez pozytywny wynik egzaminu państwowego. Oznacza to, że nawet w przypadku biegłości językowej w zakresie języka polskiego konieczne będzie zdanie egzaminu i uiszczenie opłaty. Rozwiązanie to nie znajduje oparcia w przepisach <i>ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (UE) NR 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2/6/2008</i> (dalej: „rozporządzenie 139/20/4/UE”), gdyż:</p> <p>a) żaden zapis rozporządzenia 139/2014/UE nie wymaga, aby certyfikat biegłości językowej wydany był przez władze lotnicze,</p> <p>b) natomiast zgodnie z rozporządzeniem 139/2014/UE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • potwierdzenie biegłości językowej jest elementem upoważnienia do kierowania w polu ruchu naziemnego wydawanego przez zarządzającego danym lotniskiem (ADR.OPS.B.024), • to zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do ustanowienia i wdrożenia programu szkoleniowego teoretycznego i praktycznego obejmującego zagadnienia komunikacji i ocenę kompetencji kierowców (ADR.OPS.B.024), 	Warmia i Mazury sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona	<p>Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>Natomiast w zakresie wysokości opłaty lotniczej za odstępstwo należy wskazać, że jest ona niższa od pierwotnie szacowanej przez projektodawcę, ponieważ jej wysokość została obniżona z</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • to zarządzający lotniskiem udostępnia kursy językowe, by utrzymać wymagany poziom biegłości językowej. <ol style="list-style-type: none"> 2. Projektowane rozwiązania spowodują nadmierne obciążenia administracyjno-finansowe dla lotnisk, gdyż: <ol style="list-style-type: none"> a) sprawdzenie biegłości językowej może być dokonane i potwierdzone certyfikatem przez zarządzającego lotniskiem, szczególnie w przypadku języka polskiego (wszyscy kierowcy w chwili obecnej zdają egzaminy w wymaganym zakresie w języku polskim i potwierdzone jest to odpowiednim certyfikatem) – wymaganie egzaminu państwowego w takim przypadku jest bezpodstawne (mogłoby być wymagane jedynie w stosunku do osób, dla których język polski nie jest językiem ojczystym; przy czym nie powinno być wymagane w przypadku ukończenia szkół w Polsce); b) poddanie sprawdzenia biegłości językowej opłacie (765 zł za osobę) powoduje dodatkowe obciążenie lotnisk i innych podmiotów zatrudniających personel naziemny (np. agenci obsługi naziemnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej); c) konieczność poddania się przez kierowców pojazdów egzaminom państwowym przeprowadzanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego utrudni proces pozyskiwania pracowników i elastyczną ich zmianę; d) nie przewiduje się żadnych zwolnień od egzaminu państwowego w przypadku wykazania biegłości językowej dotyczącej języka polskiego. 3. Wobec obecnych problemów z pozyskiwaniem pracowników obsługi naziemnej w lotnictwie rozwiązanie to może prowadzić do daleko idących utrudnień (brak na rynku pracy uprawnionego personelu o odpowiednich kwalifikacjach) i przyczynić się do opóźnień lub nawet odwołań operacji lotniczych. 4. Proponuje się, aby w projektowanej ustawie zagwarantowana była możliwość udzielenia jednego odstępstwa od wykazania biegłości językowej dotyczącego języka angielskiego w stosunku do wielu lotnisk, zgodnie z zapisami ADR.OPS.B.029 lit. g „<i>Na zasadzie</i> 			<p>20 000 zł do 15 000 zł na skutek uwagi zgłoszonej w tym zakresie na etapie uzgodnień wewnętrznych projektu przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze”. Kwota jest adekwatna z obecnie określonymi wysokościami podobnych opłat dot. wydawania decyzji w sprawie zwolnień czy odstępstw np. tabela opłat 3.12 pkt 6 i pkt 8 (wg obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 lutego 2023 r. w sprawie ogłoszenia stawek opłat lotniczych obowiązujących w 2023 r.)</p>
--	--	--	--	--	---

		<p><i>odstępstwa od lit. (a) państwo członkowskie może postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna w przypadku personelu, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024. W takim przypadku przeprowadza ono ocenę bezpieczeństwa obejmującą co najmniej jedno lotnisko."</i></p> <p>5. W całym procesie wprowadzania tak istotnej zmiany brak jest analiz i porównania w jaki sposób przepisy ROZPORZĄDZENIA DELEGOWANEGO KOMISJI (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (dalej: „rozporządzenie 2020/2/48/UE”) zostały wprowadzone w innych krajach Unii Europejskiej (ww. rozporządzenie zostało wydane już w 2020 r.). Nadmierne obciążenia finansowo-biurokratyczne (niestosowane w innych krajach UE) mogą pogorszyć pozycję konkurencyjną polskich lotnisk i innych podmiotów lotniczych (zarówno w zakresie kosztów funkcjonowania jak i pozyskiwania personelu).</p> <p>6. Proponuje się następujące brzmienie art. 83b :</p> <p><i>„ 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR. OPS.B. 029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest pozytywny wynik:</i></p> <p><i>a) egzaminu państwowego albo</i></p> <p><i>b) egzaminu przeprowadzonego przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE.</i></p> <p><i>2. Do egzaminu państwowego stosuje się przepisy art. 99 ust. 2-6.</i></p> <p><i>3. Pozytywny wynik z egzaminów, o których mowa w ust. 1 potwierdza się przez wydanie zaświadczenia, które stanowi certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia."</i></p> <p>7. OSR wymaga przeprowadzania dodatkowych analiz i uzupełnienia, gdyż:</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>a) nie wskazuje jednoznacznie, czy skutki finansowe dotyczą egzaminu z jednego języka czy obydwu, przy czym brak jest uwzględnienia w zakresie egzaminu z języka angielskiego, że może on zostać odroczony do 2026 r.,</p> <p>b) pomija ewentualny wpływ przepisów na rynek pracy w lotnictwie, w szczególności możliwość pozyskania personelu, elastyczność w zatrudnieniu i zmiany w zakresie zatrudnienia personelu.</p>			
12	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>W odpowiedzi na pismo z dn. 26 stycznia 2023 r., sygn. LEP-2.0230.6.2022.ULC.15, w sprawie nowej wersji projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo lotnicze (UC129) – Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” (dalej „PPL”) pragnie złożyć na ręce Pana Prezesa wnioski o ponowne rozpatrzenie w pełni zasadnej uwagi przekazanej uprzednio wobec przedmiotowego projektu ze strony Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, dotyczącej nowego brzmienia przepisu art. 83b omawianej ustawy. Mając na uwadze opinie przedstawicieli podmiotów zarządzających lotniskami, PPL wnosi o nadanie wskazanej jednostce redakcyjnej brzmienia zapisanego w dalszej części pisma, zgodnie z przytoczonym niżej uzasadnieniem.</p> <p>Stanowisko PPL w sprawie prezentuje się następująco:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dodawany projektowaną nowelizacją przepis art. 83b ustawy - Prawo lotnicze, sankcjonuje możliwość przeprowadzania egzaminów biegłości językowej dla pracowników lotniska wyłącznie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Rozwiązanie to, funkcjonujące już obecnie, nie uwzględnia zgłaszanych postulatów branżowych, dotyczących trudności w wypełnianiu przez lotniska wymagań normy ADR.OPS.B.029 rozporządzenia (UE) nr 2020/2148 (regulującej kwestie biegłości językowej wymaganej dla personelu do poruszania się w polu manewrowym lotniska); 2) zastrzeżenie możliwości prowadzenia egzaminów wyłącznie przez jeden podmiot, może stanowić istotne obciążenie jego możliwości faktycznych (kadrowych, organizacyjnych, czasowych), powodując ograniczoną dostępność egzaminów. Ograniczenie takie - występujące choćby tylko okresowo, faktycznie uniemożliwi 	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.

		<p>weryfikację biegłości językowej niezbędnej liczby pracowników portów, zagrażając ciągłości działania lotnisk;</p> <p>3) mając na uwadze projektowany w nowelizacji koszt egzaminu (we wcześniejszej wersji projektu było to 668 zł brutto za egzamin per osoba, w obecnej wersji kwota ta jest dodatkowo podnoszona do aż 765 zł) oraz wskazując na liczbę pracowników kwalifikujących się do podejścia do egzaminu (samo Lotnisko Chopina to ok. 400 takich osób, Lotnisko Radom oraz Lotnisko Zielona Góra-Babimost to dodatkowe 200 osób) – PPL pragnie wskazać na istotność wydatków egzaminacyjnych nakładanych obecnie na porty. Co wymaga podkreślenia – wydatki te (w szczególności w nowej wysokości) nie były dotąd planowane w budżecie portów, jako że ich wysokość nie była objęta uprzednimi konsultacjami merytorycznymi z zarządzającymi lotniskami. Sytuacja ta powoduje dodatkowe ograniczenia finansowe, które w obecnej sytuacji gospodarczej, każdorazowo zmuszają do poszukiwania oszczędności w innych obszarach działania, mogąc odbić się negatywnie na jakość świadczonych usług;</p> <p>4) mając powyższe na uwadze, PPL pragnie zgłosić możliwość realizacji egzaminów biegłości językowej (obok zachowania dotychczasowego egzaminu prowadzonego przez ULC) także przez samych zarządzających lotniskami. Rozwiązanie to nie tylko pozwoliłoby zoptymalizować koszty egzaminów oraz dostosować ich terminy oraz wolumen do potrzeb lotniska, ale także pomogłoby w uproszczeniu warstwy organizacyjnej szkoleń oraz egzaminów w zakresie eliminacji np. delegacji na egzamin, czy zwalniania personelu z pracy w terminach wyznaczanych zewnętrznemu. Co istotne – rozwiązanie to stanowiłoby jednocześnie wsparcie dla ULC, zapewniając wspólną realizację wymagającego zadania, jakim jest cykliczne egzaminowanie personelu. Należy przy tym podkreślić, iż proponowane tu rozwiązanie nie wpłynie w żadnej mierze negatywnie na poziom bezpieczeństwa pracy oraz spełniania wymagań językowych przez pracowników lotnisk. Dotychczasowe doświadczenia zarządzających potwierdzają bowiem, że kompetencje personelu lotniskowego utrzymywane i weryfikowane poprzez prowadzone we własnym zakresie szkolenia i egzaminy upoważniające do samodzielnego poruszania</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>się w polu manewrowym lotniska zapewniają należyty poziom bezpieczeństwa lotnisk oraz są efektywne. Utrzymujemy, że przyjmowanie egzaminów (z uwzględnieniem nowego wymagania ADR.OPS.B.029) przez Zarządzającego lotniskiem pozwoli na osiągnięcie celu egzaminu na poziomie równoważnym do egzaminów państwowych przyjmowanych przez ULC;</p> <p>5) celem realizacji opisywanego wyżej postulatu, projektowany przepis art. 83b ustawy - Prawo lotnicze, powinien otrzymać brzmienie:</p> <p>„Art. 83b. 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej o której mowa w adr.ops.b.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/ue, jest pozytywny wynik:</p> <p>a) egzaminu państwowego, albo</p> <p>b) egzaminu przeprowadzonego przez zarządzającego lotniskiem, o którym mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE.</p> <p>2. Do egzaminu państwowego stosuje się przepisy art. 99 ust. 2-6.</p> <p>3. Pozytywny wynik z egzaminów, o których mowa w ust. 1 potwierdza się przez wydanie zaświadczenia, które stanowi certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia.</p> <p>Mając powyższe na uwadze, PPL wnosi o pozytywne rozpatrzenie zgłaszanej uwagi, zbieżnej z uprzednią opinią Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, oraz nadanie przepisowi art. 83b brzmienia zgodnego z proponowaną redakcją.</p>			
13	obecnie art. 7 pkt 2 i art. 18 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 4 i	<p>Rozumiejąc konieczność prawną wdrożenia wymagań Unii Europejskiej dotyczących wykazania biegłości językowej dla kierowców pojazdów którzy poruszają się w polu manewrowym lotniska pragniemy jednak wskazać na idące za tym konsekwencje.</p> <p>Istotną konsekwencją nowych przepisów będzie znaczny wzrost kosztów firm zatrudniających kierowców tj. zarządzających lotniskami,</p>	Ferier sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona	Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu

	<p>art. 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>firm cateringowych, agentów handlingowych i paliwowych wynikający z kosztów egzaminów dla pracowników.</p> <p>W związku z powyższym postulujemy o obniżenie aktualnej wysokości opłaty za przeprowadzenie egzaminu.</p> <p>Ponadto, zwracamy uwagę na aspekt społeczny dotyczący egzaminów z biegłości języka angielskiego. Z uwagi na fakt, iż kierowcy są często wieloletnimi pracownikami wyżej wymienionych firm, a co za tym idzie często osobami bez znajomości angielskiego (dotychczasowy brak takich wymagań) istnieje ryzyko konieczność zmian w strukturze zatrudnienia lub dodatkowe koszty dla pracodawców związane ze szkoleniami językowymi dla pracowników.</p> <p>Firmy handlingowe, paliwowe oraz cateringowe nie będą też miały wpływu na decyzję zarządzającego lotniskiem, który to jako jedyny może wnioskować o odstępstwo w zakresie konieczności posiadania znajomości języka angielskiego przez kierowców poruszających się w polu manewrowym w danym porcie lotniczym.</p>			<p>umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>Należy zwrócić uwagę, że w przypadku weryfikacji znajomości języka angielskiego wymagania w tym zakresie będą miały zastosowanie od roku 2026 – czas ten wydaje się wystarczającym do przygotowania kadry do ewentualnych egzaminów.</p>
14	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>W odpowiedzi na pismo LEP-2.0230.6.2022.ULC.15 z dnia 26.01.2023 r. dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo lotnicze (UC129) przekazujemy nasze uwagi.</p> <p>Zgodnie z przesłanym projektem, to jedynie zarządzający lotniskiem ma możliwość wystąpienia do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wydanie odstępstwa od konieczności biegłości języka angielskiego dla pracowników posiadających upoważnienia do poruszania się w polu manewrowym lotniska. Sytuacja taka powoduje, że jako agent handlingowy nie będziemy mieć żadnego, realnego wpływu na to czy taki wniosek zostanie złożony czy nie. Z tego też względu, prosimy o rozszerzenie podmiotów uprawnionych do wnioskowania o odstępstwo. Brak pozyskania takiego odstępstwa przez lotniska, w których operuje LS Airport Services SA. będzie oznaczało konieczność wprowadzenia lub zwiększenia wymagań</p>	<p>LS Airport Services S.A.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Rozporządzenie (UE) nr 139/2014 jako podmiot posiadający certyfikat w zakresie lotniska wskazuje zarządzającego lotniskiem. Podmiot ten jest zobowiązany do posiadania wymaganych prawem współpracy i porozumień z pozostałymi podmiotami (stronami trzecimi) działającymi na lotnisku. W ramach tej współpracy to zarządzający lotniskiem na podstawie otrzymanych od pozostałych</p>

		<p>językowych w stosunku do pracowników operacyjnych – wzrost wymagań pociągnie za sobą konieczność wzrostu oferowanych aktualnie pracownikom warunków finansowych.</p> <p>Kolejnym aspektem jest przeprowadzanie płatnego państwowego egzaminu z języka polskiego. Zwracamy się z uprzejmą prośbą, o rozważenie możliwości rezygnacji z przedmiotowych egzaminów w stosunku do pracowników posiadających obywatelstwo polskie.</p>			<p>podmiotów, np. agentów obsługi naziemnej, wniosków powinien odpowiednio przygotować się do składania np. wniosku o odstąpienie od wykazania się biegłością językową.</p> <p>Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>Jednym z celów wprowadzonych na poziomie unijnym wymagań w zakresie biegłości językowej jest zapewnienie spełniania jednolitych standardów porozumiewania się wśród osób przebywających w polu manewrowym lotniska bez względu na używany język (od roku 2023 język polski, od roku 2026 – również języka angielsko).</p>
--	--	---	--	--	--

15	<p>obecnie art. 7 pkt 2 projektu ustawy (poprzednio art. 1 pkt 2 ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze UC129)</p>	<p>W odpowiedzi na pismo z dnia 26.01.2023 r. nr LEP-2.0230.6.2022.ULC.15, otrzymane przez LS Technics Sp. z o.o. z siedzibą w Pyrzowicach (dalej: „Spółka”) w dniu 01.02.2023 r., ws. projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (dalej: „Projekt”), zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie następującej uwagi do art. 1 pkt 2) Projektu w zakresie nowego art. 83b ust. 3 – „Językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.”</p> <p>Z treści projektowanej zmiany wynika, że jedynym warunkiem wykazania biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego, jest pozytywny wynik egzaminu państwowego z języka polskiego, złożonego przed komisją egzaminacyjną. W ocenie Spółki mając na uwadze, że kierowcy pojazdów poruszający się w polu manewrowym lotniska, to większości obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, którzy mają co najmniej wykształcenie średnie, tj. swoją edukację zakończyli maturą także z języka polskiego – państwowym ogólnopolskim egzaminem dla absolwentów liceów ogólnokształcących oraz techników, który stanowi poświadczenie osiągnięcia przez absolwentów wymaganego prawem poziomu wiadomości i umiejętności z języka polskiego, zasadne jest:</p> <p>a) rozróżnienie wymogów dla obcokrajowców od wymogów dla obywateli Rzeczypospolitej Polskiej,</p> <p>b) w przypadku obywateli Rzeczypospolitej Polskiej posiadających egzamin maturalny z języka polskiego, przewidywany państwowy egzamin proponujemy zastąpić egzaminem organizowanym przez Zarządzającego Lotniskiem podczas wydawania zezwolenia na poruszanie się pojazdem w polu manewrowym lotniska.</p> <p>Konieczność przystąpienia przez pracowników Spółki do egzaminu państwowego będzie miało negatywny skutek dla jej działalności zarówno w aspekcie organizacyjnym jak i kosztowym, co jest istotne ze względu na stale rosnące wysokie koszty działalności.</p> <p>Aby ten skutek zminimalizować i jednocześnie zachować wymagany poziom bezpieczeństwa, proponujemy jak powyżej.</p>	LS Technics Sp. z o.o.	Uwaga uwzględniona	<p>Na podstawie zgłoszonych uwag w ramach konsultacji oraz ponownej analizy zagadnienia projektodawca uwzględnił częściowo propozycje rozwiązań oraz wprowadził w projekcie zmiany mające na celu umożliwienie uzyskania kierowcom pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska zaświadczenia potwierdzającego biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014, na podstawie zdania praktycznego egzaminu organizowanego przez Prezesa ULC albo zarządzającego lotniskiem.</p>
----	--	---	------------------------	---------------------------	---

ZESTAWIENIE UWAG ZGŁOSZONYCH W RAMACH OPINIOWANIA PRZEZ WOJEWODÓW projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18), który zmienia:

- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu do której zgłaszana jest uwaga	Treść uwagi	Podmiot zgłaszający	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	2	3	4	5	6
1	obecnie – art. 1 pkt 30 poprzednio - art. 1 pkt 27 lit. b (art. 78 ust. 9)	W art. 1 pkt 27 lit. b projektu ustawy wprowadzającego zmiany do art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zapis o treści: <i>„9. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2023 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2025 r.”</i> ; należy zastąpić zwrotem: <i>„8. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2023 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2025 r.”</i> Proponowaną zmianę uzasadniam tym, że zmieniany ww. projektem art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zawiera	Wojewoda Świętokrzyski	Uwaga nieuwzględniona	W dniu 1 stycznia 2023 r. weszła w życie ustawa z dnia 1 grudnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r. Art. 46 ww. ustawy zmienia przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym m.in. poprzez dodanie w art. 78 ust. 8. Projekt ustawy UD18 jest zatem dostosowany do przepisów ustawy o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2023 r., z tego względu uwagę należy uznać za niezasadną.

		ustępy od 1 do 7, w związku z czym planowane dodanie kolejnego ustępu do art. 78 powinno otrzymać numerację 8 a nie 9, jak wpisano w projekcie ustawy.			
2	obecnie – art. 12 pkt 3 poprzednio - art. 4 pkt 3 (art. 9a)	Zwiększenie limitu środków, o którym mowa w art. 9a ustawy o Funduszu - umowy wieloletnie. Wobec coraz częściej zdarzającego się braku środków na sfinansowanie umów jednorocznych, zaproponowanie w projekcie ustawy ograniczenia kwoty środków przeznaczonych na zabezpieczenie umów wieloletnich do 70% środków przekazanych Wojewodzie w roku poprzednim może powodować pozostawienie znacznej ilości umów wieloletnich bez finansowania. Wskazać należy, że głównym ograniczeniem dla samorządów, które powoduje rezygnację z organizacji linii i niewnioskowanie o dopłatę z Funduszu jest krótki jednoroczny okres umowy o dopłatę i niepewność w jej pozyskaniu w kolejnym roku. W przypadku wprowadzenia umów wieloletnich należy spodziewać się znaczącego wzrostu zainteresowania dopłatą wszystkich samorządów, co powinno przełożyć się na znaczny wzrost całej puli dostępnych środków Funduszu.	Wojewoda Mazowiecki	Uwaga nieuwzględniona	Określona na 2023 r. kwota środków Funduszu powinna okazać się wystarczająca, a w kolejnych latach resort infrastruktury będzie monitorować zapotrzebowanie na środki Funduszu i w zależności od sytuacji podejmować w tym zakresie stosowne działania.
3	obecnie – art. 12 pkt 3 poprzednio - art. 4 pkt 3 (art. 9a ust.1)	Zgodnie z powyższym zapisem wojewoda przekazuje informację o kwocie zaangażowania wyłącznie za jeden, kolejny rok budżetowy, mimo, że zgodnie z projektowanymi zmianami umowy o dopłatę mogą być zawierane na okres do dziesięciu lat. Zatem wykazywane zaangażowanie, ograniczone do jednego, kolejnego roku, nie będzie oddawało faktycznego stanu zaangażowania finansowego wojewody. Zaangażowanie środków winno być w takim przypadku wykazywane odpowiednio do faktycznego okresu objętego umowami.	Wojewoda Wielkopolski	Uwaga nieuwzględniona	MI wyjaśnia, że przekazywana przez wojewodę informacja o kwocie środków zaangażowanych na kolejny rok budżetowy wynikająca z zawartych umów o dopłatę służy dysponentowi Funduszu wyłącznie do dokonania podziału środków pomiędzy województwa na rok następny. Stąd zaangażowanie dotyczy wyłącznie kolejnego roku budżetowego. Natomiast
4	obecnie – art. 12 pkt 3	Na podstawie zapisów ustawy zmienianej, ani ustawy zmieniającej, nie jest możliwe ustalenie	Wojewoda Wielkopolski	Uwaga nieuwzględniona	

	<p>poprzednio - art. 4 pkt 3 (art. 9a ust. 2)</p>	<p>który rok stanowi rok „bazowy”, względem którego należy obliczyć 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim. Zatem uszczegółowienia wymaga czy punktem wyjściowym do wyliczeń jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kwota faktycznie przekazana na podstawie zawartych umów w roku poprzednim, tj. roku poprzedzającym rok, w którym organizowany jest nabór wniosków, - kwota wynikająca z zaangażowania wynikającego z zawartych umów na rok, w którym przeprowadzany jest nabór wniosków na rok kolejny. <p>Ponadto brak jest możliwości określenia co powinno być punktem wyjścia do wyliczenia 70% kwoty dla kolejnych lat, które będą obejmowały umowy wieloletnie, poza rokiem pierwszym i drugim. W przypadku kolejnych lat nie jest możliwa do wskazania kwota środków przekazanych Wojewodzie. Jednocześnie brak jest podstawy do zaciągania zobowiązań przez wojewodę.</p>			<p>procentowy limit tych środków obowiązujący wojewodę należy zestawić do roku poprzedzającego rok przekazywania informacji, co wprost wynika z projektowanych przepisów.</p>
5	<p>obecnie – art. 12 pkt 4 poprzednio - art. 4 pkt 5 (art. 10 ust. 1 pkt 4)</p>	<p>Biorąc pod uwagę fakt, że w momencie zamieszczania w BIP informacji o podziale środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań w województwie, wraz ze wskazaniem terminu na składanie wniosków o objęcie w danym roku dopłatą, nie jest możliwy do przewidzenia poziom zaangażowania przez wojewodę środków w danym roku budżetowym na zgłoszone do dofinansowania zadania organizatorów, Zatem, poza pierwszym terminem, wynikającym z podziału środków Funduszu, nie można określić kolejnych terminów na składanie wniosków o objęcie w danym roku dopłatą.</p>	<p>Wojewoda Wielkopolski</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona i wyjaśniona</p>	<p>Informacja o terminach w ciągu roku na składanie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą może być systematycznie uzupełniana. Wojewoda nie jest zobowiązany do zamieszczania od razu terminu wszystkich naborów na dany rok.</p>

6	obecnie – art. 12 pkt 5 poprzednio - art. 4 pkt 5 (art. 10a ust. 2)	Dodanie pkt 4, który dotyczy terminów na składanie wniosków o objęcie dopłatą. Propozycja brzmienia art. 10a ust. 2: „Wojewoda aktualizuje w Biuletynie informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4, stosownie do informacji od Dysponenta Funduszu zgodnie z art. 16 ust. 13”.	Wojewoda Śląski	Uwaga uwzględniona	Przyjęto brzmienie zaproponowane przez Wojewodę Śląskiego. Zasadne jest uzupełnienie odwołania w projektowanym art. 10a ust. 1 o odwołanie także do pkt 4.
7	obecnie – art. 12 pkt 5 poprzednio - art. 4 pkt 5 (art. 10a ust. 4 pkt 6)	We wniosku należy wprowadzić również planowaną kwotę dopłaty dla każdej linii (w każdym roku budżetowym). Propozycja brzmienia art. 10a ust. 4 pkt. 6): „Planowaną łączną kwotę dopłaty oraz planowaną kwotę dopłaty dla każdej linii w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1”.	Wojewoda Śląski	Uwaga uwzględniona	Przepis został uzupełniony zgodnie z uwagą.
8	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11b ust. 3)	Zapis o możliwości zwiększenia puli środków dla województw według kolejności wpływu wniosków do dysponenta Funduszu nie zapewnia województwom równości w dostępie do dodatkowej puli środków finansowych z 5% rezerwy zapisanej w ustawie zmieniającej.	Wojewoda Wielkopolski	Uwaga nieuwzględniona	W ocenie MI kolejność wpływu wniosków do dysponenta Funduszu zapewnia województwom równość w dostępie do dodatkowej puli środków finansowych z 5% rezerwy zapisanej w ustawie zmieniającej.
9	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11d ust. 3)	Zapis taki, w powiązaniu z zasadami określonymi w art. 14 ust. 1 i 2 ustawy o Funduszu, w części dotyczącej zasad wnioskowania o dopłatę i weryfikacji tegoż wniosku, skutkuje realizacją dopłaty wyłącznie na zasadach refundacji poniesionych wydatków. Zgodnie z zapisami art. 14 ust. 1 i 2 ustawy o Funduszu organizator składa bowiem wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy wyłącznie na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę oraz dołącza do wniosku o dopłatę dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte w tym wniosku. W dacie, w której organizator jest zobligowany do złożenia wniosku o dopłatę za kolejne miesiące, w szczególności w grudniu, organizator nie posiada dokumentów	Wojewoda Wielkopolski	Uwaga uwzględniona	Zaproponowano nowe brzmienie art. 14 ustawy o Funduszu.

		potwierdzających dane i informacje zawarte we wniosku, rozumianych jako faktur, rachunków lub innych dokumentów finansowych, łącznie z dokumentami potwierdzającymi wydatkowanie środków finansowych - przelewy bankowe, wyciągi bankowe, dotyczące płatności dokonanych w ramach zadania. Uznanie, że w celu właściwej weryfikacji wniosku o dopłatę, wymienione wyżej dokumenty są niezbędne, jak również, że warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%, prowadzi do wymuszania na beneficjentach zapłaty całości ceny usługi (zadania własnego wraz z dopłatą) i de facto do refinansowania, a nie dofinansowywania kwoty deficytu. Organizator zmuszony jest do całkowitego pokrycia wartości usługi, nie zaś 10%, wbrew temu co gwarantuje mu umowa oraz ustawa o Funduszu, co podniosła w ramach przeprowadzonej kontroli Najwyższa Izba Kontroli (nr. wystąpienia pokontrolnego: LPO.410.001.01.2022).			
10	obecnie – art. 12 pkt 6 poprzednio - art. 4 pkt 6 (art. 11e ust. 1)	Biorąc pod uwagę, że umowa o udzielenie dopłaty będzie zawierała wiele linii, w tym taką, która nie zacznie funkcjonować w terminie określonym we wniosku, pojawia się zasadność rozważenia wprowadzenia do ustawy zmieniającej zapisów doprecyzujących skutki takiej sytuacji. Czy w związku z zaistnieniem przesłanki do wyłączenia z dofinansowania jednej z linii będących przedmiotem umowy: - linię tę wyłączyć należy z dofinansowania bez korekty umowy o dopłatę, - linię tę wyłączyć należy z dofinansowania wyłącznie w danym roku budżetowym, a w kolejnym, w przypadku umowy wieloletniej, należy włączyć do dofinansowania, - należy unieważnić umowę o dopłatę z danym organizatorem, z uwagi na zmianę zakresu	Wojewoda Wielkopolski	Uwaga wyjaśniona	Konsekwencją nieuruchomienia jednej z wielu linii objętych umową o dopłatę w terminie nieokreślonym we wniosku powinno być aneksowanie umowy zawieranej pomiędzy wojewodą a organizatorem i wyłączenie z finansowania linii, która nie zacznie funkcjonować w wyznaczonym we wniosku terminie.

		<p>realizowanych przewozów w stosunku do deklarowanego we wniosku aplikacyjnym, - należy wyłącznie zmienić zakres umowy poprzez aneksowanie i zmniejszenie zakresu umowy o tę linię. Umowa nie może być kontynuowana w niezmienionym kształcie, ponieważ wyłączenie linii z dofinansowania zmienia w sposób istotny zobowiązania stron, w szczególności wojewody, nie dając jednocześnie organizatorowi możliwości nierealizowania przewozów na tej linii.</p>			
11	<p>obecnie – art. 12 pkt 10 poprzednio - art. 4 pkt 10 (art. 18a)</p>	<p>Dodanie do art. 18 ust. 1 ustawy o Funduszu ograniczenia do 10 kontroli w skali roku na województwo. Przepis w obecnym kształcie w województwach o znacznej ilości zawieranych umów, zobowiązuje wojewodę do tworzenia planu kontroli przekraczającego możliwości organizacyjno- kadrowe urzędu wojewódzkiego.</p>	<p>Wojewoda Mazowiecki</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Proponowana zmiana wykracza poza rozwiązania przewidziane w projekcie i nie jest przedmiotem projektowanej nowelizacji.</p>
12	<p>obecnie art. - 12 pkt 10 poprzednio - art. 4 pkt 10 (art. 18a)</p>	<p>Odejściu od minimalnych progów środków lub organizatorów objętych kontrolą wojewody, wskazanych w art. 18 ust. 2 ustawy o FRPA. Powyższa prośba podyktowana jest znaczącym obciążeniem tymi zadaniami służb wojewody - pracowników Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, na które nie były przekazywane dodatkowe środki na zwiększenie etatów kontrolerskich. Stale rosnąca liczba organizatorów, która dodatkowo może jeszcze szybciej rosnać po stworzeniu możliwości zawierania umów kilkuletnich, powoduje, że kontrole z ustawy o FRPA stanowią znaczący odsetek kontroli realizowanych przez wojewodę zachodniopomorskiego w zakresie finansowym. Kontrole te charakteryzują się również zwiększoną czasochłonnością z uwagi na szczegółową weryfikację m.in. zawitych rozkładów jazdy i konieczność potwierdzenia rzeczywistej wykonanej pracy eksploatacyjnej, co ma wpływ na wysokość przekazanej dopłaty.</p>	<p>Wojewoda Zachodniopomorski</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona</p>	<p>Proponowana zmiana wykracza poza rozwiązania przewidziane w projekcie i nie jest przedmiotem projektowanej nowelizacji.</p>

		<p>Należy zwrócić uwagę, że budżety wojewodów sukcesywnie są zwiększane, również na inne, dodatkowe zadania, przez co istnieje konieczność zintensyfikowania działań kontrolnych także w innych obszarach, na co kładą nacisk liczne kontrole Najwyższej Izby Kontroli.</p> <p>Nie bez wpływu na możliwość odstąpienia od ustawowych wymogów dotyczących kontroli, jest dodatkowe uprawnienie wojewody, które jest procedowane, polegające na możliwości żądania dokumentów związanych z wykorzystaniem środków Funduszu bez wszczynania kontroli (proponowane zapisy znalazłyby się w art. 18a zmienionej ustawy o FRPA). Można założyć, że odstąpienie od minimalnych progów kontroli, z możliwością unormowanego nadzoru, nie będzie miało negatywnego wpływu na zapewnienie prawidłowości realizacji przedmiotowych zadań.</p> <p>Wyrażam przekonanie, że proponowana zmiana pozwoli znacząco odciążyć wojewodów w zakresie kontroli finansowych, co z kolei umożliwi nadzór i kontrolę wojewody również nad innymi istotnymi zadaniami finansowanymi z budżetu państwa.</p> <p>W przypadku braku możliwości rozpatrzenia prośby na obecnym etapie prac legislacyjnych, proszę o jej rozważenie i uwzględnienie w trakcie przyszłych prac nad ustawą o FRPA.</p>			
13	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ustawy o ptz)	<p>Doprecyzowanie definicji komunikacji miejskiej wyrażonej w art. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Zgodnie z art. 1 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 poz. 717, z późn. zm.) zwana dalej „ustawą o Funduszu”, dopłacie podlegają wyłącznie przewozy autobusowe które nie są realizowane w ramach komunikacji miejskiej. Zgodnie z definicją</p>	Wojewoda Mazowiecki	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „komunikacji miejskiej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

		<p>ustawową wyrażoną w art. 4 ustawy za komunikację miejską uznać należy: „(...) <i>gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących</i>”.</p> <p>Natomiast na oficjalnej stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury w zakładce „pytania i odpowiedzi” na pytanie: „Czy przewozy realizowane na terenie gminy będącej gminą miejsko-wiejską są komunikacją miejską? zamieszczono odpowiedź; Przewozy, których organizatorem jest gmina miejsko-wiejska realizowane na obszarze tej gminy nie mają charakteru komunikacji miejskiej. Są to gminne przewozy pasażerskie”. Przewozy realizowane na terenie gminy miejsko - wiejskiej nie mają charakteru komunikacji miejskiej.</p> <p>Mając na uwadze powyższe, wskazane jest unormowanie w ustawie jednoznacznej definicji komunikacji miejskiej.</p>			
14	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	<p>Modyfikacja Art. 4 ust.1 pkt 4 ustawy w sposób zapewniający finansowanie linii komunikacyjnych na granicy gmin i miast Propozycja modyfikacji:</p> <p>„4) Komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:</p> <p>a) miast, albo</p> <p>b) miasta(miast) i gminy(gmin) sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego z wyłączeniem linii, dla których organizatorem wskazanym w porozumieniu jest związek międzygminny lub jednostka samorządu inna niż miasto, przeważającą funkcją linii jest obsługa obszaru innego niż miasto, a długość odcinka linii w obszarze innym niż miasto (miasta) jest</p>	Wojewoda Mazowiecki	Uwaga nieuwzględniona	W ramach projektu nie przewiduje się zmiany definicji „komunikacji miejskiej” zawartej w art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

		<p>większa niż długość linii na obszarze miasta (miast).</p> <p>W przypadku gdy organizatorem dla takiej linii jest związek międzygminny wyłączenie powyższe obowiązuje wyłącznie dla linii których całość przebiegu w obszarze innym niż miasto znajduje się na obszarze jednostek samorządu będących członkami związku międzygminnego, metropolitalne przewozy pasażerskie."</p> <p>Modyfikacja Art. 4 ust.1 pkt 4 ustawy w sposób zapewniający finansowanie linii komunikacyjnych na granicy gmin i miast Propozycja modyfikacji:</p> <p>„4) Komunikacja miejska - gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo:</p> <p>a) miast, albo</p> <p>b) miasta(miast) i gminy(gmin) sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego z wyłączeniem linii, dla których organizatorem wskazanym w porozumieniu jest związek międzygminny lub jednostka samorządu inna niż miasto, przeważającą funkcją linii jest obsługa obszaru innego niż miasto, a długość odcinka linii w obszarze innym niż miasto (miasta) jest większa niż długość linii na obszarze miasta (miast).</p> <p>W przypadku gdy organizatorem dla takiej linii jest związek międzygminny wyłączenie powyższe obowiązuje wyłącznie dla linii których całość przebiegu w obszarze innym niż miasto znajduje się na obszarze jednostek samorządu będących członkami związku międzygminnego,</p> <p>c) metropolitalne przewozy pasażerskie."</p> <p>Obecne przepisy ustawy niedostatecznie dokładnie precyzują pojęcie „komunikacji miejskiej”, ponadto obecna definicja jest</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>nadmiernie szeroka uznając, że każde porozumienie zawarte między miastem a gminą prowadzi do powstania linii komunikacji miejskiej (a nie jest tak w przypadku powiatu). Definicja ta powinna być określona nie w oparciu o przesłanki formalne (jak jest obecnie), a przesłanki funkcjonalne t.j. cel istnienia i funkcjonowania linii komunikacyjnej użyteczności publicznej (umożliwienie skomunikowania obszarów wiejskich np. z sąsiadującym miastem) co powinno prowadzić do możliwości uznania takiej linii za linię inną niż komunikacja miejska, jeżeli podstawową funkcjonalnością linii jest przewóz osób z obszarów wiejskich, a organizatorem tej linii jest jednostka administracyjna inna niż miasto (w wielu wypadkach gminy podejmują się samodzielnej organizacji takich linii). Proponowane przepisy umożliwiają uznanie linii za komunikację inną niż miejska przekraczających granice miast i gmin w wypadku niemożności utworzenia linii w ramach związku powiatowego (np. nieistniejącego) na podstawie ich przeważającej funkcji. Proponowane przepisy nie ograniczają możliwości współpracy miast i gmin w formie komunikacji miejskiej jeżeli strony porozumienia wskażą miasto jako Organizatora.</p>			
15	Inna propozycja do projektu ustawy (art. 7 ustawy o ptz)	<p>W art. 7 ustawy po ust. 2 proponuje się dodanie ust. 2a-2d w brzmieniu: „2a. W transporcie drogowym województwo jest organizatorem przewozów sięgających sąsiedniego województwa na liniach komunikacyjnych, jeżeli: 1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego, lub 2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport</p>	Wojewoda Mazowiecki	Uwaga nieuwzględniona	MI nie przewiduje zmian w głównych rozwiązaniach projektu ustawy. Z tego względu – w ramach obecnie procedowanego projektu ustawy UD18 – nie przewiduje zmian w art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określający właściwość organizatora publicznego transportu zbiorowego.

		<p>zorganizowany przez sąsiednie województwo, umożliwiającą obsługę pasażerów - i stanowi w powyższym zakresie realizację potrzeb komunikacyjnych.</p> <p>2b. Koszty organizacji i funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2a, ponosi w całości organizator, o którym mowa w ust. 2a.</p> <p>2c. W przypadku, o którym mowa w ust. 2a, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów, organizatora szczebla powiatowego na obszarze właściwości, którego będzie realizowany przewóz.</p> <p>2d. Gmina może zawrzeć z powiatem porozumienie w sprawie organizacji przez powiat gminnych lub powiatowo- gminnych przewozów pasażerskich."</p> <p>Projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 3.04.2019r. zawierał zapisy porządkujące i wyrównujące uprawnienia organizatorów przewozów kolejowych i drogowych, w tym uprawnienia różnych poziomów jednostek samorządu (województwa, powiaty i gminy) w przypadkach konieczności prowadzenia linii komunikacyjnych przez obszary właściwości innych JST dla obsługi własnych obszarów, oraz pożądanego przez pasażerów skomunikowania w „obszarach granicznych” powiatów oraz gmin, bez konieczności zawierania stosownych porozumień, a tylko po powiadomieniu sąsiedniej JST o utworzeniu skomunikowania w takim obszarze.</p> <p>Należy stwierdzić, że w obecnym stanie prawnym uprawnienie takie (oraz zobowiązanie do pokrycia całości kosztów) przysługuje jedynie Organizatorom przewozów kolejowych (do stacji umożliwiającej odwrócenie kierunku biegu pociągu), a projekt zmiany ustawy z dnia</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>3.04.2019r nadawał jednoznacznie takie uprawnienie w przewozach autobusowych - Organizatorowi Wojewódzkiemu.</p> <p>Ogranicza to działanie Gmin i Powiatów w obszarach granicznych (bardzo istotnych dla mieszkańców) do linii objętych porozumieniami.</p> <p>Tymczasem porozumienia międzygminne czy międzypowiatowe powinny być właściwe zasadniczo tylko dla długich linii obsługujących duże obszary obydwu gmin czy powiatów zawierających takowe porozumienie, jednocześnie solidarnie ponoszących koszty takich linii.</p> <p>Ponadto projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w treści z dnia 13.06.2018r. zawierał zapis usuwający obecną wadę ustawy, zgodnie z którą niemożliwe jest wspólne działanie gmin i powiatów na podstawie porozumienia gminno- powiatowego. Obecnie taka współpraca (w szczególności wspólne finansowanie transportu zbiorowego w formie przewozów autobusowych) jest możliwa wyłącznie w ramach związku powiatowo gminnego. W obecnej sytuacji (brak doświadczenia samorządów, ryzyka wynikające z nieprzewidywalnej skali finansowania, konieczność tworzenia odrębnego podmiotu prawnego, nieznana stabilność związków w przyszłości) przykładów utworzenia związków i ich efektywnego działania jest bardzo niewiele. Korzystne byłoby (choćby czasowo, na kilka lat) dopuszczenie możliwości organizowania transportu zbiorowego w formie porozumienia gminno-powiatowego. Postuluję się przywrócenie zapisów z projektu ustawy z dnia 13.06.2018r. Dodatkowo, dla porządku postuluje się literalne wymienienie również formy przewozów powiatowo-gminnych. Tworzy to podstawę</p>			
--	--	--	--	--

		<p>prawną do finansowania przez daną gminę przewozów powiatowych, gminno- powiatowych oraz gminnych w formie dotacji dla Organizatora-Powiatu, jednocześnie nie ogranicza tworzenia i samodzielnego finansowania dalszych linii gminnych przez samą gminę mimo współdziałania na podstawie porozumienia.</p>			
16	Inna propozycja do projektu ustawy	<p>Dodanie przepisu umożliwiającego korektę trasy linii komunikacyjnej w ramach umów wieloletnich. Dodanie przepisu umożliwiającego korektę trasy linii komunikacyjnej w ramach umów wieloletnich. Organizator publicznego transportu zbiorowego, chcąc uzyskać dopłatę na podstawie zawartej umowy z wojewodą, powinien realizować przewozy autobusowe zgodnie z tą umową. W przypadku modyfikacji przebiegu linii komunikacyjnej powstanie bowiem nowa linia o parametrach odmiennych od określonych w rozpatrzonym wniosku i w zawartej na jego podstawie umowie. Modyfikacje linii komunikacyjnej prowadziłyby do zmiany parametrów, które zostały ocenione zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r., w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 582), podczas naboru wniosków. Organizatorzy nie są w stanie przewidzieć wszystkich okoliczności mogących wystąpić po uruchomieniu przewozów dlatego też ważne jest umożliwienie wprowadzania koniecznych zmian. W przypadku np. budowy nowej drogi lub stworzenia nowych przystanków organizator powinien mieć możliwość wprowadzenia stosownych zmian w założeniu, że zmieści się w limicie km przewidzianych na daną linię w umowie z Wojewodą. Tym bardziej przy zawieraniu umów wieloletnich trudno jest realizować daną linię w</p>	Wojewoda Mazowiecki	Uwaga nieuwzględniona	Wprowadzenie tego typu przepisów może stanowić pole do nadużyć. Będzie to również regres w stosunku do dotychczasowej praktyki oceniania spełnienia warunku dofinansowania, o którym mowa w art. 22 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W takim przypadku zasadne wydaje się aneksowanie umowy zawartej pomiędzy wojewodą o organizatorem.

		perspektywie kilkuletniej bez możliwości wprowadzania koniecznych zmian.			
--	--	--	--	--	--

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD18)		
I . TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH		Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2148 z dnia 8 października 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych (Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ				
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia	Jedn. red. projektu	Treść przepisu/ów projektu
		T / N		
Art. 1	W załącznikach I, III i IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.	N		
Art. 2	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Pkt 3 lit. d), e), q) i r) załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także pkt ADR.OPS.A.057 lit. d) pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 stosuje się od dnia 12 sierpnia 2021 r. Pkt 2 lit. a) oraz pkt 3 lit. a) i b) załącznika stosuje się od dnia 27 stycznia 2022 r.	N		
Załącznik				
Pkt 1		N		
Pkt 2	lit. a	N		
	lit. b	N		
	lit. c	N		
Pkt 3	lit. a	N		
	lit. b	N		
	lit. c	N		
	lit. d	N		
	lit. e	N		
	lit. f	N		
	lit. g	N		
	lit. h	N		
	lit. i	N		

lit. j			N		
lit. k			N		
lit. l					
lit. m	ADR.OPS .B.026		N		
	ADR.OPS .B.027		N		
	ADR.OPS .B.028		N		
	ADR.OPS .B.029		T	Art. 7	<p>Art. 7. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642) wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>1) w art. 21 w ust. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie: „7) sprawdzanie kwalifikacji personelu lotniczego i kierowców pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska;”;</p> <p>2) w rozdziale 2 po art. 83a dodaje się art. 83b i art. 83c w brzmieniu: „Art. 83b. 1. Warunkiem wykazania biegłości językowej, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest pozytywny wynik egzaminu językowego złożonego przed komisją egzaminacyjną powołaną przez Prezesa Urzędu albo zarządzającego lotniskiem.</p> <p>2. Językiem, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jest język polski.</p> <p>3. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 99, w tym przepisy wydane na podstawie ust. 6 tego art.</p> <p>4. Pozytywny wynik egzaminu, o którym mowa w ust. 1, potwierdza się przez wydanie zaświadczenia, które stanowi certyfikat w rozumieniu ADR.OPS.B.029 lit. c załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE.</p> <p>Art. 83c. 1. Prezes Urzędu, na wniosek zarządzającego lotniskiem, w drodze decyzji administracyjnej, udziela odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, jeżeli z oceny bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, wynika, że zastosowanie tego odstępstwa nie obniży poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych.</p> <p>2. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem dołącza:</p> <p>1) analizę bezpieczeństwa w zakresie zapobiegania wtargnięciom na drogę startową przeprowadzoną w ramach systemu, o którym mowa w ADR.OR.D.005 lit. b pkt 4 załącznika III do rozporządzenia nr 139/2014/UE;</p> <p>2) opinię lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa na drodze startowej.</p>

					<p>3. Ocena bezpieczeństwa, o której mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE, uwzględnia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wyniki analizy bezpieczeństwa, o której mowa w ust. 2 pkt 1; 2) opinię, o której mowa w ust. 2 pkt 2; 3) opinię instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, funkcjonującej na danym lotnisku; 4) wyniki kontroli przeprowadzonej na danym lotnisku przez Prezesa Urzędu; 5) układ lotniska i lokalne uwarunkowania eksploatacyjne i techniczne oraz liczbę częstotliwości wykorzystywanych na danym lotnisku; 6) strukturę ruchu lotniczego (krajowy, międzynarodowy) danego lotniska, w tym sezonowe szczyty ruchu; 7) wszelkie zgłoszenia zdarzeń lotniczych, mogących mieć wpływ na wyniki oceny bezpieczeństwa.”; <p>3) w załączniku nr 6 do ustawy:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) w objaśnieniach terminów użytych w załączniku po pkt 28a dodaje się pkt 28b w brzmieniu: „28b) rozporządzeniu nr 139/2014/UE – należy przez to rozumieć rozporządzenie (UE) Komisji nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;”; b) w tabeli nr 1 w części III w podczęści 3.8 dodaje się ust. 26 w brzmieniu: 		
					<table border="1"> <tr> <td>26. Przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE</td> <td>15 000</td> </tr> </table>	26. Przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	15 000
26. Przeprowadzenie postępowania w sprawie wydania odstępstwa, o którym mowa w ADR.OPS.B.029 lit. g załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE	15 000						
					<p>c) w tabeli nr 2 w części I w podczęści 1.2:</p> <ul style="list-style-type: none"> – tytuł podczęści 1.2 otrzymuje brzmienie: „Egzaminy praktyczne na licencje, świadectwa kwalifikacji i uprawnienia wpisywane do licencji lub świadectw kwalifikacji oraz inne egzaminy praktyczne”; – ust. 2 otrzymuje brzmienie: 		
					<table border="1"> <tr> <td>2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego, egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz egzaminu</td> <td>765</td> </tr> </table>	2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego, egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz egzaminu	765
2. Przeprowadzenie egzaminu praktycznego kandydatów na uprawnienia w zakresie znajomości lotniczego języka angielskiego, języka polskiego, egzaminu na przedłużenie ważności tego uprawnienia zgodnie z wymaganiami Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. oraz egzaminu	765						

					<p>wykazującego biegłość językową, o której mowa w ADR.OPS.B.029 załącznika IV do rozporządzenia nr 139/2014/UE</p> <p>”.</p> <p>Art. 18. Kierowcy pojazdów, o których mowa w ADR.OPS.B.024 lit. a rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, późn. zm.¹⁾), są obowiązani uzyskać zaświadczenie, o którym mowa w art. 83b ust. 4 ustawy zmienianej w art. 7, potwierdzające biegłość językową zgodnie z ADR.OPS.B.029 lit. a pkt 2 tego rozporządzenia w terminie 5 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.</p>
	lit. n			N	
	lit. o			N	
	lit. p			N	
	lit. q			N	
	lit. r			N	
	lit. s			N	
	lit. t			N	
	lit. u			N	
	lit. v			N	
II. TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:			Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str.1)		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE			Konieczność wdrożenia	Jedn. red. projektu
				T / N	
Art. 1	<p>Przedmiot i cele</p> <p>W celu zapewnienia skutecznej ochrony pasażerów oraz zachęcania do podróży koleją niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy mające zastosowanie do transportu kolejowego w odniesieniu do następujących kwestii:</p>			N (prze pis rozpo rządze nia	

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 50 z 26.02.2016, str. 37, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 99, Dz. Urz. UE L 72 z 15.03.2018, str. 17, Dz. Urz. UE L 75 z 19.03.2018, str. 41, Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 282 z 31.08.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 428 z 18.12.2020, str. 10, Dz. Urz. UE L 410 z 18.11.2021, str. 200, Dz. Urz. UE L 35 z 17.02.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 130 z 04.05.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 280 z 28.10.2022, str. 4.

	<p>a) niedyskryminowania pasażerów w zakresie warunków transportu i zapewniania biletów;</p> <p>b) odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych i ich obowiązku ubezpieczenia od odpowiedzialności wobec pasażerów oraz za ich bagaż;</p> <p>c) praw pasażerów w razie wypadku, który miał miejsce podczas korzystania z usług kolejowych i którego wynikiem jest śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, lub utrata lub uszkodzenie ich bagażu;</p> <p>d) praw pasażerów w przypadku zakłóceń, takich jak odwołanie lub opóźnienie pociągu, w tym ich prawa do odszkodowania;</p> <p>e) minimalnych i rzetelnych informacji, obejmujących wystawianie biletów, przekazywanych pasażerom w dostępnym formacie i w odpowiednim czasie;</p> <p>f) niedyskryminacji osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz pomocy dla nich;</p> <p>g) określenia i monitorowania norm jakości usług oraz zarządzania ryzykiem dla bezpieczeństwa osobistego pasażerów;</p> <p>h) rozpatrywania skarg;</p> <p>i) ogólnych zasad dotyczących egzekwowania przepisów.</p>	jest stosowany bezpośrednio)		
Art. 2 ust. 1	<p>Zakres stosowania</p> <p>1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie w całej Unii do międzynarodowych i krajowych podróży i usług kolejowych wykonywanych przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.</p>	N		
Art. 2 ust. 2	<p>2. Państwa członkowskie mogą zwolnić ze stosowania niniejszego rozporządzenia usługi, które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny. Zwolnienie to nie ma zastosowania w odniesieniu do art. 13 i 14.</p>	T	Art. 8 pkt 1 projektu (art. 3a ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 1) które są świadczone wyłącznie na użytek historyczny lub turystyczny, z wyjątkiem przepisów art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia;”

			kolejo wym)	
Art. 2 ust. 3	3. Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 4 i 6 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 przed dniem 6 czerwca 2021 r. pozostają ważne do dnia, w którym te zwolnienia wygasają. Zwolnienia przyznane zgodnie z art. 2 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 przed dniem 6 czerwca 2021 r. pozostają ważne do dnia 7 czerwca 2023 r.	N		
Art. 2 ust. 4	4. Przed wygaśnięciem zwolnienia dotyczącego krajowych kolejowych usług pasażerskich przyznanego na podstawie art. 2 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 państwa członkowskie mogą zwolnić takie krajowe kolejowe usługi pasażerskie ze stosowania art. 15, 17 i 19, art. 20 ust. 2 lit. a) i b) oraz art. 30 ust. 2 niniejszego rozporządzenia przez dodatkowy okres nieprzekraczający pięciu lat.	N		
Art. 2 ust. 5	5. Do dnia 7 czerwca 2030 r. państwa członkowskie mogą postanowić, że art. 10 nie ma zastosowania w przypadku gdy nie jest technicznie wykonalne, aby zarządca infrastruktury przekazywał dane w czasie rzeczywistym w rozumieniu art. 10 ust. 1 przedsiębiorstwu kolejowemu, przedsiębiorstwu prowadzącemu sprzedaż biletów, organizatorowi turystyki lub zarządcy stacji. Co najmniej raz na dwa lata państwa członkowskie dokonują ponownej oceny stopnia, w jakim przekazywanie takich danych jest technicznie wykonalne.	T	Art. 8 pkt 1 projekt u (art. 3a ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. c, pkt 4 lit. b i ust. 3 ustawy o transpo rcie kolejo wym)	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów (...) art. 10 (...), z tym, że” b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.;; 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14 (...) z tym że: c) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r., 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów (...) art. 10(...), z tym, że: b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.” „3. Art. 10 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.”
Art. 2 ust. 6	6. Z zastrzeżeniem ust. 8 państwa członkowskie mogą zwolnić następujące usługi ze stosowania niniejszego rozporządzenia: a) miejskie, podmiejskie i regionalne kolejowe usługi pasażerskie; b) międzynarodowe kolejowe usługi pasażerskie, których istotną część - co obejmuje co najmniej jeden planowy przystanek - wykonywana jest poza Unią.	T	Art. 8 pkt 1 projekt u (art. 3a ust. 1 pkt 2-4 ustawy	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia (...);

			o transporcie kolejowym)	3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia (...); 4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia(...).”
Art. 2 ust. 7	7. Państwa członkowskie informują Komisję o zwolnieniach przyznanych na podstawie ust. 2, 4, 5 i 6 oraz przedstawiają uzasadnienia tych zwolnień.	N		
Art. 2 ust. 8	8. Zwolnienia przyznane zgodnie z ust. 6 lit. a) nie mają zastosowania w odniesieniu do art. 5, 11, 13, 14, 21, 22, 27 i 28. W przypadku gdy zwolnienia te dotyczą regionalnych kolejowych usług pasażerskich, nie mają one również zastosowania w odniesieniu do art. 6 i 12, art. 18 ust. 3 oraz rozdziału V. Niezależnie od akapitu drugiego niniejszego ustępu zwolnienia ze stosowania art. 12 ust. 1 i art. 18 ust. 3 dotyczące regionalnych kolejowych usług pasażerskich mogą mieć zastosowanie do dnia 7 czerwca 2028 r.	T	Art. 8 pkt 1 projektu (art. 3a ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym)	„ Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób: 2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., b) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r.; 3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że: a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., b) art. 9 ust. 2 i 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 10 grudnia 2028 r., c) art. 10 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2030 r., d) art. 18 ust. 3 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2028 r.;”
Art. 3	Definicje Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje: 1) "przedsiębiorstwo kolejowe" oznacza przedsiębiorstwo kolejowe zdefiniowane w art. 3 pkt 1 dyrektywy 2012/34/UE; 2) "zarządca infrastruktury" oznacza zarządcę infrastruktury zdefiniowanego w art. 3 pkt 2 dyrektywy 2012/34/UE; 3) "zarządca stacji" oznacza jednostkę organizacyjną w państwie członkowskim, której powierzono zarządzanie jedną stacją kolejową lub większą ich liczbą i która może być zarządcą infrastruktury; 4) "organizator turystyki" oznacza organizatora lub sprzedawcę detalicznego, zdefiniowanych odpowiednio w art. 3 pkt 8 i 9	N		

<p>dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/2302 11, innego niż przedsiębiorstwo kolejowe;</p> <p>5) "przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów" oznacza sprzedawcę detalicznego kolejowych usług przewozowych, sprzedającego bilety, w tym wspólne bilety, na podstawie umowy lub innego porozumienia między sprzedawcą detalicznym a jednym przedsiębiorstwem kolejowym lub większą ich liczbą;</p> <p>6) "umowa przewozu" oznacza umowę o odpłatny lub nieodpłatny przewóz koleją między przedsiębiorstwem kolejowym a pasażerem na wykonanie jednej usługi przewozowej lub większej ich liczby;</p> <p>7) "bilet" oznacza ważny dowód zawarcia umowy przewozu, niezależnie od jego formy;</p> <p>8) "rezerwacja" oznacza potwierdzenie, na papierze lub w formie elektronicznej, uprawniające do przewozu z zastrzeżeniem wcześniej potwierdzonych spersonalizowanych uzgodnień przewozowych;</p> <p>9) "wspólny bilet" oznacza wspólny bilet zdefiniowany w art. 3 pkt 35 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>10) "usługa" oznacza usługę pasażerskiego przewozu koleją wykonywaną między stacjami kolejowymi zgodnie z rozkładem, w tym usługi przewozowe oferowane w przypadku zmiany trasy;</p> <p>11) "podróż" oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową;</p> <p>12) "krajowa kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, w ramach której nie jest przekraczana granica państwa członkowskiego;</p> <p>13) "miejska i podmiejska kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską w rozumieniu art. 3 pkt 6 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>14) "regionalna kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy 2012/34/UE;</p> <p>15) "dalekobieżna kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, która nie jest miejską, podmiejską ani regionalną kolejową usługą pasażerską;</p>			
---	--	--	--

	<p>16) "międzynarodowa kolejowa usługa pasażerska" oznacza kolejową usługę pasażerską, w ramach której przekraczana jest co najmniej jedna granica państwa członkowskiego i której głównym celem jest przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich lub w państwie członkowskim i w państwie trzecim;</p> <p>17) "opóźnienie" oznacza różnicę między zaplanowanym czasem przyjazdu pasażera zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy a rzeczywistym lub spodziewanym czasem jego przyjazdu do stacji docelowej;</p> <p>18) "przyjazd" oznacza moment, w którym drzwi pociągu są otwarte na peronie stacji docelowej i dozwolone jest wysiadanie z pociągu;</p> <p>19) "abonament" lub "bilet okresowy" oznacza bilet na nieograniczoną liczbę podróży, umożliwiający uprawnionemu posiadaczowi przejazdu koleją na określonej trasie lub na obszarze określonej sieci kolejowej w określonym czasie;</p> <p>20) "utrata połączenia" oznacza sytuację, w której pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia w trakcie podróży koleją, sprzedanej w formie wspólnego biletu, w wyniku opóźnienia lub odwołania wcześniejszej usługi lub wcześniejszych usług lub odjazdu przed planowaną godziną odjazdu;</p> <p>21) "osoba z niepełnosprawnością" i "osoba o ograniczonej możliwości poruszania się" oznaczają osobę, która jest dotknięta trwałym lub przejściowym upośledzeniem sprawności fizycznej, umysłowej, intelektualnej lub sensorycznej mogącym w zetknięciu z różnymi barierami utrudniać tej osobie korzystanie w sposób pełny i skuteczny z transportu na równi z innymi pasażerami lub której mobilność przy korzystaniu z transportu jest ograniczona na skutek wieku;</p> <p>22) "stacja" oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym kolejowa usługa pasażerska może się rozpocząć, zatrzymać lub zakończyć.</p>			
Art. 4	<p>Umowa przewozu</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału zawieranie i sposób wykonania umowy przewozu oraz dostarczanie informacji i zapewnianie biletów regulowane są przepisami załącznika I tytułów II i III.</p>	N		

<p>Art. 5</p>	<p>Niedyskryminujące warunki umowy i taryfy</p> <p>Bez uszczerbku dla taryf socjalnych przedsiębiorstwa kolejowe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów lub organizatorzy turystyki oferują warunki umowne i taryfy ogółowi społeczeństwa bez stosowania bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji ze względu na obywatelstwo pasażera lub miejsce prowadzenia działalności w Unii przedsiębiorstwa kolejowego, przedsiębiorstwa prowadzącego sprzedaż biletów lub organizatora turystyki.</p> <p>Akapit pierwszy niniejszego artykułu ma również zastosowanie do przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów przy przyjmowaniu rezerwacji od pasażerów zgodnie z art. 11.</p>	<p>N</p>		
<p>Art. 6</p>	<p>Rowery</p> <p>1. Z zastrzeżeniem ograniczeń określonych w ust. 3 oraz, w stosownych przypadkach, za opłatą w rozsądnej wysokości, pasażerom przysługuje prawo przewozu rowerów w pociągu.</p> <p>W pociągach, w których wymagana jest rezerwacja, musi istnieć możliwość dokonania rezerwacji na przewóz roweru.</p> <p>W przypadku gdy pasażer dokonał rezerwacji na rower, a przewozu tego roweru odmówiono bez należycie uzasadnionej przyczyny, pasażerowi przysługuje prawo do zmiany trasy lub zwrotu kosztów zgodnie z art. 18, do odszkodowania zgodnie z art. 19 oraz pomocy zgodnie z art. 20 ust. 2.</p> <p>2. W przypadku gdy w pociągu dostępne są miejsca przeznaczone na rowery, pasażerowie umieszczają swoje rowery w takich miejscach. W przypadku gdy takie miejsca nie są dostępne, pasażerowie muszą zabezpieczyć swoje rowery i podjąć wszelkie rozsądne starania w celu zapewnienia, aby nie spowodowały one szkody dla innych pasażerów, uszkodzenia sprzętu ułatwiającego poruszanie się, bagażu lub zakłócenia ruchu kolejowego.</p> <p>3. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ograniczyć prawo pasażerów do zabierania rowerów na pokład pociągu ze względów bezpieczeństwa lub ze względów operacyjnych, w szczególności w wyniku ograniczeń dostępności miejsc w godzinach szczytu, lub w przypadku gdy nie pozwalają na to warunki techniczne taboru.</p>	<p>N</p>		

<p>Przedsiębiorstwa kolejowe mogą również ograniczyć przewóz rowerów na podstawie ich wagi i wymiarów. Publikują one warunki przewozu rowerów, w tym aktualne informacje dotyczące dostępności miejsca, wykorzystując aplikacje telematyczne, o których mowa w rozporządzeniu (UE) nr 454/2011, na swoich oficjalnych stronach internetowych.</p> <p>4. Wszczynając postępowania o udzielenie zamówienia na nowy tabor lub dokonując istotnej modernizacji istniejącego taboru skutkującej potrzebą nowego zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z art. 21 ust. 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797¹², przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają, aby składy pociągów, z których zestawiony jest ten tabor, były wyposażone w odpowiednią liczbę miejsc na rowery. Niniejszy akapit nie ma zastosowania w odniesieniu do wagonów restauracyjnych, wagonów sypialnych ani wagonów z miejscami do leżenia.</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe określają odpowiednią liczbę miejsc na rowery przy uwzględnieniu wielkości składu pociągu, rodzaju usługi oraz popytu na przewóz rowerów. W planach, o których mowa w ust. 5, określa się odpowiednią liczbę miejsc na rowery. W przypadku braku takich planów lub gdy plany nie określają takiej liczby, każdy skład pociągu musi mieć co najmniej cztery miejsca na rowery.</p> <p>Państwa członkowskie mogą ustalić liczbę wyższą niż cztery jako minimalną odpowiednią liczbę dla niektórych rodzajów usług, w którym to przypadku liczba ta ma zastosowanie zamiast liczby określonej zgodnie z akapitem drugim.</p> <p>5. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ustanowić i aktualizować plany zwiększenia i poprawy przewozu rowerów oraz dotyczące innych rozwiązań zachęcających do łączonego korzystania z kolei i rowerów.</p> <p>Właściwe organy, zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007¹³, mogą ustanawiać takie plany w odniesieniu do usług wykonywanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Państwa członkowskie mogą zobowiązać te właściwe organy lub przedsiębiorstwa kolejowe działające na ich terytorium do ustanowienia takich planów.</p>			
--	--	--	--

	6. Plany, o których mowa w ust. 5, ustanawiane są po konsultacji ze społeczeństwem i odpowiednimi organizacjami przedstawicielskimi. Plany te publikuje się na stronie internetowej odpowiednio przedsiębiorstwa kolejowego lub właściwego organu.			
Art. 7	<p>Wykluczenie wyłączeń i ograniczeń</p> <p>1. Wynikające z niniejszego rozporządzenia obowiązki wobec pasażerów nie podlegają ograniczeniu ani wyłączeniu, zwłaszcza na mocy klauzuli derogacyjnej lub ograniczającej zawartej w umowie przewozu. Warunki umowne, których celem jest bezpośrednie lub pośrednie wyłączenie praw wynikających z niniejszego rozporządzenia, odstępstwo od nich lub ich ograniczenie, nie są wiążące dla pasażerów.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki lub przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów mogą oferować pasażerom warunki umowne, które są korzystniejsze od warunków określonych w niniejszym rozporządzeniu.</p>	N		
Art. 8	<p>Obowiązek zapewniania informacji o zaprzestaniu wykonywania usług</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe lub, w stosownych przypadkach, właściwe organy odpowiadające za umowy o świadczenie publicznej usługi kolejowej podają decyzje o stałym lub czasowym zaprzestaniu wykonywania usług do wiadomości publicznej, przed ich wprowadzeniem w życie, przy wykorzystaniu odpowiednich środków, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 i rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>	N		
Art. 9	<p>Informacje o podróży</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, organizatorzy turystyki i przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów oferujący umowy przewozu w imieniu jednego przedsiębiorstwa kolejowego lub większej ich liczby przekazują pasażerowi na jego żądanie przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część I w odniesieniu do podróży objętych umową przewozu oferowaną przez dane przedsiębiorstwo kolejowe.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe oraz, gdy jest to możliwe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy</p>	N		

	<p>turystyki przekazują pasażerowi w trakcie podróży przynajmniej informacje wymienione w załączniku II część II. W przypadku gdy zarządca stacji dysponuje takimi informacjami, również przekazuje on te informacje pasażerowi.</p> <p>3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, przekazuje się w najodpowiedniejszej formie, w miarę możliwości na podstawie informacji o podróży w czasie rzeczywistym, w tym z wykorzystaniem odpowiednich technologii komunikacyjnych. Szczególną uwagę poświęca się zapewnieniu, aby informacje te były dostępne zgodnie z dyrektywą (UE) 2019/882 i rozporządzeniami (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>			
<p>Art. 10</p>	<p>Dostęp do informacji o ruchu pociągów i podróży</p> <p>1. Zarządcy infrastruktury przekazują przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów, organizatorom turystyki i zarządcom stacji dane w czasie rzeczywistym dotyczące przyjazdów i odjazdów pociągów.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają innym przedsiębiorstwom kolejowym, przedsiębiorstwom prowadzącym sprzedaż biletów i organizatorom turystyki, którzy sprzedają ich usługi, dostęp do minimalnych informacji o podróży określonych w załączniku II części I i II, oraz do operacji dotyczących systemów rezerwacji, o których mowa w załączniku II część III.</p> <p>3. Informacje rozpowszechniane są i dostęp do nich udzielany jest w sposób niedyskryminujący i bez zbędnej zwłoki. Jednorazowy wniosek jest wystarczający, aby uzyskać stały dostęp do informacji. Zarządca infrastruktury i przedsiębiorstwo kolejowe zobowiązani do udostępniania informacji zgodnie z ust. 1 i 2 mogą zwrócić się o zawarcie umowy lub innego porozumienia, na podstawie którego rozpowszechniane będą informacje lub przyznawany będzie do nich dostęp.</p> <p>Warunki umów lub porozumień dotyczących wykorzystania informacji nie mogą, jeśli nie jest to niezbędne, ograniczać możliwości ich ponownego wykorzystania ani nie mogą być wykorzystywane do ograniczenia konkurencji.</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wymagać od innych przedsiębiorstw kolejowych, organizatorów turystyki i przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów sprawiedliwego, rozsądnego i proporcjonalnego odszkodowania finansowego za</p>	<p>N</p>		

	<p>koszty poniesione w związku z zapewnieniem dostępu, a zarządcy infrastruktury mogą wymagać odszkodowania zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami.</p> <p>4. Informacje rozpowszechniane są i dostęp do nich zapewniany jest za pomocą odpowiednich środków technicznych, takich jak interfejsy programowania aplikacji.</p> <p>5. W zakresie, w jakim informacje objęte zakresem stosowania ust. 1 lub 2 przekazywane są zgodnie z innymi unijnymi aktami prawnymi, w szczególności z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 14, odpowiednie obowiązki wynikające z niniejszego artykułu uznaje się za wypełnione.</p>			
<p>Art. 11</p>	<p>Dostępność biletów i rezerwacje</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów oraz organizatorzy turystyki oferują bilety oraz, w miarę możliwości, wspólne bilety i rezerwacje.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla ust. 3 i 4 przedsiębiorstwa kolejowe sprzedają pasażerom bilety bezpośrednio lub za pośrednictwem przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż biletów lub organizatorów turystyki z wykorzystaniem przynajmniej jednego z następujących sposobów sprzedaży:</p> <p>a) w kasach biletowych, innych punktach sprzedaży lub automatach biletowych;</p> <p>b) przez telefon, Internet lub za pomocą innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych;</p> <p>c) w pociągach.</p> <p>Właściwe organy, zdefiniowane w art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do oferowania biletów na usługi wykonywane w ramach umów o świadczenie usług publicznych z wykorzystaniem więcej niż jednego sposobu sprzedaży.</p> <p>3. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej ani automatu biletowego, pasażerowie muszą zostać poinformowani na stacji o:</p>	<p>N</p>		

	<p>a) możliwości i sposobie dokonania zakupu biletu telefonicznie, przez Internet lub w pociągu;</p> <p>b) najbliższej stacji kolejowej lub miejscu, w którym znajdują się kasy lub automaty biletowe.</p> <p>4. W przypadku gdy na stacji początkowej nie ma kasy biletowej, dostępnego automatu biletowego ani innego dostępnego sposobu zakupu biletu z wyprzedzeniem, osobom z niepełnosprawnością umożliwia się zakup biletu w pociągu bez dodatkowej opłaty. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą ograniczyć to prawo lub je wyłączyć z uzasadnionych powodów związanych z bezpieczeństwem lub obowiązkiem rezerwacji miejsca w pociągu.</p> <p>W przypadku gdy w pociągu nie ma personelu, przedsiębiorstwo kolejowe informuje osoby z niepełnosprawnością o tym, czy i jak mogą one zakupić bilet.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zezwolić przedsiębiorstwom kolejowym, aby wymagały, by osoby z niepełnosprawnością były uznawane za takie zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego i praktyką krajową państwa ich zamieszkania.</p> <p>Państwa członkowskie mogą rozszerzyć zakres prawa, o którym mowa w akapicie pierwszym, na wszystkich pasażerów. W przypadku gdy państwa członkowskie stosują tę możliwość, informują one o tym Komisję. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej publikuje te informacje na swojej stronie internetowej dotyczącej wykonania rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014.</p>			
Art. 12	<p>Wspólne bilety</p> <p>1. W przypadku gdy dalekobieżne lub regionalne kolejowe usługi pasażerskie są wykonywane przez jedno przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo to oferuje wspólny bilet na te usługi. W przypadku innych kolejowych usług pasażerskich przedsiębiorstwa kolejowe podejmują wszelkie rozsądne starania, aby oferować wspólne bilety, i współpracują ze sobą w tym celu. Do celów akapitu pierwszego termin "jedno przedsiębiorstwo kolejowe" obejmuje również wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe, które w całości należą do tego samego właściciela, lub które są zależnymi przedsiębiorstwami, które w całości należą do jednego z zaangażowanych przedsiębiorstw kolejowych.</p>	N		

<p>2. W przypadku podróży obejmujących jedno połączenie lub większą ich liczbę pasażer jest przed zakupem biletu lub biletów informowany, czy ten bilet lub te bilety stanowią wspólny bilet.</p> <p>3. W przypadku podróży obejmujących jedno połączenie lub większą ich liczbę bilet lub bilety zakupione w ramach jednej transakcji handlowej od przedsiębiorstwa kolejowego stanowią wspólny bilet i przedsiębiorstwo kolejowe ponosi odpowiedzialność zgodnie z art. 18, 19 i 20, jeżeli pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia.</p> <p>4. W przypadku gdy bilet lub bilety zostały zakupione w ramach jednej transakcji handlowej i przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki połączył bilety z własnej inicjatywy, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki, który sprzedał bilet lub bilety, odpowiada za zwrot całkowitej kwoty zapłaconej w tej transakcji za ten bilet lub te bilety i ponadto za wypłatę odszkodowania w wysokości równoważnej 75 % tej kwoty, w przypadku gdy pasażer utraci kolejne połączenie lub połączenia.</p> <p>Prawo do zwrotu lub odszkodowania, o którym mowa w akapicie pierwszym, pozostaje bez uszczerbku dla prawa krajowego przyznającego pasażerom dodatkowe odszkodowanie za szkodę.</p> <p>5. Odpowiedzialność określona w ust. 3 i 4 nie ma zastosowania, jeżeli na biletach lub na innym dokumencie lub w formie elektronicznej w sposób, który pozwala pasażerowi na odtworzenie tej informacji w przyszłości, wskazane jest, że bilety te stanowią odrębne umowy przewozu, i pasażer został o tym poinformowany przed zakupem.</p> <p>6. Ciężar udowodnienia, że pasażerowi przekazano informację, o której mowa w niniejszym artykule, spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym, organizatorze turystyki lub przedsiębiorstwie prowadzącym sprzedaż biletów, którzy sprzedali bilet lub bilety.</p> <p>7. Zgodnie z ust. 4 przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów lub organizatorzy turystyki odpowiadają za rozpatrywanie wniosków i ewentualnych skarg pasażerów. Zwrot i</p>			
---	--	--	--

	odszkodowanie, o których mowa w ust. 4, wypłaca się w terminie 30 dni po otrzymaniu wniosku.			
Art. 13	<p>Odpowiedzialność wobec pasażerów i za bagaż</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału oraz bez uszczerbku dla mających zastosowanie przepisów krajowych przyznających pasażerom prawo do dodatkowego odszkodowania odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych wobec pasażerów oraz za ich bagaż regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdziały I, III i IV oraz tytuły VI i VII.</p>	N		
Art. 14	<p>Ubezpieczenie i pokrycie odpowiedzialności</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe musi być odpowiednio ubezpieczone lub posiadać odpowiednie gwarancje na warunkach rynkowych w celu pokrycia swojej odpowiedzialności, zgodnie z art. 22 dyrektywy 2012/34/UE.</p>	N		
Art. 15	<p>Zaliczki</p> <p>1. W przypadku śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera dane przedsiębiorstwo kolejowe, zgodnie z art. 26 ust. 5 załącznika I, niezwłocznie, a w każdym razie nie później niż 15 dni po ustaleniu tożsamości osoby fizycznej uprawnionej do odszkodowania, wypłaca zaliczkę w wysokości niezbędnej do zaspokojenia bieżących potrzeb finansowych, proporcjonalnie do poniesionej szkody.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla ust. 1 zaliczka w razie śmierci nie może być niższa niż 21 000 EUR na pasażera.</p> <p>3. Zaliczka nie stanowi uznania odpowiedzialności i może być potrącona z kolejnych kwot wypłacanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ale nie podlega zwrotowi z wyjątkiem przypadków, gdy szkoda powstała z winy pasażera lub gdy osoba, która otrzymała zaliczkę, nie była uprawniona do odszkodowania.</p>	N		
Art. 16	<p>Kwestionowanie odpowiedzialności</p> <p>Nawet jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe kwestionuje swoją odpowiedzialność za zranienie przewożonego przez siebie pasażera, podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy pasażerowi, który dochodzi odszkodowania od osób trzecich.</p>	N		

Art. 17	<p>Odpowiedzialność za opóźnienia, utratę połączeń i odwołania</p> <p>Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału odpowiedzialność przedsiębiorstw kolejowych za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania regulowana jest przepisami załącznika I tytuł IV rozdział II.</p>	N		
Art. 18	<p>Zwrot kosztów biletu oraz zmiana trasy</p> <p>1. W przypadku gdy istnieją uzasadnione powody, aby przypuszczać - w momencie odjazdu albo w przypadku utraty połączenia lub odwołania - że opóźnienie przyjazdu do miejsca docelowego w ramach umowy przewozu wyniesie co najmniej 60 minut, przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę natychmiast oferuje pasażerowi wybór jednej spośród następujących opcji oraz podejmuje niezbędne działania:</p> <p>a) zwrot pełnego kosztu biletu na warunkach, na jakich został opłacony, za niezrealizowaną część lub niezrealizowane części podróży oraz za część lub części już zrealizowane, jeżeli taka podróż jest już bezcelowa w kontekście pierwotnego planu podróży pasażera, wraz z zapewnieniem, w stosownych przypadkach, połączenia powrotnego do miejsca wyjazdu w najbliższym dostępnym terminie;</p> <p>b) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w najbliższym dostępnym terminie;</p> <p>c) kontynuacja lub zmiana trasy, przy porównywalnych warunkach przewozu, do miejsca docelowego w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera.</p> <p>2. W przypadku gdy do celów ust. 1 lit. b) i c) porównywalna zmieniona trasa jest realizowana przez to samo przedsiębiorstwo kolejowe lub inne przedsiębiorstwo, któremu zleca się wykonanie tej zmienionej trasy, nie może to powodować dodatkowych kosztów dla pasażera. Wymóg ten ma także zastosowanie w przypadku, gdy zmiana trasy obejmuje skorzystanie z przewozu w wyższej klasie usługi oraz z zastępczych rodzajów transportu. Przedsiębiorstwa kolejowe podejmują rozsądne starania, aby uniknąć dodatkowych przesiadek oraz zapewniają, aby wydłużenie łącznego czasu podróży było jak najkrótsze. Pasażerom nie oferuje się podróży środkami transportu niższej</p>	N		

<p>klasy, chyba że takie środki transportu stanowią jedyny dostępny sposób pokonania zmienionej trasy.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 2 przedsiębiorstwo kolejowe może, na wniosek pasażera, pozwolić na zawarcie przez pasażera umów z innymi podmiotami świadczącymi usługi przewozu, które umożliwią pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego przy porównywalnych warunkach; w takim przypadku przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi poniesione koszty.</p> <p>W przypadku gdy pasażer nie otrzyma informacji o dostępnych opcjach zmiany trasy w ciągu 100 minut od planowego czasu odjazdu opóźnionej lub odwołania usługi lub utraty połączenia, pasażer jest uprawniony do zawarcia takiej umowy z innymi podmiotami świadczącymi usługi przewozu w publicznym transporcie kolejną, autokarem lub autobusem. Przedsiębiorstwo kolejowe zwraca pasażerowi konieczne, odpowiednie i uzasadnione koszty, które poniósł.</p> <p>Niniejszy ustęp nie ma wpływu na krajowe przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, które przyznają pasażerom korzystniejsze warunki zmiany trasy.</p> <p>4. Podmioty świadczące usługi przewozu na zmienionej trasie muszą zapewniać osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się porównywalny poziom pomocy i dostępności, proponując zastępcze środki transportu. Podmioty świadczące usługi przewozu na zmienionej trasie mogą zapewnić osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się usługi zastępcze odpowiednie do ich potrzeb i różniące się od tych oferowanych innym pasażerom.</p> <p>5. Zwrotów, o których mowa w ust. 1 lit. a) i w ust. 3, dokonuje się w terminie 30 dni po otrzymaniu wniosku. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania takich wniosków za pomocą określonych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminujących. Zwrot może zostać dokonany w formie kuponów lub świadczenia innych usług, jeżeli warunki tych kuponów lub usług są wystarczająco elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego, oraz jeżeli pasażer zgadza się na przyjęcie tych kuponów lub usług. Zwrotu ceny biletu nie pomniejsza się o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki.</p>			
---	--	--	--

	<p>6. Do dnia 7 czerwca 2023 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy ustanawiający wspólny formularz wniosków o zwrot na mocy niniejszego rozporządzenia. Ten wspólny formularz wniosków ustanawia się w formacie dostępnym dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 38 ust. 2.</p> <p>7. Pasażerowie mają prawo do składania wniosków przy użyciu wspólnego formularza, o którym mowa w ust. 6. Przedsiębiorstwo kolejowe nie może odrzucić wniosku o zwrot wyłącznie z tego powodu, że pasażer nie użył tego formularza. Jeżeli wniosek nie jest wystarczająco precyzyjny, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do pasażera o wyjaśnienie wniosku i udziela przy tym pomocy pasażerowi.</p>			
Art. 19	<p>Odszkodowanie</p> <p>1. Pasażerowi przysługuje odszkodowanie od przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienie w przypadku opóźnienia pomiędzy podanym na bilecie lub na wspólnym bilecie miejscem wyjazdu a miejscem docelowym, za które nie otrzymał on zwrotu kosztów biletu zgodnie z art. 18, przy czym pasażer nie traci prawa do przewozu. Minimalna kwota odszkodowania za opóźnienia wynosi:</p> <p>a) 25 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut;</p> <p>b) 50 % ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej.</p> <p>2. Ust. 1 ma zastosowanie również do pasażerów, którzy posiadają abonament lub bilet okresowy. Jeżeli pasażerowie ci napotykają na powtarzające się opóźnienia lub odwołania połączeń w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, przysługuje im odpowiednie odszkodowanie zgodnie z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwa kolejowe. W warunkach tych określa się kryteria dotyczące opóźnienia i sposób obliczania odszkodowania. W przypadku gdy opóźnienia nieprzekraczające 60 minut występują wielokrotnie w okresie ważności abonamentu lub biletu okresowego, opóźnienia te można sumować, a pasażerom można wypłacać odszkodowanie zgodnie</p>	N		

<p>z warunkami przyznawania odszkodowań określonymi przez przedsiębiorstwo kolejowe.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 2 odszkodowanie za opóźnienie oblicza się w stosunku do pełnej ceny, jaką pasażer faktycznie zapłacił za opóźnioną usługę. W przypadku gdy umowa przewozu dotyczy podróży w obie strony, odszkodowanie za opóźnienie w podróży docelowej lub powrotnej oblicza się w stosunku do ceny wskazanej za ten odcinek podróży na bilecie. W przypadku gdy nie ma takiego wskazania ceny na każdą z dwóch stron podróży, odszkodowanie oblicza się w stosunku do połowy ceny zapłaconej za bilet. W analogiczny sposób cena biletu na opóźnioną usługę wykonywaną na podstawie każdej innej formy umowy przewozu upoważniającej pasażera do przejazdu na dwóch kolejnych odcinkach trasy lub większej ich liczbie, obliczana jest proporcjonalnie do pełnej ceny biletu.</p> <p>4. Przy obliczaniu czasu opóźnienia nie uwzględnia się opóźnień, co do których przedsiębiorstwo kolejowe może udowodnić, że zdarzyły się poza Unią.</p> <p>5. Do dnia 7 czerwca 2023 r. Komisja przyjmie akt wykonawczy ustanawiający wspólny formularz wniosków o odszkodowanie na mocy niniejszego rozporządzenia. Ten wspólny formularz wniosków ustanawia się w formacie dostępnym dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 38 ust. 2.</p> <p>6. Państwa członkowskie mogą zobowiązać przedsiębiorstwa kolejowe do przyjmowania wniosków o odszkodowanie za pomocą szczególnych środków komunikacji, pod warunkiem że wniosek nie powoduje skutków dyskryminujących. Pasażerowie mają prawo do składania wniosków przy użyciu wspólnego formularza, o którym mowa w ust. 5. Przedsiębiorstwo kolejowe nie może odrzucić wniosku o odszkodowanie wyłącznie z tego powodu, że pasażer nie użył tego formularza. Jeżeli wniosek nie jest wystarczająco precyzyjny, przedsiębiorstwo kolejowe zwraca się do pasażera o wyjaśnienie wniosku i udziela przy tym pomocy pasażerowi.</p> <p>7. Wypłata odszkodowania w formie zwrotu kosztów biletu następuje w ciągu miesiąca po złożeniu wniosku o</p>			
--	--	--	--

<p>odszkodowanie. Odszkodowanie może zostać wypłacone w postaci kuponów lub innych usług, jeżeli ich warunki są elastyczne, w szczególności w odniesieniu do okresu ważności i miejsca docelowego. Odszkodowanie wypłaca się w formie pieniężnej na wniosek pasażera.</p> <p>8. Odszkodowanie w formie zwrotu kosztów biletu nie może być pomniejszane o finansowe koszty transakcji, takie jak opłaty, koszty telekomunikacyjne lub znaczki. Przedsiębiorstwa kolejowe mogą wprowadzić próg minimalny, poniżej którego odszkodowanie nie będzie wypłacane. Wysokość progu nie może przekraczać 4 EUR na bilet.</p> <p>9. Pasażerom nie przysługuje prawo do odszkodowania, jeżeli zostali poinformowani o opóźnieniu przed zakupem biletu lub jeżeli opóźnienie powstało w wyniku kontynuacji podróży innym połączeniem lub poprzez zmianę trasy nie przekracza 60 minut.</p> <p>10.</p> <p>Przedsiębiorstwo kolejowe nie jest zobowiązane do wypłaty odszkodowania, jeżeli jest w stanie udowodnić, że opóźnienie, utrata połączenia lub odwołanie zostały spowodowane bezpośrednio następującymi przyczynami lub z natury rzeczy z nimi powiązanych:</p> <p>a) nadzwyczajne okoliczności niezwiązane z ruchem kolei, takie jak ekstremalne warunki pogodowe, poważne katastrofy naturalne lub poważne kryzysy w dziedzinie zdrowia publicznego, których przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania wymaganej w danych okolicznościach staranności nie było w stanie uniknąć ani których skutkom nie mogło zapobiec;</p> <p>b) wina podróżnego; lub</p> <p>c) zachowanie się osoby trzeciej, którego przedsiębiorstwo kolejowe mimo zastosowania niezbędnej w danych okolicznościach staranności nie było w stanie uniknąć i którego skutkom nie mogło zapobiec, takie jak osoby na torach, kradzież kabli, sytuacja nadzwyczajna w pociągu, działania organów ścigania, sabotaż lub terroryzm.</p> <p>Strajki personelu przedsiębiorstwa kolejowego, działania lub zaniechania ze strony innych przedsiębiorstw korzystających z tej</p>			
--	--	--	--

	<p>samej infrastruktury kolejowej i działania lub zaniechania ze strony zarządców infrastruktury i stacji nie są objęte wyłączeniem, o którym mowa w akapicie pierwszym lit. c).</p>			
<p>Art. 20</p>	<p>Pomoc</p> <p>1. W przypadku opóźnienia przyjazdu lub odjazdu lub odwołania usługi pasażerowie są informowani - przez przedsiębiorstwo kolejowe lub przez zarządcę stacji - o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu oraz spodziewanym czasie przyjazdu lub o usłudze zastępczej niezwłocznie po pojawieniu się takich informacji. W przypadku gdy przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki dysponują takimi informacjami, również przekazują je pasażerowi.</p> <p>2. W przypadku gdy opóźnienie, o którym mowa w ust. 1, wynosi co najmniej 60 minut lub w przypadku odwołania usługi przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę oferuje pasażerom nieodpłatnie:</p> <p>a) posiłki i napoje adekwatnie do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu lub na stacji lub ich dostarczenie jest możliwe, z uwzględnieniem kryteriów, takich jak odległość od dostawcy, czas wymagany na dokonanie dostawy oraz koszt;</p> <p>b) o ile jest to fizycznie możliwe, zakwaterowanie w hotelu lub innym miejscu oraz przewóz pomiędzy stacją kolejową a miejscem zakwaterowania w przypadkach konieczności pobytu przez jedną lub większą liczbę nocy lub jeżeli niezbędny jest pobyt</p>	<p>N</p>		

	<p>dodatkowy. W przypadkach gdy taki pobyt staje się konieczny ze względu na okoliczności, o których mowa w art. 19 ust. 10, przedsiębiorstwo kolejowe może ograniczyć czas zakwaterowania do maksymalnie trzech nocy. W miarę możliwości uwzględnia się wymogi dostępu osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz potrzeby psów towarzyszących;</p> <p>c) o ile jest to fizycznie możliwe, przewóz z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie.</p> <p>3. Jeżeli usługa kolejowa zostaje przerwana i nie może być w ogóle lub w rozsądnym okresie kontynuowana, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pasażerom jak najszybciej zastępcze usługi przewozowe i podejmuje niezbędne działania.</p> <p>4. Przedsiębiorstwa kolejowe informują pasażerów, których to dotyczy, w jaki sposób zwrócić się o zaświadczenie, że usługa kolejowa uległa opóźnieniu, że opóźnienie doprowadziło do utraty połączenia lub że usługa została odwołana. Zaświadczenie to stosuje się również w związku z przepisami określonymi w art. 19.</p> <p>5. Stosując ust. 1-4, wykonujące usługę przedsiębiorstwo kolejowe zwraca szczególną uwagę na potrzeby osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a także osób im towarzyszących i psów towarzyszących.</p> <p>6. W przypadku ustanowienia planów postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych na podstawie art. 13a ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwa kolejowe koordynują z zarządcą stacji i zarządcą infrastruktury działania służące ich przygotowaniu się na wypadek wystąpienia poważnych zakłóceń i znacznych opóźnień skutkujących pozostawieniem dużej liczby pasażerów na stacji. Takie plany postępowania w sytuacjach nieprzewidzianych obejmują wymogi dotyczące dostępności systemów alarmowych i informacyjnych.</p>			
Art. 21	<p>Prawo do przewozu</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji, przy aktywnym udziale organizacji przedstawicielskich oraz, w stosownych przypadkach, przedstawiciele osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się, ustanawiają lub posiadają</p>	N		

	<p>niedyskryminujące przepisy dotyczące dostępu do przewozu dla osób z niepełnosprawnością, w tym ich asystentów osobistych uznanych za takich zgodnie z praktyką krajową, oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Przepisy te uwzględniają umowy, o których mowa w pkt 4.4.3 załącznika do rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, w szczególności w odniesieniu do podmiotu odpowiedzialnego za udzielanie pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>2. Osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się rezerwacje i bilety oferowane są bez dodatkowych opłat. Przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki nie mogą odmówić osobie z niepełnosprawnością lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się dokonania rezerwacji lub wystawienia biletu ani wymagać, aby osobie tej towarzyszyła inna osoba, chyba że jest to absolutnie konieczne w celu zapewnienia zgodności z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w ust. 1.</p>			
Art. 22	<p>Informacja dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się</p> <p>1. Na żądanie zarządca stacji, przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki przekazują osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się informacje, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 oraz dyrektywy (UE) 2019/882, o dostępności stacji i związanych z nią udogodnień i usług kolejowych oraz o warunkach dostępu do taboru kolejowego, zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1, oraz informują osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o udogodnieniach w pociągu.</p> <p>2. Jeżeli przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizator turystyki korzysta z odstępstwa przewidzianego w art. 21 ust. 2, na żądanie informuje on na piśmie w terminie pięciu dni roboczych zainteresowane osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się o przyczynach odmowy przyjęcia rezerwacji lub wystawienia biletu lub wymogu, aby towarzyszyła jej inna osoba. Przedsiębiorstwo kolejowe, przedsiębiorstwo prowadzące</p>	N		

	<p>sprzedaż biletów lub organizator turystyki podejmują rozsądne starania, aby zaproponować danej osobie akceptowalny przewóz zastępczy, uwzględniający jej potrzeby w zakresie dostępności.</p> <p>3. Na stacjach, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy stacji zapewniają, aby łatwo dostępne informacje - w tym w przystępnych formatach zgodnie z przepisami rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 oraz dyrektywy (UE) 2019/882, były prezentowane zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1 - dotyczące najbliższych stacji, na których obecny jest personel, oraz dotyczące bezpośrednio dostępnej pomocy dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>			
Art. 23	<p>Pomoc na stacjach kolejowych i w pociągu</p> <p>1. Osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się udziela się pomocy w następujący sposób:</p> <p>a) asystent osobisty uznany za takiego zgodnie z praktyką krajową może podróżować według specjalnej taryfy i, w stosownych przypadkach, nieodpłatnie oraz w miarę możliwości siedzieć obok osoby z niepełnosprawnością;</p> <p>b) w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe wymaga, aby pasażer podróżował z osobą towarzyszącą zgodnie z art. 21 ust. 2, osoba towarzysząca jest uprawniona do podróżowania bezpłatnie oraz w miarę możliwości do zajmowania miejsca obok osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się;</p> <p>c) może im towarzyszyć pies towarzyszący zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa krajowego;</p> <p>d) w przypadku pociągów, w których nie ma personelu, zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc zgodnie z przepisami dotyczącymi dostępu, o których mowa w art. 21 ust. 1, podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z pociągu, gdy na stacji znajduje się przeszkolony personel na służbie;</p>	N		

	<p>e) podczas odjazdu ze stacji kolejowej, na której obecny jest personel, przesiadania się na takiej stacji lub przyjazdu na nią zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w taki sposób, aby osoba ta była w stanie wsiąść do pociągu, przesiąść się w celu skorzystania z kolejnego połączenia, na którą posiada bilet, lub wysiąść z pociągu pod warunkiem obecności wyszkolonego personelu na służbie. W przypadku gdy o potrzebie pomocy powiadomiono z wyprzedzeniem zgodnie z art. 24 lit. a), zarządca stacji lub przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia udzielenie pomocy zgodnie z wnioskiem;</p> <p>f) na stacjach kolejowych, na których nie ma personelu, przedsiębiorstwa kolejowe zapewniają nieodpłatną pomoc w pociągu oraz podczas wsiadania do pociągu i wysiadania z niego, jeżeli w pociągu znajduje się wyszkolony personel;</p> <p>g) w przypadku braku wyszkolonego personelu w pociągu i na stacji zarządcy stacji lub przedsiębiorstwa kolejowe podejmują wszelkie rozsądne starania w celu umożliwienia osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się dostępu do podróży koleją;</p> <p>h) przedsiębiorstwo kolejowe podejmuje wszelkie rozsądne starania, aby osobom z niepełnosprawnością lub osobom o ograniczonej możliwości poruszania się zapewnić dostęp do takich samych usług w pociągu jak pozostałym pasażerom, w przypadku gdy osoby te nie mogą mieć dostępu do tych usług w sposób niezależny i bezpieczny.</p> <p>2. Przepisy, o których mowa w art. 21 ust. 1, określają zasady dotyczące wykonywania praw, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.</p>			
Art. 24	<p>Warunki udzielania pomocy</p> <p>Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki współpracują ze sobą w celu zapewniania nieodpłatnej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, jak określono w art. 21 i 23, oferując mechanizm pojedynczego powiadamiania, zgodnie z następującymi przepisami:</p>	N		

<p>a) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że przedsiębiorstwo kolejowe, zarządcę stacji, przedsiębiorstwo prowadzące sprzedaż biletów lub organizatora turystyki, u którego zakupiono bilet, lub pojedynczy punkt kontaktowy, o którym mowa w lit. f), stosownie do przypadku, powiadomiono o potrzebie udzielenia takiej pomocy pasażerowi co najmniej 24 godziny przed sytuacją, w której taka pomoc będzie potrzebna. Wystarczy jedno powiadomienie dotyczące podróży. Takie powiadomienia przekazuje się wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym i zarządcom stacji zaangażowanym w realizację podróży.</p> <p>Takie powiadomienia przyjmowane są bez dodatkowych kosztów niezależnie od wykorzystanych środków komunikacji.</p> <p>W przypadku gdy bilet lub bilet okresowy pozwala na zrealizowanie wielu podróży, wystarczy jedno powiadomienie, pod warunkiem że przekazana zostanie wystarczająca informacja dotycząca terminu kolejnych podróży i w każdym razie co najmniej 24 godziny przed sytuacją, w której taka pomoc będzie potrzebna po raz pierwszy. Pasażer lub jego przedstawiciel podejmuje wszelkie rozsądne starania w celu poinformowania o odwołaniu takich kolejnych podróży z wyprzedzeniem wynoszącym co najmniej 12 godzin.</p> <p>Państwa członkowskie mogą zezwalać na przedłużenie 24-godzinnego okresu dla powiadomień, o których mowa w akapitach pierwszym, drugim i trzecim, do maksymalnie 36 godzin, ale nie po dniu 30 czerwca 2026 r. W takim przypadku państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tym zezwoleniu oraz przekazują informacje dotyczące środków podjętych lub planowanych w celu skrócenia tego okresu;</p> <p>b) przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki podejmują wszystkie środki niezbędne do przyjmowania powiadomień. W przypadku gdy przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów nie są w stanie przetwarzać takich powiadomień, wskazują alternatywne punkty zakupu lub alternatywne sposoby dokonania takiego powiadomienia;</p> <p>c) jeżeli nie dokonano powiadomienia zgodnie z lit. a), przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji podejmują wszelkie rozsądne starania w celu udzielenia pomocy w taki sposób, aby</p>			
--	--	--	--

<p>osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się mogła zrealizować podróż;</p> <p>d) bez uszczerbku dla lit. f) niniejszego artykułu zarządca stacji lub inna upoważniona osoba wyznacza punkty, w których osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się mogą zgłaszać swoje przybycie na stację kolejową oraz poprosić o pomoc. Obowiązki w zakresie wyznaczania takich punktów i zapewnienia informacji na ich temat określa się w przepisach dotyczących dostępności, o których mowa w art. 21 ust. 1;</p> <p>e) pomoc udzielana jest pod warunkiem, że dana osoba z niepełnosprawnością lub osoba o ograniczonej możliwości poruszania się pojawi się w wyznaczonym punkcie w terminie określonym przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji udzielających takiej pomocy. Wyznaczony termin nie może przekraczać 60 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy. Jeżeli nie został określony konkretny termin stawienia się osoby z niepełnosprawnością lub osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, osoba ta musi stawić się w wyznaczonym punkcie nie później niż 30 minut przed ogłoszoną godziną odjazdu lub przed terminem, w jakim wszyscy pasażerowie są wzywani do odprawy;</p> <p>f) państwa członkowskie mogą wymagać, aby zarządcy stacji i przedsiębiorstwa kolejowe na ich terytorium współpracowały w celu ustanowienia i prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warunki prowadzenia pojedynczych punktów kontaktowych ustanawia się w przepisach dotyczących dostępności, o których mowa w art. 21 ust. 1. Te pojedyncze punkty kontaktowe są odpowiedzialne za:</p> <p>(i) przyjmowanie wniosków o pomoc na stacjach;</p> <p>(ii) przekazywanie poszczególnych wniosków o pomoc zarządcom stacji i przedsiębiorstwom kolejowym; oraz</p> <p>(iii) przekazywanie informacji dotyczących dostępności.</p>			
--	--	--	--

<p>Art. 25</p>	<p>Odszkodowanie za sprzęt ułatwiający poruszanie się, urządzenia wspomagające i psy towarzyszące</p> <p>1. W przypadku gdy przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji spowodują utratę lub uszkodzenie sprzętu ułatwiającego poruszanie się, w tym wózków inwalidzkich i urządzeń wspomagających lub utratę lub zranienie psów towarzyszących wykorzystywanych przez osoby z niepełnosprawnością i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, ponoszą odpowiedzialność za tą utratę, uszkodzenie lub zranienie oraz bez zbędnej zwłoki wypłacają odszkodowanie. Odszkodowanie to składa się z:</p> <p>a) kosztu zastąpienia lub naprawy sprzętu ułatwiającego poruszanie się lub urządzeń wspomagających, które utracono lub które uległy uszkodzeniu;</p> <p>b) kosztu zastąpienia lub leczenia psa towarzyszącego, który zginął lub został zraniony;</p> <p>c) uzasadnionych kosztów tymczasowego zastąpienia sprzętu ułatwiającego poruszanie się, urządzeń wspomagających lub psa towarzyszącego w przypadku gdy takie zastąpienie nie zostało zapewnione przez przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządcę stacji zgodnie z ust. 2.</p> <p>2. W przypadku gdy zastosowanie ma ust. 1 przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji niezwłocznie podejmują wszelkie rozsądne starania, aby zapewnić potrzebny natychmiast tymczasowy zastępczy sprzęt ułatwiający poruszanie się lub urządzenia wspomagające. Osobie z niepełnosprawnością lub osobie o ograniczonej możliwości poruszania się zezwala się na zachowanie tego tymczasowego sprzętu zastępczego lub tych tymczasowych urządzeń zastępczych do momentu wypłaty odszkodowania, o którym mowa w ust. 1.</p>	<p>N</p>		
<p>Art. 26</p>	<p>Szkolenie personelu</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji zapewniają, aby wszyscy członkowie personelu, w tym nowo zatrudnieni, którzy w ramach swoich regularnych zadań udzielają bezpośredniej pomocy osobom z niepełnosprawnością i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, zostali przeszkoleni z problematyki niepełnosprawności, aby wiedzieli, jak sprostać potrzebom osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p>	<p>N</p>		

	<p>Zapewniają oni również - dla wszystkich członków personelu pracujących na stacji lub w pociągach, którzy mają bezpośrednią styczność z podróżnymi - szkolenia oraz regularne szkolenia przypominające mające na celu podniesienie poziomu świadomości w zakresie potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji mogą zezwolić na uczestnictwo w szkoleniach, o których mowa w ust. 1, pracowników z niepełnosprawnością oraz mogą rozważyć uczestnictwo pasażerów z niepełnosprawnością i pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się lub reprezentujących ich organizacji.</p>			
Art. 27	<p>Bezpieczeństwo osobiste pasażerów</p> <p>W porozumieniu z organami publicznymi przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy infrastruktury i zarządcy stacji podejmują w odniesieniu ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności, odpowiednie działania w celu zapewnienia bezpieczeństwa osobistego pasażerów na stacjach kolejowych i w pociągach oraz w celu kontroli ryzyka, a także dostosowują je do poziomu bezpieczeństwa określonego przez organy publiczne. Podmioty te współpracują ze sobą oraz wymieniają się informacjami dotyczącymi najlepszych praktyk w zakresie zapobiegania działaniom, które mogą pogorszyć poziom bezpieczeństwa.</p>	N		
Art. 28	<p>Skargi</p> <p>1. Każde przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji na stacjach obsługujących średnio w ujęciu rocznym ponad 10 000 pasażerów dziennie ustanawiają mechanizm rozpatrywania skarg dotyczących praw i obowiązków objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności. Podają oni do ogólnej wiadomości pasażerów swoje dane kontaktowe oraz informują o swoim języku lub językach roboczych. Mechanizm ten nie ma zastosowania do celów rozdziału III.</p> <p>2. Pasażerowie mogą złożyć do któregośkolwiek przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy stacji skargę w odniesieniu do ich odpowiednich zakresów odpowiedzialności w ramach mechanizmów, o których mowa w ust. 1. Termin na złożenie takiej skargi wynosi trzy miesiące od zdarzenia, którego ona dotyczy. W</p>	N		

	<p>ciągu miesiąca od otrzymania skargi adresat udziela odpowiedzi, wraz z uzasadnieniem, lub też w uzasadnionych przypadkach informuje pasażera, że otrzyma on odpowiedź w terminie krótszym niż trzy miesiące od dnia otrzymania skargi. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji przechowują dane dotyczące zdarzeń niezbędne do rozpatrzenia skargi przez cały okres procedury rozpatrywania skarg, w tym procedur rozpatrywania skarg, o których mowa w art. 33 i 34, oraz udostępniają te dane krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów na ich żądanie.</p> <p>3. Szczegółowe informacje dotyczące procedury rozpatrywania skarg muszą być publicznie dostępne, w tym dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Informacje te muszą być dostępne na żądanie przynajmniej w języku lub językach urzędowych państwa członkowskiego, w którym przedsiębiorstwo kolejowe prowadzi działalność.</p> <p>4. Przedsiębiorstwo kolejowe publikuje w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 29 ust. 2, informację o liczbie i rodzaju otrzymanych skarg oraz rozpatrzonych skarg, a także o terminach udzielenia odpowiedzi i ewentualnych podjętych działaniach mających na celu poprawę sytuacji.</p>			
Art. 29	<p>Normy jakości obsługi</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe ustanawiają normy jakości usług i wdrażają system zarządzania jakością, aby utrzymać jakość usług. Normy jakości usług obejmują co najmniej pozycje wymienione w załączniku III.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe monitorują swoje wyniki w zakresie wdrażania norm jakości obsługi. Do dnia 30 czerwca 2023 r., a następnie co dwa lata publikują one sprawozdanie dotyczące wyników w zakresie jakości usług na swojej stronie internetowej. Takie sprawozdania udostępnia się również na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.</p> <p>3. Zarządcy stacji ustanawiają normy jakości usług w odniesieniu do odpowiednich pozycji wymienionych w załączniku III. Monitorują oni swoje wyniki w zakresie tych norm i zapewniają na żądanie krajowym organom publicznym dostęp do informacji dotyczących swoich wyników.</p>	N		

Art. 30	<p>Informowanie pasażerów o przysługujących im prawach</p> <p>1. Przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki przy sprzedaży biletów na podróż pociągiem informują pasażerów o przysługujących im prawach i obowiązkach wynikających z niniejszego rozporządzenia. W celu wypełnienia tego wymogu informacyjnego mogą oni skorzystać z udostępnionego im streszczenia przepisów niniejszego rozporządzenia przygotowanego przez Komisję we wszystkich językach urzędowych Unii. Zamieszczają oni tę informację w formie papierowej lub elektronicznej, lub w inny sposób, w tym w formatach dostępnych zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 oraz rozporządzenia (UE) nr 1300/2014. Określają oni, gdzie, w przypadku odwołania, utraty połączenia lub znacznego opóźnienia, można uzyskać takie informacje.</p> <p>2. Przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy stacji udostępniają pasażerom - na stacjach, w pociągu i na swoich stronach internetowych - w odpowiedni sposób, w tym w dostępnych formatach zgodnie z przepisami dyrektywy (UE) 2019/882 oraz rozporządzenia (UE) nr 1300/2014, informacje dotyczące przysługujących im praw i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz dane umożliwiające kontakt z organem lub organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie na podstawie art. 31.</p>	N		
Art. 31	<p>Wyznaczenie krajowych organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów</p> <p>1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ lub organy odpowiedzialne za egzekwowanie niniejszego rozporządzenia. Każdy z tych organów podejmuje działania niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.</p> <p>2. Każdy z tych organów musi być niezależny organizacyjnie w zakresie decyzji dotyczących finansowania oraz w zakresie struktury prawnej i procesu decyzyjnego od zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu przydzielającego zdolność przepustową lub przedsiębiorstwa kolejowego.</p> <p>3. Państwa członkowskie informują Komisję o organie lub organach wyznaczonych zgodnie z niniejszym artykułem oraz o</p>	N		

	<p>jego lub ich zakresach odpowiedzialności. Komisja i wyznaczone organy publikują te informacje na swoich stronach internetowych.</p> <p>4. Obowiązki w zakresie egzekwowania przepisów w odniesieniu do zarządców stacji i zarządców infrastruktury przewidziane w niniejszym rozdziale nie mają zastosowania do Cypru ani Malty, dopóki na ich terytoriach nie powstanie system kolei, a w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych - dopóki jakiekolwiek przedsiębiorstwo kolejowe nie uzyska licencji od organu wydającego licencje wyznaczony przez Cypr lub Maltę zgodnie z art. 2 ust. 1.</p>			
<p>Art. 32</p>	<p>Egzekwowanie przepisów</p> <p>1. Krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów ściśle monitorują przestrzeganie niniejszego rozporządzenia, w tym rozporządzeń (UE) nr 454/2011 i (UE) nr 1300/2014 w zakresie, w jakim o tych rozporządzeniach jest mowa w niniejszym rozporządzeniu, oraz podejmują działania niezbędne do zapewnienia przestrzegania praw pasażerów.</p> <p>2. Do celów ust. 1 przedsiębiorstwa kolejowe, zarządcy stacji, zarządcy infrastruktury, przedsiębiorstwa prowadzące sprzedaż biletów i organizatorzy turystyki bez zbędnej zwłoki, a najpóźniej w terminie miesiąca od otrzymania wniosku przekazują krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów, na ich żądanie, odpowiednie dokumenty i informacje. W przypadku skomplikowanych spraw krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów może przedłużyć ten termin maksymalnie o trzy miesiące od otrzymania wniosku. Wykonując swoje funkcje, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów uwzględniają informacje przekazane im przez organ wyznaczony zgodnie z art. 33 do rozpatrywania skarg, jeżeli jest to inny organ. Mogą one również zdecydować o wszczęciu czynności z zakresu egzekwowania przepisów na podstawie indywidualnych skarg przekazanych przez taki organ.</p> <p>3. Co dwa lata krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów publikują -do dnia 30 czerwca kolejnego roku kalendarzowego - sprawozdania zawierające statystyki dotyczące ich działalności, w tym zastosowanych sankcji. Sprawozdania te udostępnia się na stronie internetowej Agencji Kolejowej Unii Europejskiej.</p>	<p>N</p>		

	4. Przedsiębiorstwa kolejowe przekazują swoje dane kontaktowe krajowemu organowi lub krajowym organom odpowiedzialnym za egzekwowanie przepisów w państwach członkowskich, w których prowadzą działalność.			
Art. 33	<p>Rozpatrywanie skarg przez krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów oraz inne organy</p> <p>1. Bez uszczerbku dla przysługujących konsumentom praw do korzystania z alternatywnych mechanizmów dochodzenia roszczeń na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE 15 po negatywnym rozpatrzeniu skargi złożonej do przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy stacji na podstawie art. 28 pasażer może złożyć skargę do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu w terminie trzech miesięcy od otrzymania informacji o odrzuceniu pierwotnej skargi. W przypadku braku odpowiedzi w terminie trzech miesięcy od złożenia pierwotnej skargi pasażer ma prawo złożyć skargę do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów wyznaczonego na podstawie ust. 2. W razie konieczności organ ten informuje skarżącego o przysługującym mu prawie do złożenia wniosku do organu oferującego alternatywne metody rozwiązywania sporów w celu dochodzenia indywidualnych roszczeń.</p> <p>2. Każdy pasażer może złożyć skargę w sprawie domniemanego naruszenia niniejszego rozporządzenia do krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów albo do innego organu wyznaczonego w tym celu przez państwo członkowskie.</p> <p>3. Krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2 potwierdza odbiór skargi w terminie dwóch tygodni od jej otrzymania. Procedura rozpatrywania skarg trwa maksymalnie trzy miesiące od dnia utworzenia akt skargi. W przypadku skomplikowanych spraw organ ten może wydłużyć ten okres do sześciu miesięcy. W takim przypadku informuje on pasażera o powodach wydłużenia terminu rozpatrzenia skargi oraz o przewidywanym czasie potrzebnym na ukończenie postępowania w danej sprawie. Wyłącznie te sprawy, które wiążą się z postępowaniem sądowym, mogą być rozpatrywane dłużej niż sześć miesięcy. W przypadku gdy organ ten jest również organem oferującym alternatywne metody rozwiązywania sporów w rozumieniu dyrektywy</p>	N		

	<p>2013/11/UE, pierwszeństwo mają terminy określone w tej dyrektywie.</p> <p>Zapewnia się dostępność procedury rozpatrywania skarg dla osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</p> <p>4. Skargi pasażerów dotyczące zdarzenia z udziałem przedsiębiorstwa kolejowego rozpatruje krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2 w państwie członkowskim, które udzieliło temu przedsiębiorstwu licencji.</p> <p>5. W przypadku gdy skarga dotyczy domniemanego naruszenia popełnionego przez zarządców stacji lub zarządców infrastruktury, skargę tę rozpatruje organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów lub jakikolwiek inny organ wyznaczony na mocy ust. 2, w państwie członkowskim, na którego terytorium zdarzenie miało miejsce.</p> <p>6. W ramach współpracy prowadzonej na podstawie art. 34 organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów lub jakiegokolwiek inne organy wyznaczone na mocy ust. 2 mogą odstąpić od stosowania ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu, lub obu tych przepisów, w przypadku gdy z uzasadnionych powodów - w szczególności związanych z językiem lub miejscem zamieszkania - leży to w interesie pasażera.</p>			
Art. 34	<p>Wymiana informacji i współpraca transgraniczna między krajowymi organami odpowiedzialnymi za egzekwowanie przepisów</p> <p>1. W przypadku gdy na podstawie art. 31 i 33 wyznaczono różne organy, ustanawia się mechanizmy sprawozdawcze w celu zapewnienia wymiany informacji między tymi organami, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, aby pomóc krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów w wykonywaniu powierzonych mu zadań w zakresie nadzoru oraz egzekwowania przepisów, a także po to, aby organ rozpatrujący skargi wyznaczony na podstawie art. 33 mógł zbierać informacje niezbędne do rozpatrzenia indywidualnych skarg.</p> <p>2. Do celów koordynacji krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów wymieniają między sobą informacje dotyczące swojej pracy oraz zasad podejmowania decyzji i praktyk</p>	N		

	<p>w tym zakresie. Komisja udziela im pomocy w wykonywaniu tego zadania.</p> <p>3. W przypadku skomplikowanych spraw, takich jak sprawy obejmujące wiele skarg lub dotyczące wielu podmiotów, podróży transgranicznych lub wypadków na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, które przyznało licencję przedsiębiorstwu, a w szczególności w przypadku gdy nie jest jasne, który krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów jest właściwy, lub gdy mogłoby to ułatwić lub przyspieszyć rozstrzygnięcie skargi, krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów podejmują współpracę w celu określenia organu wiodącego, który będzie służył jako pojedynczy punkt kontaktowy dla wszystkich pasażerów. Wszystkie krajowe organy odpowiedzialne za egzekwowanie przepisów, których dotyczy dana skarga, współpracują w celu ułatwienia jej rozstrzygnięcia, w tym poprzez wymianę informacji, pomoc w tłumaczeniu dokumentów i dostarczanie informacji dotyczących okoliczności zdarzeń. Pasażerów informuje się, który organ pełni funkcję organu wiodącego</p>			
Art. 35	<p>Sankcje</p> <p>1. Państwa członkowskie przyjmują przepisy dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadkach naruszenia niniejszego rozporządzenia oraz podejmują wszelkie niezbędne działania, aby zapewnić ich wykonanie. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach oraz niezwłocznie zgłaszają jej późniejsze ich zmiany.</p> <p>2. W ramach współpracy, o której mowa w art. 34, krajowy organ odpowiedzialny za egzekwowanie przepisów, który jest właściwy do celów art. 33 ust. 4 lub 5, bada - na wniosek krajowego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów rozpatrującego daną skargę - naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia stwierdzone przez ten organ oraz, w razie konieczności, nakłada sankcje.</p>	N		
Art. 36	<p>Akty delegowane</p> <p>Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 37 niniejszego rozporządzenia w celu:</p>	N		

	<p>a) dostosowania kwoty wskazanej w art. 15 ust. 2 aby uwzględnić zmiany w ogólnounijnym zharmonizowanym indeksie cen konsumpcyjnych z wyłączeniem energii i nieprzetworzonej żywności, publikowanym przez Komisję (Eurostat);</p> <p>b) zmiany załącznika I w celu uwzględnienia zmian Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu osób i bagażu kolejami (CIV), określonych w załączniku A do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF).</p>			
Art. 37	<p>Wykonywanie przekazanych uprawnień</p> <p>1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.</p> <p>2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 36, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 6 czerwca 2021 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.</p> <p>3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 36, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.</p> <p>4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.</p> <p>5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.</p>	N		

	6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 36 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.			
Art. 38	Procedura komitetowa 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.	N		
Art. 39	Sprawozdanie Do dnia 7 czerwca 2026 r. Komisja złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wykonania i skutków niniejszego rozporządzenia. Sprawozdanie będzie opierać się na informacjach dostarczanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. W razie potrzeby sprawozdaniu towarzyszyć będą odpowiednie wnioski.	N		
Art. 40	Uchylenie Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 traci moc ze skutkiem od dnia 7 czerwca 2023 r. Odesłania do uchylonego rozporządzenia traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji zamieszczoną w załączniku IV.	N		
Art. 41	Wejście w życie Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 7 czerwca 2023 r.	T	Art. 27 pkt 2 projekt u	„ Art. 27. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 2) art. 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze, art. 7, art. 8 pkt 1 , 10, 13 i 15, art. 10, art. 11, art. 18 oraz art. 25, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;”
Art. 41	Jednakże art. 6 ust. 4 stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.	T	Art. 8 pkt 1	„Art. 3a. 1. Przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków

			<p>projekt u (art. 3a ust. 1 pkt 2 lit. a , pkt 3 lit. a i pkt 4 lit. a ustawy o transpo rcie kolejo wym)</p>	<p>pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2021/782/UE”, nie stosuje się do kolejowych przewozów osób:</p> <p>2) miejskich i podmiejskich, z wyjątkiem przepisów art. 4–8, art. 9 ust. 1, art. 10, art. 11, art. 12 ust. 1, 2 i 4–7, art. 13, art. –14, art. 16, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7, art. 20 ust. 1 i art. 21–30 tego rozporządzenia, z tym że:</p> <p>a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...)</p> <p>3) regionalnych, z wyjątkiem przepisów art. 4–14, art. 16, art. 18, art. 20 ust. 1 i art. 21– 30 tego rozporządzenia, z tym że:</p> <p>a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...)</p> <p>4) międzynarodowych, których co najmniej jeden planowany przystanek jest wykonywany poza Unią Europejską, z wyjątkiem przepisów art. art. 4–8, art. 9 ust. 1 i 2, art. 10, art. 11, art. 13, art. 14, art. 16, art. 17, art. 18 ust. 1, 2, 4, 5 i 7 oraz art. 19–30 tego rozporządzenia, z tym że:</p> <p>a) art. 6 ust. 4 tego rozporządzenia – stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r., (...)</p> <p>2. Art. 6 ust. 4 rozporządzenia 2021/782/UE do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze Unii Europejskiej stosuje się od dnia 7 czerwca 2025 r.”</p>
--	--	--	---	---

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia

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

Na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”, na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach dokonuje się w następujący sposób:

- 1) kwotę stanowiącą 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na to dofinansowanie dzieli się na województwa przez jej przemnożenie przez wskaźnik udziału województwa w tej kwocie;
- 2) kwotę stanowiącą 1/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na to dofinansowanie dzieli się w równych częściach na pięć województw, których wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie jest najniższa.

2. Wskaźnik udziału województwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest obliczany według następującego wzoru:

$$V_w = 0,15 P_w/P + 0,15 M_w/M + 0,5 \frac{PKB - PKB_w}{\sum_{i=1}^n (PKB - PKB_w)_i} + 0,2 \left(\frac{\frac{1}{2}(DLb - DLa + |DLb - DLa|)}{\sum_{i=1}^n (\frac{1}{2}(DLb_i - DLa_i + |DLb_i - DLa_i|))} \right)$$

w którym poszczególne symbole oznaczają:

V_w – wskaźnik udziału województwa w kwocie 11/12 środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych

organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach,

P_w – powierzchnię województwa,

P – powierzchnię Polski,

M_w – liczbę mieszkańców województwa,

M – liczbę mieszkańców Polski,

PKB – wartość produktu krajowego brutto Polski,

PKB_w – wartość produktu krajowego brutto województwa,

DL_b – długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie w 2011 r. wyrażoną w kilometrach,

DL_a – aktualną długość krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażoną w kilometrach,

i – numer kolejnego województwa.

3. Wartość P_w , P , M_w , M , PKB , PKB_w i DL_a , o których mowa w ust. 2, a także wartość produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie ustala się biorąc pod uwagę dane dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok poprzedzający rok podziału środków Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach, dla którego dostępne są dane.

4. Wartość DL_b , o której mowa w ust. 2, ustala się na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego opublikowanych w opracowaniu pn. „Transport Wyniki Działalności w 2011 r.” ISSN 1506-7998.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

PREZES RADY MINISTRÓW

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Rady Ministrów 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 jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”.

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowelizacji ustawy o Funduszu przez ustawę z dnia 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.). w ramach tej nowelizacji został zmieniony art. 10 ust. 2 stanowiący delegację do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu na poszczególne województwa.

Rozwiązania funkcjonujące obecnie w ramach przepisów epizodycznych, które pokazały swoją skuteczność, zostały przeniesione do przepisów docelowych ustawy o Funduszu, które będą stosowane po zakończeniu obowiązywania przepisów epizodycznych, tj. od dnia 1 stycznia 2023 r.

W związku z powyższym został zmieniony art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu. Dotychczas wskazane w ustawie o Funduszu kryterium podziału środków na poszczególne województwa, tj. „praca eksploatacyjna na linjach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażona w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej” zostało zastąpione przez „wartość produktu krajowego brutto” oraz „zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa”.

Tym samym konieczne jest wydanie rozporządzenia uwzględniającego zmiany art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu.

Przepisy projektowanego rozporządzenia stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym akcie wykonawczym do ustawy o Funduszu, który został wydany na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy o Funduszu.

Projekt określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej „Fundusz”). Podział ten będzie stosowany od dnia 1 stycznia 2023 r. Środki Funduszu są przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W § 1 ust. 1 projektu rozporządzenia został określony sposób podziału środków Funduszu przez dysponenta Funduszu, którym zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności jest minister właściwy do spraw transportu. W ust. 2 określono algorytm, według którego oblicza się wskaźnik udziału

województwa w 11/12 kwoty, natomiast w ust. 3 wskazano źródła danych wartości użytych we wzorze.

Efektywność funkcjonalna stosowanego obecnie algorytmu sprawia, że dystrybucja środków Funduszu obliczana za pomocą uzyskanego wzoru odzwierciedla rzeczywiste potrzeby województw mierzone wysokością przyznanych środków finansowych.

Projekt rozporządzenia nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców ani praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej.

Projekt rozporządzenia ma wpływ na sektor mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.

Nie zidentyfikowano żadnych przypadków intertemporalnych, które wymagałyby regulacji w projekcie rozporządzenia.

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w Serwisie Rządowy Proces Legislacyjny na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Rady Ministrów 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</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 15.03.2023 r.</p> <p>Źródło Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...)</p> <p>Nr w Wykazie prac....</p>
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Konieczność wydania rozporządzenia wynika z nowelizacji ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”) przez ustawę z dnia 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.).

W ramach tej nowelizacji został zmieniony art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu stanowiący delegację do wydania rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu na poszczególne województwa.

Skutkuje to koniecznością określenia szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej „Fundusz”) według kryteriów ze znowelizowanego art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu.

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

Projekt określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra.

W projekcie rozporządzenia Rady Ministrów został określony sposób podziału środków Funduszu na poszczególne województwa przez jego dysponenta. Niniejszy sposób podziału będzie stosowany od dnia 1 stycznia 2023 r.

W związku z powyższym został zmieniony art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu. Dotychczas wskazane w ustawie o Funduszu kryterium podziału środków na poszczególne województwa, tj. „praca eksploatacyjna na linjach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażona w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej” zostało zastąpione przez „wartość produktu krajowego brutto” oraz „zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa”.

Tym samym konieczne jest wydanie rozporządzenia uwzględniającego zmiany art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu.

Przepisy projektowanego rozporządzenia stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym akcie wykonawczym do ustawy o Funduszu, który został wydany na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy o Funduszu.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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

Nie dotyczy

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
-------	----------	---------------	---------------

<p>Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym</p>	<p>327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)</p>	<p>Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2019 r.</p>	<p>Dofinansowanie przewozów autobusowych 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 dotąd nie istniała w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli.</p>
<p>Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>	<p>630</p>	<p>Sprawozdanie Ministra Infrastruktury z realizacji zdań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok</p>	<p>Organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu mogą uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne, co przyczynia się do zapewnienia lepszej dostępności transportu publicznego na obszarze ich właściwości.</p>
<p>Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, realizujący przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>	<p>671</p>	<p>Sprawozdanie Ministra Infrastruktury z realizacji zdań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok</p>	<p>Dopłata ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania zwiększają liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.</p>
<p>Minister właściwy do spraw transportu</p>	<p>1</p>	<p>-</p>	<p>Minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu wynikające z ustawy Funduszu oraz będzie dokonywał podziału środków Funduszu na poszczególne województwa. Podział ten będzie dokonywany na podstawie projektowanego rozporządzenia.</p>
<p>Wojewodowie</p>	<p>16</p>		<p>Wojewodowie po uzyskaniu informacji od dysponenta Funduszu o kwocie środków przyznanej dla województwa</p>

pozostałe (oddzielnie)	jednostki													
Saldo ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe (oddzielnie)	jednostki													
Źródła finansowania														
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych ani na finanse jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>Ocena wpływu Funduszu na finanse publiczne została dokonana w Ocenie Skutków Regulacji ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p>												
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe														
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													
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	<p>Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, oraz liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku. Więcej połączeń autobusowych oznacza więcej pracy dla przedsiębiorców i większe szanse do udziału w obsłudze rynku przewozowego.</p>												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Jw.												
Niemierzalne	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	<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> <p>Mając na uwadze potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, organizator publicznego transportu zbiorowego, organizując przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, może uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym m.in. rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące dogodnej obsłudze pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto</p>												

		<p>w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawieranej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z operatorem, określa się m.in. wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej.</p> <p>W związku z powyższym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie stanowiło znaczne ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda będzie dokonywał podziału środków Funduszu na organizatorów na podstawie projektowanego rozporządzenia, będzie realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.</p>
--	--	---

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz będzie miało pozytywny wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

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: ułatwienie uzyskania stosownych zezwoleń	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
---	---

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
---	---

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt będzie miał wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań, przez dofinansowanie przewozów autobusowych organizowanych przez samorządy, jest zwiększenie mobilności obywateli, w szczególności zapewnienie im możliwości dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" 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	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektowanego rozporządzenia będzie dokonywana w dotychczasowym trybie oceny rozwiązań wynikających z ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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

Nie dotyczy

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju
przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**

Na podstawie art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą składanych do wojewody przez organizatora, o którym mowa w art. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. 1. Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, wojewoda oblicza gęstość zaludnienia obszaru właściwości organizatora jako iloraz liczby mieszkańców zamieszkujących na obszarze właściwości danego organizatora i powierzchni obszaru właściwości organizatora.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków złożonych przez organizatorów według gęstości zaludnienia obszaru właściwości organizatora.

3. Najwyższą wartość punktową przyznaje się wnioskowi organizatora o najmniejszej gęstości zaludnienia na jego obszarze. Kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową.

4. Wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt.

5. Dane, o których mowa w ust. 1, wojewoda ustala, biorąc pod uwagę dane dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok, dla którego są one dostępne.

§ 3. W przypadku kryterium, o którym mowa w art. 11a ust. 1:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 1) pkt 3 ustawy – oblicza się łączną liczbę tych linii komunikacyjnych; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według ich łącznej liczby; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt;
- 2) pkt 4 ustawy – oblicza się łączną długość tych linii komunikacyjnych; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według ich łącznej długości; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej łącznej długości tych linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt;
- 3) pkt 5 ustawy – oblicza się liczbę tych zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według liczby tych zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt;
- 4) pkt 6 ustawy – ocenia się sposób realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostosowania infrastruktury do potrzeb tych osób, w tym liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców zapewniających nieutrudniony do nich dostęp w stosunku do ogólnej liczby przystanków i dworców na liniach komunikacyjnych, które zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy linii komunikacyjnych; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt proporcjonalnie do udziału dostosowanych przystanków komunikacyjnych i dworców;
- 5) pkt 7 ustawy – wskaźnik ten przypisuje się na podstawie danych dostępnych na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw finansów publicznych; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według wskaźnika dochodów podatkowych na jednego mieszkańca; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o najniższym wskaźniku dochodów podatkowych na jednego mieszkańca; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt;

- 6) pkt 8 ustawy – oblicza się liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości, ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy, nie większej niż 500 m od terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 788); wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według ich łącznej liczby; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie przystanków komunikacyjnych i dworców; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do 500 pkt.

§ 4. 1. Wojewoda dla danego wniosku mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:

- 1) § 2, przez 0,14;
- 2) § 3:
 - a) pkt 1, przez 0,25,
 - b) pkt 2, przez 0,09,
 - c) pkt 3, przez 0,14,
 - d) pkt 4, przez 0,14,
 - e) pkt 5, przez 0,19,
 - f) pkt 6, przez 0,05

– a następnie sumuje otrzymane wyniki.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach każdej grupy organizatorów w kolejności od wniosku o najwyższej do najniższej wartości punktowej.

§ 5. 1. Wojewoda obejmuje dopłatą wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach poszczególnych grup organizatorów w kolejności ich uszeregowania, o którym mowa w § 4 ust. 2, do wyczerpania dostępnych środków finansowych przewidzianych na województwo.

2. Ostatnim z wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, który zostanie nią objęty, jest wniosek, na którego realizację w całości wystarczy środków finansowych zaplanowanych na dane województwo.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 2022 poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”. Zgodnie z przywołanym upoważnieniem minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku dopłatą z Funduszu na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 ustawy o Funduszu, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

W skutek nowelizacji ustawy o Funduszu przez ustawę z dnia 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) po zakończeniu stosowania przepisów epizodycznych zmianie ulegnie sposób ubiegania się o środki z Funduszu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązania funkcjonujące obecnie w ramach przepisów epizodycznych, które pokazały swoją skuteczność, zostały przeniesione do przepisów docelowych ustawy o Funduszu, które będą stosowane po zakończeniu obowiązywania przepisów epizodycznych.

W związku z powyższym w nowym art. 11a ust. 1 - 4 ustawy o Funduszu wprowadzono funkcjonujące obecnie rozwiązania dotyczące rozpatrywania wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą określone obecnie w art. 25 ust. 1 – 4 i art. 26 ustawy o Funduszu.

W art. 11a ust. 1 – 4 ustawy o Funduszu powtórzono stosowane obecnie kryteria oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą i pierwszeństwo jej przyznawania opisane w art. 25 ustawy o Funduszu. Tym samym w rozporządzeniu wydanym na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 11c ustawy o Funduszu uregulowano sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w taki sam sposób, jak w stosowanym do dnia 31 grudnia 2022 r. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 582).

Nowy art. 11c ustawy o Funduszu stanowi delegację do wydania rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które będzie

określało sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą po zakończeniu stosowania przepisów epizodycznych.

Przepisy projektowanego rozporządzenia stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym akcie wykonawczym do ustawy o Funduszu. Zmianie uległa wyłącznie delegacja ustawowa do wydania tego aktu wykonawczego.

Ustawa nowelizująca ustawę o Funduszu weszła w życie z dniem 2023 r. Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie dotyczy majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców ani praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej.

Projekt rozporządzenia ma wpływ na sektor mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców. Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.

Nie zidentyfikowano żadnych przypadków intertemporalnych, które wymagałyby regulacji w projekcie rozporządzenia.

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego

Centrum Legislacji w Serwisie Rządowy Proces Legislacyjny na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pan Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych, Departament Transportu Drogowego, Ministerstwo Infrastruktury, krzysztof.lewczak@mi.gov.pl, 22 630 12 68</p>	<p>Data sporządzenia 15.03.2023</p> <p>Źródło Upoważnienie ustawowe Art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. ...)</p> <p>Nr w Wykazie prac</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą o Funduszu”.

Zgodnie z przywołanym upoważnieniem minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku dopłatą z Funduszu na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11c ustawy o Funduszu, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

W skutek nowelizacji ustawy o Funduszu przez ustawę z dnia 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz.) po zakończeniu stosowania przepisów epizodycznych z dniem 31 grudnia 2024 r. zmianie ulegnie sposób ubiegania się o środki z Funduszu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązania funkcjonujące obecnie w ramach przepisów epizodycznych, które pokazały swoją skuteczność, zostały przeniesione do przepisów docelowych ustawy o Funduszu, które będą stosowane po zakończeniu obowiązywania przepisów epizodycznych tj. od dnia 1 stycznia 2025 r.

W związku z powyższym w nowym art. 11a ustawy o Funduszu powielono funkcjonujące obecnie rozwiązania dotyczące rozpatrywania wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą określone obecnie w art. 25 ust. 1 – 4 i art. 26 ustawy o Funduszu.

W art. 11a ust. 1 – 4 ustawy o Funduszu powtórzono stosowane obecnie kryteria oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą i pierwszeństwo jej przyznawania opisane w art. 25 ustawy o Funduszu.

Nowy art. 11c ustawy o Funduszu stanowi delegację do wydania rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które będzie określało sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą po zakończeniu stosowania przepisów epizodycznych.

Przepisy projektowanego rozporządzenia stanowią powtórzenie rozwiązań zawartych w aktualnie obowiązującym akcie wykonawczym do ustawy o Funduszu. Zmianie uległa wyłącznie delegacja ustawowa do wydania tego aktu wykonawczego.

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

Projektowany dokument rządowy jest wydawany na podstawie art. 11c ustawy o Funduszu.

Rozprowadzenie określa sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

W projektowanym rozporządzeniu uregulowano sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w taki sam sposób, jak w stosowanym do dnia 31 grudnia 2022 r. rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 582).

Nie jest możliwe pozalegisłacyjne rozwiązanie problemu – szczegółowa procedura oceny wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu jest regulowana przepisami wykonawczymi do ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Oczekiwany efekt: możliwość dalszego stosowania przepisów ustawy o Funduszu po jej nowelizacji, dostosowanie przepisów aktu wykonawczego do zmienianych przepisów ww. ustawy.

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

Nie dotyczy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	327 494 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2019 r.	Dofinansowanie przewozów autobusowych 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 dotąd nie istniała w wymiarze zaspokajającym podstawowe potrzeby obywateli.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	630	Sprawozdanie Ministra Infrastruktury z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok	Organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu mogą uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne, co przyczynia się do zapewnienia lepszej dostępności transportu publicznego na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego, realizujący przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej	671	Sprawozdanie Ministra Infrastruktury z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok	Dopłata ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania zwiększają liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczbę przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.
Wojewodowie	16	-	Wojewodowie na podstawie projektowanego rozporządzenia będą dokonywać oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w oparciu o kryteria określone w

Źródła finansowania		-						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		<p>Projekt rozporządzenia nie ma bezpośredniego wpływu na sektor finansów publicznych z uwagi na zawarty w obowiązujących regulacjach mechanizm oceny.</p> <p>Ocena wpływu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w ocenie skutków ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W związku z tym nie przewiduje się zwiększenia finansowania w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z tytułu tych zmian.</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 2020 r.)	duże przedsiębiorstwa	-	-	-	-	-	-	-
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	-	-	-	-	-	-	-
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-	-	-	-	-	-	-
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczynia się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Proponowane rozwiązania służą zwiększeniu liczby połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, liczby przewożonych pasażerów, przy wykorzystaniu potencjału przedsiębiorców istniejących obecnie na rynku.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	-						
Niemierzalne	rodzina, obywatele (w tym osoby starsze i osoby niepełnosprawne) oraz gospodarstwa domowe	<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 tworzy możliwość znalezienia przez obywatela zatrudnienia w dalszej okolicy, a tym samym może przyczynić się do zniwelowania wykluczenia ekonomicznego tych członków rodziny, którzy nie mogli znaleźć zatrudnienia w najbliższym miejscu swojego zamieszkania.</p> <p>Mając na uwadze potrzeby przewozowe osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, organizator publicznego transportu zbiorowego, organizując przewozy o charakterze użyteczności publicznej, przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego</p>						

		<p>transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia może uwzględnić w szczególności normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym m.in. rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące dogodnej obsłudze pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Ponadto w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z operatorem, określa się m. in. wymagania w stosunku do środków transportu – w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W związku z powyższym zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych realizowanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej stanowi znaczne ułatwienie dla osób niepełnosprawnych i starszych.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda dokonuje podziału środków Funduszu na organizatorów, jest realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej.</p>
--	--	--

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 <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: -

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie będzie miało pozytywny wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań, przez dofinansowanie przewozów autobusowych organizowanych przez samorządy, jest zwiększenie mobilności obywateli, w szczególności zapewnienie im możliwości dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do miejsca wykonywanej pracy, miejsca nauki czy ośrodka zdrowia.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" 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	Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na pozostałe obszary.
------------------	---

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Przepisy projektowanego rozporządzenia wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektowanego rozporządzenia będzie dokonywana w dotychczasowym trybie oceny rozwiązań wynikających z ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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

--

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie wysokości opłat za wydanie dokumentów związanych z wykonywaniem
publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów tych dokumentów**

Na podstawie art. 28a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 i 2666 oraz z 2023 r. poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy rozporządzenia określają:

- 1) wysokość opłat za:
 - a) wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „zaświadczeniem”, oraz wotórnika zaświadczenia,
 - b) zmianę zaświadczenia.
- 2) wzory dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego.

§ 2. 1. Za wydanie dokumentów, o których mowa w § 1 pkt 1 lit. a, pobiera się opłatę w wysokości 20 zł za każdy dokument wydany na środek transportu, którym ma być wykonywany publiczny transport zbiorowy.

2. Opłatę w wysokości 10 zł pobiera się za:

- 1) zmianę zaświadczenia;
- 2) zmianę załącznika do zaświadczenia.

3. Jeżeli zmiana załącznika do zaświadczenia jest związana ze zmianą zaświadczenia, pobiera się opłatę w wysokości 20 zł.

4. Przepisy ust. 1–3 nie mają zastosowania do zaświadczeń wydawanych samorządowemu zakładowi budżetowemu.

§ 3. Wzór zaświadczenia określa załącznik do rozporządzenia.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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), które zgodnie z art. 24 ustawy z dnia 2023 r. o zmianie ustawy publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz.) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

WZÓR
(format A4)
(strona przednia)

.....
(miejsowość, data)



(nazwa organizatora¹⁾)

ZAŚWIADCZENIE nr
na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego

Na podstawie art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.) **zaświadcza się**, że:

.....
(imię i nazwisko albo nazwa przedsiębiorcy²⁾)

.....
(miejsce zamieszkania (siedziba) i adres przedsiębiorcy³⁾)

.....
(numer w rejestrze przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym, o ile przedsiębiorca taki numer posiada, oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP)⁴⁾)

posiada uprawnienie do wykonywania publicznego transportu zbiorowego w

.....
(zakres wykonywanych przewozów⁵⁾)

w transporcie drogowym, na podstawie umowy z dnia r.
nr, w ramach linii komunikacyjnej

.....
(przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz⁶⁾)

Liczba, którymi jest wykonywany publiczny transport zbiorowy ⁸⁾:
(rodzaj środków transportu⁷⁾)

Zaświadczenie jest ważne od dnia r. do r.⁹⁾
wraz z obowiązującym rozkładem jazdy stanowiącym załącznik do zaświadczenia.

.....
(podpis i pieczęć organizatora
wydającego zaświadczenie)

(pieczęć okrągła z wizerunkiem
godła państwa)

Seria Nr

OBJAŚNIENIA:

1. Operatorowi publicznego transportu zbiorowego wydaje się zaświadczenie na każdy środek transportu, którym jest wykonywany publiczny transport zbiorowy na danej linii komunikacyjnej.
2. Zaświadczenie potwierdza posiadanie przez operatora publicznego transportu zbiorowego uprawnienia do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej.
3. Zaświadczenie powinno znajdować się w środku transportu i być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli – art. 28 ust. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

¹⁾ Należy wpisać właściwy podmiot wykonujący zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

²⁾ W przypadku samorządowego zakładu budżetowego należy wpisać nazwę tego zakładu.

³⁾ W przypadku samorządowego zakładu budżetowego należy wpisać adres tego zakładu.

⁴⁾ Nie dotyczy samorządowego zakładu budżetowego.

⁵⁾ Wstawić odpowiednio:

- komunikacji miejskiej,
- gminnych przewozach pasażerskich,
- powiatowych przewozach pasażerskich,
- powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich,
- wojewódzkich przewozach pasażerskich,
- metropolitalnych przewozach pasażerskich.

⁶⁾ Należy wpisać przystanek początkowy, przystanek końcowy oraz co najmniej jeden przystanek pośredni.

⁷⁾ Wstawić odpowiednio: autobus albo trolejbus.

⁸⁾ Należy wpisać liczbę autobusów albo trolejbusów, jaka jest niezbędna do zapewnienia realizacji publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej.

⁹⁾ W przypadku samorządowego zakładu budżetowego należy wpisać „bezterminowo”, jeżeli nie został określony okres wykonywania regularnego przewozu osób.

UZASADNIENIE

Niniejszy projekt rozporządzenia jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 28a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 i 2666 oraz z 2023 r. poz. ...).

W ramach upoważnienia minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, wtórnika zaświadczenia oraz za zmianę zaświadczenia. W rozporządzeniu został określony także wzór zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

W skutek nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przez ustawę z dnia 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) zmianie uległ przepis stanowiący delegację do wydania tego rozporządzenia. W ramach rozwiązań wprowadzonych ww. ustawą, planowany do uruchomienia po pełnym wejściu w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, system potwierdzenia zgłoszenia przewozu został zastąpiony funkcjonującym obecnie system zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Z tego względu w delegacji do wydania rozporządzenia zostało usunięte potwierdzenie zgłoszenia przewozu.

Nowe rozporządzenie wydane na podstawie art. 28a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym będzie dotyczyło wyłącznie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia został

zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w Serwisie Rządowy Proces Legislacyjny na etapie uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Rozporządzenie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
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												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw												
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe												
Niemierzalne													

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

x nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

- tak
 nie
 x nie dotyczy

- zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

- zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

- tak
 nie
 x nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

- środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

- demografia
 mienie państwowe
 inne:

- informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Rozporządzenie wejdzie w życie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy

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

Nie dotyczy

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie sposobu przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi
samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych**

Na podstawie art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres i sposób przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych;
- 2) wzory dokumentów związanych z tymi badaniami.

§ 2. 1. Badanie co do zgodności samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych z warunkami technicznymi wykonuje się, stosując warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.³⁾).

2. Przystępując do badania samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych, uprawniony diagnosta sprawdza ważność książki samochodu sportowego, o której mowa w art. 38 ust. 1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, podpisanej przez właściciela pojazdu oraz zatwierdzonej przez właściwego przedstawiciela polskiego związku sportowego.

3. Podczas badania samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych wykonuje się zakres badania technicznego pojazdu określony w pkt: 0–9 działu I załącznika nr

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002, 1768, 1783, 2589, 2600, 2642 oraz z 2023 r. poz. 760 i poz.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2338, z 2018 r. poz. 855, z 2019 r. poz. 2560, z 2020 r. poz. 1886, z 2021 r. poz. 1877, z 2022 r. poz. 122 i 2803.

1 do rozporządzenia wydanego na podstawie przepisów art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym za wyjątkiem pkt.: 0.1.j, 0.1.g, 1.1.6, 1.3, 1.6, 1.7, 3.2.d, 3.3.a, 4.1.1.f.d, 4.1.1.f, 4.1.1.i-m, 4.1.2.e, 4.1.3, 4.2.3, 4.3.3, 4.5.4, 4.7, 4.9, 4.14, 5.2.2.d, 5.2.3, 6.1.3, 6.1.4.b, 6.2.5.e, 6.2.10.c, 7.1, 7.3, 7.8, 7.11, 7.12, 8.1.1.a, 8.2.1.2, 8.2.2.

4. Zakres badania co do zgodności z warunkami technicznymi samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych określa protokół oceny stanu technicznego samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

5. Wzór zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2024 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(Dz. U. ... poz.)

Załącznik nr 1

W Z Ó R

**PROTOKÓŁ OCENY STANU TECHNICZNEGO SAMOCHODU OSOBOWEGO
PRZEZNACZONEGO DO ZAWODÓW SPORTOWYCH NR ...**

.....

(pieczętka stacji kontroli pojazdów)

I. DANE IDENTYFIKACYJNE POJAZDU

1. Rodzaj
2. Producent
3. Typ (model)
4. Rok produkcji
5. Podrodzaj
6. Przeznaczenie
7. Miejsce mocowania tabliczek i oznaczeń (jeżeli występuje):
 - nadwozia
 - podwozia
 - ramy
8. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy

.....

II. POTWIERDZAM WYKONANIE ZAKRESU BADANIA TECHNICZNEGO CO DO ZGODNOŚCI Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI SAMOCHODU OSOBOWEGO PRZEZNACZONEGO DO ZAWODÓW SPORTOWYCH OKREŚLONYMI W PKT: 0–9 DZIAŁU I ZAŁĄCZNIKA NR 1 DO ROZPORZĄDZENIA WYDANEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW art. 81. ust. 15 USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM ZA WYJĄTKIEM: pkt.: 0.1.j, 0.1.g, 1.1.6, 1.3, 1.6, 1.7, 3.2.d, 3.3.a, 4.1.1.f.d, 4.1.1.f, 4.1.1.i-m, 4.1.2.e, 4.1.3, 4.2.3, 4.3.3, 4.5.4, 4.7, 4.9, 4.14, 5.2.2.d, 5.2.3, 6.1.3, 6.1.4.b, 6.2.5.e, 6.2.10.c, 7.1, 7.3, 7.8, 7.11. 7.12, 8.1.1.a, 8.2.1.2, 8.2.2.

OCENA PORÓWNAWCZA STANU TECHNICZNEGO SAMOCHODU OSOBOWEGO PRZEZNACZONEGO DO ZAWODÓW SPORTOWYCH W ODNIESIENIU DO WYMAGAŃ OKREŚLONYCH W PRZEPISACH W SPRAWIE WARUNKÓW TECHNICZNYCH POJAZDÓW ORAZ ZAKRESU ICH NIEZBĘDNEGO WYPOSAŻENIA

1. Światła

.....
.....
.....

2. Układ hamulcowy

.....
.....

3. Pomiar skuteczności hamowania

.....
.....
.....

4. Układ kierowniczy

.....
.....

5. Podwozie, zbiornik paliwa

.....

6. Osie, koła, opony i zawieszenie

.....

7. Nadwozie

.....
.....
.....

III. UWAGI:

.....
.....
.....

(data) (podpis i pieczęć imienna uprawnionego diagnosty)

WZÓR

ZAŚWIADCZENIE O PRZEPROWADZONYM BADANIU CO DO ZGODNOŚCI Z
WARUNKAMI TECHNICZNYMI SAMOCHODU OSOBOWEGO
PRZEZNACZONEGO DO ZAWODÓW SPORTOWYCH NR ...

.....

(pieczęć stacji kontroli pojazdów)

1. Producent
2. Model/Typ
3. Rok produkcji
4. Numer VIN albo numer nadwozia, podwozia lub ramy
.....
5. Pojemność skokowa silnika/moc
6. Dopuszczalna masa całkowita
7. Masa własna
8. Dopuszczalny nacisk osi
9. Liczba miejsc
10. Inne
11. Zgodnie z wynikiem badania pojazd*):
 - a) może być dopuszczony do ruchu jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych,
 - b) nie może być dopuszczony do ruchu jako samochód osobowy przeznaczony do zawodów sportowych.
12. Data badania technicznego

*) Niepotrzebne skreślić.

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie *sposobu przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych* stanowi realizację delegacji wprowadzonej do ustawy – Prawo o ruchu drogowym w art. 81 ust. 17 w drodze ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Projektowane rozporządzenie zostało wpisane do Wykazu Prac Legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem

Projektowane rozporządzenie określa:

- 1) zakres i sposób przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych;
- 2) wzory dokumentów związanych z tymi badaniami.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu ustanowienie regulacji umożliwiających samochodom osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych uczestniczenie w ruchu drogowym na ściśle określonych trasach i zasadach. Celem określenia tychże zasad jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym – na poziomie nie odbiegającym od wymagań dedykowanych obecnym uczestnikom ruchu drogowego. Dopuszczenie do ruchu drogowego samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych – w zakresie wskazanym w projektowanej ustawie - będzie możliwe po:

- 1) spełnieniu wymagań regulaminów wydanych przez polski związek sportowy na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie; regulaminy te stanowią krajowe odzwierciedlenie regulaminów międzynarodowych federacji sportowych, do których należy polski związek sportowy (w przypadku PZM jest to FIA); potwierdzeniem tego faktu będzie posiadanie przez pojazd aktualnej książki samochodu sportowego wydanej przez właściwy polski związek sportowy; książka samochodu sportowego zawiera zbiór informacji dotyczących spełniania przez pojazd wymagań w odniesieniu do budowy, właściwości i warunków technicznych określanych przez międzynarodowe związki sportowe,
- 2) przeprowadzeniu badania co do zgodności z warunkami technicznymi, wykonanego w podstawowej albo w okręgowej stacji kontroli pojazdów, do którego będzie konieczne przedłożenie książki samochodu sportowego; badanie takie będzie wykonywane corocznie,
- 3) czasowej rejestracji w oparciu o nowo powstałą procedurę opisaną w art. 74 ust. 2ca ustawy – Prawo o ruchu drogowym,
- 4) wykonaniu cyklicznej kontroli technicznej wykonywanej przez kontrolerów organizatora imprezy przed jej rozpoczęciem.

Niniejszy projekt rozporządzenia precyzuje zakres i sposób przeprowadzania badania określonego w pkt 2. Biorąc pod uwagę okoliczność, że samochody osobowe przeznaczone do zawodów sportowych będą dopuszczone do ruchu drogowego w bardzo ograniczonym

zakresie, a ponadto ze względu na fakt, że tego typu pojazdy podlegają częstym przebudowom dostosowującym je do konkretnej imprezy sportowej, zminimalizowano również zakres badania tych pojazdów co do zgodności z warunkami technicznymi przez uprawnionego diagnostę. Zasadniczy ciężar weryfikacji w zakresie bezpieczeństwa pojazdu będzie potwierdzany przez badanie spełnienia warunków technicznych określonych dla tego rodzaju pojazdów przez polski związek sportowy. Dokumentem potwierdzającym spełnienie tych warunków będzie książka samochodu sportowego, której posiadanie będzie warunkiem koniecznym do przeprowadzenia badania co do zgodności z warunkami technicznymi.

Podstawą do wykonania badania co do zgodności samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych z warunkami technicznymi są warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.).

W pierwszej kolejności uprawniony diagnosta powinien sprawdzić ważność książki samochodu sportowego wskazanej w art. 38 ust. 1 pkt 4e ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Następnie diagnosta wykonuje badanie zgodnie z zakresem określonym w pkt: 0–9 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.), z wyłączeniem określonych punktów, mając na względzie konstrukcję i przeznaczenie samochodów osobowych do zawodów sportowych. Po przeprowadzeniu badania diagnosta wystawia:

- 1) protokół oceny stanu technicznego samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.
- 2) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdu zabytkowego, które wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia zostanie notyfikowany do Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie podlega zaopiniowaniu przez koordynatora oceny skutków regulacji w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, zgodnie z § 32 ust. 2 uchwały nr 190 z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

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

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Osiągnięcie celu niniejszego rozporządzenia nie może być osiągnięte za pomocą innych środków niż wydanie przedmiotowego rozporządzenia.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Rafał Weber – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego, olga.tworek@mi.gov.pl , tel. (022) 630 12 40	Data sporządzenia 11 maja 2023 r. Źródło Upoważnienie ustawowe Art. 81 ust. 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) Numer w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury ...
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych stanowi realizację delegacji wprowadzonej w art. 81 ust. 17 w drodze ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

Projekt precyzuje zakres i sposób przeprowadzania badania co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, których przeprowadzenie jest jednym z wymogów dopuszczenia tych pojazdów do ruchu drogowego w Polsce.

Badania te będą wykonywane corocznie w podstawowej albo w okręgowej stacji kontroli pojazdów. Do badania konieczne będzie przedłożenie książki samochodu sportowego, która potwierdzi spełnienie przez pojazd wymagań w odniesieniu do budowy, właściwości i warunków technicznych określanych przez międzynarodowe związki sportowe.

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

Badanie co do zgodności samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych z warunkami technicznymi określonymi w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia będzie polegało na sprawdzeniu prawidłowości działania poszczególnych zespołów i mechanizmów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy.

Przez wprowadzenie tego rodzaju badania oraz określenie zasad jego przeprowadzania nastąpi poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez „uszczelnienie” systemu dopuszczania i poruszania się tego rodzaju pojazdów po drogach publicznych w Polsce.

Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie celu projektu rozporządzenia za pomocą innych środków niż wydanie rozporządzenia.

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

Państwa członkowskie UE w prawodawstwie krajowym regulują kwestie w przedmiocie dopuszczania pojazdów sportowych na ich terytorium.

Czechy

Przepisy zezwalają na eksploatację pojazdów sportowych w ruchu drogowym, w ramach imprez sportowych, w szczególności podczas przejazdów między odcinkami specjalnymi. Szczegółowo jest to uregulowane przepisami krajowymi rangi ustawowej oraz dekretem.

Niemcy

Kraje związkowe są odpowiedzialne za wydawanie krajowych indywidualnych dopuszczeń pojazdów. Wniosek o wydanie dopuszczenia musi zawierać sprawozdanie urzędowo zatwierdzonego rzeczoznawcy ds. ruchu pojazdów silnikowych lub upoważnionej placówki technicznej i należy go przedłożyć właściwemu organowi zgodnie z prawem federalnym. Protokół musi zawierać opis techniczny pojazdu w zakresie niezbędnym do wydania Części I i Części II dowodu rejestracyjnego. Do sprawozdania należy dołączyć załącznik wskazujący wymagania techniczne, na podstawie których pojazd ma otrzymać dopuszczenie.

Rumunia

Zgodnie z rumuńskim prawem krajowym dla pojazdów używanych wyłącznie w zawodach indywidualne dopuszczenie typu jest fakultatywne. Dowód rejestracyjny pojazdu jest wydawany na podstawie homologacji typu FIA (załącznik J Międzynarodowego Kodeksu Sportowego) i pod warunkiem, że pojazd jest sprawny technicznie.

Wymogi w zakresie dopuszczenia są podobne do tych dla kategorii pojazdu silnikowego, z którego pochodzi pojazd do zawodów sportowych, z następującymi wyjątkami:

- nie mają zastosowania wymagania dotyczące układu hamulcowego w odniesieniu do montażu hamulca postojowego;
- wymagania dotyczące emisji zanieczyszczeń nie mają zastosowania, a badanie zanieczyszczenia nie jest wykonywane podczas weryfikacji technicznej;
- nie mają zastosowania wymagania dotyczące wyposażenia wnętrza dla pasów bezpieczeństwa i siedzeń;
- wymagania dotyczące pola widzenia dotyczące oznakowania okien i montażu lusterek wstecznych nie są obowiązkowe;
- wymagania dotyczące układu bieżnika w odniesieniu do oznakowania opon nie są obowiązkowe; jeżeli pojazd jest wyposażony w opony inne niż określone przez producenta, muszą one być zawarte w świadectwie homologacji typu FIA;
- wyposażenie i mocowanie zabezpieczeń pałaka zgodnie z formularzem homologacji FIA, nie akceptując urządzeń niezatwierdzonych, wykonanych rzemieślniczo.

Słowacja

Obowiązuje specjalny system dla samochodów sportowych. Po spełnieniu warunków i przetestowaniu pojazdu organ krajowy FIA w Republice Słowackiej może wydać takiemu pojazdowi licencję na samochód sportowy, na podstawie której policja wystawi dla takiego pojazdu tymczasowe tablice rejestracyjne. Te tymczasowe tablice rejestracyjne uprawniają pojazd do poruszania się po drogach, a także pomiędzy odcinkami specjalnymi.

Rozporządzenie (UE) 2018/858 ma bezpośrednie zastosowanie w Republice Słowackiej, więc procedura dopuszczenia indywidualnego pojazdu jest stosowana fakultatywnie. Jednak ze względu na złożony charakter uzyskania takiego dopuszczenia Republika Słowacka nie przewiduje zainteresowania taką procedurą.

Włochy

Nie została wdrożona procedura dopuszczenia indywidualnego pojazdów sportowych biorących udział w wyścigach samochodowych. Pojazdy dopuszczone do ruchu drogowego muszą spełniać wymogi homologacji typu UE i być zarejestrowane jako zwykłe pojazdy (bez względu na to, czy jest to pojazd sportowy).

Pojazdy sportowe biorące udział w wyścigach samochodowych, których nie można zarejestrować jako normalny pojazd ze względu na ich cechy, a muszą być używane na drogach publicznych, mogą się po nich poruszać pod warunkiem czasowego zamknięcia dla normalnego ruchu. Gdy droga publiczna jest otwarta dla normalnego ruchu pojazdy takie mogą być jedynie przewożone na przyczepach pomiędzy odcinkami specjalnymi.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5410	Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego (stan na dzień 31 grudnia 2022 r.)	Bezpośrednie – stacja kontroli pojazdu jako miejsce wykonywania badań co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.

Diagności	12 970 (liczba osób od 2004 r., która uzyskała pozytywny wynik z egzaminu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego)	Szacunkowe dane udostępnione przez Transportowy Dozór Techniczny (stan na dzień 13 września 2022 r.)	Bezpośrednie – przeprowadzenie badania co do zgodności z warunkami technicznymi samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.
Właściciele samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych – zawodnicy – uczestnicy imprez sportowych posiadający licencje sportu samochodowego	650 licencji rocznie	PZM	Bezpośrednie – przedstawienie samochodu osobowego przeznaczonego do zawodów sportowych do badania co do zgodności z warunkami technicznymi.
Polski związek sportowy – PZM	1	PZM	Pośrednie – określenie warunków technicznych dla samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych potwierdzonych książką samochodu sportowego, która ma być przedstawiana w trakcie badania co do zgodności z warunkami technicznymi.

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

Projekt zostanie przekazany do opiniowania i konsultacji publicznych z następującymi podmiotami:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
2. Forum Związków Zawodowych
3. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
4. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
5. Liga Obrony Kraju
6. Instytut Transportu Samochodowego
7. Związek Powiatów Polskich
8. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
9. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
10. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
11. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
12. Sieć Badawcza Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji z siedzibą w Warszawie
13. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
14. Transportowy Dozór Techniczny
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego

16. Związek Pracodawców Motoryzacji
17. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
18. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
19. Związek Dealerów Samochodów
20. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
21. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
22. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
23. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
24. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
25. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
26. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych
27. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
28. Polska Izba Motoryzacji
29. Dekra Polska
30. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
31. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
32. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
33. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
34. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji,
35. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o., z siedzibą w Kobyłce
36. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
37. SYLKOM Sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Wielkopolskim
38. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
39. Laboratorium Badań Homologacyjnych Agata Miroń, z siedzibą w Sokółce
40. CARTEST Sp. z o.o.
41. Rada Dialogu Społecznego
42. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
43. Komisja Krajowa NSZZ „Solidarność”
44. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
45. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
46. Business Centre Club
47. Związek Rzemiosła Polskiego
48. Konfederacja Lewiatan
49. Pracodawcy RP
50. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”
51. Federacja Przedsiębiorców Polskich
52. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Uczestników Ruchu Drogowego Świadomy – Bezpieczny
53. NSZZ „Solidarność” WORD Łódź
54. Unia Metropolii Polskich
55. Związek Miast Polskich
56. Agencja Ubezpieczeniowa „WENECJA” Ewa Gawlik
57. Laboratorium Badań Pojazdów Sp. z o.o.

Projekt rozporządzenia w ramach opiniowania i konsultacji publicznych zostanie przesłany do ww. podmiotów oraz udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag wyniesie 30 dni. Uwagi zgłoszone w toku opiniowania i konsultacji publicznych zostaną omówione w raporcie.

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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TDT	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i 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	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele, gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Określenie sposobu przeprowadzania na stacjach kontroli pojazdów badań co do zgodności z warunkami technicznymi w odniesieniu do samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych										

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Brak wpływu
	Właściciele samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych	Określenie zasad przeprowadzania badań co do zgodności z warunkami technicznymi dla przedstawianych przez właścicieli samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych
Niemierzalne	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
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 <input type="checkbox"/> 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
9. Wpływ na rynek pracy		
Brak wpływu na rynek pracy.		
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 checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Uregulowanie sytuacji samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych, w tym przez poddanie ich badaniom co do zgodności z warunkami technicznymi będzie wywierać pozytywny wpływ na obszar „Bezpieczeństwo i porządek publiczny.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planuje się, że przepisy zawarte w projekcie ustawy o zmianie – Prawo o ruchu drogowym wejdą w życie z dniem 1 czerwca 2024 r. – w tym samym dniu powinno wejść w życie projektowane rozporządzenie.		

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Analogicznie, jak w przypadku projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zostanie przeprowadzona ewaluacja efektów projektu rozporządzenia (po każdym roku obowiązywania przepisów przez 5 kolejnych lat) w celu sprawdzenia funkcjonowania wdrożonego systemu w zakresie przeprowadzanych badań co do zgodności z warunkami technicznymi pojazdów sportowych. Miernikiem takiej ewaluacji będą informacje zbierane od organów nadzorujących stacje kontroli pojazdów przeprowadzające takie badania.

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

Brak