



Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią posłankę Krystynę Sibińską.

(-) Piotr Adamowicz; (-) Mateusz Bochenek; (-) Alicja Chybicka; (-) Janusz Cichoń; (-) Joanna Frydrych; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Kinga Gajewska; (-) Krzysztof Grabczuk; (-) Krzysztof Habura; (-) Łukasz Horbatowski; (-) Patryk Jaskulski; (-) Piotr Kandyba; (-) Iwona Karolewska; (-) Ewa Kołodziej; (-) Magdalena Małgorzata Kołodziejczak; (-) Urszula Koszutska; (-) Iwona Maria Kozłowska; (-) Iwona Małgorzata Krawczyk; (-) Wojciech Król; (-) Katarzyna Królak; (-) Marek Krzakała; (-) Adam Krzemiński; (-) Piotr Lachowicz; (-) Stanisław Lamczyk; (-) Artur Jarosław Łacki; (-) Alicja Łepkowska-Gołaś; (-) Magdalena Łośko; (-) Alicja Łuczak; (-) Dorota Marek; (-) Paweł Masełko; (-) Jerzy Meysztowicz; (-) Grzegorz Napieralski; (-) Jacek Niedźwiedzki; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Jolanta Niezgodzka; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Paweł Papke; (-) Karolina Pawliczak; (-) Małgorzata Pępek; (-) Krzysztof Piątkowski; (-) Lucjan Marek Pietrzczyk; (-) Elżbieta Anna Polak; (-) Mariusz Popielarz; (-) Renata Rak; (-) Magdalena Roguska; (-) Marek Rząsa; (-) Krystyna Sibińska; (-) Rafał Siemaszko; (-) Waldemar Sługocki; (-) Weronika Smarduch; (-) Franciszek Sterczewski; (-) Andrzej Szewiński; (-) Henryk Szopiński; (-) Łukasz Ściebiorowski; (-) Apoloniusz Tajner; (-) Robert Wardała; (-) Adrian Witczak; (-) Anna Wojciechowska.

U S T A W A

z dnia ...

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843) po art. 81 dodaje się art. 81a w brzmieniu:

„Art. 81a. 1. 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 kwietnia 2027 r.

2. Warunek otrzymania dopłaty, o którym mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2, stosuje się do przewoźników i operatorów, o których mowa w ust. 1, od dnia 1 kwietnia 2027 r.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2026 r.

Uzasadnienie

Projektowana ustawa przewiduje dodanie art. 81a w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843). Jest to przepis przejściowy określający datę objęcia od dnia 1 kwietnia 2027 r. przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy w transporcie kolejowym obowiązkiem stosowania kas rejestrujących, o których mowa w art. 57 ust. 1 zmienianej ustawy. Projektowany przepis normuje również warunki uzyskania dopłaty do utraconych przychodów w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Zgodnie z § 8 ust. 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. poz. 1902) obowiązek prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących (fiskalnych) dla podatników dokonujących dostawy towarów lub świadczących usługi inne niż wymienione w ust. 3 § 8, przy użyciu automatów vendingowych, z wyłączeniem usług mycia, czyszczenia samochodów i podobnych usług wejdzie w życie od 1 kwietnia 2027 r. W związku z tym, że zwolnienie z obowiązku stosowania kas rejestrujących sprzedaż posiłków i towarów na pokładach pociągów za pośrednictwem automatów (maszyn) vendingowych będzie obowiązywać do dnia 31 marca 2027 r., skorelowany z tym terminem powinien być także termin zwolnienia wynikający z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z powyższym w ramach projektowanej nowelizacji zaproponowano aby na podstawie dodawanego art. 81a zmianie uległ termin wskazany w art. 81 z dnia 1 stycznia 2026 r. na dzień 1 kwietnia 2027 r.

Należy również wskazać, że część przewoźników kolejowych nie jest obecnie przygotowana do stosowania kas rejestrujących, a brak dostosowania w tym zakresie może prowadzić do utrudnień w procesie sprzedaży biletów, w tym w szczególności biletów ulgowych oraz ograniczenia dostępności usług transportu kolejowego, w szczególności dla osób starszych i osób nieposiadających dostępu do Internetu.

Projektowana ustawa wejdzie w życie następującego dnia po ogłoszeniu z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2026 r. Jednocześnie ustawa przesuwą termin stosowania obowiązku wynikającego z art. 81 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 1 stycznia 2026 r. na dzień 1 kwietnia 2027 r., w celu harmonizacji z terminami wynikającymi z przepisów podatkowych regulujących stosowanie kas rejestrujących, określonych w § 8 ust. 4

rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Należy wskazać, że nadanie regulacji mocy obowiązującej od dnia 1 stycznia 2026 r. oznacza odniesienie jej skutków do okresu wcześniejszego niż dzień ogłoszenia. Rozwiązanie to ma jednak charakter techniczno-dostosowawczy i służy zapewnieniu spójności terminów wynikających z przepisów podatkowych. Projektowane rozwiązania są korzystne dla adresatów, uzasadnione interesem publicznym, nie nakładają dodatkowych obowiązków i nie są sprzeczne z zasadami demokratycznego państwa prawnego, w tym ochrony zaufania obywateli do państwa i pewności prawa.

Projektowana regulacja ma charakter wyłącznie dostosowawczy i techniczno-organizacyjny – dotyczy przyszłego stosowania obowiązków ewidencyjnych, a nie obciąża przewoźników wstecz. Dzięki temu projektowana ustawa pozostaje w pełni zgodna z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483, z późn. zm.). Zgodnie z art. 2 Konstytucji RP, państwo działa w oparciu o zasadę zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, a także zgodnie z zasadą praworządności, na podstawie prawa i w jego granicach.

Okres *vacatio legis*, choć skrócony, jest uzasadniony charakterem techniczno-dostosowawczym zmian oraz koniecznością harmonizacji terminów z przepisami podatkowymi. W orzecznictwie Trybunał Konstytucyjny podkreślał, że okres *vacatio legis* powinien być odpowiedni do charakteru zmian i zapewniać podatnikom możliwość racjonalnego przygotowania się do nowych obowiązków, co ma kluczowe znaczenie dla ochrony zaufania obywateli do prawa (por. wyrok TK z dnia **2 grudnia 2014 r.**, sygn. akt **P 29/13**, OTK ZU nr **11/A/2014**, poz. **116**, dotyczący dopuszczalności skrócenia *vacatio legis* dla zmian o charakterze technicznym, oraz wyrok TK z dnia **15 lutego 2005 r.**, sygn. akt **K 48/04**, OTK ZU nr **2/A/2005**, poz. **15**, odnoszący się do *vacatio legis* w prawie podatkowym). Krótsze *vacatio legis* nie narusza konstytucyjnej zasady zaufania, jeżeli zmiany mają charakter techniczny i porządkujący system, nie obciążają wstecz i nie naruszają praw nabytych.

Rozwiązanie jest proporcjonalne i neutralne wobec podmiotów gospodarczych, ponieważ nie wprowadza żadnych nowych obowiązków ani kosztów, a jedynie dostosowuje termin realizacji obowiązku wynikającego z przepisów podatkowych dotyczących stosowania kas rejestrujących. Przesunięcie terminu eliminuje ryzyko naruszenia zasady równości wobec

prawa (art. 32 Konstytucji RP) oraz zasad sprawiedliwości społecznej, gdyż przewoźnicy kolejowi nie będą zobowiązani do wcześniejszego wdrażania kas rejestrujących wyłącznie w celu spełnienia wymogów ustawy sektorowej. Projektowana regulacja zapewnia zgodność z konstytucyjnym standardem ochrony praw i wolności, w tym prawa do rzetelnego planowania działalności gospodarczej i minimalizacji nieuzasadnionych obciążeń administracyjnych, a także z zasadą ochrony uzasadnionych oczekiwań, jednocześnie utrzymując pełną spójność systemu prawnego dotyczącego ustalania i wypłaty dopłaty z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi dla przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy w transporcie kolejowym.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

DEKLAROWANE SKUTKI REGULACJI (DSR) **projektu ustawy**

Informacja o projekcie

a) Tytuł projektu:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
--

b) Przedstawiciel wnioskodawcy:

Krystyna Sibińska

I. Część wstępna

[1] Zwięzły opis zidentyfikowanego problemu i proponowanych rozwiązań.

a) Wskazanie problemu oraz skala problemu

Problemem jest rozbieżność pomiędzy obowiązującym art. 81 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843) a przepisami podatkowymi regulującymi obowiązek prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Zgodnie z art. 81 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w obecnym brzmieniu, przewoźnicy lub operatorzy publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym są zobowiązani do stosowania kas rejestrujących od dnia 1 stycznia 2026 r. na potrzeby ewidencjonowania sprzedaży, której dane są wykorzystywane przy ustalaniu dopłaty do utraconych przychodów w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Tymczasem na gruncie przepisów podatkowych, zgodnie z § 8 ust. 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. poz. 1902), obowiązek prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących dla podatników dokonujących dostawy towarów lub świadczących usługi przy użyciu automatów vendingowych, z wyłączeniem usług mycia, czyszczenia samochodów i podobnych usług, wejdzie w życie od dnia 1 kwietnia 2027 r., przy czym zwolnienie z obowiązku stosowania kas rejestrujących w zakresie sprzedaży posiłków i towarów na pokładach pociągów za pośrednictwem automatów vendingowych obowiązuje do dnia 31 marca 2027 r. Powyższe prowadzi do sytuacji, w której przewoźnicy kolejowi byłiby zobowiązani – na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – do stosowania kas rejestrujących wcześniej, niż wynika to z przepisów podatkowych, mimo że w tym samym okresie nadal korzystałoby ze zwolnienia podatkowego z tego obowiązku. Problem dotyczy przewoźników kolejowych oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy kolejowe, w szczególności podmiotów prowadzących sprzedaż towarów i posiłków na pokładach pociągów przy użyciu automatów vendingowych. Ma on charakter powszechny dla tej

kategorii podmiotów oraz systemowy, gdyż wpływa na prawidłowe stosowanie przepisów regulujących zasady ustalania i wypłaty dopłaty do utraconych przychodów w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, finansowanej ze środków publicznych. Źródłem identyfikacji problemu są obowiązujące przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących oraz analiza wzajemnego oddziaływania przepisów podatkowych i sektorowych.

b) Zwięzły opis proponowanych rozwiązań

Projektowana nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173, 1720 i 1843) przewiduje dodanie art. 81a jako przepisu przejściowego, na mocy którego zostanie zmieniony termin objęcia przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy w transporcie kolejowym obowiązkiem stosowania kas rejestrujących, o którym mowa w art. 81 tej ustawy. Proponuje się, aby termin ten został przesunięty z dnia 1 stycznia 2026 r. na dzień 1 kwietnia 2027 r., tj. na datę skorelowaną z wejściem w życie obowiązku ewidencjonowania sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących wynikającego z przepisów podatkowych. Proponowane rozwiązanie ma na celu dostosowanie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym do regulacji zawartych w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących, zapewnienie spójności systemu prawa oraz uniknięcie nakładania na przewoźników kolejowych obowiązków wykraczających poza zakres wynikający z przepisów podatkowych.

c) Skutki braku zmiany stanu obecnego

Brak projektowanej nowelizacji skutkowałoby utrzymaniem niespójności pomiędzy przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym a przepisami podatkowymi, w szczególności rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących, które przewiduje zwolnienie z obowiązku stosowania kas rejestrujących do dnia 31 marca 2027 r. Prowadziłoby to do utrudnień w prawidłowym ustalaniu dopłaty, o której mowa w art. 55 ust. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ze względu na brak danych z kas rejestrujących mimo formalnego obowiązku ich stosowania wynikającego z przepisów sektorowych. Ponadto skutkowałoby to koniecznością wcześniejszego wdrożenia kas rejestrujących przez przewoźników kolejowych wyłącznie w celu realizacji wymogów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, co generowałoby nieuzasadnione koszty finansowe i organizacyjne. Utrzymanie obecnego stanu prawnego wiązałoby się również z ryzykiem sporów interpretacyjnych pomiędzy przewoźnikami a organami administracji publicznej w zakresie prawidłowości ewidencjonowania sprzedaży oraz zasad rozliczania dopłaty.

Należy również wskazać, że część przewoźników kolejowych nie jest obecnie przygotowana do stosowania kas rejestrujących, a brak dostosowania w tym zakresie może prowadzić do utrudnień w procesie sprzedaży biletów w tym w szczególności biletów ulgowych oraz ograniczenia dostępności usług transportu kolejowego, w szczególności dla osób starszych i osób nieposiadających dostępu do Internetu.

[2] Czy były rozważane rozwiązania alternatywne?

➤ Nie

Nie rozważano rozwiązań alternatywnych, ponieważ zidentyfikowany problem ma charakter wyłącznie techniczno-systemowy i wynika z niespójności terminów obowiązywania regulacji ustawowych oraz wykonawczych w krajowym porządku prawnym. Jedynym skutecznym sposobem jego usunięcia jest dostosowanie terminu określonego w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym do terminu wynikającego z rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Zastosowanie innych rozwiązań, w szczególności pozostawienie obowiązującego terminu lub wprowadzenie dodatkowych wyjątków o charakterze pozasystemowym, prowadziłoby do dalszego komplikowania systemu prawnego, zwiększenia obciążeń administracyjnych oraz ryzyka niejednolitego stosowania prawa. Ze względu na specyfikę problemu oraz jego ścisłe osadzenie w krajowych regulacjach podatkowych i sektorowych, nie było również zasadne odwoływanie się do rozwiązań przyjmowanych w innych państwach.

II. Wymogi określone w art. 34 ust. 2 pkt 3–5 regulaminu Sejmu

[3] Jakie są przewidywane skutki prawne projektowanych rozwiązań?

Projektowana regulacja polega na dodaniu art. 81a do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, który wprowadza przepis przejściowy określający termin stosowania art. 81 tej ustawy w odniesieniu do przewoźników oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy w transporcie kolejowym. W dotychczasowym stanie prawnym art. 81 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje, że od dnia 1 stycznia 2026 r. dane dotyczące sprzedaży ewidencjonowanej przy zastosowaniu kas rejestrujących mają znaczenie dla ustalania dopłaty do utraconych przychodów z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi. Projektowana zmiana nie modyfikuje samej treści art. 81, lecz wyłącznie przesuwa moment stosowania obowiązku wynikającego z art. 81 w czasie – z dnia 1 stycznia 2026 r. na dzień 1 kwietnia 2027 r.

Różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym polega zatem wyłącznie na zmianie terminu, od którego dane z kas rejestrujących będą wymagane na potrzeby rozliczeń prowadzonych na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich dotychczasowych mechanizmów materialnoprawnych dotyczących dopłaty.

Projektowane rozwiązanie pozostaje spójne z obowiązującymi regulacjami zarówno na poziomie systemowym, jak i terminologicznym. Dodanie art. 81a jako przepisu przejściowego jest zgodne z techniką legislacyjną i nie narusza wewnętrznej struktury ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zmiana zapewnia zgodność tej ustawy z przepisami prawa podatkowego, w szczególności z rozporządzeniem Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących, które przewiduje, że obowiązek prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących dla podatników dokonujących sprzedaży towarów lub świadczących usługi przy użyciu automatów vendingowych wchodzi w życie od dnia 1 kwietnia 2027 r., a zwolnienie w zakresie sprzedaży posiłków i towarów na pokładach pociągów za pośrednictwem takich automatów obowiązuje do dnia 31 marca 2027 r. Projektowana regulacja eliminuje tym samym rozbieżność pomiędzy przepisami sektorowymi a przepisami podatkowymi.

Projektowane rozwiązania są zgodne z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Przesunięcie terminu stosowania obowiązku wynikającego z art. 81 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wzmacnia zasadę zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa, wynikającą z art. 2 Konstytucji RP, oraz zasadę proporcjonalności,

gdyż zapobiega nakładaniu na przewoźników obowiązków, które nie znajdują oparcia w obowiązujących przepisach podatkowych. Projektowana regulacja nie ingeruje w konstytucyjnie chronione wolności i prawa, a jej skutkiem jest zmniejszenie obciążeń o charakterze administracyjnym i organizacyjnym.

Projektowana nowelizacja pozostaje również w zgodzie z prawem Unii Europejskiej oraz prawem międzynarodowym. Zakres regulacji dotyczy krajowych zasad organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego oraz technicznych warunków dokumentowania sprzedaży na potrzeby krajowych mechanizmów rekompensaty. Regulacja nie wprowadza nowych zasad pomocy publicznej ani nie modyfikuje istniejących mechanizmów w sposób, który mógłby naruszać przepisy prawa UE, w szczególności rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Projekt nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej.

Uzasadnieniem dla proponowanego terminu wejścia w życie projektowanej regulacji oraz wprowadzenia przepisu przejściowego jest konieczność zapewnienia pełnej synchronizacji przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z regulacjami podatkowymi dotyczącymi obowiązku stosowania kas rejestrujących. Pozwala to uniknąć sytuacji, w której przewoźnicy kolejowi byłoby zobowiązani do spełniania obowiązków ewidencyjnych na potrzeby ustawy sektorowej, mimo że na gruncie przepisów podatkowych nadal korzystaliby ze zwolnienia z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Wprowadzenie art. 81a jako przepisu przejściowego ma charakter dostosowujący i nie wpływa na prawa nabyte ani na ciągłość systemu finansowania publicznego transportu zbiorowego.

[4] Jakie są przewidywane skutki społeczne projektowanych rozwiązań?

a) Podmioty, na które oddziałuje projekt

Projekt oddziałuje pośrednio na:

- pasażerów kolei korzystających z publicznego transportu zbiorowego, w tym osoby uprawnione do ustawowych ulg w przejazdach;
- pracowników przewoźników kolejowych odpowiedzialnych za obsługę sprzedaży i rozliczenia;
- instytucje publiczne zaangażowane w proces rozliczania dopłaty do utraconych przychodów z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi.

b) Liczebność wskazanych podmiotów

Oddziaływanie projektu obejmuje szeroką, lecz pośrednią grupę użytkowników publicznego transportu kolejowego w skali kraju. Regulacja nie różnicuje sytuacji poszczególnych grup społecznych i ma charakter techniczno-organizacyjny.

c) Wpływ projektu na wskazane podmioty (ujęcie niepieniężne)

Projektowana regulacja wywiera neutralny lub pośrednio pozytywny wpływ społeczny, w szczególności poprzez:

- zapewnienie stabilności funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego;
- ograniczenie ryzyka zakłóceń organizacyjnych po stronie przewoźników, które mogłyby pośrednio wpływać na jakość świadczonych usług;

– zwiększenie przejrzystości i spójności systemu prawnego regulującego finansowanie ulg ustawowych.

Projekt nie wpływa na sytuację rodzin, dietność, spójność społeczną ani dostęp do usług publicznych. Nie zmienia zakresu uprawnień do ulgowych przejazdów.

d) Skutki pozytywne i negatywne (opisowe i kwotowe)

W sferze społecznej:

- nie występują mierzalne skutki finansowe po stronie obywateli ani gospodarstw domowych;
- projekt nie generuje kosztów społecznych;
- korzyści mają charakter jakościowy i polegają na poprawie spójności regulacyjnej oraz przewidywalności funkcjonowania transportu publicznego.

Z uwagi na techniczny charakter regulacji nie jest zasadne określanie skutków społecznych w ujęciu kwotowym.

Źródła danych i założenia:

Ocena została oparta na analizie treści projektowanych przepisów oraz obowiązujących regulacji prawnych. Przyjęto założenie, że projekt nie wpływa na zakres świadczeń ani poziom usług publicznych.

[5] Jakie są przewidywane skutki gospodarcze projektowanych rozwiązań?

a) Podmioty, na które wpływa projekt

Projektowana regulacja oddziałuje przede wszystkim na:

- przewoźników kolejowych oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonujących przewozy kolejowe, w szczególności podmioty prowadzące sprzedaż towarów i posiłków na pokładach pociągów przy użyciu automatów vendingowych;
- pośrednio na podmioty współpracujące z przewoźnikami, w tym dostawców i operatorów automatów vendingowych;
- pośrednio na administrację publiczną odpowiedzialną za rozliczanie dopłaty do utraconych przychodów z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi.

b) Liczebność wskazanych podmiotów

Projekt dotyczy ograniczonej i możliwej do zidentyfikowania grupy podmiotów, tj. przewoźników kolejowych realizujących przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego. Liczba tych podmiotów jest niewielka i obejmuje głównie krajowych przewoźników kolejowych oraz operatorów regionalnych. Brak jest potrzeby precyzyjnego określania liczebności, gdyż regulacja nie wprowadza nowego obowiązku materialnego, a jedynie przesuwają w czasie moment jego stosowania.

c) Wpływ projektu na wskazane podmioty (ujęcie niepieniężne)

Projektowana zmiana wywiera pozytywny wpływ gospodarczy o charakterze organizacyjnym i regulacyjnym, polegający na:

- zmniejszeniu obciążeń administracyjnych po stronie przewoźników kolejowych;
- zapewnieniu spójności terminów obowiązków wynikających z przepisów podatkowych

oraz przepisów sektorowych;

– zwiększeniu pewności prawa i stabilności planowania działalności gospodarczej.

Projekt nie wpływa negatywnie na konkurencję, ceny usług, rynek pracy ani skłonność do inwestowania. Nie powoduje również zmian w zakresie produktywności, inflacji ani innowacyjności.

d) Skutki finansowe (kwotowe)

Projektowana regulacja:

- nie generuje dodatkowych kosztów finansowych dla przedsiębiorców ani dla sektora finansów publicznych;
- nie powoduje utraty dochodów budżetu państwa;
- polega wyłącznie na przesunięciu w czasie terminu stosowania obowiązku technicznego.

Z uwagi na brak wprowadzenia nowych obowiązków lub świadczeń pieniężnych, nie jest zasadne określanie skutków kwotowych w mln zł ani dla roku wejścia w życie ustawy, ani dla kolejnych lat.

Źródła danych i założenia:

Analiza oparta została na obowiązujących przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących (Dz. U. poz. 1902). Przyjęto założenie braku zmian wolumenów sprzedaży i struktury rynku.

Projektowana ustawa:

- nie generuje dodatkowych kosztów finansowych dla przedsiębiorców ani dla sektora finansów publicznych;
- nie powoduje utraty dochodów budżetu państwa;
- polega wyłącznie na przesunięciu w czasie terminu stosowania obowiązku technicznego.

Z uwagi na brak wprowadzenia nowych obowiązków lub świadczeń pieniężnych, nie jest zasadne określanie skutków kwotowych w mln zł ani dla roku wejścia w życie ustawy, ani dla kolejnych lat.

Źródła danych i założenia:

Analiza oparta została na obowiązujących przepisach ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Przyjęto założenie braku zmian wolumenów sprzedaży i struktury rynku.

[6] Jakie są przewidywane skutki finansowe projektowanych rozwiązań, w szczególności wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego?

Projektowane rozwiązania wpływają przede wszystkim na przewoźników kolejowych oraz na podmioty sektora finansów publicznych odpowiedzialne za wypłatę dopłaty do utraconych przychodów z tytułu sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi. Do podmiotów tych zaliczają się przede wszystkim przewoźnicy prowadzący sprzedaż posiłków i towarów

na pokładach pociągów, obsługujący kilkaset urządzeń vendingowych, a także podmioty zaangażowane w realizację wypłat wyżej wymienionej dopłaty.

Wpływ projektu na wskazane podmioty ma przede wszystkim charakter niemierzalny finansowo, polegający na przesunięciu terminu obowiązku stosowania kas rejestrujących z 1 stycznia 2026 r. na 1 kwietnia 2027 r., co umożliwia przewoźnikom harmonijne wdrożenie systemów ewidencyjnych oraz ogranicza ryzyko błędów i sporów interpretacyjnych w rozliczeniach rekompensat. Przesunięcie terminu zmniejsza presję organizacyjną i proceduralną na przedsiębiorstwa, co pozytywnie wpływa na efektywność operacyjną i planowanie finansowe, a także pozwala uniknąć nieuzasadnionych kosztów inwestycyjnych wynikających z wcześniejszego wdrażania kas rejestrujących wyłącznie dla potrzeb rozliczania rekompensat.

W ujęciu kwotowym nie przewiduje się istotnego wpływu na dochody i wydatki podmiotów sektora finansów publicznych ani na budżet państwa, ani na budżety jednostek samorządu terytorialnego w roku wejścia w życie ustawy, jak również w kolejnych latach. Regulacja nie zmienia zasad wypłaty rekompensat, a przesunięcie terminu obowiązku ewidencjonowania sprzedaży ogranicza jedynie ewentualne koszty po stronie przewoźników związane z wcześniejszym zakupem i instalacją kas rejestrujących. Szacunkowe koszty wdrożenia kas rejestrujących przez wszystkich przewoźników kolejowych w przypadku braku przesunięcia terminu mogłyby wynieść średnio kilka milionów złotych w skali sektora, a przesunięcie obowiązku na 1 kwietnia 2027 r. pozwala te koszty rozłożyć w czasie, nie generując dodatkowych obciążeń finansowych w sektorze publicznym.

Źródła danych obejmują informacje od przewoźników kolejowych prowadzących sprzedaż na pokładach pociągów, dane dotyczące liczby automatów vendingowych i średnich kosztów urządzeń fiskalnych, a także przepisy prawne regulujące obowiązki w zakresie ewidencjonowania sprzedaży, tj. art. 57 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz § 8 ust. 4 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 grudnia 2024 r. w sprawie zwolnień z obowiązku prowadzenia ewidencji sprzedaży przy zastosowaniu kas rejestrujących. Metodyka opiera się na analizie wpływu terminów wejścia w życie obowiązków ewidencyjnych na koszty wdrożenia i operacyjne przewoźników oraz na stabilności wypłat dopłaty ze środków publicznych.

[7] Wykaz źródeł finansowania, jeśli projekt ustawy pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Zgodnie z treścią projektowanej regulacji, projekt ustawy nie pociąga za sobą dodatkowego obciążenia budżetu państwa ani budżetów jednostek samorządu terytorialnego, dlatego wykaz źródeł finansowania w tym przypadku nie dotyczy.

[8] Czy projekt ustawy podlega procedurze notyfikacyjnej?

➤ Nie

III. Wymogi określone w art. 34 ust. 2a i 2b regulaminu Sejmu

[9] Czy projekt ustawy zawiera przepisy określające zasady podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ Nie

[10] Czy wdrożenie projektowanych przepisów spowoduje obciążenia administracyjne mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców (art. 34 ust. 2a regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

[11] Czy projekt ustawy zawiera przepisy regulacyjne lub określa 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 (art. 34 ust. 2b regulaminu Sejmu)?

➤ **Nie**

Warszawa, 18 lutego 2026 r.

BEOS-WOSF/WPEiM-408/26
TRYB PILNY

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L.dz. SPS-III.020.37.11.2026
Data wpływu 18.02.2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krystyna Sibińska)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Projektowana ustawa nowelizuje ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (dalej: u.tr.zb.).

Zgodnie z art. 55 ust. 1 u.tr.zb. operatorowi i przewoźnikowi, w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym, przysługuje dopłata do utraconych przychodów z tego tytułu. Zgodnie z art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb. uprawnienie do otrzymania dopłaty w odniesieniu do transportu kolejowego nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. Zgodnie z art. 81 u.tr.zb. przewoźnik lub operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym obowiązany jest stosować kasy rejestrujące, spełniające warunki określone w art. 57 ust. 1 u.tr. zb.², od dnia 1 stycznia 2026 r.

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, ze zm.

² Zgodnie z art. 57 ust. 1 u.tr.zb. kasy rejestrujące, o których mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb., muszą posiadać pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych albo potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Projektowana ustawa:

po pierwsze – określa nowy termin powstania obowiązku stosowania kas rejestrujących dla celów otrzymania dopłaty, o której mowa w art. 55 ust. 1 u.tr.zb. Zgodnie z projektowanym art. 81a ust. 1 u.tr.zb. (art. 1 projektu) obowiązek stosowania kasy rejestrującej przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym powstaje od dnia 1 kwietnia 2027 r.;

po drugie – zawiera postanowienie, zgodnie z którym warunek otrzymania dopłaty, o którym mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb., ma być stosowany do przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym, od dnia 1 kwietnia 2027 r. (projektowany art. 81a ust. 2 u.tr.zb.).

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2026 r. (art. 2 projektu).

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

W zakresie odnoszącym się do projektowanej zmiany u.tr.zb. należy przywołać:

- 1) rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70³ (dalej rozporządzenie 1370/2007);
- 2) dyrektywę 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej⁴ (dalej dyrektywa VAT lub dyrektywa 2006/112/WE).

Ad 1) Rozporządzenie 1370/2007 określa warunki, na podstawie których właściwe organy⁵, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług (art. 1 ust. 1 akapit drugi).

Zgodnie z art. 1 ust. 2 akapit pierwszy rozporządzenia 1370/2007 ma ono zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego, z wyjątkiem usług świadczonych przede wszystkim ze względu na ich znaczenie historyczne lub atrakcyjność turystyczną.

³ Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1, ze zm.

⁴ Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, s. 1 ze zm.

⁵ Zgodnie z art. 2 lit. b rozporządzenia 1370/2007 „właściwy organ” oznacza organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnione do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia.

Zgodnie z art. 2 lit. g rozporządzenia 1370/2007 „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych” oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007 każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej⁶ lub z umowy o świadczenie usług publicznych⁷ musi być zgodna z art. 4 rozporządzenia, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie zamówienia nieudzielonego zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b rozporządzenia, lub wynikająca z zasady ogólnej musi także być zgodna z przepisami określonymi w załączniku do rozporządzenia.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych powinny określać uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty: a) parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty, oraz b) charakter i zakres wszelkich przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty. W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nieudzielanych zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b rozporządzenia⁸ parametry te określa się w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia wyniku finansowego netto w odniesieniu do kosztów poniesionych i przychodów osiągniętych podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym

⁶ Zgodnie z art. 2 lit. 1 rozporządzenia 1370/2007 „zasada ogólna” oznacza środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminacyjny do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością miejscową właściwego organu.

⁷ Zgodnie z art. 2 lit. i rozporządzenia 1370/2007 „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług, przy czym w zależności od prawa państw członkowskich umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która: a) stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy, albo b) zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu.

⁸ Dotyczy: a) zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, udzielanych zgodnie z procedurami określonymi w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE (ust. 1); b) zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej (ust. 3); c) zamówień ogłaszanych w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego (ust. 3b).

przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku.

Przepisy rozporządzenia 1370/2007 nie uzależniają natomiast wypłaty rekompensaty od prowadzenia przez przewoźnika ewidencji dla celów podatku VAT, w tym w formie kasy rejestrującej.

Ad 2) Zgodnie z art. 242 dyrektywy VAT każdy podatnik prowadzi ewidencję księgową w sposób wystarczająco szczegółowy do celów stosowania VAT oraz kontroli przez organ podatkowy.

Dyrektywa VAT nie określa formy tej ewidencji, pozostawiając ustawodawcy krajowemu swobodę w jej ustaleniu.

III. Analiza projektu ustawy pod kątem prawa Unii Europejskiej

Projektowana ustawa nowelizuje u.tr.zb. w zakresie terminu powstania obowiązku stosowania kasy rejestrującej dla celów otrzymania dopłaty, o której mowa w art. 55 ust. 1 u.tr. zb., przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym. Zgodnie z projektowanym art. 81a ust. 1 u.tr.zb. obowiązek ten ma powstać od dnia 1 kwietnia 2027 r. (w obecnym stanie prawnym – 1 stycznia 2026 r.). Jednocześnie, zgodnie z projektowanym art. 81a ust. 2 u.tr.zb. warunek otrzymania dopłaty, o którym mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb., ma być stosowany do przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym, od dnia 1 kwietnia 2027 r.

Projekt dotyczy więc terminu wejścia w życie jednego z warunków otrzymania dopłaty przez operatora lub przewoźnika transportu kolejowego z tytułu utraconych przychodów w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007 każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych⁹ musi być zgodna z art. 4 rozporządzenia, bez względu na sposób udzielenia zamówienia.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 1370/2007 umowy o świadczenie usług publicznych powinny określać uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty: a) parametry, według których obliczane są ewentualne

⁹ Zgodnie z art. 2 lit. i rozporządzenia „umowa o świadczenie usług publicznych” oznacza jeden lub kilka aktów wiążących prawnie, potwierdzających porozumienie zawarte pomiędzy właściwym organem a podmiotem świadczącym usługi publiczne, w sprawie powierzenia temu podmiotowi świadczącemu usługi publiczne zarządzania usługami pasażerskiego transportu publicznego podlegającymi zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług publicznych oraz świadczenie tych usług, przy czym w zależności od prawa państw członkowskich umowa może mieć również formę decyzji właściwego organu, która: a) stanowi indywidualny akt ustawodawczy lub wykonawczy, albo b) zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu.

rekompensaty, oraz b) charakter i zakres wszelkich przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty.

Przepisy rozporządzenia 1370/2007 nie uzależniają natomiast wypłaty rekompensaty od prowadzenia przez przewoźnika ewidencji dla celów podatku VAT, w tym w formie kasy rejestrującej.

Kasa rejestrująca jest formą ewidencji księgowej prowadzonej dla celów podatku VAT. Zgodnie z art. 242 dyrektywy VAT każdy podatnik obowiązany jest prowadzić ewidencję księgową w sposób wystarczająco szczegółowy do celów stosowania VAT oraz kontroli przez organ podatkowy. Dyrektywa VAT nie określa formy tej ewidencji, pozostawiając ustawodawcy krajowemu swobodę w jej ustaleniu. Ewidencja ta może być prowadzona również w formie kasy rejestrującej, przy czym określenie podmiotów obowiązanych do prowadzenia ewidencji księgowej dla celów podatku VAT w formie kasy rejestrującej pozostawione zostało ustawodawcy krajowemu.

Tym samym należy uznać, że projektowana ustawa, nowelizująca u.tr.zb. w zakresie terminu powstania obowiązku stosowania kasy rejestrującej dla celów otrzymania dopłaty, o której mowa w art. 55 ust. 1 u.tr. zb., przez przewoźnika lub operatora publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym, nie jest sprzeczna z postanowieniami rozporządzenia 1370/2007 oraz dyrektywy 2006/112/WE.

IV. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Autor:

dr Jacek Kulicki

specjalista ds. finansów publicznych

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/

Warszawa, 18 lutego 2026 r.

BEOS-WOSF/WPEiM-409/26

TRYB PILNY

WYDZIAŁ OCENY I PRZEDKŁADU SEJMU

L.dz. SPS-III, 020.37.10.2026

Data wpływu 18.02.2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Krystyna Sibińska) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a ust. 1 regulaminu Sejmu

Projektowana ustawa nowelizuje ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ (dalej: u.tr.zb.).

Zgodnie z art. 55 ust. 1 u.tr.zb. operatorowi i przewoźnikowi, w związku z obowiązkiem stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym autobusowym i kolejowym, przysługuje dopłata do utraconych przychodów z tego tytułu. Zgodnie z art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb. uprawnienie do otrzymania dopłaty w odniesieniu do transportu kolejowego nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące umożliwiające określenie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. Zgodnie z art. 81 u.tr.zb. przewoźnik lub operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym obowiązany jest stosować kasy rejestrujące, spełniające warunki określone w art. 57 ust. 1 u.tr. zb.², od dnia 1 stycznia 2026 r.

Projektowana ustawa:

po pierwsze – określa nowy termin powstania obowiązku stosowania kas rejestrujących dla celów otrzymania dopłaty, o której mowa w art. 55 ust. 1 u.tr.zb. Zgodnie z projektowanym art. 81a ust. 1 u.tr.zb. (art. 1 projektu) obowiązek stosowania kasy rejestrującej przez przewoźnika lub operatora

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, ze zm.

² Zgodnie z art. 57 ust. 1 u.tr.zb. kasy rejestrujące, o których mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb., muszą posiadać pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych albo potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar.

publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym powstaje od dnia 1 kwietnia 2027 r.;

po drugie – zawiera postanowienie, zgodnie z którym warunek otrzymania dopłaty, o którym mowa w art. 55 ust. 11 pkt 2 u.tr.zb., ma być stosowany do przewoźników i operatorów publicznego transportu zbiorowego wykonującego przewozy w transporcie kolejowym, od dnia 1 kwietnia 2027 r. (projektowany art. 81a ust. 2 u.tr.zb.).

Projektowana ustawa ma wejść w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, z mocą obowiązującą od dnia 1 stycznia 2026 r. (art. 2 projektu).

Projekt ustawy nie zawiera przepisów, które mają na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie stanowi projektu ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

dr Jacek Kulicki

specjalista ds. finansów publicznych

w Biurze Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Akceptował:

Wicedyrektor Biura Ekspertyz

i Oceny Skutków Regulacji

Ziemowit Cieślik

/podpisano elektronicznie/