



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja

**Druk nr 1200**  
Warszawa, 24 listopada 2016 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

## **- o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Macieja Masłowskiego.

(-) Adam Andruszkiewicz; (-) Wojciech Bakun; (-) Józef Brynkus; (-) Sylwester Chruszcz; (-) Paweł Grabowski; (-) Norbert Kaczmarczyk; (-) Andrzej Kobylarz; (-) Jerzy Kozłowski; (-) Piotr Liroy-Marzec; (-) Andrzej Maciejewski; (-) Maciej Masłowski; (-) Robert Mordak; (-) Błażej Parda; (-) Jarosław Porwich; (-) Stefan Romecki; (-) Jarosław Sachajko; (-) Anna Maria Siarkowska; (-) Paweł Szramka.

Ustawa  
z dnia ..... 2016 r.  
o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.<sup>1)</sup>) w art. 4 w ust. 1:

1) pkt. 19 otrzymuje brzmienie:

„19) transport inny szynowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem, lub przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie bądź na poduszkach powietrznych lub magnetycznych, inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy”;

2) pkt. 22 otrzymuje brzmienie:

„22) transport linowo-terenowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub szynie za pomocą liny napędowej”

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od jej ogłoszenia.

<sup>1</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 1753, 1890, 1893.

## Uzasadnienie

Celem ustawy jest umożliwienie budowy linii oraz obsługi przez przewoźników transportu publicznego prowadzonego w pojazdach poruszających się na jednej szynie oraz na poduszkach powietrznych lub magnetycznych.

Obecne ustawodawstwo nie przewiduje tego typu technologii pomimo, że są plany rozwoju tego typu linii w Polsce, dlatego ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wymaga pilnych działań legislacyjnych, w zakresie dopuszczenia nowoczesnych środków transportu w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, tj. możliwości wykorzystania pojazdów poruszających się na jednej szynie. Pojazdy tego rodzaju z powodzeniem stosowane są w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej (np. w Niemczech). Wykorzystanie innowacyjności i nowoczesnych technologii w tego rodzaju transporcie, zapewni powstanie publicznego transportu o znacznie wyższym komforcie, przy jednoczesnym obniżeniu kosztów jego eksploatacji. Tego rodzaju transport podniesie jakość i usprawni obsługę pasażerów, jak również przyczyni się do zmniejszenia nadmiernej emisji spalin, co przekłada się bezpośrednio na komfort życia mieszkańców miast.

Należy także mieć na względzie, że zastosowanie najnowocześniejszych rozwiązań transportowych w zbiorowym przewozie osób, przeciwdziałać będzie zjawisku nadmiernego ruchu samochodowego w centrach miast oraz przyczyni się do wzrostu liczby osób korzystających z publicznych środków transportu. W ocenie projektodawców, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna zachęcać i dawać samorządom możliwość realizacji i zachęcać korzystania z najnowszych rozwiązań technologicznych w przewozie osób w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Projekt ustawy nie spowoduje powstania obciążeń finansowych dla Skarbu Państwa ani dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Przedmiot regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 14 grudnia 2016 r.

BAS-WAPEiM-2556/16

Pan Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Maciej Masłowski)**

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

**1. Przedmiot projektu ustawy**

Projekt ustawy zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>1</sup> (w treści projektu błędnie nazywanej „ustawą o publicznym transporcie drogowym”<sup>2</sup>). Proponowane zmiany zmierzają do poszerzenia ustawowych definicji pojęć „transport inny szynowy” (o przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie bądź na poduszkach powietrznych lub magnetycznych) oraz „transport linowo-terenowy” (o przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po 1 szynie).

Ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia.

**2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy**

Prawo UE nie reguluje zagadnień stanowiących przedmiot projektu. Harmonizacja w zakresie transportu kolejowego obejmuje jedynie ruch pojazdów poruszających się na własnych kołach<sup>3</sup>. Dotyczy to również dyrektyw, których termin implementacji upływa w 2019 roku<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 ze zmianami.

<sup>2</sup> Właściwy tytuł ustawy ustalono w oparciu o podane miejsce publikacji oraz przez porównanie treści projektowanych przepisów z aktualnym brzmieniem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

<sup>3</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie, Dz.U. L 191, 18.7.2008, s.1 (art. 2 c), dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa

W odniesieniu do systemów transportu jednoszynowego należy uznać, że podlegają one<sup>5</sup> lub mogą podlegać na mocy decyzji państwa członkowskiego<sup>6</sup> wyłączeniu spod zakresu stosowania przedmiotowych dyrektyw.

### **3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej**

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem UE.

### **4. Konkluzja**

Przedmiot poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie jest objęty prawem UE.

Akceptował:

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

*M. Warciński*

Michał Warciński

---

kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa, Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44 (art. 3 u).

<sup>4</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej, Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44 (art. 2 pkt 3); dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 (art. 3 pkt 21). Obie dyrektywy weszły w życie 15 czerwca 2016 r. a termin ich implementacji upływa 16 czerwca 2019 r. Dyrektywy te uchylają i zastępują odpowiednio dyrektywy 2008/57 i 2004/49, które tracą moc od dnia 16 czerwca 2020 r.

<sup>5</sup> Art. 1 ust. 3 dyrektywy 2016/797, art. 2 ust. 2 dyrektywy 2016/798.

<sup>6</sup> Art. 2 ust. 2 dyrektywy 2004/49, art. 1 ust. 3 dyrektywy 2008/57.

Warszawa, 14 grudnia 2016 r.

BAS-WAPEiM-2557/16

Pan Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Maciej Masłowski) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu**

Projekt ustawy zmierza do znowelizowania ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym<sup>1</sup> (w treści projektu błędnie nazywanej „ustawą o publicznym transporcie drogowym”<sup>2</sup>). Proponowane zmiany zmierzają do poszerzenia ustawowych definicji pojęć „transport inny szynowy” (o przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po jednej szynie bądź na poduszkach powietrznych lub magnetycznych) oraz „transport linowo-terenowy” (o przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po 1 szynie).

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Akceptował:  
Dyrektor Biura Analiz Sejmowych



Michał Warciński

<sup>1</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 ze zmianami.

<sup>2</sup> Właściwy tytuł ustawy ustalono w oparciu o podane miejsce publikacji oraz przez porównanie treści projektowanych przepisów z aktualnym brzmieniem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

# UNIA METROPOLII POLSKICH

Biuro Unii Metropolii Polskich: Pałac Kultury i Nauki, p.1801(XVIII p.), skr.poczt. 43, Plac Defilad 1  
00-901 Warszawa, tel. 22-656 76 16, fax 22-656 60 18, e-mail: biuro@metropolie.pl, www.metropolie.pl  
Prezes Zarządu: ul. Sukiennice 9, 50-107 Wrocław, tel. 71-777 82 01, kancelaria.prezydenta@um.wroc.pl  
Sekretarz Zarządu: Pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin, tel. 91-424 52 04, prezydent@um.szczecin.pl



BIALYSTOK BYDGOSZCZ GDANSK KATOWICE KRAKOW LUBLIN LODZ POZNAK RZESZOW SZCZECIN WARSZAWA WROCLAW

Warszawa, 14 grudnia 2016 r.

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. .... 13 12 2016 .....

Data wpływu .....

**Pan Adam Podgórski**

**Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Ministrze,

Unia Metropolii Polskich pozytywnie opiniuje i popiera poselski projekt ustawy (MK-020-419/16) o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Proponowana zmiana - umożliwiająca budowę linii oraz obsługę transportu publicznego prowadzonego w pojazdach poruszających się na jednej szynie oraz na poduszkach powietrznych lub magnetycznych - otwiera szansę zastosowania tych technologii wszędzie tam, gdzie to będzie korzystne ekologicznie i ekonomicznie oraz aprobowane społecznie.

Promocja nowoczesnego transportu publicznego jest od lat priorytetem Unii Metropolii Polskich.

Z wyrazami szacunku

DYREKTOR BIURA  
UNII METROPOLII POLSKICH

*Andrzej Lubiatowski*



RZECZPOSPOLITA POLSKA

PIERWSZY ZASTĘPCA  
PROKURATORA GENERALNEGO  
PROKURATOR KRAJOWY

Warszawa, dnia 20. 12. 2016 r.

PK I BP 025.306.2016

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. .... 21. 12. 2016 .....

Data wpływu .....

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze*

W odpowiedzi na pismo z dnia 8 grudnia 2016 r., nr GMS-WP-173-342/16, dotyczące *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym*, przekazanego Prokuratorowi Generalnemu do wyrażenia opinii w trybie art. 3 § 1 pkt 12 *ustawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo o prokuraturze*, uprzejmie informuję, że do przedstawionego projektu, normującego problematykę leżącą poza zakresem zadań prokuratury i kompetencji Prokuratora Generalnego, uwag nie zgłaszam.

*z pozdrowieniami*

  
Bogdan Święczkowski



# Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, 21 grudnia 2016 r.

ZW/0714/258/16

Pan  
**Adam PODGÓRSKI**  
Zastępca Szefa  
Kancelarii Sejmu

*Racowny Panie Ministrze*

W odpowiedzi na pismo, otrzymane w dniu 13 grudnia 2016 r. w sprawie przedłożenia uwag do **poselskiego projektu ustawy - o zmianie ustawy o publicznym transporcie ~~zbiorowym~~<sup>drogowym</sup>** (MK-020-419/16), w załączeniu przekazujemy opinie otrzymane z województw: śląskiego, dolnośląskiego, małopolskiego, podlaskiego, zachodniopomorskiego i lubelskiego.

*Z uprzejmym pozdrowieniem*

/-/ Bogdan Ciepielewski

Dyrektor Biura ZWRP

00-236 Warszawa  
ul. Świętojerska 5/7  
tel. +48 22/ 831 14 41  
fax +48 22/ 831 14 42  
www.zwrp.pl  
e-mail: biuro@zwrp.pl

**WYDZIAŁ PREZYDIALNY**

L.dz. ....

Data wpływu *28-12-2016* .....

**Uwagi woj. śląskiego do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw**

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga	Uzasadnienie uwagi
<b>Art. 1 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
1.	w art. 4 w ust 1 po pkt 5a dodaje się pkt 5b w brzmieniu: „5b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo lub w całości z inną linią komunikacyjną;”;	Bezasadne jest wprowadzanie definicji, która nie jest wykorzystywana w treści aktu prawnego.
2.	w art. 15 w ust. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 8a i 8b w brzmieniu: „8a) określeniu linii komunikacyjnych, na których potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone, na podstawie badania potoków pasażerskich; 8b) określeniu linii komunikacyjnych, na których istnieje potrzeba uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze względu na brak możliwości realizowania przewozów na zasadzie reguł rynkowych z powodu ich całkowitej ekonomicznej nieopłacalności;”;	Bezasadne jest uszczegółowianie obowiązków organizatora, skoro zgodnie z art. 15 ust. pkt 1 organizator ma badać i analizować potrzeby przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym, co za tym idzie określać linie komunikacyjne, na których potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone. Jednym z narzędzi do realizacji tych zadań są badania potoków pasażerskich. Określenie linii komunikacyjnych, na których potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone, czy na których istnieje potrzeba uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze względu na brak możliwości realizowania przewozów na zasadzie reguł rynkowych z powodu ich całkowitej ekonomicznej nieopłacalności, nakłada na organizatora przewozów dodatkowe obowiązki i pociąga za sobą konsekwencje finansowe. Województwo Śląskie zleca corocznie przeprowadzanie badania potoków pasażerskich w transporcie kolejowym i w przypadku dużych potoków pasażerskich, pojemność taboru jest dostosowywana do potrzeb.
3.	w art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora w tym powinny uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej.	Bezasadne jest zróżnicowanie opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych. To często małe busy, zwłaszcza w miastach, są bardziej uciążliwe jeżeli chodzi o czas blokowania przystanków.
4.	po art. 19 dodaje się art. 19a w brzmieniu: „Art. 19a.1. W ramach postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator: 1) może dokonać wyboru operatora na liniach komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej wyłącznie w sytuacji, jeżeli zostanie wykazane na podstawie badania potoków pasażerskich, że potrzeby przewozowe nie są należycie zaspokojone;	Brak zasadności wprowadzenia zmiany. Takie ukształtowanie nowych przepisów prowadziłoby do bardzo mocnego ograniczenia jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Mogłyby być one organizowane jedynie na liniach komunikacyjnych, którymi prywatni przewoźnicy nie byli zainteresowani prowadzeniem działalności ze względów ekonomicznych. Co więcej, z brzmienia art. 19 ust. 1 pkt 2 w zw. z pkt 1 wynikałoby, iż operator miałby obowiązek dokonania wyboru operatora na liniach, odnośnie do których wykazano brak zaspokojenia potrzeb przewozowych. Zapis nakłada na organizatora określenie linii komunikacyjnych, na których istnieje

	<p>2) dokonuje wyboru operatora na linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, jeżeli zostanie wykazane na podstawie badania potoków pasażerskich, że potrzeby przewozowe nie są w ogóle zaspokojone i należy uruchomić przewozy o charakterze użyteczności publicznej.”;</p>	<p>potrzeba uruchomienia przewozów. Badania takie były wykonywane przy opracowywaniu planu transportowego. Proponowany zapis, wraz z nowym art. 19a nakłada na organizatora obowiązek określenia linii, każdorazowo przed przeprowadzeniem postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych (w transporcie kolejowym jak i autobusowym). Dodatkowo, zapis ten pociąga za sobą konsekwencje finansowe dla organizatora, gdyż obliguje go do uruchomienia przewozów na liniach, na których przewozy komercyjne z uwagi na ich ekonomiczną nieopłacalność nie są realizowane. W przypadku transportu kolejowego koszty uruchomienia takich połączeń znacznie przewyższają koszty uruchomienia połączeń autobusowych.</p>
5.	<p>art. 33 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 33. 1. Organizator odmawia wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 30 ust. 1, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 35 ust. 5;</li> <li>2) gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;</li> <li>3) po przeprowadzonej analizie zostanie wykazane, że projektowana regularna linia komunikacyjna stanowić będzie zagrożenie ekonomiczne lub organizacyjne dla którejkolwiek z już istniejących regularnych linii komunikacyjnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników;</li> <li>4) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych.</li> </ol> <p>2. Przy przeprowadzaniu analizy, o której mowa w ust. 1 pkt 3 organ bierze pod uwagę zwiększenie pojemności pojazdów, częstotliwość ich kursowania, zmiany godzin odjazdów z poszczególnych przystanków - z uwzględnieniem linii komunikacyjnych odcinkowo-stycznych.</p> <p>3. Organizacje społeczne w tym stowarzyszenia mogą występować w obronie interesów przewoźników będących członkami tych organizacji jak również przewoźników niebędących członkami tych organizacji poprzez udział na prawach strony w postępowaniu administracyjnym, o którym mowa w ust. 1.”;</p>	<p>Brak spójności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Art. 33 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 wskazuje na konieczność przeprowadzenia „analizy”. Dotychczasowe brzmienie zapisów art. 30 – 37 ustawy nie wskazują na konieczność przeprowadzania takiej czynności podczas procedury zgłaszania przez przedsiębiorcę zamiaru wykonywania przewozu osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Wprowadzenie brzmienia art. 33 ust. 3, czyli dopuszczenie organizacji skupiających przewoźników do postępowań odnośnie wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu na prawach strony (o ile byliby to uzasadnione ich celami statutowymi oraz działałyby one w obronie interesów członków stowarzyszeń i innych przewoźników) wprowadza ogromne ryzyko blokowania wydawania tych potwierdzeń dla nowych przewoźników, co zdecydowanie nie służyłoby wolnej konkurencji, a zabetonowaniu rynku przewozów pasażerskich (vide sprawa „Polski Bus” a stowarzyszenia Lexmid i BUS w Lublinie).</p>

6.	<p>w art. 35 w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  „Po pisemnym wezwaniu do zaprzestania naruszeń i ponownym stwierdzeniu tych samych naruszeń organizator, w drodze decyzji administracyjnej, może cofnąć potwierdzenie zgłoszenia przewozu w przypadku:”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.  Obecne brzmienie wprowadzenia do wyliczenia przewiduje obligatoryjne nałożenie sankcji za naruszenie przepisów ustawy, czyli cofnięcie uprawnienia, natomiast zmiana wprowadza po stronie organu uznaniowość podjęcia takiej decyzji..</p>
7.	<p>art. 39 ust. 3. otrzymuje brzmienie:  „3. Ewidencję prowadzi, w formie elektronicznej, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.”</p>	<p>Brak uwag.</p>
8.	<p>art. 40 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  „2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 35 ust. 4, niezwłocznie przekazuje do ministrowi właściwemu do spraw transportu:  1) dane, o których mowa w ust. 1 - w przypadku gdy decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu stała się ostateczna,  2) informacje o uchyleniu lub unieważnieniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu  - w formie elektronicznej.</p>	<p>Uwaga dotycząca stylistyki: zbędne słowo „do”.</p>
9.	<p>w art. 46 w ust. 1:  a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:  „4) w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione przystanki komunikacyjne i dworce określone przez organizatora oraz przystanki inne, nieokreślone przez organizatora. Organizator może odmówić uwzględnienia w rozkładzie jazdy przystanków innych, jeżeli zostanie wykazane, że stan techniczny i usytuowanie tych przystanków nie pozwala na bezpieczne wsiadanie i wysiadanie pasażerów;”,  b) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:  „7a. Dopuszcza się wysiadanie pasażerów na ich prośbę, poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą kierującego środkiem transportu;”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.  Przepis nakłada na organizatora obowiązek oceny stanu technicznego miejsca przystankowego, przy czym jednocześnie nie precyzując pojęcia stanu technicznego przystanku.  Wprowadzenie możliwości wysiadania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy spowoduje sytuację, gdzie przewoźnik będzie się zatrzymywać na przystanku, za korzystanie z którego nie wniósł opłaty. Ponadto brzmienie przepisu może powodować jego interpretację w taki sposób, że będzie można wysadzać pasażerów w każdym miejscu, niekoniecznie na przystanku nie-ujęty w rozkładzie jazdy. Ponadto zapis jest kontrowersyjny w przypadku transportu innego, niż transport drogowy.</p>
10.	<p>w art. 56 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  „1. W związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym:  1) operatorowi przysługuje rekompensata w części, o której mowa w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. a, w postaci dotacji przedmiotowej,  2) przewoźnikowi może być przyznana dopłata z budżetu państwa w</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany, bowiem w obecnym kształcie brzmienie zapisów: art. 46 ust. pkt 10, art. 50 ust. 1 pkt 2 we wprowadzeniu do wyliczenia, art. 52 ust. 1 i 2, art. 53 ust 1, art. 54 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 – nie przewiduje przyznawania przewoźnikom w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym rekompensaty na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów.</p>

	<p>postaci dotacji przedmiotowej, z zastrzeżeniem art. 128 ust. 2 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 885, z późn. zm.)</p> <p>– na wyrównanie straty z tytułu utraconych przychodów.”;</p>	<p>Ponadto należy zauważyć, iż zgodnie z obecnym brzmieniem art. 30 ustawy przewoźnik zgłaszając zamiar wykonywania przewozu nie jest zobligowany do przedstawienia cennika opłat za ten przewóz.</p>
11.	<p>w art. 57:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Uprawnienie do otrzymywania rekompensaty albo dotacji, o których mowa w art. 56 ust. 1, nabywa operator lub przewoźnik, który stosuje kasy rejestrujące posiadające pozytywną opinię ministra właściwego do spraw finansów publicznych, które umożliwiają określenie kwoty dopłat w podziale na poszczególne kategorie ulg ustawowych. Kwotą dopłaty stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.”,</p>	<p>Jak wskazano wyżej.</p>
12.	<p>po art. 87 dodaje się art. 87a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 87a. Organizator może zawrzeć z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego od dnia 1 lipca 2017 r. z terminem obowiązywania od dnia 1 stycznia 2018 r.”.</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Wprowadzenie do Ustawy po art. 87, art. 87a w brzmieniu: „Organizator może zawrzeć z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego od dnia 1 lipca 2017 r. z terminem obowiązywania od 1 stycznia 2018 r.” – wymaga doprecyzowania i uściślenia. Zapis wprost wskazuje, że dotyczy wszystkich umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a miejsce jego wprowadzenia sugeruje, że autor projektu miał na myśli umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych. Należy zauważyć, że organizator przed zawarciem z operatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego winien opublikować ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w terminach opisanych w art. 23 ust. 1 ustawy.</p>
<b>Art. 2 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
1.	<p>w art. 4 po pkt 8a dodaje się pkt 8b w brzmieniu:</p> <p>„8b) linia komunikacyjna odcinkowo styczna – linia komunikacyjna pokrywająca się częściowo lub w całości z inną linią komunikacyjną.”;</p>	<p>Bezzasadne jest wprowadzanie definicji, która nie jest wykorzystywana w treści aktu prawnego.</p>
2.	<p>w art. 18b:</p> <p>a) po ust.1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Dopuszcza się wysiadanie pasażerów na ich prośbę, poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą kierującego środkiem transportu;”;</p> <p>b) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3) zabierania pasażerów poza przystankami określonymi w</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Wprowadzenie możliwości wysiadania pasażerów poza przystankami określonymi w rozkładzie jazdy spowoduje sytuację, gdzie przewoźnik będzie się zatrzymywać na przystanku, za korzystanie z którego nie wniósł opłaty. Ponadto brzmienie przepisu może powodować jego interpretację w taki sposób, że będzie można wysadzać pasażerów w każdym miejscu, niekoniecznie na przystanku nie ujętym w rozkładzie jazdy.</p>

	rozkładzie jazdy;”;	
3.	<p>po art. 18b dodaje się art. 18c i 18d w brzmieniu:</p> <p>„Art. 18c. W transporcie drogowym, w proponowanych rozkładach jazdy, nowe kursy projektuje się w połowie przedziału czasowego między kursami już istniejącymi z tolerancją do 5 minut.</p> <p>Art. 18d. Organizacje społeczne w tym stowarzyszenia mogą występować w obronie interesów przewoźników będących członkami tych organizacji jak również przewoźników niebędących członkami tych organizacji poprzez udział na prawach strony w postępowaniach administracyjnych prowadzonych na podstawie art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2.”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Wprowadzenie niniejszego przepisu może doprowadzić do powstania sytuacji, w której gdy istniejące kursy realizowane są np. o godz. 8 i 16, to nowe kursy mogłyby być uruchomione w południe bądź o północy – niekoniecznie więc w porach, w których pasażerowie faktycznie tych kursów potrzebują. Wiadomo też, że w pewnych porach kursów potrzeba więcej, bądź lokalne potrzeby wiążą się z bardziej nieregularnymi godzinami kursów (np. godziny końca lekcji w szkole).</p> <p>Wprowadzenie brzmienia art. 18d, czyli dopuszczenie organizacji skupiających przewoźników do postępowania odnośnie wydania zezwoleń na prawach strony (o ile byłoby to uzasadnione ich celami statutowymi oraz działałyby one w obronie interesów członków stowarzyszeń i innych przewoźników) wprowadza ogromne ryzyko blokowania wydawania tych potwierdzeń dla nowych przewoźników, co zdecydowanie nie służyłoby wolnej konkurencji, a zabetonowaniu rynku przewozów pasażerskich (vide sprawa „Polski Bus” a stowarzyszenia Lexmid i BUS w Lublinie).</p>
4.	<p>w art. 22:</p> <p>a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) proponowany rozkład jazdy uwzględniający przystanki, godziny odjazdów środków transportowych zgodnie z art. 18c, informacje o linii komunikacyjnej, długość linii komunikacyjnej podaną w kilometrach, odległości między przystankami, kursy oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów, zgodnie z rozkładem jazdy;”;</p> <p>b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:</p> <p>„3a. Wysokość opłaty powinna uwzględniać wielkość autobusu z podziałem na jego pojemność przestrzeni pasażerskiej.”;</p> <p>c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:</p> <p>„7. Uzyskane przez przewoźnika potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków nie może powodować nakładania na przewoźnika żadnych opłat.”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Uwagi dot. art. 18c zostały wskazane wyżej.</p> <p>Proponowane brzmienie ust. 3a nie wskazuje czego dotyczy opłata będąca przedmiotem zapisu.</p> <p>Bezzasadne jest zróżnicowanie opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych. To często małe busy, zwłaszcza w miastach, są bardziej uciążliwe jeżeli chodzi o czas blokowania przystanków.</p>
5.	<p>w art. 22a w ust. 1 pkt 1 i 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:</p> <p>a) gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Dotychczasowe brzmienie art. 22a w ust. 1 pkt 1 i 2 w pełni wyczerpuje działania organu w trakcie prowadzenia postępowania o udzielenie lub zmianę zezwoleń</p>

	<p>przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji,</p> <p>b) zostanie wykazane, że projektowana regularna linia komunikacyjna stanowić będzie zagrożenie ekonomiczne lub organizacyjne dla którejkolwiek z już istniejących regularnych linii komunikacyjnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników,</p> <p>c) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych;</p> <p>2) mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku gdy wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem;”</p>	
6.	<p>w art. 22b dodaje się ust. 3 w brzmieniu:</p> <p>„3. Nie jest wymagana zmiana zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób, jeżeli zawieszenie przez przewoźnika kursów, nastąpiło z przyczyn ekonomicznych, z powodu klęski żywiołowej lub z powodu szczególnych trudności spowodowanych przez klienta.”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Wprowadzenie proponowanego zapisu powodowałoby nieuzasadnione nadużycia przewoźników, polegające na zawieszaniu kursów z rzekomych przyczyn ekonomicznych, co skutkowałoby brakiem pewności u pasażera czy dany kurs będzie realizowany.</p>
7.	<p>w art. 89b po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:</p> <p>„1a. Rozpoczęcie czynności kontrolnych wobec kierującego środkiem transportu podczas przejazdu następuje po okazaniu legitymacji służbowej przez organ uprawniony do kontroli, o którym mowa w art. 89a ust. 4, oraz doręczeniu upoważnienia do przeprowadzenia kontroli, z wyłączeniem czynności, o których mowa w art. 84 ust. 4 i 5.”.</p>	<p>Brak uwag.</p>
8.	<p>w załączniku nr 3 do ustawy po lp. 2.5.2. dodaje się l.p. 2.5.3. w brzmieniu:</p> <p>„2.5.3. - nie spełnia wymagań dotyczących wyposażenia i oznakowania w zakresie tablicy kierunkowej”</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>W obecnym brzmieniu wysokość kary za naruszenie jest właściwa.</p>
<b>Art. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
1.	<p>w art. 8 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) przewoźnika – w razie klęski żywiołowej, przerwy w eksploatacji, szczególnych trudności spowodowanych przez klienta, z przyczyn ekonomicznych, których przewoźnik nie mógł przewidzieć;”;</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Propozycja nowego brzmienia tego przepisu w powiązaniu z dodaniem pkt 3 jest nielogiczna, bowiem w proponowanym pkt 3 brak jest wskazania podmiotu, który może ograniczyć ów obowiązek przewozu a jedynie wskazuje podmioty, które ustalają warunki</p>

		jego ograniczenia.
2.	<p>dodaje się pkt 3 w brzmieniu:</p> <p>„3) z uwagi na bezpieczeństwo ruchu za zgodą i na warunkach ustalonych przez:</p> <p>a) ministra właściwego do spraw transportu albo wojewodę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których odpowiednio minister albo wojewoda pełni funkcję organu założycielskiego,</p> <p>b) ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa – w odniesieniu do przewoźników, wobec których minister pełni funkcję organu założycielskiego albo wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów,</p> <p>c) marszałka województwa albo starostę – w odniesieniu do przewoźników, wobec których odpowiednio zarząd województwa albo powiatu wykonuje uprawnienia z akcji lub udziałów.”.</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia zmiany.</p> <p>Jak wyżej.</p>
<b>Art. 4 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
1.	<p>w art. 13 ust. 3a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3a. Od opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 3, są zwolnione:</p> <p>1) pojazdy:</p> <p>a) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, a także sił zbrojnych państw obcych, jeżeli umowa międzynarodowa, której Rzeczpospolita Polska jest stroną, tak stanowi,</p> <p>b) służb ratowniczych, służb ratownictwa górniczego, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Inspekcji Transportu Drogowego, Służby Celnej, Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego oraz Centralnego Biura Antykorupcyjnego,</p> <p>c) zarządcy dróg krajowych wykorzystywane do utrzymania tych dróg;</p> <p>2) autobusy, którymi jest wykonywany przewóz osób na liniach regularnych do 50 km.”.</p>	<p>Brak uwag.</p>
<b>Art. 5 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
1.	<p>w art. 20 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p>	<p>Brak uwag.</p>

<p>„4. Dopuszczalna prędkość autobusu spełniającego dodatkowe warunki techniczne określone w przepisach, o których mowa w art. 66 ust. 5, wynosi:</p> <p>1) na autostradzie i drodze ekspresowej - 100 km/h;</p> <p>2) na pozostałych drogach poza obszarem zabudowanym - 90 km/h.”.</p>	
<b>Art. 6 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>	
<p>Art. 6. 1. Postępowania administracyjne w sprawach o wydanie lub zmianę zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wszczęte i niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia przepisu. Wprowadzenie przepisu nie wnosi istotnych różnic względem obowiązującego stanu prawnego w zakresie procedury w sprawach o wydanie lub zmianę zezwoleń zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych. Brak jest wskazania treści ust. 2.</p>
<b>Art. 7 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>	
<p>Art. 7. Prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym postępowania w sprawach:</p> <p>1) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,</p> <p>2) potwierdzeń zgłoszenia przewozu – wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, podlegają umorzeniu.</p>	<p>Nie znajduje się uzasadnienia do wprowadzenia przepisu.</p>
<b>Art. 8 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>	
<p>Art. 8. 1. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.</p>	<p>Proponowany zapis: „Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, obowiązują przez okres na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.” w istotny sposób zakłóci funkcjonowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich organizowanych przez marszałków województw. Umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, na podstawie zapisów 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 uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i EWG nr 1107/70 (Dz.U.UE L z 2007 r. Nr 315, poz.1) i zgodnie z art.25 ust. 2 pkt. 2 ustawy ptz mogą być zawierane na okres 15 lat, a ich zawarcie musi być poprzedzone publikacją ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia lub bezpośredniego zawarcia umowy w terminie nie krótszym, niż jeden rok. Proponowana zmiana może spowodować istotne zakłócenia w świadczeniu usług publicznych, gdyż</p>

		spowoduje nieważność wszystkich zawartych umów po dacie 31.12.2017 r. oraz, zważywszy na okres procedowania, nie daje możliwości wywiązania się organizatorów z obowiązków wynikających z art. 23 ust. 1 ustawy ptz. Dodatkowo należy wspomnieć, że zawarte już umowy z przewoźnikami kolejowymi stanowią nierzadko formę zabezpieczenia pozyskania środków finansowych tyt. np. zakupu taboru kolejowego.
<b>Art. 9 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
	<p>Art. 9. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, uprawnia przewoźnika do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej od dnia 1 stycznia 2018 r.</p> <p>2. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, opłaty pobrane za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu podlegają zwrotowi w wysokości proporcjonalnej do okresu obowiązywania tego potwierdzenia.</p>	<p>Brak zasadności wprowadzenia przepisu.</p> <p>Taki zapis jest obowiązujący w chwili obecnej. Ponadto nie został określony przypadek, w którym miałyby nastąpić zwrot opłaty za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać na błędy w edytowaniu niniejszego artykułu: po tekście zapisanym bezpośrednio w treści art. 9 następuje ustęp nr 2, przy czym nie występował ustęp nr 1. W samej zaś treści ustępu 2 występuje przywołanie przypadku „o którym mowa w ust.2”, czyli nielogiczne odniesienie się do własnej treści niniejszego ustępu.</p>
<b>Art. 10 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
	<p>Art. 10. W okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2018 r. dopłata z budżetu państwa, o której mowa w art. 56 ust. 1 pkt 2 ustawy wymienionej w art. 1, przyznawana jest zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorcom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz. Urz. UE L 114 z 26.04.2012 r., str. 8).</p>	Brak uwag.
<b>Art. 11 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw</b>		
	<p>Art. 11. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 10 w zakresie zmiany art. 56 ust. 1 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.</p>	Brak uwag.



**URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA DOLNOŚLĄSKIEGO**  
Departament Infrastruktury

Wybrzeże Słowackiego 12-14, 50-411 Wrocław, tel. 071 776 93 58 fax 071 776 90 59

DT-D.III.8060.35.2016  
L.dz. 2481 /12/2016

Wrocław, 19 grudnia 2016 r.

Szanowny Pan  
**Bogdan Ciepielewski**

Dyrektor Biura  
Związek Województw RP

W nawiązaniu do przesłanego w dniu 13 grudnia 2016 roku projektu poselskiego projektu ustawy – o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (KP Kukiz '15), poniżej przedstawiam opinię Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego w sprawie zaproponowanych zmian.

W ocenie tut. Urzędu zaproponowane zmiany zaopiniować należy pozytywnie, jako uzupełnienie stosowanej terminologii branżowej, a także rozszerzenie grup środków transportu objętych ustawą o nowoczesne rozwiązania komunikacyjne. Przedstawione zmiany nie powodują tym samym zmian w obecnych zapisach regulujących funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, nie powodując również powstania zobowiązań finansowych dla budżetu Samorządu Województwa Dolnośląskiego.

Z-ca Dyrektora Departamentu

Agnieszka Zakęś

Sprawę prowadzi: **Łukasz Sek**, tel. 71 776 99 61, [lukasz.sek@umwd.pl](mailto:lukasz.sek@umwd.pl)  
Odpowiadając proszę powołać się na sygnaturę pisma oraz liczbę dziennika (l.dz.).

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy z dnia ..... 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
Autor	Klub Poselski Kukiz' 15
Projekt z dnia	

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP
Organizacja samorządowa	Związek Województw RP
Osoba do kontaktu	
e-mail	
tel.	

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Tytuł	Proponuje się zmianę tytułu ustawy z: „Ustawa z dnia ..... 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym” na: „Ustawa z dnia ..... 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”.	W projekcie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zamieszczono błędną nazwę.		
2.	Art. 1	Proponuje się zmienić brzmienie art. 1 z: „W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie drogowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440 z późn. zm.) w art. 4 w ust. 1 [...]”, na: „W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867) w art. 4 ust. 1 [...]”	W dniu 18 listopada 2016 r. opublikowane zostało bowiem w Dzienniku Ustaw „Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 października 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867)”.		

Opinia woj. podlaskiego

Do propozycji zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym informuję, że poza nazwą ustawy, w której jest błąd – „ustawa o publicznym transporcie **drogowym**” zamiast „Ustawa z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym” uwag nie zgłaszam.



WICEMARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA  
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

WHT.JL.8070.1.101.2016.GZ

Szczecin, 15 grudnia 2016 r.

Sz. P. Bogdan Ciepielewski  
Dyrektor Biura  
Związku Województw RP

W nawiązaniu do otrzymanego drogą elektroniczną w dniu 14.12.2016 r. poselskiego projektu ustawy – o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (KP. Kukiz'15), Województwo Zachodniopomorskie nie wnosi uwag do przedstawionych propozycji zmian w przepisach.

WICEMARSZAŁEK

*Tomasz Sobieraj*

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego  
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin, tel. (+48 91) 48 07 245, (+48 91) 48 07 301, fax (+48 91) 434 03 13  
www.wzp.pl, wicemarszalek@wzp.pl

**Opinia woj. lubelskiego**

**Województwo Lubelskie nie wnosi uwag w przedmiotowej sprawie.**



**SĄD NAJWYŻSZY**  
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego  
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

Warszawa, dnia **22** grudnia 2016 r.

BSA III-021-553/16

Pan  
Adam Podgórski  
Zastępca Szefa  
Kancelarii Sejmu

*Szanowny Panie Ministrze,*

W odpowiedzi na pismo z dnia 8 grudnia 2016 r., GMS-WP-173-342/16 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2016 r. poz. 1254) nie uznaje za celowe opiniowania *poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym*.

*Z wyrazami szacunku*

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz. ..... **20** **12** **2016** .....

Data wpływu .....

