



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-58-19

**Druk nr 3411**  
Warszawa, 7 maja 2019 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem*

(-) Mateusz Morawiecki

## U S T A W A

z dnia

### **o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>1)</sup>**

#### DZIAŁ I

#### **Przepisy ogólne**

**Art. 1.** 1. Ustawa reguluje:

- 1) utworzenie i funkcjonowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”;
- 2) zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

**Art. 2.** Użyte w przepisach ustawy określenia oznaczają:

- 1) cena usługi – kwota deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej wyrażona w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra;
- 2) kwota deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej – ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.<sup>2)</sup>);

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, ustawę z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

- 3) organizator – organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730), z wyłączeniem związku metropolitalnego i ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) operator – operatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 5) plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 6) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 7) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 24 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 8) wozokilometr – jednostka miary pracy eksploatacyjnej autobusu, przy czym 1 wozokilometr to przejazd 1 autobusu na odległość 1 kilometra.

## DZIAŁ II

### **Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**

**Art. 3.** 1. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

2. Dysponentem Funduszu jest minister właściwy do spraw transportu.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „Bankiem”, prowadzi obsługę bankową Funduszu na zasadach określonych w umowie z dysponentem Funduszu.

4. Wysokość wynagrodzenia Banku za prowadzenie obsługi bankowej Funduszu nie może przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia pobieranego przez Bank za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych.

**Art. 4.** Fundusz gromadzi środki finansowe w celu dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Art. 5.** Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) wpływów z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.<sup>3)</sup>), w wysokości 5% wpływów z tej opłaty;
- 2) wpływów z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730), w wysokości 55% wpływów z tej opłaty;
- 3) wpływów z tytułu opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37h ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730), w wysokości 4% wpływów z tej opłaty;
- 4) wpływów wynikających z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730), ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534 i 730), ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752), ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2019 r. poz. 122), ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2019 r. poz. 541 i 675), ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. 1480) oraz ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 oraz z 2019 r. poz. 730);
- 5) budżetu państwa w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu;
- 6) odsetek, o których mowa w art. 17 ust. 1;
- 7) odsetek od wolnych środków przekazanych albo przyjmowanych w zarządzenie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 8) darowizn i zapisów;
- 9) innych źródeł.

**Art. 6.** Środki Funduszu przeznacza się na:

- 1) dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, zwaną dalej „dopłatą”;

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648, 1722, 2161 i 2533 oraz z 2019 r. poz. 42, 412 i 452.

2) wydatki na obsługę Funduszu.

**Art. 7.** Środki, o których mowa w art. 5 pkt 5, oraz dofinansowanie udzielone ze środków Funduszu nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

**Art. 8.** 1. Dysponent Funduszu sporządza projekt rocznego planu finansowego Funduszu, zawierający w szczególności wysokość:

- 1) wpływów w podziale na źródła, o których mowa w art. 5;
- 2) wydatków Funduszu na dopłatę oraz wydatków na obsługę Funduszu.

2. Dysponent Funduszu sporządza projekt rocznego planu finansowego w terminie do dnia 15 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

3. Projekt planu, o którym mowa w ust. 2, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

4. Uzgodniony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

5. Zmiana planu finansowego, o którym mowa w ust. 1, wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

**Art. 9.** Środki pozostające na dzień 31 grudnia na rachunku Funduszu mogą zostać przekazane przez dysponenta Funduszu na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego lub Funduszu Kolejowego lub na dochody budżetu państwa.

### DZIAŁ III

## Dofinansowanie i dopłata ze środków Funduszu

### Rozdział 1

#### Zasady udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu

**Art. 10.** 1. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków 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

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 62, 1000, 1366, 1669, 1693, 2245, 2354 i 2500 oraz z 2019 r. poz. 303, 326 i 534.

Funduszu, o którym mowa w art. 8 ust. 4, przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu, mając na uwadze:

- 1) powierzchnię województwa;
- 2) liczbę mieszkańców województwa;
- 3) pracę eksploatacyjną na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

**Art. 11.** Dysponent Funduszu zawiera z wojewodą porozumienie określające w szczególności:

- 1) sposób i terminy wypłaty dofinansowania,
- 2) zasady i warunki wykorzystania i zwrotu dofinansowania,
- 3) wytyczne dotyczące treści umowy o dopłatę

– mając na uwadze zapewnienie jednolitych warunków otrzymywania dopłaty przez organizatorów we wszystkich województwach.

**Art. 12.** 1. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków, o których mowa w art. 10 ust. 1, zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w danym województwie.

2. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie tych przewozów w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażonej w wozokilometrach zaplanowanej do realizacji w planie transportowym tego województwa, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 13 ust. 2, oraz informację o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zawarcie umowy o dopłatę.

3. Wniosek doręczony po terminie, o którym mowa w ust. 2, nie podlega rozpatrzeniu.

**Art. 13.** 1. Organizator może uzyskać ze środków Funduszu dopłatę po zawarciu umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. Umowa jest zawierana na wniosek organizatora.

2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.

3. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;
- 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4. Maksymalna kwota dopłaty jest uzależniona od wysokości środków przewidzianych na dane województwo w roku budżetowym i nie może przekroczyć kwoty zamieszczonej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego dla linii komunikacyjnej objętej dopłatą.

5. Umowa o dopłatę 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;
- 6) termin i sposób przekazywania dopłaty;
- 7) termin i sposób rozliczenia dopłaty;
- 8) termin i zasady zwrotu dopłaty;
- 9) zasady i terminy składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

6. W przypadku aktualizacji planu transportowego przez województwo w trakcie roku budżetowego dopłata do przewozów zorganizowanych wskutek aktualizacji planu może być dokonana na zasadach określonych w rozdziale 3.

## Rozdział 2

### **Zasady przekazywania dopłaty**

**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.

3. W przypadku gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę do tej linii. Wysokość tego wyniku finansowego podlega rozliczeniu w danym okresie rozliczeniowym lub w kolejnych okresach rozliczeniowych.

4. Wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o dopłatę.

5. Wniosek o dopłatę:

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

6. Wojewoda występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłatę.

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

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

9. Środki wynikające z wniosku wojewody, o którym mowa w ust. 6, 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.

**Art. 15.** Organizator, któremu została udzielona dopłata, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

### Rozdział 3

#### **Zasady wypłaty niewykorzystanych środków Funduszu**

**Art. 16. 1.** Do końca miesiąca następującego po zakończeniu odpowiednio pierwszego, drugiego i trzeciego kwartału danego roku wojewoda dokonuje 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 za ten kwartał.

2. W przypadku niepełnego zaangażowania środków przewidzianych na dany kwartał wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków, które mogą być przeznaczone na zorganizowanie dodatkowych przewozów, oraz terminie składania wniosków, o których mowa w ust. 3.

3. Organizator może złożyć wniosek o przyznanie dodatkowych środków na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym lub linii komunikacyjnych utworzonych wskutek aktualizacji planu transportowego.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:

- 1) nazwę organizatora i numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) wielkość pracy eksploatacyjnej na każdej linii komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, wyrażonej w wozokilometrach.

5. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra dodatkowo uruchomionych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału niewykorzystanych środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej zaplanowanej do wykonania na zaproponowanych do uruchomienia liniach komunikacyjnych, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 13 ust. 2, oraz informację o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zawarcie umowy o dopłatę.

6. Do wniosków, o których mowa w ust. 3 i 5, stosuje się przepisy art. 14 ust. 5.

7. Dopłata na dodatkowo uruchamiane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej jest przekazywana organizatorom po zawarciu umowy o dopłatę.

## Rozdział 4

### Zasady zwrotu dopłaty

**Art. 17.** 1. Dopłata:

- 1) wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem,
- 2) pobrana nienależnie,
- 3) pobrana w nadmiernej wysokości

– podlega zwrotowi wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia okoliczności, o których mowa w pkt 1–3.

2. Dopłatą wykorzystaną niezgodnie z przeznaczeniem jest dopłata wykorzystana na dofinansowanie zadania innego niż wskazane w umowie o dopłatę.

3. Dopłatą pobraną nienależnie jest dopłata udzielona bez podstawy prawnej.

4. Dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie o dopłatę lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii o charakterze użyteczności publicznej.

5. Zwrotowi podlega ta część dopłaty, która została wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem, nienależnie pobrana lub pobrana w nadmiernej wysokości.

6. Odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia:

- 1) przekazania dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem;
- 2) stwierdzenia nienależnego pobrania dopłaty lub pobrania jej w nadmiernej wysokości.

7. W przypadku niedokonania zwrotu dopłaty w terminie, o którym mowa w ust. 1, właściwy wojewoda wydaje decyzję administracyjną określającą kwotę przypadającą do zwrotu i termin, od którego nalicza się odsetki. O wydaniu decyzji wojewoda informuje dysponenta Funduszu.

8. Zwrot dopłaty jest dokonywany na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego, o którym mowa w art. 14 ust. 7. Wojewoda niezwłocznie przekazuje zgromadzone środki na rachunek Funduszu.

9. Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 7, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.

10. Do spraw dotyczących zwrotu dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości nieuregulowanych niniejszą ustawą

stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2018 r. poz. 800, z późn. zm.<sup>5)</sup>), z tym że uprawnienia organu podatkowego przysługują wojewodzie.

## Rozdział 5

### **Kontrola i sprawozdawczość**

**Art. 18.** 1. Wojewoda kontroluje:

- 1) sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata, mając na uwadze postanowienia umowy o dopłatę i umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) prawidłowości wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę;
- 3) zgodność umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

2. Kontrola jest realizowana w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 5% środków przekazanych przez wojewodę w danym roku organizatorom funkcjonującym w danym województwie. Kontrola jest przeprowadzana co najmniej u 15% organizatorów funkcjonujących w województwie, z którymi zawarto umowę o dopłatę.

3. Na wniosek dysponenta Funduszu wojewoda zarządza przeprowadzenie kontroli nieprzewidzianej w okresowym planie kontroli.

4. Kontrola jest przeprowadzana w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. poz. 1092 oraz z 2019 r. poz. 730).

**Art. 19.** 1. W terminie do dnia 31 marca danego roku wojewoda przedstawia dysponentowi Funduszu roczne sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę wojewody i jego numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) wysokość dofinansowania przekazanego przez dysponenta Funduszu w danym roku kalendarzowym;
- 3) kwotę dopłaty wydatkowaną przez wojewodę;

---

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 650, 723, 771, 1000, 1039, 1075, 1499, 1540, 1544, 1629, 1693, 2126, 2193, 2244 i 2354 oraz z 2019 r. poz. 60, 492, 694 i 730.

- 4) liczbę organizatorów, którym przekazano dopłatę;
- 5) liczbę operatorów wykonujących przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu;
- 6) liczbę linii komunikacyjnych, na których są wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu.

**Art. 20.** Dysponent Funduszu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu za poprzedni rok kalendarzowy do dnia 30 kwietnia każdego roku.

#### DZIAŁ IV

##### **Przepisy epizodyczne**

**Art. 21.** Do dnia 31 grudnia 2021 r. udzielanie dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu odbywa się zgodnie z przepisami działu I, II, art. 11 w rozdziale 1, rozdziałów 2, 4 i 5 działu III, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu.

**Art. 22.** 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.

**Art. 23.** 1. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 1,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;
- 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

**Art. 24.** 1. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków 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 przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób podziału środków Funduszu, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze:

- 1) powierzchnię województwa;
- 2) liczbę mieszkańców województwa;

- 3) wartość produktu krajowego brutto województwa;
- 4) zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

3. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków, o których mowa w ust. 1, zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w danym województwie.

4. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków Funduszu, o których mowa w ust. 1, przyznanych dla województwa i wskazuje termin na złożenie wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1.

5. Wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1:

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

6. Organizator składa wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1, do właściwego wojewody, 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) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na każdej linii, o której mowa w pkt 2, w danym roku budżetowym;
- 4) planowaną kwotę deficytu każdej linii, o której mowa w pkt 2, w danym roku budżetowym;
- 5) planowaną łączną kwotę dopłaty w danym roku budżetowym.

7. Do wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1, organizator dołącza dokumenty potwierdzając dane i informacje zawarte we wniosku.

**Art. 25.** 1. Wojewoda, rozpatrując wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1, bierze pod uwagę:

- 1) powierzchnię obszaru własności organizatora;
- 2) liczbę mieszkańców obszaru własności organizatora;
- 3) liczbę linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

- 4) długość linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 6) realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 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 2018 r. poz. 1530, z późn. zm.6)), jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

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. 24 ust. 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. 24 ust. 4, informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach środków, o których mowa w art. 24 ust. 4, albo o nieobjęciu dopłatą.

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2161, 2193 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 525.

**Art. 26.** Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 24 ust. 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 25, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

**Art. 27.** 1. Dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą.

2. 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 wysokości nie większej niż zawarta we wniosku o objęcie dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1;
- 6) termin i sposób rozliczenia dopłaty;
- 7) termin i sposób przekazywania dopłaty;
- 8) termin i zasady zwrotu dopłaty;
- 9) zasady i termin składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

**Art. 28.** 1. Na dzień 31 sierpnia danego roku wojewoda dokonuje analizy zaangażowania środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie w ramach zawartych umów o dopłaty.

2. Wojewoda do dnia 7 września danego roku informuje dysponenta Funduszu o kwocie środków niezaangażowanych wynikającej z analizy, o której mowa w ust. 1. Wielkość tych środków pomniejsza kwotę, o której mowa w art. 24 ust. 4.

3. Dysponent Funduszu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu informację o

sumie środków, o których mowa w ust. 2, które mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, oraz informację o terminie przekazania przez wojewodów informacji, o której mowa w ust. 4. Termin wyznaczony przez wojewodę dla organizatora na złożenie wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1, nie może być krótszy niż 5 dni roboczych.

4. Wojewoda przekazuje w terminie, o którym mowa w ust. 3, do dysponenta Funduszu informację o wysokości środków wynikającą z wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1.

5. Dysponent Funduszu na podstawie informacji, o której mowa w ust. 4:

- 1) określa udział procentowy każdego województwa w kwocie środków, o której mowa w ust. 3, stanowiący iloraz środków zgłoszonych przez danego wojewodę, o których mowa w ust. 4, do łącznej kwoty środków zgłoszonych przez wszystkich wojewodów;
- 2) dokonuje podziału środków, o których mowa w ust. 3, na poszczególne województwa, biorąc pod uwagę udział, o którym mowa w pkt 1.

6. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie.

7. Do dopłat stosuje się przepisy art. 25, przepisy wydane na podstawie art. 26 oraz przepisy art. 27.

8. Jeżeli wysokość środków, o których mowa w ust. 3, nie przekracza 1% kwoty środków Funduszu, o której mowa w art. 24 ust. 1, środki nie podlegają rozdysponowaniu.

**Art. 29.** W 2019 r. dofinansowanie i dopłaty są udzielane wyłącznie do przewozów wykonywanych od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r.

**Art. 30.** Do dofinansowania i dopłat udzielanych w 2019 r. nie stosuje się przepisów art. 28.

## DZIAŁ V

### Przepisy zmieniające

**Art. 31.** W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37i ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...), z tym że kwota stanowiąca 77,5% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, kwota stanowiąca 18,5% tej opłaty stanowi przychód Funduszu Kolejowego, a kwota stanowiąca 4% tej opłaty – przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

2) w art. 37m:

a) po ust. 3a dodaje się ust. 3b i 3c w brzmieniu:

„3b. W latach 2020 –2021 stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 28,00 zł za 1000 l albo o 28,00 zł za 1000 kg. Kwota 28,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2.

3c. Stawki opłaty paliwowej, o których w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 13,00 zł za 1000 l albo o 13,00 zł za 1000 kg. Kwota 13,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2.”,

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu ogłaszając, zgodnie z ust. 4, stawki opłaty paliwowej, uwzględnia kwoty, o których mowa odpowiednio w ust. 3a–3c.”.

**Art. 32.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.<sup>7)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 140ae ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Urzędy celno-skarbowe otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12% nałożonej kary. Prowizja stanowi dochód budżetu państwa.

4. Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12% nałożonej kary. Prowizja stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).”;

2) po art. 140ae dodaje się art. 140af w brzmieniu:

„Art. 140af. 1. Grzywny, o których mowa w art. 96 § 3 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821), pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, nakładane na właściciela lub posiadacza pojazdu, o których mowa w art. 78 ust. 4 i 5 ustawy, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

2. Kary porządkowe, o których mowa w art. 49 § 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475, z późn. zm.<sup>8)</sup>), pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, nakładane na osoby, o których mowa w art. 78 ust. 4 i 5 ustawy, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”.

**Art. 33.** W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2019 r. poz. 122) po art. 37b dodaje się art. 37ba w brzmieniu:

„Art. 37ba. Grzywny, o których mowa w art. 37b, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych,

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730 i 752.

<sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1039, 1387, 1467, 1481 i 2077 oraz z 2019 r. poz. 76.

o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 34.** W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.<sup>9)</sup>), wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 321b otrzymuje brzmienie:

„Art. 321b. Opłata emisyjna stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730), oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...), z tym że kwota stanowiąca 80% opłaty emisyjnej stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kwota stanowiąca 15% tej opłaty – przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, a kwota 5% tej opłaty – Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

2) w art. 321i ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje kwotę, o której mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia jej wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 321b, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu i na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 321h ust. 2.”.

**Art. 35.** W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2019 r. poz. 541 i 675) po art. 26a dodaje się art. 26b w brzmieniu:

„Art. 26b. Grzywny, o których mowa w art. 26, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych,

---

<sup>9)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648, 1722, 2161 i 2533 oraz z 2019 r. poz. 42, 412 i 452.

o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 36.** W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475, z późn. zm.<sup>10)</sup>) w art. 100 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Grzywna stanowi dochód budżetu państwa, z wyjątkiem grzywien nakładanych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowiących wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...) albo Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730), a w przypadku gdy nałoży ją funkcjonariusz organu podległego władzom jednostki samorządu terytorialnego – stanowi dochód tej jednostki samorządu.”.

**Art. 37.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 46 w ust. 1a pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
  - „1) na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – 20% wpływów;
  - 2) do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...) – 80% wpływów.”;
- 2) w art. 56 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Grzywny i kary zgromadzone na rachunkach, o których mowa w ust. 3, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyjątkiem grzywien i kar, które zgodnie z odrębnymi przepisami stanowią wpływy Krajowego Funduszu Drogowego lub jednostek samorządu terytorialnego. Wpłat dokonuje się w terminie pierwszych czterech

---

<sup>10)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1039, 1387, 1467, 1481 i 2077 oraz z 2019 r. poz. 76.

dni roboczych następujących po zakończeniu tygodnia, w którym środki wpłynęły na rachunki, o których mowa w ust. 3.”;

3) w art. 94 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa, z tym że kara pieniężna pobrana przez organ Inspekcji Transportu Drogowego stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

4) w art. 95a ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary, o których mowa w ust. 1 i 2, stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, z tym że kary, o których mowa w ust. 1 i 2, pobierane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

5) w art. 95b w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a – stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;”.

**Art. 38.** W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) w art. 5 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) 18,5% wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730);”.

**Art. 39.** W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23:

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

„1ba. Minimalny poziom realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego na lata 2020–2022 wynosi 80%.”,

b) w ust. 6 objaśnienie symbolu „Ozj” otrzymuje brzmienie:

„Ozj – jednostkową opłatę zastępczą wynoszącą 0,014, wyrażoną w złotych/MJ”;

2) w art. 28ze:

a) w ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 4 w brzmieniu:

„4) Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...), w kwocie stanowiącej 55% wpływów z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a.”,

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

„2a. Fundusz przekazuje kwotę, o której mowa w ust. 2 pkt 4, na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do dnia 30 marca roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek, o którym mowa w art. 23 ust. 1.”.

**Art. 40.** W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1114, z późn. zm.<sup>11)</sup>) w art. 89 po ust. 1b dodaje się ust. 1c–1f w brzmieniu:

„1c. W latach 2020–2021 stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, pkt 12 lit. a i c oraz pkt 14, są obniżone odpowiednio o 28,00 zł/1000 litrów, 28,00 zł/1000 kilogramów albo 0,56 zł/1 gigadzul (GJ).

1d. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, pkt 12 lit. a i c oraz pkt 14,

---

<sup>11)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1039, 1356, 1629, 1697, 2227, 2244, 2354 i 2538 oraz z 2019 r. poz. 534.

obowiązujące w poszczególnych latach kalendarzowych okresu, o którym mowa w ust. 1c, uwzględniając kwoty ich obniżenia zgodnie z ust. 1c:

- 1) w terminie do dnia 31 grudnia roku kalendarzowego poprzedzającego każdy rok z tego okresu;
- 2) niezwłocznie – w przypadku zmiany ich wysokości.

1e. Stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, pkt 12 lit. a i c oraz pkt 14, są obniżone odpowiednio o 13,00 zł/1000 litrów, 13,00 zł/1000 kilogramów albo o 0,26 zł/1 gigadzul (GJ).

1f. Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, pkt 12 lit. a i c oraz pkt 14, uwzględniając kwoty ich obniżenia zgodnie z ust. 1e:

- 1) w terminie do dnia 31 grudnia roku poprzedzającego rok kalendarzowy;
- 2) niezwłocznie – w przypadku zmiany ich wysokości.”.

**Art. 41.** W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534 i 730) art. 114 otrzymuje brzmienie:

„Art. 114. 1. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 107 i art. 112a, nakładanych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).

2. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w:

- 1) art. 107, nakładanych przez organy wymienione w art. 107 ust. 4 pkt 2 –6,
- 2) art. 108,
- 3) art. 112a, nakładanych przez organy wyspecjalizowane inne niż wymienione w ust. 1 – stanowią dochód budżetu państwa.”.

**Art. 42.** W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 oraz z 2019 r. poz. 730) po art. 32 dodaje się art. 32a w brzmieniu:

„Art. 32a. Grzywny, o których mowa w art. 32 ust. 1, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów

autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).”.

**Art. 43.** W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2018 r. poz. 1480) po art. 57 w rozdziale 7 dodaje się art. 57a w brzmieniu:

„Art. 57a. Grzywny, o których mowa w art. 57, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia .... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...).”.

## DZIAŁ VI

### **Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe**

**Art. 44.** 1. W roku 2020 przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi kwota 377,5 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.

2. W roku 2021 przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi kwota 307,5 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.

3. Kwoty, o których mowa w ust. 1 i 2, są przekazywane na rachunek Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w pięciu równych ratach do dnia: 25 stycznia, 25 marca, 25 maja, 25 lipca i 25 listopada danego roku.

**Art. 45.** W latach 2020 –2021 przychód Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, powiększa się corocznie o kwotę 350 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku.

**Art. 46.** 1. W latach 2020 –2021 Urząd Dozoru Technicznego, o którym mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667), dokonuje odpisów z funduszu podstawowego na rachunek Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, w wysokości po 50 mln zł rocznie.

2. Kwota, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w terminie do 31 maja danego roku.

**Art. 47.** W latach 2019 –2020 wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z tytułu opłaty emisyjnej, o których mowa w art. 5 pkt 1 niniejszej ustawy, powiększa się o 2% tej opłaty, w części przypadającej Funduszowi Niskoemisyjnego Transportu, o której mowa w art. 321b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

**Art. 48.** Dysponent Funduszu Niskoemisyjnego Transportu po raz pierwszy przekazuje na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej kwotę, o której mowa w art. 5 pkt 2, do dnia 30 marca 2021 r.

**Art. 49.** Opłaty, kary i grzywny wynikające z art. 46 ust. 1a pkt 2, art. 94 ust. 1, art. 95a ust. 4, art. 95b ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, art. 140ae ust. 4 i art. 140af ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 100 § 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, nałożone przez organy Inspekcji Transportu Drogowego a nieuiszczone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stanowiące przed dniem jej wejścia w życie należności budżetu państwa, stają się z dniem jej wejścia w życie należnościami Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Art. 50.** Tworzy się Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**Art. 51.** 1. Pierwszy plan finansowy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dysponent Funduszu sporządza na okres od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzany w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy oraz uzgadniany przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w terminie kolejnych 10 dni roboczych.

**Art. 52.** 1. Plan finansowy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na rok 2020 dysponent Funduszu sporządza i przedstawia do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do dnia 16 sierpnia 2019 r.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokonuje uzgodnienia planu finansowego Funduszu, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 26 sierpnia 2019 r.

**Art. 53.** 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynosi w roku:

- 1) 2019 – 245 000 000 zł;
- 2) 2020 – 200 000 000 zł;
- 3) 2021 – 200 000 000 zł;
- 4) 2022 – 200 000 000 zł;
- 5) 2023 – 200 000 000 zł;
- 6) 2024 – 200 000 000 zł;
- 7) 2025 – 200 000 000 zł;
- 8) 2026 – 200 000 000 zł;
- 9) 2027 – 200 000 000 zł;
- 10) 2028 – 200 000 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister właściwy do spraw transportu obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego nie przekracza 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

**Art. 54.** Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 5 pkt 2 i art. 39, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.;
- 2) art. 5 pkt 3, art. 31 pkt 1 i pkt 2 lit. a w zakresie ust. 3c, art. 38 i art. 40 w zakresie ust. 1e, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

## UZASADNIENIE

Projektowane przepisy ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wprowadzają istotne zmiany w zakresie finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, wprowadzając mechanizm wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego (jednostek samorządu terytorialnego) określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.). Powodem wprowadzenia rozwiązań przewidzianych w projekcie jest problem z zapewnieniem dostępności autobusowego publicznego transportu zbiorowego dla obywateli z uwagi na niewystarczający poziom środków finansowych na realizację zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w powyższym zakresie.

Poziom finansowania zadań realizowanych w ramach Funduszu w 2019 roku wyniesie 300 mln zł, a w kolejnych latach po 800 mln zł.

### Dział I projektu ustawy – przepisy ogólne

Ustawa reguluje sprawy związane z utworzeniem i funkcjonowaniem Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

W niniejszym dziale znajdują się definicje pojęć stosowanych w projektowanej ustawie. Zdefiniowane zostało pojęcie „ceny usługi”. Pojęcie to oznacza kwotę deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra. W przepisach działu I określono także, w jaki sposób należy rozumieć kwotę deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej. Jest to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. Zdefiniowano również pojęcie „wozokilometr”. Wozokilometr to jednostka miary pracy eksploatacyjnej autobusu, przy czym jako 1 wozokilometr należy rozumieć przejazd 1 autobusu na odległość 1 kilometra. Zdefiniowanie pojęcia „ceny usługi”, „kwoty deficytu”

oraz „wozokilometr” jest niezbędne dla określenia przedmiotu dopłat oraz jednolitego ich stosowania przez organizatorów w ramach przedmiotowej ustawy.

Przepisy działu I przesądzą także, że pojęcia takie jak „organizator”, „operator”, „plan transportowy”, „przewóz o charakterze użyteczności”, „umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego” odpowiadają znaczeniu, jakie im nadano w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Z definicji organizatora wyłączono ministra właściwego do spraw transportu, ponieważ Fundusz dedykowany jest wyłącznie organizatorom publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów drogowych, tj. jednostkom samorządu terytorialnego. Minister właściwy do spraw transportu jest natomiast odpowiedzialny wyłącznie za organizację przewozów kolejowych. Z definicji organizatora wyłączono również związek metropolitalny, ponieważ związek ten wykonuje przewozy w ramach komunikacji miejskiej, a przepisów ustawy nie stosuje się do takich przewozów.

#### Dział II projektu ustawy – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Fundusz jest tworzony w formule państwowego funduszu celowego, którego dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, a obsługę bankową zapewnia Bank Gospodarstwa Krajowego.

Fundusz gromadzi środki finansowe na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Środki Funduszu pochodzą z wpływów z tytułu opłaty emisyjnej, wpływów z tytułu opłaty zastępczej, wpływów z tytułu opłaty paliwowej, budżetu państwa w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, dochodów z kar, grzywien, opłat pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Wojewódzkich Inspektorów Transportu Drogowego, odsetek od dopłat zwróconych, odsetek od wolnych środków przekazanych albo przyjmowanych w zarządzenie zgodnie z przepisami o finansach publicznych. Dozwolone będzie ponadto gromadzenie środków z darowizn i zapisów oraz innych źródeł. Taka konstrukcja ma zapewnić optymalne skapitalizowanie aktywów pozostających na rachunku Funduszu.

Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi oraz wydatki na obsługę Funduszu. Sprecyzowanie przeznaczenia środków Funduszu ma za zadanie ujednoczenie sposobu oraz celu ich wykorzystania.

Środki pochodzące z budżetu państwa, w części której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu oraz dofinansowanie udzielone ze środków Funduszu nie stanowią dotacji podlegających szczególnym zasadom rozliczania środków z budżetu państwa.

Dysponent Funduszu sporządza roczny plan finansowy Funduszu. Plan finansowy będzie zawierał w szczególności wysokość wpływów w podziale na źródła oraz wysokość wydatków Funduszu na dopłatę, a także wydatków na obsługę Funduszu.

Dysponent Funduszu corocznie, nie później niż do dnia 15 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać, sporządza projekt rocznego planu finansowego. Następnie projekt planu finansowego podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych. Minister dokonuje uzgodnienia planu finansowego w terminie do 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu na obowiązywać. Uzgodniony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych plan finansowy stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu. Jednocześnie w przypadku zmiany planu finansowego wymagane jest uzgodnienie ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Środki pozostające na dzień 31 grudnia na rachunku Funduszu mogą zostać przekazane przez dysponenta funduszu na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego oraz Funduszu Kolejowego lub na dochody budżetu państwa.

### Dział III projektu ustawy – dofinansowanie i dopłata ze środków Funduszu

#### Rozdział 1 – zasady udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu

Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu dla poszczególnych województw. Podział ten zostanie dokonany po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Natomiast Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu. Przy ww. podziale będzie brana pod uwagę powierzchnia

województwa, liczba mieszkańców województwa oraz praca eksploatacyjna na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażona w wozokilometrach zaplanowana do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Niniejsze przepisy zapewnią właściwy podział środków Funduszu przez dysponenta Funduszu, tj. ministra właściwego do spraw transportu w oparciu o precyzyjnie wskazane kryteria.

Przepisy niniejszego działu przewidują, że dysponent Funduszu, mając na uwadze zapewnienie jednolitych warunków otrzymywania dopłaty przez organizatorów we wszystkich województwach, zawiera z wojewodą porozumienie określające: sposób i terminy wypłaty dofinansowania, zasady i warunki wykorzystania i zwrotu dofinansowania oraz wytyczne dotyczące treści umowy o dopłatę.

Jednocześnie zgodnie z przepisem niniejszego działu dysponent Funduszu zobowiązany jest do niezwłocznego przekazania wojewodom informacji o podziale środków przeznaczonych dla danego województwa, zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie. Przepis ma na celu usprawnienie przekazywania informacji o środkach przydzielonych dla danego województwa.

Natomiast wojewodę zobowiązano do umieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informacji o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Kwota ta będzie wynikiem podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej na liniach o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do wykonania w planie transportowym danego województwa, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Kwota ta nie może być wyższa niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej. Przepis określa sposób podziału środków Funduszu przypadających dla danego województwa z uwzględnieniem pracy przewozowej zaplanowanej w danym województwie. Ponadto wojewoda zobowiązany został do umieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informacji o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zawarcie umowy o dopłatę.

W niniejszym rozdziale zostały określone także zasady udzielania dopłaty ze środków Funduszu. Organizator (jednostka samorządu terytorialnego) może uzyskać ze środków Funduszu dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej po zawarciu umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. Umowa będzie zawierana na wniosek organizatora. Kwota dopłaty będzie wynosić nie więcej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.

Warunkiem uzyskania dopłaty jest sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Maksymalna kwota dopłaty jest uzależniona od wysokości środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu i nie może przekroczyć kwoty zamieszczonej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego dla linii komunikacyjnej objętej dopłatą.

W niniejszym rozdziale wskazano również elementy, jakie będzie zawierała przedmiotowa umowa. Do obligatoryjnych elementów umowy należy określenie:

- linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- długości linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- częstotliwości połączeń na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- maksymalnej kwoty dopłaty;
- terminu i sposobu przekazywania dopłaty;
- terminu i sposobu rozliczenia dopłaty;
- terminu i zasad zwrotu dopłaty;
- zasad i terminów składania wniosku o dopłatę oraz jego wzoru.

W przypadku aktualizacji planu transportowego przez województwo w trakcie roku budżetowego dopłata może być dokonana wyłącznie na zasadach wynikających z rozdziału

3 określającego zasady wypłaty niewykorzystanych środków z Funduszu. Aktualizacja planu transportowego zostanie uwzględniona w planie finansowym Funduszu na kolejny rok budżetowy.

Przepisy niniejszego rozdziału zapewnią przejrzystość procesu przekazywania, rozliczania, zwrotu środków Funduszu oraz kontroli ich wydatkowania.

## Rozdział 2 – zasady przekazywania dopłaty

Przepisy znajdujące się w niniejszym rozdziale mają na celu zapewnienie jednolitego sposobu przekazywania środków Funduszu dla wszystkich organizatorów. Przepisy te określają szczegółowo tryb postępowania z wnioskiem złożonym przez organizatora o dopłatę, a także obowiązki wszystkich podmiotów zaangażowanych w proces przekazania środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Organizator jest obowiązany do złożenia wojewodzie wniosku o dopłatę za dany okres rozliczeniowy. Szczegółowe zasady i terminy zostaną określone w umowie o dopłatę zawieranej przez wojewodę z organizatorem. Do wniosku o dopłatę organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

W przypadku gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę. Wysokość tego wyniku finansowego podlega rozliczeniu w danym okresie rozliczeniowym lub w kolejnych okresach rozliczeniowych.

Wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o dopłatę i występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłaty. Następnie dysponent Funduszu – minister właściwy do spraw transportu przekazuje dofinansowanie na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego. Warunkiem przekazania dofinansowania jest dostępność środków na rachunku Funduszu. Wojewoda przekazuje dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu środków od dysponenta Funduszu. Dysponent Funduszu przekazuje wojewodzie środki w terminach wynikających z porozumienia, jednak termin ten nie może przekroczyć 31 grudnia. Wojewoda do 25 stycznia roku następnego będzie zobowiązany do zwrotu na rachunek Funduszu niewykorzystanych środków.

Wniosek o dopłatę doręczony po upływie terminu wynikającego z umowy o dopłatę oraz wniosek niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę nie podlega rozpatrzeniu.

Zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału organizator, któremu została udzielona dopłata, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

Przepisy zawarte w niniejszym rozdziale mają charakter proceduralny precyzując sposób postępowania wszystkich podmiotów uczestniczących w przekazywaniu środków z Funduszu i zapewniają przejrzystość jego funkcjonowania.

### Rozdział 3 – zasady wypłaty niewykorzystanych środków Funduszu

Zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału wojewoda dokonuje analizy zaangażowania środków Funduszu w podziale na kwartały po zakończeniu pierwszego, drugiego i trzeciego kwartału. W przypadku gdy w danym kwartale środki nie zostaną wykorzystane w całości wojewoda zamieszcza na stronie podmiotowej urzędu województwa informacje o kwocie środków, które mogą być przeznaczone na zorganizowanie dodatkowych przewozów.

Organizator będzie mógł wystąpić o dodatkowe środki na:

- organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym,
- uruchomienie linii komunikacyjnych utworzonych wskutek aktualizacji planu transportowego.

Przepisy niniejszego rozdziału określają obligatoryjne elementy wniosku składanego przez organizatora.

Wojewoda umieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra dodatkowo uruchomionych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału niewykorzystanych środków finansowych. Kwota ta wynika z podziału niewykorzystanych środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy przewozowej zaplanowaną do wykonania na zaproponowanych do uruchomienia liniach komunikacyjnych, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Kwota ta nie może być wyższa 0,80 zł. Wojewoda umieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego również informację o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zwarcie umowy o dopłatę.

Dopłata na dodatkowo uruchomione przewozy jest przekazywana organizatorom po zawarciu umowy o dopłatę.

Niniejsze przepisy optymalizują sposób wykorzystania środków Funduszu zapewniając, że środki niewykorzystane w danym kwartale będą mogły zostać przeznaczone na zorganizowanie dodatkowych przewozów. Zapewni to racjonalne wydatkowanie środków Funduszu umożliwiając ich ponowną alokację dla organizatorów, którzy wykażą potrzebę uruchomienia za ich pomocą dodatkowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

#### Rozdział 4 – zasady zwrotu dopłaty

Przepisy niniejszego rozdziału określają sankcję w sytuacji, gdy dofinansowanie zostało wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem albo pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości. Taka dopłata wraz z odsetkami podlega zwrotowi w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia jednej z okoliczności, o których mowa powyżej.

W niniejszym rozdziale określone zostały również terminy w jakich nalicza się odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi, sposób zwrotu dopłaty oraz termin. Ponadto wskazano, że w przypadku nie dokonania zwrotu dopłaty w terminie 15 dni wojewoda wydaje decyzję administracyjną określającą kwotę zwrotu i termin od którego nalicza się odsetki. Wojewoda będzie zobowiązany do poinformowania o wydanej decyzji dysponenta Funduszu. Odwołanie od decyzji wojewody dotyczącej zwrotu dopłaty będzie rozpatrywał minister właściwy do spraw transportu.

Ponadto przesadzono, że do spraw dotyczących zwrotu dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości stosuje się przepisy działu III ustawy – Ordynacja podatkowa.

Przepisy niniejszego rozdziału mają na celu przeciwdziałanie nieprawidłowemu wykorzystaniu środków Funduszu wskazując, że środki pobrane nienależnie lub w nadmiernej wysokości lub wykorzystane niezgodnie z przeznaczeniem podlegają zwrotowi według określonej procedury.

#### Rozdział 5 – kontrola i sprawozdawczość

Zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału wojewoda kontroluje: sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata (mając na uwadze postanowienia umowy o dopłatę i umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego),

prawidłowości wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę oraz zgodność umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Kontrola jest realizowana w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 5% środków przekazanych przez wojewodę w danym roku organizatorom u co najmniej u 15% organizatorów funkcjonujących w województwie, z którymi zawarto umowę o dopłatę.

Ponadto przewiduje się możliwość przeprowadzenia kontroli doraźnej na wniosek dysponenta Funduszu. Zapewni to ministrowi właściwemu do spraw transportu realne możliwości kontroli prawidłowości wykonywania zadania, na które zostało udzielone dofinansowanie ze środków Funduszu.

Kontrola jest przeprowadzana w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. poz. 1092).

Przepisy niniejszego rozdziału zapewnią właściwy nadzór nad prawidłowym wykorzystaniem środków Funduszu dając wojewodzie odpowiednie narzędzia kontrolne w tym zakresie.

Jednocześnie w niniejszym rozdziale określono obowiązki wojewody dotyczące sprawozdawczości. Zobowiązano wojewodę do przedstawienia dysponentowi Funduszu sprawozdania z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego. Wojewoda będzie zobowiązany do przedstawienia sprawozdania do dnia 31 marca każdego roku. W celu zapewnienia jednolitości danych i informacji przekazywanych przez wojewodów określono obligatoryjne elementy sprawozdania. Niniejsze przepisy zapewniają odpowiedni przepływ informacji dotyczących realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie, do czego przyczyni się właściwa sprawozdawczość wojewody.

Ponadto zgodnie z przepisami niniejszego rozdziału dysponent Funduszu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu za poprzedni rok kalendarzowy do 30 kwietnia każdego roku.

Dział IV projektu ustawy – przepisy epizodyczne

Przewiduje się, że do dnia 31 grudnia 2021 r. tj. do momentu rozpoczęcia funkcjonowania nowego systemu organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w projekcie *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* (UD126) dopłata ze środków Funduszu będzie się odbywała na podstawie przepisów epizodycznych określonych w dziale IV oraz działu I, II i przepisów art. 11 w rozdziale 1, rozdziału 2, 4 i 5 działu III.

Wskazano, 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. Kwota dopłaty będzie wynosić nie więcej niż 1,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie zobowiązano organizatora do sfinansowania ze środków własnych część ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%.

Do dnia 31 grudnia 2021 r. podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu dla poszczególnych województw dokonuje dysponent Funduszu. Podział ten zostanie dokonany po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Przepisy niniejszego działu określają delegację ustawową dla wydania przez Radę Ministrów rozporządzenia w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków. Przy podziale środków zgromadzonych w Funduszu będzie brana pod uwagę powierzchnia województwa, liczba mieszkańców województwa, wartość produktu krajowego brutto województwa oraz zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Dysponent Funduszu ma obowiązek niezwłocznie przekazać wojewodzie informację, o kwocie środków zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie.

Kolejne przepisy niniejszego działu wskazują sposób postępowania przez wojewodę po uzyskaniu informacji od dysponenta Funduszu o kwocie środków zaplanowanych na dane województwo. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków Funduszu przeznaczonych

dla województwa. Wojewoda będzie też wskazywał termin dla organizatorów na złożenie wniosku o objęcie dofinansowaniem w danym roku budżetowym.

Wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, który został doręczony po upływie terminu wskazanego przez wojewodę lub niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę – nie podlega rozpatrzeniu.

W przepisach niniejszego określono również obligatoryjne elementy wniosku, co zapewni, że wnioski organizatorów będą jednolite. Do wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

Przepisy niniejszego działu określają także kryteria, które wojewoda zobowiązany jest uwzględnić podczas rozpatrywania wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem. Wskazano kolejność przyznania organizatorom pierwszeństwa w objęciu dopłatą. W przypadku gdy wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem uzyskały taką samą ocenę decydującym kryterium jest wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnia arytmetyczna dochodu jednostek wchodzących w skład związku. Po rozpatrzeniu wniosków wojewoda informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach posiadanych środków. Wojewoda będzie zobowiązany również do przekazania informacji o nieobjęciu danego wniosku dopłatą.

Przepisy niniejszego działu określają delegację dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, w którym zostanie określony szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, które zostaną objęte dopłatą, na podstawie określonych w ustawie kryteriów, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. Wskazano również elementy ww. umowy. Umowa przewidziana w przepisach epizodycznych jest tożsama z umową przewidzianą w rozdziale 1 działu III, która będzie stosowana w rozwiązaniach docelowych.

Wojewoda na dzień 31 sierpnia danego roku będzie zobowiązany do dokonania analizy zaangażowania środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z zawartymi umowami o dopłatę. Wojewoda do dnia 7 września danego roku informuje dysponenta Funduszu o wynikającej z analizy kwocie środków niezaangażowanych. Kwota wskazana w analizie pomniejsza kwotę przyznaną dla województwa w skutek podziału dokonanego przez dysponenta Funduszu na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów. Określony w przepisach niniejszego działu mechanizm umożliwi optymalizację wykorzystania środków Funduszu w okresie przejściowym zapewniając, że środki niewykorzystane do dnia 31 sierpnia danego roku będą zwracane dysponentowi Funduszu i następnie będą mogły zostać przeznaczone na dofinansowanie. Zapewni to racjonalne wydatkowanie środków Funduszu umożliwiając ich ponowną alokację dla organizatorów, którzy wykażą potrzebę uruchomienia dodatkowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Przepisy epizodyczne zapewnią możliwość dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej już od momentu wejścia w życie niniejszej ustawy. Dzięki takiemu rozwiązaniu organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą mogli jeszcze przed rozpoczęciem funkcjonowania nowego systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD126) zapewnić przewozy autobusowe zwłaszcza tam gdzie są one szczególnie potrzebne społecznie, a obecnie nie są realizowane z powodu ich niskiej rentowności.

#### Dział V projektu ustawy – przepisy zmieniające

Przepisy niniejszego działu wprowadzają zmiany w:

- – ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym,
- – ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- – ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt,
- – ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska,
- – ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach,
- – ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia,

- – ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- – ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym,
- – ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych,
- – ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym,
- – ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- – ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów,
- – ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

Zmiany w ww. ustawach wynikają z określenia nowych źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności.

Celem zmiany przepisów w zakresie:

- – ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym,
- – ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt,
- – ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach,
- – ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- – ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia,
- – ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych,
- – ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów,
- – ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach

jest przekierowanie obecnych dochodów budżetu państwa dotyczących głównie kar pieniężnych i grzywien oraz opłat pobieranych przez organy inspekcji transportu drogowego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych w ramach.

Intencją powyższych zmian w zakresie przekierowania dochodów budżetowych jest wyłącznie przeniesienie obecnych dochodów budżetu państwa uzyskiwanych przez organy inspekcji transportu drogowego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – tym samym nie zmienia się dotychczasowej wysokości i tytułów z których otrzymują środki jednostki samorządu terytorialnego oraz Krajowy Fundusz Drogowy.

Zmiany w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych dotyczą opłaty zastępczej oraz określenia nowego minimalnego poziomu realizacji Narodowego Celu

Wskaźnikowego, o którym mowa w tej ustawie. Opłata zastępcza będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – w wysokości 55% tej opłaty. W wyniku: wprowadzenia nowej stawki jednostkowej opłaty zastępczej (Ozj) oraz określenia na lata 2020–2022 minimalnego poziomu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (80%), o którym mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, szacuje się, że od roku 2021 nastąpi wzrost wpływów z tego tytułu, które zasila Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W wyniku proponowanych zmian w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, szacuje się, iż projektowane przepisy spowodują wzrost wpływów z tytułu opłaty paliwowej począwszy od roku 2020, jednocześnie powyższe zmiany spowodują obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych w tych samych wysokościach. Opłata paliwowa będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Zmiany w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska dotyczą opłaty emisyjnej, w zakresie której dokonano zmiany podziału wpływów z opłaty – opłata emisyjna będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W wyniku zmiany przepisów, opłata emisyjna będzie przychód w wysokości 80 % opłaty dla Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kwota stanowiąca 15% tej opłaty – przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, a kwota 5 % tej opłaty zasilać będzie Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

#### Dział VI projektu ustawy – przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

W latach 2020–2021 przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowi kwota łącznie 685 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w latach 2020–2021.

W latach 2020–2021 przychód Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510), powiększa się corocznie o kwotę 350 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej pobieranych zgodnie z ustawą z dnia

27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku.

Z uwagi na przekierowanie części opłaty paliwowej z Funduszu Kolejowego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i tym samym utraty środków na realizację ustawowych zadań przez FK, w latach 2020–2021 na rachunek Funduszu Kolejowego przekazywana będzie przez Urząd Dozoru Technicznego, o którym mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667), kwota 50 mln zł rocznie z odpisów z funduszu podstawowego UDT.

Ponadto wpływy do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z tytułu opłaty emisyjnej w latach 2019–2020 powiększa się o 2 % tej opłaty, z części przypadającej Funduszowi Niskoemisyjnego Transportu.

Dysponent Funduszu Niskoemisyjnego Transportu po raz pierwszy przekazuje na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej środki z tytułu opłaty emisyjnej do dnia 30 marca 2021 r.

Ponadto przepisy niniejszego działu określają, że opłaty, kary i grzywny wynikające z art. 46 ust. 1a pkt 2, art. 94 ust. 1, art. 95a ust. 4, art. 95b ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, art. 140ae ust. 4 i art. 140af ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 100 § 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, nałożone przez organy Inspekcji Transportu Drogowego a nieuiszczone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stanowiące przed dniem jej wejścia w życie należności budżetu państwa, stają się z dniem jej wejścia w życie należnościami Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Pierwszy plan finansowy Funduszu będzie obejmował okres od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r. Dysponent Funduszu jest zobowiązany do sporządzenia projektu planu w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. Natomiast w terminie kolejnych 10 dni roboczych projekt planu jest uzgadniany przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

Określono przepisy dotyczące sporządzania planu finansowego Funduszu na rok 2020. Plan finansowy dysponent Funduszu sporządza i przedstawia do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do dnia 16 sierpnia 2019 r. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokonuje uzgodnienia ww. planu finansowego Funduszu w terminie do dnia 26 sierpnia 2019 r.

Przepisy niniejszego działu wskazują także regułę wydatkową, o której mowa w art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych. Wskazane kwoty zostały oparte na znajdującej się w dołączonej do projektu Ocenie Skutków Regulacji. Wprowadza się również mechanizmy mające na celu zapewnienie, że określone w ustawie maksymalne limity wydatków nie zostały przekroczone.

Ustawa wejdzie w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem niektórych przepisów, które wejdą w życie 1 stycznia 2020 r. lub 1 stycznia 2022 r. Ww. *vacatio legis* pozwoli na utworzenie odpowiednich struktur w urzędach wojewódzkich oraz urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu będącego dysponentem Funduszu, niezbędnych do realizacji zdań wynikających z ustawy.

W projekcie ustawy przewidziano terminy dla wejścia w życie określonych przepisów ustawy.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod pozycją UD491.

Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców został określony w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji.

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

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

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został

udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

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

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Bogdan Oleksiak, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego, tel. 22 630 12 40, e-mail: Bogdan.Oleksiak@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 06-05-2019</p> <p><b>Źródło:</b> inne Efekt przeglądu wdrażania i stosowania przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UD491</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Od dnia wejścia w życie przepisów *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435)*, wprowadzających zasadniczą zmianę w organizacji i funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego, jednostki samorządu terytorialnego, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, nie podjęły się organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze. Jako powód samorządy często wskazują na brak środków finansowych na realizację zadań o charakterze użyteczności publicznej nałożonych na organizatorów *ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*.

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.

Dostrzegając problemy na rynku publicznego transportu zbiorowego został przygotowany *projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*. Został on wpisany do Wykazu prac programowych i legislacyjnych Rady Ministrów pod numerem UD126. Przepisy projektu wzmocniają rolę organizatorów publicznego transportu zbiorowego dając im realne możliwości planowania i organizacji autobusowego publicznego transportu zbiorowego na ich obszarze. Według projektu organizatorzy samodzielnie będą podejmowali decyzję o liniach komunikacyjnych, na których będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz liniach komunikacyjnych obsługiwanych na zasadach komercyjnych na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Dodatkowo *projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* przewiduje znaczne uproszczenie planów transportowych, które zgodnie z ww. projektem będą opracowywane przez marszałka województwa. Marszałek będzie sporządzał i optymalizował plan transportowy województwa na podstawie potrzeb komunikacyjnych zgłoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego i powiatowego oraz własnej wiedzy w tym zakresie.

*Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* w listopadzie 2018 r. został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Przedstawiciele strony samorządowej podczas dyskusji nad projektem wielokrotnie wskazywali m.in. na potrzebę przekazania dla jednostek samorządu terytorialnego dodatkowych środków finansowych na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt uzyskał opinię wiążącą na posiedzeniu Zespołu do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 2 kwietnia 2019 r.

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

W związku z powyższymi problemami podjęto działania w kierunku opracowania przepisów, które stworzą warunki i zasady finansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania przewidziane w projekcie *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* wraz z projektem *ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* zapewnią poprawę sytuacji na rynku publicznego transportu zbiorowego dając organizatorom realne możliwości i warunki do uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej i tworzenia dobrze zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu, co przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacji publicznej dla obywateli.

Mając na uwadze potrzebę wsparcia rozwiązań przewidzianych w projekcie *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* umożliwiających sprawne uruchamianie przewozów o charakterze użyteczności publicznej Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o opracowaniu projektu *ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*.

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest państwowym funduszem celowym. Środki Funduszu będą przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie będzie przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej.

1) Funkcjonowanie Funduszu

1. Dysponent Funduszu, którym jest minister właściwy do spraw transportu będzie dokonywał podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu. Podział będzie dokonywany w oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie podziału środków Funduszu.
2. Wojewoda będzie zamieszczał w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przewidzianej dla danego województwa.

Kwota dofinansowania będzie wynikała z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej na liniach o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do realizacji w planie transportowym danego województwa. Środki z Funduszu będą przekazywane po zawarciu umowy o dopłatę pomiędzy wojewodą a organizatorem.

2) Zasady udzielania dofinansowania

Dopłata będzie ustalana w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;
- 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3) Kontrola

Wojewoda będzie kontrolował sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata, mając na uwadze postanowienia umowy o dopłatę i umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przedmiotem kontroli będzie prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę oraz zgodność umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

4) Zasady udzielania dofinansowania w okresie przejściowym

Do dnia 31 grudnia 2021 r. tj. do chwili rozpoczęcia funkcjonowania nowego systemu publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w *projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* dopłata okresie będzie wynosiła nie więcej niż 1,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;
- 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W projekcie przewidziano, że Rada Ministrów na podstawie ogólnych wytycznych wskazanych w ustawie wyda rozporządzenie określające szczegółowy sposób podziału środków Funduszu. Natomiast minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, które zostaną objęte dopłatą na podstawie określonych w ustawie kryteriów, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa, co pozwoli na ustalenie kolejności wniosków o dopłatę składanych przez organizatorów. Mechanizm taki będzie funkcjonował do 31 grudnia 2021 r., a po tym terminie środki Funduszu będą dzielone z uwzględnieniem pracy eksploatacyjnej przewidzianej w planach transportowych.

W projekcie określono, że dofinansowaniu i dopłacie ze środków Funduszu będą podlegały linie komunikacyjne nie funkcjonujące 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.

Wielkość wydatków na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej szacuje się corocznie na 800 mln zł, z wyjątkiem 2019 roku, w którym przewidziano środki w wysokości 300 mln zł.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków.

Przeprowadzone analizy wskazały, że dla osiągnięcia celów projektowanej ustawy tj. zwiększenia dostępności przewozów autobusowych dla obywateli niezbędne jest dofinansowanie organizatorów dla realizacji tego zadania.

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

Sposób organizacji publicznego transportu zbiorowego w wybranych państwach UE:

## Niemcy<sup>1</sup>

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 są określone 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.

Podstawowym narzędziem finansowania drogowego transportu publicznego w Niemczech są tzw. wyrównania, związane z przewozem uczniów posiadających bilety szkolne okresowe. Wypłacane są one na bazie urzędowo określonego kosztu pasażerokilometra, który uwzględnia specyfikę danej komunikacji, a także poziom rzeczywistych kosztów w efektywnie prowadzonym przedsiębiorstwie. Współczynnik jest określany przez land, który jest zobowiązany do wypłacania środków z funduszy otrzymywanych na podstawie ustawy regionalizacyjnej. Wyrównania wypłacane są w przypadku nierentowności połączeń, a kwota ustalona w ustawie stanowi ich maksymalny pułap.

## Szwecja<sup>2</sup>

- 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;
- samorządy mają duży wpływ na wybrane podatki, dzięki temu mogą prowadzić elastyczną politykę budżetową. Od 2000 r. całość transportu organizowanego przez zarządy transportu nie jest wspierana ze środków centralnych.

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

## 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 przewoźnikowi 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 obejmujących zarówno rentowne, jak i nierentowne usługi przy minimalnej częstotliwości świadczenia usług (podczas dochodowych godzin szczytu i nieopłacalnych poza godzinami szczytu).

Koszty zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych są rekompensowane w następujący sposób. W ramach procedury przetargowej oferenci byli obowiązani do złożenia: oferty technicznej oraz oferty finansowej 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 komunikacji autobusowej dla pasażerów. 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.

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> M. Wolański, W. Paprocki, B. Mazur, A. Soczówka, B. Jakubowski, *PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi diagnoza, analiza zróżnicowania, oddziaływanie społeczne, rekomendacje*, Oficyna Wydawnicza Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2016

### Czechy<sup>3</sup>

- 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, a w dalszej kolejności również budowy podstawowej infrastruktury;
- tworzenie podmiotów wspierających i integrujących w imieniu samorządów regionalną komunikację kolejową i autobusową – przy zachowaniu stosunkowo dużej autonomii władz miejskich, które w niektórych przypadkach są mniejszościowymi udziałowcami takich integratorów, komunikację miejską finansują jednak w sposób niezależny
- wprowadzenie stosunkowo prostych regionalnych taryf komunikacyjnych umożliwiających podróże pojazdami wielu przewoźników.

### Łotwa

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

Kompetencje władz w zakresie publicznych usług transportowych, warunki działania i organizacji publicznych usług transportowych oraz główne zasady finansowania reguluje ustawa o usługach transportu publicznego. Wszystkie ustawodawstwa krajowe w dziedzinie usług transportu publicznego są zgodne z zasadami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 oraz ustawy o publicznych usługach transportowych.

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

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

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

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

Ustawa o usługach transportu publicznego określa, że publiczne usługi transportowe i informacje o publicznych usługach transportowych są dostępne dla każdego członka społeczeństwa. Ustawa o usługach transportu publicznego ma na celu zapewnienie obywatelom przystępnych cenowo usług transportu publicznego i są one zorganizowane w taki sposób, aby zapewnić publiczne gwarancje dotyczące pewnej jakości i zakresu usług transportu publicznego, dostępnych dla każdego członka społeczeństwa, a także dostosowanie 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

<sup>3</sup> 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

bezpieczeństwa przewozu oraz sposobu organizacji przewozu pasażerów) i z wykorzystaniem priorytetu transportu publicznego, który określają kryteria takie jak wskaźniki ekonomiczne (na przykład wydatki, efektywność) i przepływy pasażerów. Ustawa o usługach transportu publicznego stanowi, że sieć tras powinna zaspokajać zapotrzebowanie obywateli na usługi transportu publicznego oraz zapewniać możliwość uczęszczania do instytucji edukacyjnych, placówek lecznictwa, miejsc pracy, instytucji państwowych i miejskich.

Przewoźnik, który nie świadczy publicznych usług transportowych, jest uprawniony do okazjonalnego przewozu osób, specjalnego przewozu osób i międzynarodowego przewozu osób.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni 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. Projektowana regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	2 808	Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017	Organizatorzy otrzymają dofinansowanie do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu na obszarze ich właściwości.

Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów – szacuje się, że co najmniej 50% z nich zostanie operatorami publicznego transportu zbiorowego.	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji	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, 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.
Wojewodowie	16	-	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) zamieszczanie w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Wojewódzkiego informacji o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;</li> <li>2) zawieranie umów z organizatorami;</li> <li>3) weryfikacja wniosków o dopłatę wraz z rozliczeniem od organizatorów;</li> <li>4) przekazywanie każdemu z operatorów środków z Funduszu przekazanych wojewodzie przez dysponenta Funduszu;</li> </ol>

			<p>5) przekazywanie na rachunek Funduszu środków zwróconych przez organizatorów;</p> <p>6) przedstawianie dysponentowi Funduszu sprawozdania z realizacji zadań na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego;</p> <p>7) dokonywanie analizy zaangażowania środków Funduszu;</p> <p>8) kontrola sposobu i terminowości wykonania zadania, na które została udzielona dopłata, prawidłowości wyliczenia dopłaty oraz zgodności umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	Minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu wynikające z przedmiotowej regulacji oraz będzie dokonywał podziału środków Funduszu na poszczególne województwa. Podział ten będzie dokonywany na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sposobu podziału środków Funduszu.
Minister właściwy do spraw finansów publicznych	1	-	Minister właściwy do spraw finansów

			publicznych będzie dokonywał uzgodnienia projektu planu finansowego Funduszu, który zostanie przedstawiony przez dysponenta Funduszu
Bank Gospodarstwa Krajowego	1	-	Prowadzenie obsługi bankowej Funduszu na zasadach określonych w umowie z dysponentem Funduszu.

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

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z Członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji projekt został przesłany do następujących podmiotów:

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

43. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,

44. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Wyznaczony został 14 dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										Łącznie (1-10)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
<b>Dochody ogółem</b>	<b>-25,0</b>	<b>-877,0</b>	<b>-877,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-477,0</b>	<b>-5 118,0</b>
budżet państwa - zmniejszenie wpływów z podatku akcyzowego	0,0	-777,0	-777,0	-377,0	-377,0	-377,0	-377,0	-377,0	-377,0	-377,0	-377,0	-4 193,0
budżet państwa - zmniejszenie wpływów z m.in. z kar i grzywien nakładanych przez ITD.	-25,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-925,0
<b>Wydatki ogółem</b>	<b>345,0</b>	<b>350,5</b>	<b>357,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>307,5</b>	<b>3 205,5</b>
budżet państwa (zasilenie funduszu przewozów autobusowych)	245	200,5	207,5	207,5	207,5	207,5	207,5	207,5	207,5	207,5	207,5	2 105,5
JST	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	1 000,0
pozostałe jednostki (Urząd Dozoru Technicznego)	0,0	50,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	100,0
<b>Saldo ogółem</b>	<b>-370,0</b>	<b>-1 227,5</b>	<b>-1 234,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-784,5</b>	<b>-8 323,5</b>
budżet państwa	-270,0	-1 077,5	-1 084,5	-684,5	-684,5	-684,5	-684,5	-684,5	-684,5	-684,5	-684,5	-7 223,5
JST	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-100,0	-1 000,0
pozostałe	0,0	-50,0	-50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0

**Źródła finansowania**

Przedmiotowa regulacja będzie wywoływała począwszy od roku 2019 dodatkowe skutki dla budżetu państwa w zakresie corocznego zasilenia Funduszu środkami budżetu państwa.

Źródłem Funduszu obok środków pochodzących z budżetu państwa będą wpływy uzyskane z opłaty emisyjnej, opłaty zastępczej, opłaty paliwowej, dochodów z kar, grzywien, opłat pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Wojewódzkich Inspektora Transportu Drogowego a także zezwoleń wydawanych przez te organy. Środki Funduszu będą pochodziły również z odsetek od dopłat zwróconych na rachunek Funduszu oraz odsetek z tytułu oprocentowania środków Funduszu, a także z przychodów z tytułu lokowania środków Funduszu.

Szacuje się, iż projektowane zmiany spowodują obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych, które zwiększą wpływy z tytułu opłaty paliwowej. Obniżone zostaną dochody budżetu państwa dotyczące głównie kar i grzywien nakładanych przez organy inspekcji transportu drogowego.

**Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń**

1) Wydatki państwowego funduszu celowego tj. Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Szacuje się wydatki na realizację zadań Funduszu co roku na poziomie 800 mln zł, przy czym na rok 2019 założono kwotę 300 mln zł.

W celu określenia skutków finansowych wzięto pod uwagę środki przeznaczone na dofinansowanie zadań w ramach Funduszu. Ze środków Funduszu będzie również finansowane wynagrodzenie Banku Gospodarstwa Krajowego za obsługę bankową Funduszu. Wysokość wynagrodzenia nie będzie mogła przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia pobieranego przez Bank za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych. Według szacunkowych wyliczeń dla zachowania niezbędnej rentowności przedsiębiorstw realizujących autobusowe przewozy dopłata do 1 wozokilometra powinna wynosić ok. 0,70 – 0,80 zł.

Obecnie koszt 1 wozokilometra w przedsiębiorstwie autobusowym wynosi ok. 3,80 zł. Natomiast przychody na 1 wozokilometr (wpływy ze sprzedaży biletów oraz dopłaty do biletów ulgowych) wynoszą ok. 3,20 zł co oznacza, że obecnie przewoźnicy na wielu połączeniach ponoszą straty z działalności i likwidują kolejne linie.

Przyjmuje się, że praca eksploatacyjna autobusów do zapewnienia niezbędnej komunikacji w skali kraju w ciągu roku wynosi 950 mln kilometrów.

Oznacza to, że przy założeniu dopłaty do wozokilometra w wysokości 0,70 – 0,80 zł całkowity roczny koszt dopłaty wyniesie 665 mln zł – 760 mln zł.

- 2) Przychody państwowego funduszu celowego tj. Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Do źródeł finansowania Funduszu należeć będą wpływy z opłaty paliwowej, opłaty emisyjnej, opłaty zastępczej, wydatków budżetu państwa, dochodów z kar, grzywien, opłat pobieranych przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego i Wojewódzkich Inspektora Transportu Drogowego a także zezwoleń wydawanych przez te organy.

Poniżej przedstawiono szacowane wpływy w tym zakresie:

Źródła finansowania	2019	2020	2021	2022	2023	2024 i dalej
<b>1) Opłata paliwowa</b> (z ustawy z 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym)	0	377,5	307,5	307,5	307,5	307,5
<b>2) Opłata emisyjna</b> (z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska - ujęcie w % - 7% opłaty w latach 19-20, a 5% od 2021)	30	122,5	87,5	87,5	87,5	87,5
<b>3) Opłata zastępcza</b> (z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych)	0	0	105	105	105	105
<b>4) Budżet państwa</b>	245	200	200	200	200	200
<b>5) Dochody z kar, grzywien, opłat i zezwoleń GITD oraz WITD</b>	25	100	100	100	100	100
<b>Razem</b>	<b>300</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>	<b>800</b>

- 3) Wydatki budżetu państwa

Szacuje się zasilenie Funduszu środkami z budżetu państwa w kwotach wykazanych wyżej, jako przychód Funduszu.

- 4) Dochody budżetu państwa

Szacuje się, iż projektowane zmiany spowodują obniżenie wpływów budżetowych z tytułu podatku akcyzowego od paliw silnikowych w latach 2020-2021 ok. 777 mln zł w skali roku a następnie od roku 2022 o kwotę 377 mln zł, środki te zostaną przekierowane na zwiększenie wpływów z opłaty paliwowej – jednego ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ponadto, zmniejszono dochody budżetu państwa w wysokości ok. 100 mln zł rocznie (w roku 2019 - 25 mln zł) dotyczących głównie kar i grzywien nakładanych przez organy inspekcji transportu drogowego w ramach następujących ustaw:

- ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125 i 690),
- ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382 i 534),
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53 i 60),
- ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2019 r. poz. 122),
- ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2019 r. poz. 541),

- f) ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2018 r. poz. 1480),
- g) ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332),
- h) ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2018 r. poz. 475, z późn. zm.)

Środki te będą stanowiły jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Intencją powyższych zmian w zakresie przekierowania dochodów budżetowych jest wyłącznie przeniesienie obecnych dochodów budżetu państwa uzyskiwanych przez organy inspekcji transportu drogowego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – tym samym nie zmienia się dotychczasowej wysokości i tytułów w których otrzymują środki jednostki samorządu terytorialnego oraz Krajowy Fundusz Drogowy.

#### 5) Wydatki JST

Wysokość środków finansowych wkładu własnego jednostek samorządu terytorialnego na realizację poszczególnych zadań będzie wynosiła co najmniej 10% części ceny usługi pokrywanej ze środków Funduszu, tj. kwoty deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej.

#### 6) Opłata emisyjna, o której mowa w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

W zakresie opłaty emisyjnej dokonano zmiany podziału wpływów z opłaty – opłata emisyjna będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W wyniku zmiany przepisów, opłata emisyjna będzie przychód w wysokości 80 % opłaty dla Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kwota stanowiąca 15% tej opłaty - przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, a kwota 5 % tej opłaty zasilać będzie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ponadto wpływy do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z tytułu opłaty emisyjnej w latach 2019-2020 powiększa się o 2 % tej opłaty, z części przypadającej Funduszowi Niskoemisyjnego Transportu.

Tym samym w latach 2019 - 2020 łączna kwota przypadająca na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach tej opłaty to 7% wpływów z tej opłaty.

Powyższe zmiany nie mają wpływu na dotychczasową całościową wielkość uzyskiwanych środków z tej opłaty.

#### 7) Opłata zastępcza, o której mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych

Opłata zastępcza będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – w wysokości 55% tej opłaty.

W wyniku: wprowadzenia nowej stawki jednostkowej opłaty zastępczej (Ozj) oraz określenia na lata 2020-2022 minimalnego poziomu realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego (80%), o którym mowa w ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, szacuje się, że nastąpi wzrost wpływów z tego tytułu o około 105 mln zł rocznie, które zasila Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Szacunki opierają się na danych uzyskanych w ramach uzgodnień z resortem energii.

#### 8) Opłata paliwowa, o której mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym

W wyniku dokonania zmian w ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym oraz w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, szacuje się, iż projektowane zmiany spowodują wzrost wpływów z tytułu opłaty paliwowej w latach 2020-2021 o ok. 777 mln zł w skali roku, a następnie od roku 2022 o kwotę 377 mln zł.

Opłata paliwowa będzie stanowiła jedno ze źródeł finansowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – szacowaną wielkość zasilenia tego Funduszu w

	<p>latach z opłaty paliwowej wskazano w omówieniu przychodów Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p>9) wpłata Urzędu Dozoru Technicznego</p> <p>Z uwagi na przekierowanie części opłaty paliwowej z Funduszu Kolejowego na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i tym samym utraty środków na realizację ustawowych zadań przez FK, w latach 2020-2021 na rachunek Funduszu Kolejowego przekazywana będzie przez Urząd Dozoru Technicznego, o którym mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667), kwota 50 mln zł rocznie z odpisów z funduszu podstawowego UDT.</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							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	Bank Gospodarstwa Krajowego	Będzie otrzymywał wynagrodzenie za obsługę bankową Funduszu.						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania proponowane w powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, 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.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni 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. Projektowana regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom dojazdów środkami transportu publicznego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w szczególności do pracy, szkół i placówek zdrowia.						
	Bank Gospodarstwa Krajowego	Obsługa bankowa Funduszu						
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</p>						

		<p>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.</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 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu 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	-
--	---

### 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 (szczegółowo w odwrotnej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input 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

Komentarz:  
W projektowanych przepisach jednostki samorządu terytorialnego, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, będą składały do wojewody wnioski o dopłatę wraz z rozliczeniem.  
Projekt przewiduje nowe obciążenia regulacyjne dla jednostek samorządu terytorialnego wskazanych w *ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego.

### 9. Wpływ na rynek pracy

Projekt będzie miał wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzonych rozwiązań 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 checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Dodatkowym skutkiem projektu powinien być pozytywny wpływ na lokalne środowisko naturalne (mniejsza ilość pojazdów poruszających się po drogach), a co za tym idzie na zdrowie mieszkańców, Powinna także ulec poprawa sytuacji i rozwoju regionalnego poprzez zwiększoną dostępność regionów np. dla turystyki.
------------------	--

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

<p>Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia. Przepisy art. 5 pkt 2 i art. 39 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r. Natomiast przepisy art. 5 pkt 3, art. 31 pkt 1 i pkt 2 lit. a w zakresie ust. 3c, art. 38 i art. 40 w zakresie ust. 1e wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.</p> <p>W projektowanej <i>ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i> przewidziano przepisy epizodyczne, na podstawie których do dnia 31 grudnia 2021 r. będzie odbywała się wypłata środków Funduszu. Natomiast od dnia 1 stycznia 2022 r. tj. od momentu rozpoczęcia funkcjonowania nowego systemu publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w <i>projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</i> wypłata ze środków Funduszu będzie odbywała się na podstawie docelowych przepisów projektowanej <i>ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i>.</p>
<p><b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b></p>
<p>Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.</p>
<p><b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b></p>
<p>Brak</p>

## RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

### projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Stosowanie do § 51 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

#### I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

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

- 33) Forum Związków Zawodowych
- 34) Związek Zawodowy Kierowców w Polsce
- 35) Związek Zawodowy Kierowców RP
- 36) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
- 37) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
- 38) Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników
- 39) Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie
- 40) Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim
- 41) Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach
- 42) Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego
- 43) Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu
- 44) Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204) 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: Public Transport Consulting Marcin Gromadzki, Klub Jagielloński, Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A., Arriva Bus Transport Sp. z o.o., Centrum Zrównoważonego Transportu, Forum Kolejowe Railway Business Forum, Fundacja Napraw Sobie Miasto, Fundacja ProKolej, Gmina Powidz, Instytut Spraw Obywatelskich, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych, Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, PKS Gdynia S.A., PKS Polonus, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu, Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski, Kamil Szmit, Tomasz Kakowski, Trako Projekty Transportowe, Związek Województw RP – Województwo Małopolskie, Województwo Podlaskie, Województwo Pomorskie, Województwo Mazowieckie, Województwo Warmińsko-Mazurskie, Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie, ZTM w Poznaniu, Żelazotwarde, Montplast, Niezależny Związek Zawodowy Kierowców, Województwo Śląskie.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli z załącznika do 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 podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204).

### **III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.**

Stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), przedmiotowy projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Lp.	Jednostka redakcyjna projektu	Treść uwagi	Stanowisko	Podmiot zgłaszający
1.	uwaga ogólna	Zgodnie z propozycjami projektu ustawy, umowę z właściwym wojewodą zawierają organizatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, to kto pełni funkcję organizatora zależne jest obszaru działania lub zasięgu przewozów. Samorządy gminne nie będą więc mogły zawrzeć umowy na obsługę kursów przekraczających granicę danej gminy, często ważnych dla lokalnej społeczności, bo umożliwiających dojazd np. do szkół średnich czy urzędów szczebla powiatowego. Zapewnienie tych kursów byłoby możliwe poprzez zawarcie porozumienia czy też zawiązanie związku pomiędzy właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego, jednak stanowią one nieobligatoryjną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Brak zgody jednego z partnerów, uniemożliwi skorzystanie ze środków Funduszu, a więc nierozwiązany zostanie problem wykluczenia komunikacyjnego na pewnych ważnych trasach. Prosimy o wzięcie pod uwagę w/w obaw przy dalszym procedowaniu projektu ustawy.	Uwaga nieuwzględniona.	Gmina Powidz
2.	uwaga ogólna	W mojej ocenie, aby rozpocząć przewozy na nowej linii autobusem 20 miejscowym trzeba przyjąć 2,80zł/km. Po upływie np. 6 miesięcy można dokonać weryfikacji sprzedaży biletów i ewentualnie obniżyć cenę za km. To pozwoli ocenić jakie jest zainteresowanie podróżnych. Linie obsługiwane obecnie zasilone dopłatą 0,80 zł do wozokilometra, umożliwiłoby uruchomienie nierentownych połączeń np. w soboty i niedziele lub w godzinach od 11:00 do 13:00.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym dopłata wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst.	Firma „MONTPLAST” Usługi i Handel Marian Łachacki
3.	uwaga ogólna	Przewidywana forma wsparcia w postaci dopłaty do ceny usługi danej linii komunikacyjnej może zostać rozszerzona o grupy linii lub sieć komunikacyjną, z uwagi na charakter zawieranych umów o świadczenie usług przewozowych zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Umowy te mogą być zawierane na linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną. Możliwość udzielana dopłat z dokładnością do jednej linii może stanowić duże utrudnienie dla organizatorów z umowami na grupy linii, które będą wymagały precyzyjnej kalkulacji kwoty deficytu na konkretnej linii, skomplikowanej przy zróżnicowanych kosztach eksploatacyjnych oraz stosowaniu biletów sieciowych, wymuszających wprowadzanie klucza podziału przychodów ze sprzedaży biletów.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	Trako Projekty Transportowe Szamborski i Szelkowski Sp. J.

4.	uwaga ogólna	<p>W projekcie przewidziano możliwość ubiegania się o dopłaty z Funduszu przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego bez jakichkolwiek wyłączeń. W uzasadnieniu do projektu zawarto wyczerpujące informacje o jego założeniach oraz głównego celu, którym jest poprawa dostępności komunikacji zbiorowej dla obywateli, pozbawionych dostępu do transportu publicznego głównie na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. W ostatnich latach walka z wykluczeniem komunikacyjnym obszarów wiejskich odbywała się głównie poprzez rozszerzanie sieci komunikacji miejskich, których organizatorzy posiadają bogate doświadczenie i szeroką wiedzę w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego. W przepisach epizodycznych projektu w art. 22 ust. 5 wskazano, iż przed 2022 r. o przyznaniu dopłaty będzie decydowała kolejność wpływu wniosków organizatorów do wojewody. Proponujemy, aby w tym artykule wskazać, iż w pierwszej kolejności dopłaty będą udzielane organizatorom powiatowych i powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich, następnie organizatorom gminnych przewozów pasażerskich, w tym komunikacji miejskiej na liniach organizowanych w granicach administracyjnych miasta i gminy lub miasta i gmin sąsiadujących, a w dalszej kolejności organizatorom przewozów pozostałych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. W miejsce kolejności wniosku wprowadzono mechanizm podziału środków finansowych przez wojewodę na organizatorów.</p>	<p>Trako Projekty Transportowe Szamborski i Szelkowski Sp. J.</p>
5.	uwaga ogólna	<p>1. Uwaga ogólna: brak wyłączenia komunikacji miejskiej organizowanej w obszarach aglomeracji miejskich z dofinansowania ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Fundusz)</p> <p>Postulat</p> <p>Wyłączenie wprost z dofinansowania ze środków Funduszu komunikacji miejskiej realizowanej w obszarach aglomeracji miejskich poprzez wprowadzenie do art. 3 Projektu Ustawy definicji komunikacji miejskiej zgodnej z aktualnym Projektem nowelizacji Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz uzupełnienie definicji „organizatora” w art. 3 pkt 1 wyrazami dodanymi po dotychczasowej treści „oraz organizatorów komunikacji miejskiej w miastach powyżej 50.000 mieszkańców i na obszarze związków jednostek samorządu terytorialnego, których łączna liczba mieszkańców przekracza 50.000.”.</p> <p>Ewentualnie, należy rozważyć inne sformułowanie przepisów, które jednoznacznie wyłączałyby organizatorów komunikacji miejskiej w dużych miastach z możliwości ubiegania się o środki z Funduszu.</p> <p><u>Uzasadnienie</u></p> <p>Zgodnie z pkt. 1 Oceny skutków regulacji (dalej: OSR), projektodawca zamierzał rozwiązać (m.in.) problemy „powstania na mapie komunikacyjnej kraju białych plam transportowych” i „pozbawiania [pasażerów] należnego im dostępu do transportu publicznego zwłaszcza na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich”. Niewątpliwie komunikacja miejska, szczególnie w obszarach dużych aglomeracji miejskich, jest znacznie lepiej rozwinięta i funkcjonuje na innych zasadach niż regionalny autobusowy transport publiczny. Tymczasem, żaden przepis Projektu Ustawy nie wyłącza wprost możliwości ubiegania się o dopłaty organizatorów komunikacji miejskiej, którzy są znacznie lepiej przygotowani do składania wniosków o dopłaty ze środków Funduszu. Istnieje niebezpieczeństwo, że środki, które miały</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Z dopłat ze środków Funduszu wyłączono komunikację miejską.</p>	<p>PKS Gdynia S.A.</p>

		zostać przeznaczone na wsparcie transportu publicznego poza obszarami aglomeracji miejskich w rzeczywistości trafiają w dużej części do organizatorów komunikacji miejskiej. Sprzyja temu także zasada przyznawania dotacji zgodnie z kolejnością wpływu wniosków o dotację (np. art. 23 ust. 2 i 4 Projektu Ustawy), gdzie w zdecydowanie lepszej sytuacji znajdują się organizatorzy komunikacji miejskiej posiadający większe doświadczenie i zasoby kadrowe niż pozostali organizatorzy. Organizatorzy komunikacji miejskiej nie są także wykluczeni przez inne przepisy Projektu Ustawy, w szczególności przez przepis art. 22 ust. 1 Projektu Ustawy, który wprost pozwala ubiegać się o środki z Funduszu organizatorowi, który posiada zawartą już umowę z operatorami.		
6.	uwaga ogólna	<p>2. Uwaga ogólna: brak jednoznacznego ustalenia zasad opodatkowania dofinansowań udzielonych ze środków Funduszu</p> <p><u>Postulat</u> Jednoznaczne ustalenie zasad opodatkowania dofinansowań udzielonych ze środków Funduszu poprzez wprowadzenie w Projekcie Ustawy przepisów zmieniających właściwe ustawy podatkowe jednoznacznie definiujące zasady opodatkowania dopłat z Funduszu podatkiem od towarów i usług i właściwym podatkiem dochodowym.</p> <p><u>Uzasadnienie</u> Już na gruncie stosowania przepisów Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym pojawiają się istotne wątpliwości dotyczące kwalifikacji podatkowej rekompensat wypłacanych operatorom (głównie podmiotom wewnętrznym organizatorów) przez organizatorów zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1370/2007. Wątpliwości te dotyczą:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) podleganiu rekompensaty wypłacanej operatorowi przez organizatora opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług (VAT),</li> <li>2) podleganiu rekompensaty wypłacanej operatorowi przez organizatora opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych (CIT) lub osób fizycznych (PIT).</li> </ol> <p>Przegląd orzecznictwa sądów administracyjnych oraz interpretacji podatkowych wskazuje, że istnieją rozbieżności w tym zakresie nawet w ramach orzecznictwa sądowego i administracyjnego.</p> <p>Podobne wątpliwości pojawiają się niewątpliwie na gruncie art. 10 projektowanej Ustawy, która wprost wskazuje, że „dofinansowanie udzielone ze środków Funduszu nie stanowi dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy (...) o finansach publicznych”.</p> <p>W związku z powyższym postuluje się wprowadzenie w Projekcie Ustawy przepisów zmieniających właściwe ustawy podatkowe jednoznacznie wskazujących, czy dopłaty z Funduszu podlegają opodatkowaniu podatkiem VAT i właściwym podatkiem dochodowym.</p> <p>Postulujemy zwolnienie dopłat z opodatkowania podatkiem VAT. Ograniczenie środków z Funduszu, środków z budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz faktyczny brak korzyści z opodatkowania dopłat z Funduszu dla budżetu państwa przemawiają za takim rozwiązaniem. Ponadto jest kolejny element ryzyka, które zarówno organizatorzy jak i operatorzy będą musieli przyjąć – z jednej strony opodatkowanie podatkiem VAT rekompensaty w umowie</p>	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa wskazuje zasady przyznawania dopłaty.	PKS Gdynia S.A.

		<p>grozi koniecznością zwrotu nienależnie pobranych dopłat, z drugiej strony nieuwzględnienie opodatkowania w umowie grozi obciążeniem operatorów podatkiem VAT przez organy skarbowe. Występowanie o indywidualne interpretacje podatkowe w tym zakresie także nie jest rozwiązaniem w sytuacji, gdy proces uzyskiwania takiej interpretacji, w tym składanie wyjaśnień oraz ewentualna procedura odwoławcza, trwa miesiącami lub latami, zaś ustawodawcy zależy na szybkim rozwiązaniu problemu „białych plam” w publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Co do opodatkowania podatkiem dochodowym (PIT, CIT ) stanowisko Spółki sprowadza się wyłącznie do postulatu jednoznacznego określenia czy rekompensata podlega czy nie podlega opodatkowaniu tym podatkiem. Należy przy tym wskazać, że będzie to miało także konsekwencje w zakresie możliwości zakwalifikowania części kosztów realizacji dofinansowywanych przewozów jako kosztów podatkowych w zakresie opodatkowania podatkiem dochodowym zatem potencjalne skutki ewentualnego zwolnienia z opodatkowania PIT i CIT dla budżetów Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego są bardzo ograniczone.</p>		
7.	uwaga ogólna	<p>Proszę o umożliwienie w ustawie i rozporządzeniach wydanych do niej ubiegania się o dotację linii autobusowych, których trasa nie pokrywa się z planowanymi liniami komunikacyjnymi w transporcie drogowym w planach transportowych województw. W planie transportowym Województwa Mazowieckiego zaplanowane są tylko dwie takie linie. Proszę o umożliwienie ubiegania się o dotację na linie autobusowe uruchamiane przez zarządy transportu jako organizatorów transportu na obszarze innych gmin, przede wszystkim wiejskich. Dofinansowanie w takim przypadku powinno również uwzględniać przebieg linii na terenie gmin trzecich także w przypadku, gdy gmina otrzymuje rekompensatę finansową z powiatu. Proszę o uwzględnienie w dofinansowaniu przede wszystkim linii autobusowych łączących wsie z węzłami komunikacyjnymi określonymi w planach transportowych także z węzłami lokalnymi oraz linii autobusowych o przebiegu na terenach wiejskich częściowo pokrywającym planowanymi liniami komunikacyjnymi w transporcie drogowym w planach transportowych województw.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W przepisach epizodycznych dopłacie podlegają linie nieuwzględnione w planach transportowych województw, w przepisach docelowych dopłacie podlegają linie ujęte w planach transportowych.</p>	Kamil Artur Szmit
8.	uwaga ogólna	<p>Po zapoznaniu się treścią przedmiotowego projektu, należy stwierdzić, iż z uwagi na brak projektów aktów wykonawczych do ustawy, o których mowa m.in. w art. 7 ust. 2, art. 9 ust. 4, art. 17 ust. 4, art. 20 ust. 2, art. 22 ust 6 oraz art. 24 ust 2 oraz ostatecznego kształtu projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, samorząd województwa nie ma możliwości konstruktywnego odniesienia się do regulacji w nim zawartych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona poprzez opracowanie projektów aktów wykonawczych do projektu ustawy.</p>	Związek Województw RP – woj. warmińsko-mazurskie
9.	uwaga ogólna	<p>Zwracam również uwagę, iż w naszej ocenie obowiązek finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie niemal w całości spoczywał na organizatorach tych przewozów, bowiem zapisy ustawy dotyczące wysokości dofinansowania (art. 14 ust 2) w obecnym kształcie: „dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra”, dopuszczają sytuację w której dopłata ta będzie mogła wynosić np. 0,05 zł lub 0,1 zł do 1 wozokilometra, podczas gdy organizator będzie zobowiązany pokryć z własnych środków nie mniej niż 30% deficytu danej linii. Biorąc pod uwagę realny koszt przewozów, nawet proponowana maksymalna kwota dopłaty 0,80 zł jest niska, a koszty jakie będą musieli ponieść organizatorzy finansując funkcjonowanie nierentownych linii komunikacyjnych – nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do kosztów,</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.</p>	Związek Województw RP – woj. warmińsko-mazurskie

		jakie zostały przewidziane dla budżetu państwa.		
10.	uwaga ogólna	Projekt ustawy nie opiera się na analizach potrzeb w zakresie transportu regionalnego, a więc trudno jest stwierdzić jego adekwatność do potrzeb transportowych i czy przeznaczone środki będą wystarczające na wsparcie dla całego rynku.	Uwaga nieuwzględniona. W ramach opinii i uwag nie podważano konieczności podjęcia działań o charakterze ustawowym mających na celu odtworzenie komunikacji autobusowej.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
11.	uwaga ogólna	Projekt zakłada dopłaty do przewozów o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z definicją przewozu użyteczności publicznej określonej w art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (zgodnie z którą to definicją przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze). Tak przyjęta definicja oznacza, że dopłatami objęte będą również przewozy wykonywane w ramach komunikacji miejskiej zdefiniowanej w przepisie art. 4 ust 1 pkt 4 przedmiotowej ustawy. W kontekście celu i przedmiotu ustawy zasadnym jest wykluczenie przewozów osób wykonywanych w krajowym transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej jako podlegających dopłatom określonym w ustawie. Ujmowanie komunikacji miejskiej w ramach puli dostępnych dopłat spowoduje znaczące ich ograniczenie dla pozostałych przewozów regularnych o charakterze użyteczności publicznej.	Uwaga uwzględniona. Z dopłat ze środków Funduszu wyłączono komunikację miejską.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
12.	uwaga ogólna	Dopłaty będą przysługiwać do linii użyteczności publicznych określonych w wojewódzkich planach transportowych, zaś największe potrzeby w zakresie transportu publicznego są na poziomie gmin i powiatów. Od samorządu wojewódzkiego będzie zależeć, czy w planie znajdują się linie gminne i powiatowe – powyższe (zgodnie z obecnym stanem przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) nie daje gwarancji na kompleksowe zaspokojenie faktycznych potrzeb przewozowych zgłaszanych na poziomie gmin i powiatów.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
13.	uwaga ogólna	Przygotowanie planów transportowych będzie czasochłonne, a więc należy spodziewać się, że większość środków w okresie przypadającym do dnia 31 grudnia 2021 r. będzie dystrybuowana drogą pierwszeństwa złożonych wniosków przez organizatorów. Oznacza to, że w pozyskiwaniu środków bardziej skutecznymi będą organizatorzy posiadający doświadczenie z organizowaniem i zarządzaniem publicznym transporcie zbiorowym oraz wykwalifikowanych w tym zakresie pracowników. Taki mechanizm będzie faworyzować przewozy już w jakimś stopniu zorganizowane kosztem np. gmin wiejskich, które nie posiadają odpowiednich zasobów i zorganizowanego transportu publicznego (za wyjątkiem dowozu dzieci do szkół), a dodatkowo premiować organizatorów transportu w komunikacji miejskiej, która w brzmieniu projektu ustawy nie jest wyłączona z dopłat.	Uwaga uwzględniona. W miejsce kolejności wniosku wprowadzono mechanizm podziału środków finansowych przez wojewodę na organizatorów.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.

14.	uwaga ogólna	Kryteria podziału środków (powierzchnia województwa, liczba mieszkańców oraz liczba wzm zaplanowana w planach transportowych) nie do końca korelują z faktycznymi potrzebami transportowymi (większe i bardziej zaludnione województwo otrzyma więcej środków niż mniejsze i mniej zaludnione. Lepszym wskaźnikiem mogłaby być np. gęstość zaludnienia, a dużo lepszym współczynnik mieszkańców województwa przypadających na liczbę linii komunikacyjnych na których wykonywany jest publiczny transport zbiorowy lub przebieg roczny na wszystkich liniach komunikacyjnych (z wyłączeniem linii komunikacji miejskiej i kolejowej). Informacje takie mogą być zbierane w trybie art. 83 ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.	Uwaga uwzględniona. W miejsce kolejności wniosku wprowadzono mechanizm podziału środków finansowych przez wojewodę na organizatorów.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
15.	uwaga ogólna	W kontekście przyznawania dopłat na jeden rok kalendarzowy oraz możliwości ich zróżnicowania (np. ze względu na limit środków w poszczególnych latach) organizator ma niepewność odnośnie poziomu współfinansowania danej linii komunikacyjnej w dłuższej perspektywie. W praktyce oznacza to potencjalne ryzyko dla organizatora w związku z zawieraniem umów długoterminowych, co niewątpliwie wpływa na stabilności realizacji przewozów (proponowany system nie gwarantuje stabilności realizowanych przewozów), ale także ogranicza możliwość podnoszenia jakości przewozów, w tym planowania inwestycji w tabor czy nowoczesne systemy sprzedażowe.	Uwaga uwzględniona. Projektowane przepisy stwarzają stabilne warunki dla dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
16.	uwaga ogólna	Zaangażowanie administracji rządowej – urzędów wojewódzkich - w dystrybucję środków na cele za które merytorycznie – jako organizator transportu zbiorowego – odpowiadają marszałkowie poszczególnych województw w praktyce oznacza powielanie wykonywanej pracy przez dwa odrębne organy administracji (rządowej i samorządowej) – co jednocześnie podwyższa koszty obsługi funduszu zdefiniowanego w projekcie ustawy. Opcjonalnie tańszym wydaje się przekazanie środków bezpośrednio do rozdystrybuowania (według ustalonego klucza) bezpośrednio do samorządów województw.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy zapewniają racjonalny mechanizm rozdziału środków Funduszu do operatorów.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
17.	uwaga ogólna	Ze względu na racjonalność i transparentność gospodarowania środkami publicznymi celowym jest by wydatkowanie środków w ramach funduszu określonego w ustawie w postaci dopłat następowało w ramach konkurencyjnych trybów wyboru operatorów wskazanych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (w szczególności w trybie zamówień publicznych).	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy zapewniają racjonalny mechanizm rozdziału środków Funduszu do operatorów. Środki Funduszu będą rozdysponowywane w ramach konkurencyjnych trybów wyborów operatorów.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
18.	uwaga ogólna	Brak trybu konkurencyjnego stosowanego w wyborze operatora oraz brak wytycznych, dotyczących zasad dystrybucji dopłat przez organizatora, powoduje że rodzą się wątpliwości: -Czy dofinansowanie zostanie skierowane na linie z największym deficytem i największą potrzebą dofinansowania? -Czy dofinansowanie jednego przewoźnika na linii na której przewozy realizuje przykładowo trzech przewoźników, nie zakłóci zasad konkurencji?	Uwaga uwzględniona. Środki Funduszu będą rozdysponowywane w ramach konkurencyjnych trybów wyborów operatorów. Przepisy zmodyfikowano w taki	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.

		-Czy dopuszcza się sytuację, że na jednej linii usługi realizuje dwóch przewoźników, którzy otrzymują dofinansowanie na tym samym poziomie, mimo tego że u jednego strata jest mniejsza, ze względu na wykonywanie bardziej rentowych kursów (np. w godzinach szczytów komunikacyjnych) ?	sposób, aby środki Funduszu trafiły do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	
19.	uwaga ogólna	Bardzo pozytywnym jest, że zaplanowano środki na dofinansowanie działalności eksploatacyjnej (a nie wyłącznie inwestycji) w drogowych przewozach osób w publicznym transporcie zbiorowym. Właściwym rozwiązaniem jest również skierowanie środków finansowych do organizatorów przewozów, a nie bezpośrednio do ich wykonawców – operatorów lub (i) przewoźników. Wyrażam jednak obawę, że przeznaczona na ten cel kwota – 800 mln zł rocznie – jest niemal o połowę niższa od szacowanej przez różne gremia eksperckie kwoty około 1,5 mld zł (czyli w zaokrągleniu średnio 5 mln zł na powiat), która mogłaby efektywnie rozwiązać problem „białych plam” na mapie transportowej Polski. Z porównania kwot wydatkowanych na ten cel w Czechach i na Słowacji, w przeliczeniu na 1 tys. km <sup>2</sup> powierzchni, wynikają analogiczne wnioski.	Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
20.	uwaga ogólna	Z przesłanej wersji projektu ustawy nie wynika, jakiego rodzaju przewozów mogły-by dotyczyć dopłaty. W szczególności, nie ma wyłączenia z nich przewozów komunikacji miejskiej (w tym wewnątrzmijskich) w okresie przejściowym (w okresie docelowym połączenia takie nie znajdują się w planach transportowych marszałków i w ten sposób zostaną wyeliminowane). Nie ma też w projekcie mechanizmu, który premiowałby uruchamianie nowych kursów i linii, co – przy ograniczonej kwocie do dyspozycji na dofinansowanie – może skutkować konsumpcją środków w zdecydowanej większości na już funkcjonujące połączenia. Opisany mechanizm należałoby wprowadzić.	Uwaga uwzględniona. Sprecyzowano, że ze środków Funduszu wyłączona jest komunikacja miejska i dodatkowo określono, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
21.	uwaga ogólna	Niesprzyjający efektywnemu kontraktowaniu przez samorzady przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest zapis, że wysokość dopłaty może się zmieniać w kolejnych latach – w zależności od przydzielonych kwot w budżecie. Skutkiem powyższego może być zawieranie kontraktów z operatorami na okres jednego roku – jak ma to obecnie w większości przy kontraktowaniu przewozów szkolnych. Brak umów wieloletnich jest tymczasem głównym powodem niedoinwestowania taboru przewoźników realizujących przewozy szkolne na zlecenie gmin. Należałoby wprowadzić w projekcie ustawy w sposób jednoznaczny możliwość kontraktowania dopłaty na okres wieloletni.	Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
22.	uwaga ogólna	W mojej ocenie nietrafiona jest konstrukcja deficytu, gdyż wymaga określania rozsądnego zysku operatora, którego organizator nie może znać w postępowaniu przetargowym, koncesyjnym lub w sytuacji zawarcia umowy z małym przedsiębiorcą niebędącym podmiotem wewnętrznym.	Uwaga nieuwzględniona. Dopłacie podlegać będzie kwota deficytu zdefiniowana w ustawie.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

23.	uwaga ogólna	<p>Brak swobody ustalania sieci połączeń przez gminy i powiaty oraz bardzo długa procedura zmiany wojewódzkiego planu transportowego, przewidziane w projekcie nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a także długa procedura starania się przez jednostki samorządu terytorialnego o dopłaty, ograniczają możliwości elastycznego reagowania na zmiany na rynku – poprzez tworzenie nowych połączeń. Także powstałe nadwyżki Funduszu w praktyce będzie można zagospodarowywać tylko na zwiększanie liczby kursów w końcu roku (z ponownym zmniejszeniem na początku roku kolejnego) na funkcjonujących już liniach. Nie będzie możliwe uruchamianie nowych połączeń, bo nie będą one uwzględnione w planach transportowych województw i konieczne byłoby przeprowadzenie procedury wyboru operatora do obsługi nowej linii, itp. Projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym narzuca ustalenie linii innej niż komunikacji miejskiej w procedurze uchwalania planu transportowego wyłącznie przez samorząd województwa. Jest to bardzo poważne utrudnienie np. dla gmin organizujących przewozy szkolne, które charakteryzuje duża zmienność czasowa i przestrzenna. Ujęcie takich przewozów w planie transportowym województwa, warunkujące dopłatę od 2022 r., skutkowałoby koniecznością ciągłego jego aktualizowania (procedura takich zmian nie została w projekcie ustawy opisana), co nie wydaje się możliwe.</p> <p>Opisane mankamenty projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stwarzają ryzyko braku dostosowywania sieci linii do zmieniających się potrzeb pasażerów (jej usztywnienia), przez co niemożliwe może okazać się osiągnięcie celów ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zmiany upraszczające zarządzanie ofertą przewozową – zwiększające elastyczność jej planowania przez samorządy – należałoby więc wprowadzić w projekcie nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, aby nie zniweczyć efektów wprowadzenia ustawy poddawanej konsultacjom.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting
24.	uwaga ogólna	<p>Po pierwsze zaznaczyć należy, że procedowanie i przyjęcie opiniowanej ustawy bez analizy planowanych zmian w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym przyczyni się do chaosu organizacyjnego oraz zmian co do zakresu podmiotowego opiniowanej ustawy.</p> <p>Beneficjentem środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych mają być jednostki samorządu terytorialnego, organizatorzy zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego. Równoległe prace nad zmianą Uoptz nie idą w parze z opiniowaną ustawą, np. w zakresie możliwości pozyskania przez powiat środków z Funduszu jeśli starostwo będzie wykazywało wolę realizacji zadań publicznych w ramach powiatowych przewozów użyteczności publicznej.</p>	Uwaga uwzględniona. Prace nad projektami toczą się równoległe i uwzględniają wzajemne zależności wynikające z tych przepisów.	OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych
25.	uwaga ogólna	<p>W związku z toczącymi się konsultacjami ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wnioskujemy o dokonanie zmian w jej treści eliminujących zapisy faktycznie blokujące realizację celów, dla których ta ustawa została zaproponowana tj. całkowitego wykluczenia komunikacyjnego obejmującego już 4 lata temu ¼ sołectw w Polsce i braku komunikacji publicznej w pożądanym standardzie w ponad ¼ kolejnych sołectw.</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i	Centrum Zrównoważonego Transportu

			powiatowych.	
26.	uwaga ogólna	Ustawa wprowadza do polskiego obrotu prawnego mechanizm finansowania regionalnych (czyli powiatowych, gminnych, lokalnych, poza systemem komunikacji miejskiej) przewozów użyteczności publicznej. Finansowanie ma się odbywać ze środków centralnych dzielonych wg przyjętego wzoru w drodze rozporządzenia wykonawczego. Kwota dofinansowania ma wynieść 800 mln zł. Do podziału na przewozy autobusowe pozostaje kwota ok. 793 mln zł po odjęciu kwot na organizację procesu finansowania po stronie resortu infrastruktury i wojewodów.	Uwaga uwzględniona. W projektowanych przepisach odstąpiono od dodatkowych nakładów finansowych na obsługę Funduszu po stronie ministra i wojewodów.	Centrum Zrównoważonego Transportu
27.	uwaga ogólna	Obecnie z braku źródeł finansowania przewozów użyteczności publicznej postępuje proces wykluczenia komunikacyjnego. Wg danych Instytucji Rozwoju Wsi PA) w 2013 r. 20% sołectw nie miało jakiegokolwiek transportu publicznego, w 2015 r. ten wskaźnik wzrósł do 26%. Ponieważ proces ten przebiega stale i ulega nawet przyspieszeniu (np. Arriva posiadała kilka lat temu 20 firm PKS, do lata 2019 będzie prowadzić przewozy tylko w jednym – pozostałe zlikwidowała) zapewnienie źródeł finansowania dla rozwoju połączeń autobusowych w Polsce jest jednym z najbardziej pilnych do uregulowania. Ustawa obejmująca swoim zasięgiem ten obszar winna zapewnić mechanizmy, które nie tylko, że odwrócą ten trend, ale zapewnią na poziomie lokalnym dostępność minimum 90% sołectw w ilości minimum 4 połączeń w dobie w dni robocze (2 pary dziennie) transportem publicznym najlepiej zapewniającym realizację podstawowych funkcji społecznych (połączenie z siedzibą gminy, powiatu).	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	Centrum Zrównoważonego Transportu
28.	uwaga ogólna	Wnioskujemy, aby fundusz rozwoju przewozów autobusowych stał się funduszem rozwoju przewozów lokalnych. Zatem wszędzie w ustawie, gdzie występuje słowo „autobusowy” w różnych odmianach wskazane by było zamienić na słowo „lokalnych” w odpowiednich odmianach. Uzasadnienie: Degradacja transportu publicznego w zakresie lokalnym dotyczy wszystkich rodzajów transportu lądowego i wodnego. Wskazane by było zatem wspieranie wszystkich rodzajów transportu. Jest to zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju transportu. Ponowne uruchamianie lokalnych przewozów kolejowych, podmiejskich tramwajowych i wodnych także wymaga wsparcia a w zależności od miejsca może być bardziej efektywne. Ponadto wspieranie tylko jednej dziedziny transportu może doprowadzić do likwidacji np. podmiejskich linii tramwajowych w celu zastąpienia ich autobusami, bo na nie będzie dofinansowanie a na tramwaj nie.	Uwaga nieuwzględniona. Ze względu na zapóźnienia w rozwoju przewozów autobusowych ustawa przesadza, że środki Funduszu będą kierowane na odbudowę przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych
29.	uwaga ogólna	W związku z toczącymi się konsultacjami ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wnioskujemy o dokonanie zmian w jej treści eliminujących zapisy faktycznie blokujące likwidację wykluczenia transportowego. Z doświadczeń kampanii obywatelskiej #MyPasażerowie prowadzonej przez Instytut Spraw Obywatelskich i Fundację Pro Kolej wynika, że pasażerowie żądają: 1/ Przywrócenia zlikwidowanych połączeń autobusowych i kolejowych do małych miejscowości. 2/ Internetowego rozkładu jazdy, w którym, w jednym miejscu pasażerowie dowiedzą się o godzinach kursowania wszystkich autobusów i pociągów. 3/ Wspólnych biletów obowiązujących we wszystkich środkach transportu publicznego na terenie	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy projektu ustawy skupiają się na rozwiązaniu głównych problemów związanych z funkcjonowaniem przewozów autobusowych i przewidują określone narzędzia do realizacji celu jakim jest odbudowa sieci regularnej komunikacji	Instytut Spraw Obywatelskich

		wybranej gminy, powiatu lub regionu.	autobusowej w kraju. Postulowane zmiany aczkolwiek co do zasady słuszne mogą być rozważone przy następnej zmianie przepisów.	
30.	uwaga ogólna	Ustawa wprowadza do polskiego obrotu prawnego mechanizm finansowania regionalnych (czy powiatowych, gminnych, lokalnych, poza systemem komunikacji miejskiej) przewozów użyteczności publicznej. Finansowanie ma się odbywać ze środków centralnych dzielonych wg przyjętego wzoru w drodze rozporządzenia wykonawczego. Kwota dofinansowania ma wynieść 800 mln zł. Do podziału na przewozy autobusowe pozostaje kwota ok. 793 mln zł po odjęciu kwot na organizację procesu finansowania po stronie resortu infrastruktury i wojewodów.	Uwaga uwzględniona. W projektowanych przepisach odstąpiono od dodatkowych nakładów finansowych na obsługę Funduszu po stronie ministra i wojewodów.	Instytut Spraw Obywatelskich
31.	uwaga ogólna	Proces wykluczenia transportowego postępuje z braku źródeł finansowania przewozów użyteczności publicznej. Według danych Instytutu Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN w 2013 r. 20% sołectw nie miało jakiegokolwiek transportu publicznego, w 2015 r. ten wskaźnik wzrósł do 26%. Ponieważ proces ten przebiega stale i ulega nawet przyspieszeniu (np. Arriva posiadała kilka lat temu 20 firm PKS, do lata będzie prowadzić przewozy tylko w jednym – pozostałe zlikwidowała), zapewnienie źródeł finansowania dla rozwoju połączeń autobusowych w Polsce jest jednym z najbardziej pilnych do uregulowania. Ustawa obejmująca swoim zasięgiem ten obszar winna zapewnić mechanizmy, które nie tylko, że odwrócą ten trend, ale zapewnią na poziomie lokalnym dostępność minimum 90% sołectw w ilości minimum 4 połączeń w dobie w dni robocze (2 pary dziennie) transportem publicznym najlepiej zapewniającym realizację podstawowych funkcji społecznych (połączenie z siedzibą gminy, powiatu).	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	Instytut Spraw Obywatelskich
32.	uwaga ogólna	Pozytywnie oceniamy inicjatywę Ministerstwa Infrastruktury, której celem jest wprowadzenie systemu dofinansowania autobusowego publicznego transportu zbiorowego. Takie działania są konieczne, gdyż postępująca degradacja przewozów pasażerskich, szczególnie widoczna na obszarach wiejskich, od wielu lat stanowi główne ograniczenie w rozwoju dla wielu regionów, które stają się w ten sposób wykluczone transportowo. Niestety, zaproponowane rozwiązania budzą wiele wątpliwości. Co więcej, projektowana ustawa odnosi się do rozwiązań prawnych, które nie zostały jeszcze wprowadzone w życie (mowa tu o nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na podstawie projektu UD126).	Uwaga uwzględniona. Ustawa o Funduszu odnosi się do rozwiązań ustawowych przewidzianych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który znajduje się na zaawansowanym etapie prac legislacyjnych.	Klub Jagielloński
33.	uwaga ogólna	Negatywnie ocenia się wszelkiego rodzaju sztywne wskazania liczbowe w projekcie. Wskazane wysokości kwot dofinansowania, wyrażone łączną kwotą oraz w maksymalnych stawkach jednostkowych na wozokilometr nie zostały uzasadnione analizami. Nawet przy założeniu że stanowią one uśrednienie faktycznie odnotowanych danych, to przyjęte rozwiązanie limitujące poziom dofinansowania na poziomie średnich kosztów pomniejszych o przychody z biletów eliminuje możliwość dofinansowania przewozów na liniach o wyższym deficycie od średniego, czyli tam gdzie problemy wykluczenia transportowego są najtrudniejsze do rozwiązania i gdzie organizacja PTZ obciąża organizatora w sposób ponadprzeciętny. Również nie do	Uwaga uwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii	Klub Jagielloński

		zaakceptowania jest brak waloryzacji stawek i kwot dofinansowania w kolejnych latach, mimo że w sytuacji typowych wzrostów wynagrodzeń, cen materiałów eksploatacyjnych, amortyzacji czy wreszcie inflacji tego typu rozwiązanie będzie skutkowało realnie malejącym wsparciem w czasie.	komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	
34.	uwaga ogólna	Wspomniane w punkcie pierwszym zastrzeżenia co do nawiązania do projektowanych zmian prawnych (projekt UD126 z dn. 1.03.2019) mają szeroki charakter. Przede wszystkim należy powtórzyć wszystkie zastrzeżenia dotyczące uwzględnienia organizacji transportu publicznego innego niż komunikacja miejska wyłącznie przez samorządy województw poprzez <i>de facto</i> pozbawienie samorządów gminnych i powiatowych funkcji organizatora transportu. W praktyce będzie to oznaczać że nieliczne powiaty, które obecnie skutecznie walczą z wykluczeniem transportowym, będą zmuszone odwołać wszystkie realizowane obecnie kursy autobusów i poprosić o kontynuację swojej działalności marszałka województwa, który może, ale wcale nie musi jej kontynuować. Niejasne pojęcie „optymalizacji” oferty przy jednoczesnym zapewnieniu bezwarunkowego finansowania takiej ofert przez samorządy gminne i powiatowe narusza podstawową zasadę równości umów i oznaczenia świadczeń. Jednocześnie, wymaga żeby sieci komunikacyjne na poziomie gminnym i powiatowym były wyjątkowo inercyjne, gdyż do ich zmiany będzie wymagane podjęcie nowej uchwały przez radę gminy/powiatu a następnie uwzględnienie ich w znowelizowanym planie transportowym województwa. Tym samym organizacja nowej linii komunikacyjnej wraz z wyborem operatora może zająć nawet kilka miesięcy.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy przewidują spójny mechanizm alokacji środków od dysponenta Funduszu do organizatorów. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	Klub Jagielloński
35.	uwaga ogólna	Niezrozumiałe jest w tym jednoczesne nakazywanie określenia dokładnie 30% kursów, które mają być realizowane komercyjnie, podczas gdy pozostałe mają być finansowane przez samorząd. Tego typu wskaźniki, nie uwzględniające lokalnych warunków i decyzji samorządów, nie powinny być zapisywane w ustawach w ogóle, podobnie jak sztywne i nie podlegające waloryzacji kwoty dopłat z funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.	Uwaga nieuwzględniona, odnosi się ona do projektu zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Niemniej jednak należy wskazać, że przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i mają na celu kompleksowe określenie mechanizmów funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w kraju w części dotyczącej przewozów autobusowych.	Klub Jagielloński

36.	uwaga ogólna	Zupełnie nieracjonalną zmianą jest również wymuszenie, że PTZ organizowany przez związki powiatowo-gminne musi mieć charakter komunikacji miejskiej, mimo że istniejące w Polsce związki powiatowo-gminne realizują PTZ o charakterze wyraźnie pozamiejskim o zasięgu powiatowym, wypełniającym aktualną definicję przewozów powiatowo-gminnych lub powiatowych, a nie komunikacji miejskiej!	Uwaga nieuwzględniona, odnosi się ona do projektu zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy dotyczące definicji komunikacji miejskiej zostały wypracowane w wyniku konsensusu pomiędzy zainteresowanymi podmiotami.	Klub Jagielloński
37.	uwaga ogólna	Ponadto, propozycja nowelizacji dokonuje nadmiernego przeregulowania poprzez wprowadzenie obowiązku realizacji przewozów szkolnych w formie otwartej, jeżeli w danej miejscowości nie istnieje czynny przystanek autobusowy. Przepis ten jest błędny, gdyż wymusza te rozwiązanie również tam, gdzie organizacja dowozów szkolnych za pomocą ogólnodostępnych autobusów jest skrajnie nieefektywna lub wręcz fizycznie niemożliwa (np. ze względu na brak drogi utwardzonej). Ponadto, charakter przewozów szkolnych wymusza coroczne zmiany przebiegu linii komunikacyjnych ze względu na ruch uczniów (zakończenie edukacji przez najstarsze roczniki szkół podstawowych i rozpoczęcie edukacji przez klasy pierwsze oraz dzieci w wieku przedszkolnym), co w połączeniu z opisaną wcześniej projektowaną zmianą „usztynwiająca” sieć komunikacyjną będzie czynić ten przepis niemożliwym do wykonania. Również sama konstrukcja systemu przyznawania dopłat w postaci funduszu celowego z wyraźnie ograniczoną kwotą środków budzi wątpliwości, szczególnie w sytuacji kiedy system dopłat do biletów ulgowych ma zostać w niezmienionej postaci, tj. w postaci dotacji z budżetu państwa.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana ustawa przewiduje obowiązek realizacji przewozów szkolnych w formie otwartej jeżeli w danej miejscowości nie zatrzymuje się autobus realizujący przewozy regularne o charakterze publicznym. Propozycja ta ma na celu zwiększenie dostępności komunikacji publicznej z wykorzystaniem przewozów szkolnych, które są wykonywane często w sposób nieadekwatny do potencjału jakim dysponuje ta forma przewozów.	Klub Jagielloński
38.	uwaga ogólna	Podstawowym deklarowanym problemem społecznym, który próbuje się rozwiązać przy pomocy projektu ustawy jest poprawa mobilności na terenach niezurbanizowanych. Postulowane środki służyć mają jednak rozwojowi transportu autobusowego, a niekoniecznie poprawiać mobilność obywateli w sposób adekwatny do realnych potrzeb. Owszem, cele te (a raczej cel i środek do jego osiągnięcia) pokrywają się, ale tylko częściowo.	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy ma zapewnić zwiększenie dostępności transportu autobusowego na terenach gdzie występuje on w niedostatecznym stopniu nieadekwatnym do oczekiwań społecznych. Docelowo projektowane przepisy mają poprawić mobilność obywateli.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
39.	uwaga ogólna	Dla poprawnego rozwiązania problemu istotna jest diagnoza przyczyn zmniejszania się sieci połączeń autobusowych na obszarach o mniejszej gęstości zaludnienia, niewchodzących w skład większych aglomeracji. Jest to powtórzenie sytuacji, jaka wcześniej dotknęła transport kolejowy, na co składały się: a. Zwiększenie poziomu motoryzacji indywidualnej w stopniu umożliwiającym w zasadzie każdemu posiadać samochód zapewniający jazdę „od drzwi do drzwi”, co nie oznacza	Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy ma zapewnić zwiększenie dostępności transportu autobusowego na terenach gdzie występuje on w niedostatecznym stopniu	Forum Kolejowe Railway Business Forum

		<p>oczywiście, że nie ma osób ubogich (szacuje się, że jest to ok. 10 proc.), których i na to nie stać.</p> <p>b. Nawet w będących celem podróży mniejszych miastach powiatowych, na terenach słabiej zaludnionych, nie występują w stopniu uciążliwym właściwe aglomeracjom zjawiska takie jak spowolnienie ruchu w wyniku korków czy duża trudność w znalezieniu miejsc parkingowych oraz opłaty parkingowe.</p> <p>c. Rozproszona sieć osadnicza, co utrudnia zaplanowanie linii i przystanków w sposób zapewniający odległość przystanku mniejszą niż 1 km. W dodatku dojście do przystanku transportu publicznego przebiega w mniej komfortowych warunkach niż w mieście. Zbyt duże odległości z domu do stacji lub przystanku są stratą czasu dla pracujących i istotną przeszkodą dla osób w podeszłym wieku.</p> <p>d. Niewielkie potoki pasażerów, który powodują zwiększenie deficytu i zwiększenie dopłaty potrzebnej do zachowania lub utworzenia usług publicznych, gdy tymczasem jednostki samorządowe na takich terenach mają na ogół mniejsze możliwości finansowe na skutek słabszej bazy podatkowej.</p> <p>e. Mniejsze skupienie przewozów w czasie. Nie ma tak dużo jak kiedyś wielkich zakładów, w których tysiące ludzi rozpoczynały i kończyły pracę o tej samej godzinie. Natomiast duża liczba zróżnicowanych małych i średnich firm powoduje mniejszą frekwencję, a zarazem większe zapotrzebowanie na liczbę kursów w ciągu dnia.</p> <p>f. W efekcie organizatorzy i przewoźnicy nie zapewniają zadawalającej częstotliwości kursowania, co zwiększa średni czas oczekiwania, a co za tym idzie i średni czas trwania całej podróży – łącznie z oczekiwaniem na najbliższy kurs lub czasem jałowym po przedwczesnym przyjeździe do celu. Kwestia liczby kursów i regularności rozkładu jazdy jest niedoceniana przeszkodą w promowaniu transportu publicznego.</p>	nieadekwatnym do oczekiwań społecznych. Docelowo projektowane przepisy mają poprawić mobilność obywateli.	
40.	uwaga ogólna	<p>W dotychczasowych opiniach dotyczących zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (uoptz) zwracaliśmy uwagę, że zabiegi w rodzaju łączenia tras bardziej rentownych z deficytowymi (z czego słusznie zrezygnowano w wersji najnowszej) nie rozwiążą problemów wobec faktu, że na terenach słabo zurbanizowanych zderzają się dwa czynniki – wyższe koszty dopłat do sensownego transportu publicznego w przeliczeniu na pasażera i mieszkańca, a równocześnie mniejsza baza podatkowa. Zapewnienie publicznych usług transportowych mieszkańcom obszarów o mniejszym stopniu zurbanizowania wymaga wsparcia materialnego. Próbę wyjścia z impasu poprzez stworzenie pozycji finansowej w wysokości 800 mln zł. w tym zakresie należy ocenić pozytywnie. Nie mamy jednak na dzień dzisiejszy odpowiedzi na pytanie czy będzie to w skali kraju kwota wystarczająca, jako że nie mamy dokumentów wykonanych na poziomie marszałków województw wskazujących na poziom potrzeb transportowych na swoim terenie. Skuteczność wsparcia i osiągnięcie celów wymaga pomocy finansowej adresowanej w taki sposób, aby neutralizować przeszkody wymienione w pkt. 2 i aby osiągnąć cele przy zachowaniu racjonalności wydatków. Pod tym kątem trzeba oceniać opiniowany projekt wraz z nowelizacją uoptz.</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p> <p>Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum

41.	uwaga ogólna	Dyskusyjnym może być konieczność tworzenia funduszu na poziomie centralnym umożliwiającego wsparcie samorządów będących organizatorami transportu publicznego, co jest i kosztotwórcze i wydłuża procedury na szczeblu administracji rządowej. Lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie dzielonej algorytmicznie i niewymagającej dodatkowej biurokracji, wpisanej w system finansowy budżetu państwa oraz samorządu subwencji transportowej.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy przewidują spójny mechanizm alokacji środków od dysponenta Funduszu do organizatorów.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
42.	uwaga ogólna	Z punktu widzenia przejrzystości prawa byłoby korzystniej włączyć projektowanie przepisy do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym lub stworzyć ustawę o szerszym zakresie (poprawa mobilności), która regulowałaby nie tylko transport zbiorowy, ale i transport publiczny indywidualny, którego regulacja na razie ogranicza się do nakładania restrykcji na przewozy taksówkowe i ewentualny car-sharing.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy przewidują spójny mechanizm alokacji środków od dysponenta Funduszu do organizatorów.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
43.	uwaga ogólna	Projekt ustawy przesądza o zawężeniu wparcia do przewozów autobusowych w ramach publicznego transportu zbiorowego, które równocześnie zostały ujęte w wojewódzkim planie zrównoważonego rozwoju transportu, który co prawda może obejmować przewozy powiatowe i gminne, ale zależy to od uznania samorządu wojewódzkiego, a musi obejmować przewozy z miasta wojewódzkiego do miast powiatowych. Takie ograniczenia mają szereg wad: a. Pogarszają pozycję kolei na rynku usług transportu publicznego, jako że przewozy kolejowe organizator musi dofinansować sam, zaś w przypadku autobusowych będzie mógł liczyć na dopłatę z funduszu, pokrywając samemu, co najmniej 30% deficytu. Jest mało prawdopodobne, ale jednakowoż możliwe, że w takiej sytuacji organizator zdecyduje się na wybór transportu autobusowego, a więc pozycja kolei na terenach słabo zurbanizowanych ulegnie dalszemu pogorszeniu. Skalę zjawiska trudno ocenić, gdyż z drugiej strony – o ile dokona się nowelizacja uoptz - samorząd wojewódzki otrzyma narzędzie ograniczające transport drogowy, także ten realizowany poza system usług publicznych oraz inny niż międzywojewódzki, co ułatwi racjonalizację podziału zadań pomiędzy kolej i autobusy. b. Mogą skutkować pominięciem przewozów ptz na poziomie powiatowym, gdy tymczasem na obszarach niezurbanizowanych miasto powiatowe jest miejscem świadczenia istotnych usług publicznych: szpitala i specjalistycznych poradni, szkoły średniej, sądu, administracji w niektórych obszarach, podczas gdy w województwie nie załatwia się zbyt wielu spraw indywidualnych – obywatelskich. c. W świetle istniejącej definicji w warunkach publicznego transportu zbiorowego koniecznym jest wsiadanie i wysiadanie pasażerów tylko na przystankach oraz spełnianie szeregu innych warunków (art. 46, ust. 1 pkt. 7 uoptz i inne), co zamyka drogę do organizowania i finansowania przewozów dostępnych i dofinansowanych publicznie, ale zindywidualizowanych. Pomija się więc całą paletę rozwiązań pośrednich pomiędzy taksówka a linią regularną. Tymczasem, tańsze a jednocześnie bardziej adekwatne do potrzeb mogłyby się stać w obecnych realiach takie rozwiązania jak np. telebus (który ma przystanki, ale trasę kształtuje zależnie od zamówień zgłoszonych telefonicznie) albo mikrobus, który na mało ruchliwych drogach zatrzymuje się na żądanie w dowolnym miejscu, gdzie zatrzymanie jest zgodne z przepisami ruchu. Podobnie stymulowanie wspólnego dojazdu do stacji lub przystanku dzielonymi środkami indywidualnymi,	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy ma zapewnić zwiększenie dostępności transportu autobusowego na terenach gdzie występuje on w niedostatecznym stopniu nieadekwatnym do oczekiwań społecznych. Docelowo projektowane przepisy mają poprawić mobilność obywateli. Przepisy projektu ustawy skupiają się na rozwiązaniu głównych problemów związanych z funkcjonowaniem przewozów autobusowych i przewidują określone narzędzia do realizacji celu jakim jest odbudowa sieci regularnej komunikacji autobusowej w kraju.	Forum Kolejowe Railway Business Forum

		czy wreszcie zorganizowanie mobilności osób niekwalifikujących się, jako niepełnosprawne, ale już mające trudności z przejściem do przystanku. Te przykłady nie są próbą studium nad metodami radzenia sobie z transportem publicznym na terenach nieurbanizowanych i uczynienia go realnie dostępnym dla tych, którzy najbardziej go potrzebują, ale wskazują na potrzebę zebrania istniejących doświadczeń a także umożliwieniu i poparci dla eksperymentów.		
44.	uwaga ogólna	Projekt zbyt drobiazgowo reguluje kwestię przekazywania, kontroli i zasad zwrotu dopłat a także możliwość dodatkowego podziału w razie pozostania środków w funduszu. Wydaje się, że przy wypracowaniu algorytmu podziału kwot dla organizatorów wg obiektywnych kryteriów, dopłata powinna być przekazywana wedle tych kryteriów, bez wnikania w szczegóły sposobu organizowania transportu (system zlecenia usługi czy koncesja, sieci, pakiety czy indywidualne linie itd.) pod warunkiem faktycznego wydatkowanie środków i spełnienia minimum pokrycia ptz obszaru działania.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy przewidują spójny mechanizm alokacji środków od dysponenta Funduszu do organizatorów, zapewniający racjonalność wydatkowania środków Funduszu.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
45.	uwaga ogólna	Przepisy epizodyczne obowiązujące do końca 31 grudnia 2021 roku dotyczą wszystkich jednostkę samorządu terytorialnego, które zawarły umowy przed wejściem w życie ustawy i podwyższają limit do 1 zł. za wozokilometr. za wyjątkiem przypadku omówionego w art. 22 ust. 1 pkt. 4) uoptz tzn. gdy: „ <i>wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, ...</i> ”. Wbrew zatem sugestiom medialnym ustawa nie umożliwi sfinansowania nowych linii ptz natychmiast po jej wejściu w życie, a jedynie poprawi finansowanie istniejących, co rzecz jasna może także przyczynić się do zahamowania dalszego procesu likwidacji połączeń.	Uwaga uwzględniona. Sprecyzowano, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz przesądzone, że dopłaty będą podlegały przewozy według wszystkich trybów wyboru operatora, określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
46.	uwaga ogólna	Procedura jest uproszczona. Nie ma umowy z wojewodą a jedynie wymagana jest jego opinia. Wnioski załatwiać będzie BGK aż do wyczerpania środków według kolejności wpływu. Umowa zawierana będzie po przyznaniu dopłaty. Oznacza to całkowicie przypadkowy podział środków. Wątpliwe jest, aby trafiły one na tereny o słabej sieci transportowej, jako że tamtejsze samorządy mają mniejsze doświadczenie w zakresie organizacji ptz i mogą przegrać wyścig z czasem z tymi samorządami, które mają już dzisiaj dobrze rozwinięty transport i wypracowały kompetencje w tym obszarze.	Uwaga uwzględniona. W miejsce kolejności wniosku wprowadzono mechanizm podziału środków finansowych przez wojewodę na organizatorów.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
47.	uwaga ogólna	Już na 30 czerwca 2019 roku (art. 8 nowelizacji uoptz) przypada termin określenia potrzeb transportowych przez organizatorów gminnych i powiatowych stosownie do art. 9 ust. 2a nowelizowanej uoptz. Zważywszy, że ustawa wejdzie w życie najwcześniej w kwietniu/maju, będzie to zbyt krótki okres na przygotowanie merytoryczne i formalne odpowiedniej uchwały. Nie jest jasne czy późniejsze zapotrzebowania województwa może (musi?) uwzględniać te informacje w swoim planie. O ile nie nastąpi korekta dostosowująca do realnego terminu wejścia w życie ustawy, oznacza to wykluczenie niższych szczebli z dostępu do dopłat. Termin dla	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pozwalają na stworzenie spójnej sieci komunikacyjnej przewozów	Forum Kolejowe Railway Business Forum

		województw na uchwalenie planów określono na 30 czerwca 2020 roku, co jest realistyczne.	autobusowych odtwarzanej przy współudziale środków Funduszu.	
48.	uwaga ogólna	<p>Choć ogólny kierunek zmian w polityce transportowej, akcentujący potrzebę pochylenia się nad problemem wykluczenia komunikacyjnego, jest słuszny, to już realizację, której przejawem są inicjatywy legislacyjne, do których zaliczyć należy zarówno tę ustawę, jak i dziesiąty projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, należy ocenić źle. Podstawowe przesłanki takiej oceny są następujące.</p> <p>Niedostateczny nacisk na realne potrzeby i związany z tym mętlik pojęciowy.</p> <p>Wydaje się, że intencją ustawodawcy - także w kontekście zapisów dziesiątego projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który w tym fragmencie skrytykowaliśmy - jest dążenie do eliminacji "białych plam". Tymczasem w projekcie ustawy nie zostało dostatecznie wyraźnie wskazane, że beneficjentem środków Funduszu mają być wyłącznie przewozy szczebla wojewódzkiego. Jest to bardzo rozmyte i powoduje wiele niejasności w odbiorze społecznym. Zwróćmy uwagę, że przykładowo w art. 7 ust. 2 pkt 3 jest mowa o "pracy przewozowej na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażonej w wozokilometrach zaplanowanej do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw" - zatem ogranicza się obszar zainteresowania wyłącznie do planów transportowych województw samorządowych, konkretnych, wskazanych imiennie organizatorów. Dla odmiany już następny artykuł mówi o dofinansowaniu "autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie" - zatem operuje pojęciem szerszym: nie ogranicza się do "autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na podstawie planu transportowego danego województwa", a brak takiego ograniczenia, w kontekście faktu, że plany transportowe samorządów lokalnych mają charakter aktów prawa miejscowego, może przywołać na myśl, że o ile podstawą rozdziału środków na województwa mogą być te przewozy, które ujęte są w planie szczebla wojewódzkiego, o tyle dalszy rozdział środków na poszczególnych organizatorów nie będzie się ograniczał tylko do przewozów wojewódzkich, a właśnie - do przewozów użyteczności publicznej na terenie województwa. Znow - jeśli zwrócimy uwagę na zapis art. 9 ust. 1, to ponownie pojawia się odniesienie wyłącznie do wozokilometrów w planie transportowym województwa, gdy tymczasem art. 3 w warstwie definicyjnej mógłby ograniczyć stosowanie ustawy wyłącznie do województw, wskazując, że organizatorem w rozumieniu niniejszej ustawy jest organizator szczebla wojewódzkiego. Wyłączenie w art. 3 pkt 1 ministra właściwego do spraw transportu, przy równoczesnym braku wyłączenia organizatorów niższych szczebli (na tym etapie) i pokrętnym ograniczeniu stosowania ustawy wyłącznie do przewozów wojewódzkich w wybranych przepisach dalszej treści jest mocno zastanawiające w kontekście zasady przejrzystości i celowości. Zaproponowane brzmienie art. 3 pkt 1 każe domniemywać, że skoro</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pozwalają na stworzenie spójnej sieci komunikacyjnej przewozów autobusowych odtwarzanej przy współudziale środków Funduszu.</p>	Fundacja Napraw Sobie Miasto

		projektodawca aktu prawnego widzi potrzebę wyłączenia ministra właściwego do spraw transportu ze znaczeniowego rozumienia pojęcia "organizator" na potrzeby niniejszej ustawy, a równocześnie nie widzi potrzeby wyłączenia dla gmin, związków międzygminnych, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych i związków metropolitalnych, to jakiś cel przyświecał twórcom takiego zapisu, że zapis taki pojawił się nie bez powodu. Wśród przepisów sugerujących, że beneficjentem funduszu ma być nie tylko województwo, ale także inni organizatorzy, przytoczyć też należy art. 19 ust. 3, wskazujący zakres czynności kontrolnych wojewody, gdzie z zapisu wynika, że raczej organizatorów, dla których jest przewidziane finansowe wsparcie, jest wielu.		
49.	uwaga ogólna	Brak uwzględnienia dobrych praktyk Współ z ostatnim projektem nowelizacji ustawy o PTZ niniejsza ustawa dokonuje wręcz "kastracji" powiatów z kompetencji związanych z organizacją publicznego transportu zbiorowego. Przesuwanie kompetencji w stronę województw samorządowych jest swoistą sowiecką urawniówką: bez refleksji na temat realnych możliwości wykonania zadań przez województwa. Zupełnie inny jest casus województwa opolskiego, które może podołać zadaniom, a inny - Mazowska, które z jednej strony jest bardzo rozległe, a z drugiej - przepaść między Warszawą a resztą regionu jest tak duża, że z poziomu Warszawy mentalnie nie do ogarnięcia jest sytuacja w Zwoleniu czy w Łosicach. Projektując ustawę pominięto fakt, że w części powiatów udało się stworzyć niezłe rozwiązania w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zamiast bazować na tych dobrych praktykach, idzie się w kierunku dekompozycji tych systemów poprzez ich przeniesienie do województw, z natury rzeczy bardziej oddalonych od obywatela i jego codziennych potrzeb (nie należy tego traktować jako zarzut względem województw). Zaproponowane działanie jest tak naprawdę formą centralizacji i w tym świetle można się zastanowić nad jego konstytucyjnością, konkretnie zgodnością z zasadą realizacji zadań na najniższym możliwym poziomie.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pozwalają na stworzenie spójnej sieci komunikacyjnej przewozów autobusowych odtwarzanej przy współudziale środków Funduszu.	Fundacja Napraw Sobie Miasto
50.	uwaga ogólna	Zagrożenie dla kolei Warto też zwrócić uwagę na systemowy aspekt proponowanego rozwiązania. Jakkolwiek projekt dodatkowego funduszu, zasilającego przewozy autobusowe, jest intencjonalnie słuszny, to nie można wykluczyć, że skieruje on zainteresowanie organizatorów na zastępowanie autobusem dotychczasowych przewozów kolejowych. Trudno w tym momencie ocenić skalę zagrożenia - niepodobna mówić o zastępowaniu pociągów na warszawskiej średnicy czy w dowozie do Wrocławia czy Krakowa, ale już na bocznych liniach dopłata ze środków centralnych może być jęczyczką u wagi, który przesądzi o likwidacji połączenia kolejowego. W tym sensie warto zastanowić się raczej nad tworzeniem zintegrowanych, systemowych narzędzi wsparcia dla transportu publicznego niż oddziaływać punktowo, nie bacząc na to, że to samo lekarstwo w jednym przypadku pomoże, w innym - zaszkodzi.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i pozwalają na stworzenie spójnej sieci komunikacyjnej przewozów autobusowych odtwarzanej przy współudziale środków Funduszu. Ze względu na zapóźnienia w rozwoju komunikacji autobusowej projektowane	Fundacja Napraw Sobie Miasto

			przepisy są nakierowane na odtworzenie tego fragmentu rynku przewozowego.	
51.	uwaga ogólna	Ustawa nie precyzuje, jak poszczególne organy mają się zachować w sytuacjach spornych. Nie jest jasne, co w sytuacji, gdy minister właściwy do spraw transportu nie uzgodni planu finansowego, przedstawionego przez BGK. Nie zostało też wyraźnie uwzględnione, jak terminy, przewidziane w ustawie, mają się do terminów uchwalania budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Istotnie bowiem dla zaistnienia linii komunikacyjnej, wspieranej ze środków Funduszu rozwoju połączeń autobusowych, konieczne jest też zapewnienie wkładu własnego, na poziomie co najmniej 30% ceny usługi (w rozumieniu projektu ustawy). Brakuje mechanizmów koordynujących oba te strumienie finansowe.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu przedstawia spójny mechanizm dofinansowania przewozów autobusowych.	Fundacja Napraw Sobie Miasto
52.	uwaga ogólna	Uważamy, że przed przystąpieniem do tak poważnej procedury legislacyjnej, jaką jest pakiet rozwoju transportu publicznego, należy bezwzględnie dokonać oceny i analizy sytuacji wyjściowej. Jest ona diametralnie różna w poszczególnych częściach kraju, w poszczególnych miastach i powiatach. Bezwzględnym warunkiem powodzenia jest dokonanie przeglądu planów transportowych szczebla powiatowego, analiza funkcjonowania związków powiatowo-gminnych oraz weryfikacja innych zjawisk, tworzących pejzaż systemu transportowego Polski. Równocześnie ważne jest, by tworzone na szczeblu centralnym instrumentarium oddziaływania miało charakter zintegrowany, a nie - rozcłonkowany. Kolej+, Fundusz rozwoju połączeń autobusowych, wsparcie funkcjonujące w ramach programów operacyjnych finansowanych z współudziałem środków unijnych, dopłaty do biletów ulgowych, program rozwoju elektromobilności i szereg innych - wszystko to powinno być wzajemnie spójne, tworzyć jedną całość, wyznaczającą pożądany kierunek zintegrowanego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu przedstawia spójny mechanizm dofinansowania przewozów autobusowych.	Fundacja Napraw Sobie Miasto

53.	uwaga ogólna	<p>Propozycja wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego zasługuje na poparcie. Szczególnie w przypadku gmin wiejskich dość powszechnym jest problem wykluczenia miejscowości oddalonych od centrów administracyjno-usługowych. Wielkość wiosek powoduje, iż prowadzenie przewozów jest nieopłacalne dla przewoźników, a finansowanie ich przez samorządy stanowiłoby znaczne obciążenie, często niemożliwe do poniesienia. Dlatego wsparcie organizatorów publicznego transportu publicznego w tych działaniach jest pożądane i oczekiwane, jednak nie do końca w takim kształcie jak zaproponowano w projekcie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Przed wszystkim zaproponowane rozwiązania nie zapewniają równego dostępu jednostek samorządu terytorialnego do środków Funduszu. Kryterium przyznawania środków, w okresie przejściowym, według kolejności zgłoszeń powoduje, że dofinansowanie będą mogły otrzymać tylko nieliczne samorządy. Składanie wniosków co miesiąc powoduje brak stabilizacji w finansowaniu przewozów. W konsekwencji wsparcie może nie być udzielane adekwatnie do potrzeb i poziomu wykluczenia transportowego w danej gminie, bowiem w procedurze rozpatrywania wniosków nie jest w ogóle uwzględniana np. skala dofinansowania dokonywana przez gminy, czy liczba mieszkańców obszarów, w których nie ma dostępu do komunikacji publicznej, a także liczba mieszkańców korzystających z tej formy transportu. Ważne jest by otrzymywanie dopłaty było zapewnione w określonym minimalnym horyzoncie roku budżetowego.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu przedstawia spójny mechanizm dofinansowania przewozów autobusowych. W miejsce kolejności wniosku wprowadzono mechanizm podziału środków finansowych przez wojewodę na organizatorów.</p>	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
54.	uwaga ogólna	<p>Projekt ustawy przewiduje utworzenie w okresie do roku 2028 funduszu w stałej kwocie 800 mln zł ze środków budżetu państwa oraz jednocześnie kwoty na obsługę jego funkcjonowania. W odniesieniu do tych ostatnich przewiduje się ich waloryzację — kwoty samego funduszu już nie, co oznacza w praktyce spadający poziom dopłat. Biorąc pod uwagę dodatkowo przewidywany wzrost kosztów organizacji przewozów wynikający z kosztów pracy i zmian cen paliw, stwarza to duże ryzyko rosnącego udziału w kosztach po stronie organizatorów transportu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że Fundusz w kwocie 800 mln zł rocznie pozwoli na odtworzenie oczekiwanej społecznie sieci przewozów autobusowych.</p>	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
55.	uwaga ogólna	<p>Maksymalna kwota dopłaty na poziomie 0,80 zł do 1 wozokilometra została ustanowiona na zbyt niskim poziomie, tym bardziej przy uwzględnieniu regulacji art. 14 ust. 4, zgodnie z którym bardzo możliwa jest sytuacja, że wsparcie z Funduszu będzie na poziomie niższym niż 0,80 zł. Rozwiązania te sprawiają, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia celów ustawy. Rosnące koszty prowadzenia działalności gospodarczej (głównie osobowe) powodują, że zaangażowanie środków organizatora będzie rosło, co z drugiej strony będzie skłaniało organizatorów do ograniczania ilości kursów. W przypadku dużych miast, organizujących komunikację miejską i aglomeracyjną, stawki jednostkowe za 1 wozokilometra 12- lub 18-metrowego oscylują w granicach 6-10 zł/wozokilometr. Stawki na poziomie niespełna 4 zł za jeden wozokilometr są stawkami zadowalającymi jedynie przewoźników świadczących usługi przewozowe taborem o niskiej jakości, nieprzystającym do współczesnych standardów. Co ważne, nie określono w projekcie w jaki sposób samorząd będzie miał rekompensowane wydatki, a nie powinien dopłacać do</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczenia tych środków.</p>	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

		deficytowych usług, bo może być posądzony o niegospodarność. Nie wskazano również górnej granicy dopłaty przez samorządy, co nie jest symetryczne w stosunku do kwoty dopłaty, która ma górną granicę.		
56.	uwaga ogólna	Zgodnie z propozycjami projektu ustawy, umowę z właściwym wojewodą zawierają organizatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym o tym, kto pełni funkcję organizatora decyduje obszar działania lub zasięg przewozów. Samorządy gminne nie będą więc mogły zawrzeć umowy na obsługę kursów przekraczających granicę danej gminy, często ważnych dla lokalnej społeczności, bo umożliwiających dojazd np. do szkół średnich, czy urzędów szczebla powiatowego. Zapewnienie tych kursów byłoby możliwe poprzez zawarcie porozumienia, czy też zawiązanie związku pomiędzy właściwymi jednostkami samorządu terytorialnego, jednak stanowią one nieobligatoryjną formę współdziałania jednostek samorządu terytorialnego. Brak zgody jednego z partnerów, uniemożliwi skorzystanie ze środków Funduszu, a więc nierozwiązany zostanie problem wykluczenia komunikacyjnego na pewnych ważnych trasach. W celu bardziej optymalnego wdrożenia nowych rozwiązań proponuje się: - zastosowanie wyższego poziomu dopłat z Funduszu w przypadku współdziałania jednostek samorządu przy organizowaniu kursów jako zachęta do stosowania takich rozwiązań. Dany kurs o zasięgu ponadgminnym może obsłużyć też połączenia gminne. Są to rozwiązania uzasadnione, funkcjonalne (mniejsza liczba przesiadek dla mieszkańców) i ekonomiczne (odrębne zlecenie kursów gminnych byłoby droższe niż połączenie tych kursów), - konieczność przedstawienia przed zawarciem umowy o wsparciu ze środków Funduszu, przez organizatorów innych niż gmina, opinii gminy co do propozycji kursów biegnących po obszarze danej gminy, a stanowiących kursy ponadgminne. Gminy jako podstawowe jednostki samorządu terytorialnego znają najlepiej specyfikę lokalną i potrzeby lokalnej społeczności. Wyrażenie opinii pozwoli lepiej zabezpieczyć potrzeby komunikacyjne społeczeństwa.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu przedstawia spójny mechanizm dofinansowania przewozów autobusowych.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
57.	uwaga ogólna	Projekt przewiduje dofinansowanie jedynie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W kontekście postanowień art. 24.ust. 2 obowiązującej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym bez dokonania zmiany planu transportowego i jego dostosowania do aktualnej sytuacji nie jest możliwe uruchomienie przewozów koniecznych dla przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu przez organizatorów zobowiązanych do opracowania planu transportowego.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt przewiduje dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej co ma na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
58.	uwaga ogólna	Poza tym projekt tej ustawy powinien być opiniowany łącznie z projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: nowelizacja UoPTZ), z uwagi na występujące powiązania obu aktów legislacyjnych. Obecnie proponowane zapisy budzą wątpliwości, co do spójności logicznej obu aktów.  Zaproponowano zmiany zapewniające większą transparentność przyznawania oraz wykluczające możliwość wykorzystania całości środków przez jeden podmiot.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu stanowi uzupełnienie nowelizacji ustawy o ptz. Przepisy stanowią spójny zestaw rozwiązań w obszarze transportu autobusowego.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

59.	uwaga ogólna	Wątpliwości budzi również podział środków pomiędzy województwa wg kryteriów zapisanych w ustawie. Proponujemy, aby był on dokonywany w oparciu o zakres potrzeb komunikacyjnych wynikających z planów transportowych województw z uwzględnieniem poziomu ich dochodów na mieszkańca.	Uwaga uwzględniona. Projekt zmodyfikowano. Przy podziale środków przewidziano czynnik dochodowy.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
60.	uwaga ogólna	Analiza projektu ustawy rodzi również szereg innych pytań: 1. Czy ustawa dotyczy również przewozów komunikacji miejskiej? W treści dokumentu nie ma zapisów wyłączających, jednakże w tabeli poświęconej skutkom regulacji zostało wpisane, że przyczyną jest zaistnienie sytuacji, w której pasażerowie są systematycznie pozbawiani należnego im dostępu do transportu publicznego zwłaszcza na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Rodzi to więc pytanie, czy ustawa ta też będzie obejmowała linie, które zaczynają się i kończą tylko na terenie jednej gminy (gmina miejsko – wiejska)? 2. Plany transportowe mają być opracowywane przez marszałka województwa na podstawie potrzeb komunikacyjnych zgłoszonych przez 15T szczebla gminnego i powiatowego oraz „własnej wiedzy w tym zakresie”. Czy to oznacza, że dla tych linii organizatorem będzie marszałek i to on będzie pokrywał pozostałą część rekompensaty (nie mniej niż 30%)?	Uwaga uwzględniona. Przepisów ustawy o Funduszu nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Ponadto przewiduje się obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
61.	uwaga ogólna	Jednocześnie chcielibyśmy zauważyć, że kluczowym elementem, którego brakuje w projekcie ustawy jest powiązanie dofinansowania z <i>Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i> z obowiązkiem przygotowania systemu zintegrowanego międzygałęziowo i w miarę możliwości również taryfowo. Jedynym skutecznym mechanizmem przywrócenia systemowej atrakcyjności oraz konkurencyjności transportu publicznego jest bowiem połączenie w spójną całość komunikacji autobusowej i kolejowej. Wymaga to koordynacji rozkładów jazdy, przygotowania dogodnych przesiadek, zintegrowania systemów biletowych i zagwarantowania dostępu do kompleksowej informacji o połączeniach. Warunkiem efektywności takiego systemu jest również wykluczenie - z mocy ustawy - możliwości finansowania linii komunikacyjnych w transporcie drogowym które są równoległe, a tym samym konkurencyjne, w stosunku do połączeń realizowanych przez transport kolejowy.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy są spójne i zapewniają systemowe dofinansowanie przewozów autobusowych.	Fundacja ProKolej
62.	uwaga ogólna	Ponadto, odnosząc się do szczegółowych zapisów projektu ustawy o <i>Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</i> przekazujemy następujące uwagi szczególne: - Projekt ustawy oraz ocena skutków regulacji k - w przedstawionym do konsultacji kształcie - nie zawierają analizy potrzeb w zakresie regionalnego transportu publicznego. W związku z tym trudno jest ocenić adekwatność środków przeznaczonych na wsparcie transportu autobusowego i realnych potrzeb w tym zakresie. Z naszych analiz, a także porównań Polski z innymi państwami Europy Środkowo-wschodniej wynika jednak, że do odtworzenia sprawnej komunikacji publicznej na obszarze całego kraju niezbędne byłoby finansowanie regionalnego transportu autobusowego na poziomie 1,3-1,8 mld zł oraz uruchomienie	Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.	Fundacja ProKolej

		<p>dotatkowych środków wysokości 0,8-1,0 mld zł rocznie na kolejowe przewozy wojewódzkie.</p>		
63.	uwaga ogólna	<p>W uzupełnieniu poprzedniego punktu należy również zauważyć, że barierą w odbudowie komunikacji publicznej będzie limit kwotowy dopłat oraz ich struktura. W przypadku bardzo wielu linii użyteczności publicznej kwota deficytu może przewyższać wartości graniczne, eliminując wsparcie dla najbardziej potrzebujących i najbiedniejszych obszarów kraju. W tej sytuacji uprzywilejowane będą samorzady bogatsze, mające możliwość podwyższenia własnego dofinansowania. Jako alternatywne rozwiązanie chcielibyśmy zaproponować zróżnicowanie kwoty dopłaty do 1 wozokilometra w zależności od poziomu budżetu samorządu przeliczonego na mieszkańca.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Fundacja ProKolej
64.	uwaga ogólna	<p>Zgodnie z zapisami projektu dopłaty w komunikacji autobusowej przysługiwać będą do linii użyteczności publicznej określonej w wojewódzkim planie transportowym. W naszej opinii poziom ten jest odpowiedni dla transportu kolejowego. W komunikacji drogowej największe potrzeby występują jednak na szczeblu powiatów i gmin. W związku z tym podstawową jednostką samorządu terytorialnego odpowiedzialną za organizację transportu autobusowego oraz ewentualnie lokalnego kolejowego i tramwajowego powinny być powiaty.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Fundacja ProKolej
65.	uwaga ogólna	<p>Weryfikacji pod kątem celu ustawy wymagają również kryteria podziału środków (powierzchnia województwa, liczba mieszkańców oraz liczba wozokilometrów określona w planach transportowych). Nie odzwierciedlają one bowiem faktycznych potrzeb transportowych i problemu wykluczenia komunikacyjnego. W naszej opinii lepszym wskaźnikiem byłaby, w tym przypadku, gęstość zaludnienia, liczba mieszkańców przypadająca na prace eksploatacyjną, bądź wskaźniki określone w wyniku diagnozy stanu komunikacji przeprowadzonej na poziomie wszystkich powiatów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Fundacja ProKolej
66.	uwaga ogólna	<p>Naszą wątpliwość budzi również system dystrybucji środków z Funduszu. Włączenie do Naszą wątpliwość budzi również system dystrybucji środków z Funduszu. Włączenie do niego dodatkowego szczebla administracji rządowej - tj. urzędów wojewódzkich - wydłuża ścieżkę obiegu dokumentacji oraz środków i podnosi koszty obsługi zadań. W związku z tym proponujemy przekazanie tego zadania Urzędowi Marszałkowskiemu lub bezpośrednio starostom.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Fundacja ProKolej
67.	Art. 1 pkt 3	<p>Dodanie podpunktu 5) centralny system informatyczny informacji pasażerskiej w skrócie CSIP - zintegrowany wielomodułowy system informatyczny zawierający trasy, rozkłady, warianty i cenniki przewozu osób w kołowym transporcie dalekobieżnym, powiązanych w sieć dworców. Gromadzone dzięki niemu informacje pozwalają na prowadzenie procesów sprzedażowych i zarządczych w tym, monitoringu potoków pasażerskich dla wielu przewoźników.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona Propozycja nie jest związana z podstawowym celem ustawy i wykracza poza zakres przygotowanej regulacji. Propozycja może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.</p>	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej POLONUS w Warszawie S.A.

68.	Art. 2 ust. 1	<p>W tym przepisie mówi się „o cenie usługi” jako o „kwocie deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej”. Ponieważ z innych przepisów wynika, że podstawą rozliczenia pomiędzy organizatorem i operatorem będzie konkretna umowa obejmująca jedną lub kilka linii komunikacyjnych albo obszar, proponujemy doprecyzować, że „kwotę deficytu” będzie można także obliczać nie tylko dla każdej odrębnej linii komunikacyjnej, ale będzie to można zrobić jednocześnie dla wszystkich linii objętych umową z danym operatorem. Obliczanie deficytu poszczególnych linii komunikacyjnych będzie pracochłonne oraz kłopotliwe z obliczaniem niektórych kosztów jednostkowych (np. zużycia części zamiennych, zużycia paliwa, kosztów płac kierowców, itp.) i precyzyjnym ich kwalifikowaniu do pojedynczej linii. Ponieważ podczas kontroli prowadzonych po fakcie, np. przez Regionalne Izby Obrachunkowe, mogą wystąpić spory i wątpliwości, proponujemy rozliczać wszystkie linie objęte umową, co pozwoli na bardziej jednoznaczną kwalifikację uzasadnionych kosztów.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Środki Funduszu mają być przeznaczane na pokrycie kwoty deficytu przy jednoczesnym udziale finansowym organizatorów.</p>	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</p>
69.	Art. 2 ust. 1 i 2	<p>3. Art. 2 ust. 1 i 2 Projektu Ustawy – zmiany definicji ceny usługi lub kwoty deficytu pojedynczej linii  Postulaty  1) niewyłączenie osiągania przez operatora rozsądnego zysku w definicji „kwoty deficytu” lub „ceny usługi” poprzez usunięcie wyrazów „pomniejszona o rozsądny zysk” z art. 2 ust. 2 Projektu Ustawy;  2) ewentualnie uproszczenie kalkulacji „kwoty deficytu” i „ceny usługi” w okresie do dnia 31 grudnia 2021 r. poprzez rezygnację z odniesienia do rekompensaty, o której mowa w Rozporządzeniu (WE) 1370/2007.  Uzasadnienie  ad. 1) Projekt Ustawy przewiduje, że kwotą deficytu jest „kwota rekompensaty pomniejszona o rozsądny zysk obliczona zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) 1370/2007 (...)”. Wyłączenie z kwoty deficytu jakiegokolwiek zysku oznacza, że w ramach zawartych z organizatorami umów, operatorzy będą otrzymywać dopłatę jedynie do poziomu pokrycia kosztów (ale nie większą niż 0,80 zł lub, w okresie przejściowym, 1,00 zł w przeliczeniu na wozokilometr), bez możliwości uzyskiwania jakiegokolwiek zysku. Oznacza to, że operatorzy będący przedsiębiorcami, z reguły działającymi m.in. w celu uzyskania dochodu, nie będą mieli żadnej zachęty do realizowania połączeń współfinansowanych przez Fundusz. Przeciwnie, objęcie linii, która w stanie obecnym realizowana jest przewoźników osiągających choćby minimalny zysk (na poziomie poniżej „rozsądnego zysku”) sprawi, że obsługa takiej linii stanie się nieatrakcyjna dla przedsiębiorcy. Wyłączenie „rozsądnego zysku” z kwoty deficytu sprawia, że dopłaty z Funduszu są atrakcyjne wyłącznie dla operatorów stanowiących własność Skarbu Państwa, jednostek samorządu terytorialnego lub organizacji charytatywnych, działających w celach innych niż osiąganie zysku. Pozostali przewoźnicy nie posiadają interesu w prowadzeniu działalności, która z założenia przynosi zero dochodu. W sytuacji, gdy większość organizatorów nie posiada własnych przedsiębiorstw przewozowych, może oznaczać to absolutny brak wpływu dostępności</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Środki Funduszu mają być przeznaczane na pokrycie kwoty deficytu przy jednoczesnym udziale finansowym organizatorów.</p>	<p>PKS Gdynia S.A.</p>

	<p>dofinansowania ze środków budżetowych, a w najgorszym przypadku nawet wpływ negatywny, na istnienie transportu publicznego na obszarach pozaaglomeracyjnych.</p> <p>Należy przy tym zauważyć, że wyłączenie możliwości osiągnięcia jakiegokolwiek zysku ze świadczenia usług na liniach dofinansowanych z Funduszu wykluczy de facto dostęp operatorów do finansowania dłużnego (kredyty, leasingi) w celu modernizacji (wymiany) taboru i to na dwa sposoby:</p> <p>a) poprzez eliminację powstawania nadwyżki finansowej osiągananej z działalności gospodarczej, która może stanowić tzw. wkład własny konieczny do uzyskania finansowania dłużnego inwestycji,</p> <p>b) poprzez (w najlepszym wypadku) zerową rentowność wykazywaną w dokumentach finansowych do obliczania wskaźników typu ROE, ROA itp.</p> <p>Żadna instytucja finansowa, kierując się wymogami legislacji i wskazówkami regulatora rynku, nie może udzielić finansowania podmiotowi prywatnemu na inwestycję, w tym przypadku np. wymianę taboru autobusowego, z której zakładana stopa zwrotu z kapitału wynosi w najlepszym wypadku zero.</p> <p>ad. 2) Projekt Ustawy przewiduje obliczanie rekompensaty zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Należy zauważyć, że znacząca większość z ok. 2 tysięcy przewoźników funkcjonujących na rynku przewozów pozaaglomeracyjnych oraz zdecydowana większość organizatorów transportu w rozumieniu Projektu Ustawy nie posiada żadnego doświadczenia z kalkulacją rekompensaty w rozumieniu Rozporządzenia (WE) 1370/2007 oraz nie posiada doświadczonej kadry i zasobów organizacyjnych. Jednocześnie Projekt Ustawy nie zapewnia organizatorom żadnych dodatkowych środków finansowych przeznaczonych na zarządzanie transportem (np. zatrudnienie i przeszkolenie pracownika starostwa czy urzędu gminy) zapewniając środki jedynie dla urzędów wojewódzkich.</p> <p>Po przeglądzie dotychczasowych zamówień udzielanych w autobusowych przewozach pozaaglomeracyjnych szacujemy, że ponad 95% organizatorów i potencjalnych operatorów nie posiada żadnego doświadczenia w wyliczaniu rekompensaty. Z drugiej strony, każda nieprawidłowość w wyliczeniu rekompensaty może skutkować konicznością zwrotu dopłaty przez organizatora wojewodzie. Może to rodzić obawy po stronie nieprzygotowanych organizatorów, głównie typowo wiejskich gmin i powiatów, związane z ryzykiem niewłaściwego rozliczenia dopłaty z Funduszy z przyczyn takich jak brak odpowiedniej wiedzy, kadry i doświadczenia organizacyjnego. W konsekwencji organizatorzy najbardziej potrzebujący wsparcia ze środków budżetu państwa mogą nie zdecydować się na uczestnictwo w programie przywracania połączeń autobusowych.</p> <p>Konieczność pilnego wdrożenia dofinansowania dla autobusowych przewozów pozaaglomeracyjnych sprawia, że należy rozważyć możliwość uproszczenia, przynajmniej do końca grudnia 2021 r., mechanizmu wypłacania dopłat z Funduszu. Przykład rozwiązania, które proponujemy to ryczałtowe określenie poziomu maksymalnej dopłaty do wozokilometra linii, która uznana zostanie przez organizatora, poprzez umieszczenie w planie transportowym lub</p>		
--	---	--	--

		zawarcie umowy przed wejściem w życie Ustawy, jako istotna społecznie. Należałoby przy tym zadbać, by takie dofinansowanie nie miało cech pomocy publicznej.		
70.	Art. 2 ust. 2	Konieczność doprecyzowania Przy postępowaniu przetargowym może wystąpić trudność z określeniem rozsądnego zysku. Jednocześnie taki zapis powoduje zwiększone wydatki Organizatora (nie wskazane w tabeli wpływ na finanse publiczne – wydatki jst) na pokrycie rozsądnego zysku	Uwaga nieuwzględniona. Środki Funduszu mają być przeznaczane na pokrycie kwoty deficytu przy jednoczesnym udziale finansowym organizatorów.	Związek województw RP – woj. pomorskie
71.	Art. 2 ust. 2	Art. 2.2. Propozycja zmiany: Przez kwotę deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej rozumie się kwotę różnicy pomiędzy poniesionymi przez operatora kosztami na jej uruchomienie i funkcjonowanie pomniejszonej o uzyskane przychody z biletów oraz powiększoną o uzgodniony w umowie pomiędzy organizatorem a operatorem poziom rozsądnego zysku, jednak nie wyższą niż kwota należnej rekompensaty obliczona zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. <b>UZASADNIENIE</b> Definicja deficytu powinna być rozpatrywana z punktu widzenia jednostki samorządu terytorialnego, która jest zobowiązana do zapłaty kwoty rekompensaty wraz z rozsądnym zyskiem. Jego maksymalna kwota wynika z w/przywołanych przepisów. Strony w umowie mogą ją ustalić na niższym poziomie. Nie jest możliwe zaakceptowanie, że poziom rozsądnego zysku jest całkowicie eliminowany, bowiem przy konstrukcji przepisów art. 14 ust. 3 oznacza, że gmina z własnych środków musi finansować 30 % deficytu oraz rozsądny zysk operatora, co stanowi nadmierne obciążenie dla gminy.	Uwaga nieuwzględniona. Środki Funduszu mają być przeznaczane na pokrycie kwoty deficytu przy jednoczesnym udziale finansowym organizatorów. Ponadto przewiduje się obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
72.	Art. 2 ust. 1 i 2	Proponuje się zmienić brzmienie Art. 2 ust. 1 na: <i>„Ilekcroć w dalszych przepisach jest mowa o cenie usługi rozumie się przez to:</i> 1) <i>cenę świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej, obliczoną z uwzględnieniem ponoszonych kosztów i osiąganych wpływów z tytułu świadczenia tych usług - w przypadku wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w trybie o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, 2345);</i> 2) <i>kwotę deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra – w przypadku wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego trybie o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.</i>	Uwaga nieuwzględniona. Środki Funduszu mają być przeznaczane na pokrycie kwoty deficytu przy jednoczesnym udziale finansowym organizatorów. Ponadto przewiduje się obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%. Kwota dopłaty ze środków Funduszu została określona na przeciętnym poziomie dla przewozów autobusowych w kraju.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

	<p>Proponuje się zmienić brzmienie art. 2 ust. 2 na:  <i>„Przez kwotę deficytu pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, rozumie się kwotę rekompensaty pomniejszoną o rozsądny zysk obliczonych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EW) nr 1191/69 i (WWG) nr 1107/70”.</i></p> <p>Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje, w art. 19 ust. 1, trzy tryby wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wybór na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych,</li> <li>- wybór w trybie ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi,</li> <li>- bezpośrednio zawarcie umowy.</li> </ul> <p>Z kolei zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 przez „rekompensatę z tytułu świadczenia usług publicznych” należy rozumieć 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 (art. 2 lit. g). Z art. 6 ust. Rozporządzenia wynika także, że</p> <p><i>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, lub wynikająca z zasady ogólnej musi także być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.</i></p> <p>Przedmiotowy załącznik określa natomiast zasady dotyczące przyznawania rekompensaty, w tym sposób jej obliczenia.</p> <p>Z art. 6 ust. 1 Rozporządzenia wynika jednak, że zasady określone w załączniku nie mają zastosowania do procedur udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej (art. 5 ust. 3)</p> <p>Mając zatem na uwadze powyższe, zasadnym jest rozbicie projektowanej definicji pojęcia „cena usługi”, z uwzględnieniem dopuszczalnych trybów wyboru operatora.</p> <p>Projektowane rozwiązanie pozwoli zdefiniować cenę usługi, w przypadku wyboru operatora w trybie Prawa zamówień publicznych, z uwzględnieniem specyfiki tego trybu. W tym bowiem przypadku definiowanie ceny usługi przez kwotę deficytu pojedynczej linii może budzić wątpliwości, zważywszy na fakt iż w przypadku operatorów wybranych w trybie Prawa zamówień publicznych, nie można mówić o rekompensacie rozumianej jako refundacja kosztów poniesionych przez operatora, powiększonej o rozsądny zysk (nie stosuje się załącznika do ww. Rozporządzenia).</p> <p>Operator składając ofertę w trybie zamówień publicznych, określa w szczególności cenę usługi, która zawiera wszelkie koszty świadczenia usługi oraz zysk operatora. Spośród złożonych ofert zamawiający dokonuje następnie wyboru oferty najkorzystniejszej i zawiera umowę z wybranym</p>		
--	---	--	--

		<p>wykonawcą.</p> <p>Zgodnie zaś z art. 144 Prawa zamówień publicznych, zakazane są – poza określonymi w ustawie wyjątkami - zmiany postanowień zawartej umowy, w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru wykonawcy. Skoro zatem dokonując wyboru oferty, jednym (lub jedynym) z kryteriów którymi kieruje się zamawiający jest cena (koszt) usługi, to co do zasady nie jest dopuszczalne przekazywanie wykonawcy (operatorowi) innych środków poza uzgodnionym wynagrodzeniem.</p> <p>Z tego względu zasadnym jest proponowane odmienne zdefiniowanie „ceny usługi”, w zakresie linii komunikacyjnych, na których świadczone są usługi przez operatorów wybranych w trybie Prawa zamówień publicznych. W tym jednak wypadku istnieje zagrożenie, że z Funduszu będą przekazywane dopłaty do linii komunikacyjnych, które charakteryzują się wysoką rentownością. Przykładem takiej sytuacji może być linia, na której usługi przewozowe świadczone są przez wybranego w ramach przetargu nieograniczonego operatora, na podstawie stałego wynagrodzenia, a wpływy z biletów są na tyle wysokie, że przewyższają kwotę tego wynagrodzenia.</p> <p>Aby nie dopuścić do powyższej sytuacji, przedstawiona propozycja zmiany, zawiera zastrzeżenie, że cena świadczenia usługi musi uwzględniać ponoszone koszty i osiągnięte wpływy.</p> <p>Wysoki poziom ogólności sformułowania: <i>z uwzględnieniem ponoszonych kosztów i osiągniętych wpływów z tytułu świadczenia tych usług</i>, wynika z doświadczeń Województwa Małopolskiego. Z jednej bowiem strony wynagrodzenie wykonawcy (cena usługi) może pokrywać w całości wszelkie koszty świadczenia usług w publicznym transporcie zbiorowym. W takim zatem wypadku, aby obliczyć wysokość dopłaty należy od ceny usługi (kosztów świadczenia usług) odjąć osiągnięte wpływy.</p> <p>Możliwa jest jednak taka sytuacja, w której wynagrodzenie dla wykonawcy (cena usługi) obejmuje tylko część kosztów świadczenia usług (np. koszt 1 wkm to 7,00 zł, wynagrodzenie pokrywa połowę tej kwoty, natomiast pozostała część kosztów pokrywana jest z innych wpływów np. biletów – jeśli jednak wpływy z biletów będą niższe niż operator zakładał, wówczas nie przysługują mu żadne inne środki od organizatora na pokrycie tej straty).</p> <p>W tym drugim przypadku od rzeczywistych kosztów świadczenia usługi, należy odjąć wpływy. Nawiązując do ww. przykładu, jeśli wpływy z biletów wynoszą 5,00 zł, wówczas cena usługi – na potrzeby obliczenia dopłaty dla organizatora – wynosi 2,00 zł</p> <p>Dodatkowo zasadnym jest aby we wzorach umów, zawieranych między organizatorem a wojewodą (art. 9 ust. 4 i art. 24 ust. 2 projektu), został uwzględniony obowiązek przedkładania przez organizatorów, wraz z rozliczeniem na potrzeby dopłaty, informacji o kosztach i wpływach z tytułu świadczenia usług.</p>		
73.	Art. 2 ust. 3 pkt 1	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„organizator – organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435), będącego jednostką samorządu terytorialnego, lub związkiem międzygminnym,</i></p>	Uwaga uwzględniona. Dopłatą z Funduszu będą mogli podlegać wszyscy operatorzy, określani w art. 7 ustawy o	Związek Województw RP – woj. małopolskie

		<p>związkiem powiatów, związkiem powiatowo-gminnych lub związkiem metropolitalnym;” Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, organizatorem publicznego transportu zbiorowego mogą być także związki jednostek samorząd terytorialnego (art. 7 ust. 1 pkt 2, 4, 4a i 4b), a ilekroć jest w tej ustawie mowa o jednostce samorządu terytorialnego, należy rozumieć przez to także związki tych jednostek (art. 4 ust. 2 pkt 1). W związku z powyższym zasadnym jest włączenie również ww. podmiotów do definicji organizatora zamieszczonej w przedmiotowym projekcie. Pozwoli to uniknąć wątpliwości, czy związki jednostek samorządu terytorialnego również mogą występować o dopłatę do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>	publicznym transporcie zbiorowym.	
74.	Art. 2 ust. 3 pkt 3 i 4	<p>Naszym zdaniem z tych przepisów nie wynika, że dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie będą objęte przewozy organizowane przez jednostki samorządu terytorialnego w komunikacji miejskiej. Naszym zdaniem w pkt 4 należałoby dopisać „z wyłączeniem przewozów, o których mowa w art. 4 ust 1 pkt 4, czyli „komunikacji miejskiej”, która od ponad 20 lat jest współfinansowana przy, nawet 85%, pomocy ze środków publicznych, w tym ze środków Unii Europejskiej, przez co poziom usług jest nieporównywalnie wyższy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Z dopłat ze środków Funduszu wyłączono komunikację miejską.</p>	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</p>
75.	Art. 2 ust.3 pkt 3	<p>Zasadniczy problem dla organizatora będzie stwarzała definicja pojęcia „plan transportowy”, gdzie w opiniowanym projekcie ustawy brzmi ona następująco: Art. 2 ust.3 pkt 3) <i>„plan transportowy - plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. publicznym transporcie zbiorowym; Natomiast zgodnie z art.9 Uoptz w aktualnym brzmieniu:</i> <i>1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, w przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, opracowuje:</i> <i>1) gmina:</i> <i>a) licząca co najmniej 50 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,</i> <i>b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</i> <i>2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;</i> <i>3) powiat:</i> <i>a) liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,</i> <i>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców -</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona. Prace nad ustawą o Funduszu oraz zmianą ustawy o ptz prowadzone są równoległe co pozwoli na zapewnienie spójności w zakresie stosowanych definicji.</p>	<p>OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych</p>

	<p>w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</p> <p>4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;</p> <p>4a) związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;</p> <p>4b) związek metropolitalny:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,</p> <p>c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;</p> <p>5) województwo:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;</p> <p>6) minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>2. Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4.</p> <p>3. Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego. ”</p> <p>Zważyć należy, że Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało nowe brzmienie powyższego przepisu, co ujęto w projekcie nowelizacji Uoptz z dnia 10.01.2019 (kolorem czerwonym oznaczono nowe brzmienie, poprzez wykreślenie oznaczono planowane usunięcie aktualnie obowiązującego przepisu):</p> <p>Art. 9 [Jednostki odpowiedzialne za opracowanie planu transportu]</p> <p>1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego zwany dalej „planem transportowym”, opracowuje:</p> <p>1) gmina:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, jeżeli</p>		
--	---	--	--

	<p>podjęcie decyzję o jej organizacji,  b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami  -w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w danym obszarze w komunikacji miejskiej, jeżeli podjęcie decyzję o jej organizacji;  2) związek międzygminny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej jeżeli podjęcie decyzję o jej organizacji, na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,  3) powiat:  -a) liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,  -b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;  4) związek powiatów obejmujący obszar liczący co najmniej 120 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów:  4a) związek powiatowo gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo gminny;  4b) związek metropolitalny:  a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,  b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia z jednostką samorządu terytorialnego - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze,  c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;  5) województwo:  a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych, powiatowych, powiatowo - gminnych i wojewódzkich przewozach pasażerskich,  b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;  6) minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.  2. Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym</p>		
--	--	--	--

	<p><i>mnijszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4.</i></p> <p><i>2a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-4a, określa potrzeby komunikacyjne poprzez wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń komunikacyjnych z uwzględnieniem podziału na przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozy realizowane na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.</i></p> <p><i>2b. Przy określaniu potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w 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:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego pod warunkiem, że nie wykracza poza obszar sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego odpowiednio gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego lub</i></li> <li><i>2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiającą obsługę pasażerów, lub</i></li> <li><i>3) przewóz jest realizowany do najbliższego zintegrowanego węzła przesiadkowego położonego w sąsiadującym z danym powiatem mieście na prawach powiatu.</i></li> </ol> <p><i>2c. Określenie potrzeb, o których mowa w ust. 2a, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.</i></p> <p><i>2d. Potrzeby komunikacyjne, o których mowa w ust. 2a oraz informacje wymagane w art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. a, e-fi pkt 3 organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-4a, przekazuje organizatorowi, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.</i></p> <p><i>2e. W potrzebach komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a udział procentowy kursów w ramach linii komunikacyjnych przeznaczonych do obsługi przewozów o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem komunikacji miejskiej, o którym mowa w art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. b tiret pierwsze wynosi co najmniej 70% wszystkich kursów realizowanych na obszarze właściwości organizatora.</i></p> <p><i>2f. Podjęcie uchwały, o której mowa w ust. 2c zobowiązuje właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego do organizacji i finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w uchwale.</i></p> <p><i>2g. Ust. 2fnie stosuje się w przypadku gdy linia komunikacyjna określona w potrzebach komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a zostanie ujęta w ramach innej linii komunikacyjnej określonej w planie transportowym.</i></p> <p><i>2h. Marszałek dokonuje optymalizacji potrzeb komunikacyjnych, o których mowa w ust. 2a.</i></p> <p><i>2i. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-4a podejmuje uchwałę o organizacji linii komunikacyjnych, które nie zostały ujęte w planie transportowymi przekazuje ją marszałkowi.</i></p> <p><i>2j. Uchwała, o której mowa w ust. 2ibędzie stanowiła załącznik do planu transportowego sporządzonego przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.</i></p>		
--	---	--	--

		<p>3. <i>Plan transportowy uchwalony przez właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.</i>"</p> <p>Istotna zmiana zakresu podmiotowego art. 9 Uoptz bezpośrednio wpłynie na krąg podmiotów uprawnionych do korzystania ze środków Funduszu.</p> <p>Zatem w naszej opinii należy ujednoczyć oraz ustalić a priori definicję pojęcia planu transportowego, aby zgodnie z zapotrzebowaniem i zasadami logiki planować wydatki gromadzone przez Fundusz.</p>		
76.	Art. 2 ust. 3 pkt 4	<p>Wnioskujemy, aby:</p> <p>1.W Art. 2 Ust. 3. Pkt. 4) przy definiowaniu użytych w ustawie określeń rozszerzyć zapisy przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następujące: „przewóz o charakterze użyteczności publicznej (...) lub w okresie przejściowym do końca 2022 r. przewóz w powiatach ziemskich bez przyjętego planu transportowego łączący w dzień roboczy minimum 4 razy (2 pary) minimum 3 sołectwa położone przy drodze o kategorii niższej niż droga wojewódzka, z miejscowością będącą siedzibą władz powiatu lub gminy, a w dzień wolny od pracy łączący minimum 6 razy dziennie (3 pary) miejscowość będącą siedzibą władz gminy z miejscowością będącą siedzibą władz powiatu.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>(a) Ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych winna ograniczyć zasięg wykluczenia komunikacyjnego, obejmującego głównie swoim zasięgiem sołectwa położone w oddaleniu od podstawowej sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Problem ten dotyczy zwłaszcza obszary położone w powiatach o małej liczbie mieszkańców i dużych powierzchniowo. Powiaty te zgodnie z przyjętą w dniu 16.XII 2010 r. ustawą o publicznym transporcie zbiorowym nie dysponują w zdecydowanej większości uchwalonym planem transportowym, który wskazuje przebieg na obszarze właściwości danej JST zgodnie z art. 4 ust.1 pkt 12 ustawy PTZ przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W efekcie nowy fundusz dedykowany poprawie połączeń na terenach wykluczonych bez zmiany zapisów ustawy faktycznie pomija obszary wykluczenia komunikacyjnego (!). Na dodatek JST z tych obszarów są pozbawione narzędzia do ubiegania się o środki w ramach Funduszu. Proponowany zapis ten brak eliminuje.</p> <p>(b) Definicja linii łączących minimum 3 sołectwa ze stolicą powiatu jako linii o charakterze użyteczności publicznej określa takie przewozy, które nie są wykonywane dziś na zasadach rynkowych (z zyskiem dla przewoźnika) co jest dowodem, że spełniają kryterium definicji przewozów o charakterze użyteczności publicznej rozporządzenia 1370/WE z 2000 r (przewozami użyteczności publicznej są takie których przewoźnik nie prowadziłby bez rekompensaty ze względu na swój interes gospodarczy).</p> <p>(c) Według naszych analiz na przykładowych powiatach o dużej skali wykluczenia komunikacyjnego, aby zapewnić linie dojeżdżające do 3 sołectw położonych poza drogami głównymi 4 razy dziennie konieczne jest stworzenie szeregu linii, które sumarycznie przy skali przewozów wynikającej z rozdysponowania środków na powiat wg wniosku z pkt. 2 zapewnią także dojazd do miejscowości gminnych o wspólnej częstotliwości zazwyczaj co min. 2 godziny</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	Centrum Zrównoważonego Transportu

		<p>w dzień roboczy (siedziby miejscowości gminnych z reguły położone są przy drodze krajowej lub wojewódzkiej). Każde sołectwo uzyska wówczas po 2 pary połączeń dziennie ze stolicą gminy i powiatu. I choć nie zawsze będzie to połączenie o atrakcyjnej godzinie, to połączenie o bardziej dopasowanej dla potrzeb danego pasażera godzinie będzie wówczas z sąsiedniego sołectwa, oddalonego np. o 1,5 km czy 2 km. Natomiast na trasie pomiędzy miejscowością gminną i powiatową linie te będą mogły tworzyć przez cały dzień częstotliwość np. co 2 godziny lub częściej.</p> <p>(d) Wskazano częstotliwość minimalną w dni wolne od pracy, aby w takie dni zapewnić jakąkolwiek komunikację przynajmniej do wszystkich miejscowości gminnych.</p>		
77.	Art. 2 ust. 3 pkt 4	<p>Uzupełnić o zapis „z wyłączeniem przewozów, o których mowa w art. 4 ust. 1 pkt 4 (czyli komunikacji miejskiej).</p> <p>Z proponowanych przepisów nie wynika, że dopłatami z Funduszu nie będą objęte przewozy w komunikacji miejskiej.</p>	Uwaga uwzględniona	Związek Województw RP – woj. pomorskie
78.	Art. 2 ust. 3 pkt 4	<p>W Art.2 Ust. 3. Pkt. 4) przy określeniu użytych w ustawie określeń rozszerzyć zapisy przewozów o charakterze użyteczności publicznej na następujące: „przewóz o charakterze użyteczności publicznej (...) lub w okresie przejściowym do końca 2021 r. przewóz w powiatach z wyłączeniem miast na prawach powiatu bez przyjętego planu transportowego łączący minimum 4 razy (2 pary) w dzień roboczy minimum 3 sołectwa położone przy drodze lokalnej – gminnej, powiatowej, wewnętrznej ze stolicą powiatu lub gminy.</p> <p>Uzasadnienie: Ustawa o rozwoju przewozów autobusowych winna ograniczyć zasięg wykluczenia transportowego obejmującego głównie swoim zasięgiem sołectwa położone w oddaleniu od podstawowej sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Problem ten dotyczy zwłaszcza obszarów położonych w powiatach o małej liczbie mieszkańców i dużych powierzchniowo. Powiaty te zgodnie z przyjętą w dniu 16 XII 2010 r. ustawą o publicznym transporcie zbiorowym nie dysponują w zdecydowanej większości przyjętym planem transportowym, który definiuje przebieg na obszarze właściwości danej JST zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy PTZ przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W efekcie nowy fundusz dedykowany poprawie połączeń na terenach wykluczonych bez zmiany zapisów ustawy faktycznie pomija obszary wykluczenia transportowego. Na dodatek JST z tych obszarów są pozbawione narzędzia do ubiegania się o środki w ramach Funduszu. Proponowany zapis ten brak eliminuje. Definicja linii łączących minimum 3 sołectwa ze stolicą powiatu jako linii o charakterze użyteczności publicznej określa takie przewozy, które nie są wykonywane dziś na zasadach rynkowych (z zyskiem dla przewoźnika) czyli spełniają kryterium definicji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w świetle rozporządzenia 1370/WE z 2000 r.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.</p>	Instytut Spraw Obywatelskich
79.	Art. 2	<p>W zaproponowanej ustawie znajdują się przepisy, które mimo dobrego kierunku zaproponowanych zmian, zawierają błędy uniemożliwiające ich odpowiednią interpretację. Legislatory próbują zdefiniować pojęcie „deficytu” (art. 2 projektu), określając go wysokość rekompensaty pomniejszoną o rozsądny zysk w rozumieniu rozporządzenia (WE) 1370/2007 PE i Rady z dn. 23.10.2007. Przepis prawny jest jednak na tyle źle skonstruowany, że nie uwzględnia</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Dopłaty ze środków Funduszu oparto na instytucji deficytu zdefiniowanej w ustawie, przy wkładzie własnym ze strony jst.</p>	Klub Jagielloński

		<p>faktycznej definicji „rozsądnego zysku”, pod którą należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono <u>ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne</u>. Wynikałoby zatem, że wysokość „deficytu” powinna stanowić różnicę pomiędzy kosztami, jakie ponosi operator w wyniku prowadzenia usługi i kosztami jakie ponosiłby gdyby jej nie prowadził. Ponadto odniesienie wysokości „deficytu” do tylko jednej linii komunikacyjnej i przeliczeniu na wozokilometr, bez weryfikacji poszczególnych składników kosztowych i w oderwaniu od reszty usług realizowanych przez dane przedsiębiorstwo lub na rzecz danego organizatora, będzie skutkowało całkowitą uznaniowością w określaniu wysokości „deficytu”, bez możliwości wskazania nieprawidłowości. Jednocześnie projekt nie wyłącza z grona organizatorów uprawnionych do pobrania dopłaty samorządów miejskich, które nie mają problemów z organizacją PTZ na swoim obszarze, co może prowadzić do sytuacji w których o dopłaty będą ubiegać się samorządy, które dysponują obecnie środkami na organizację PTZ, ale spełnią warunki formalne i w związku z tym będą musiały otrzymać dofinansowanie na organizację komunikacji miejskiej. Błędne byłoby natomiast wyłączanie komunikacji miejskiej jako takiej z finansowania, bowiem istnieje gros gmin wiejskich, które na podstawie porozumień z miastami, finansują taką komunikację, co należy ocenić jak najbardziej pozytywnie.</p>		
80.	Art. 2 i art. 14 ust. 2 i 3	<p>Zasadniczą formą wsparcia ma być dopłacenie przez fundusz organizatorowi do deficytu, jaki pokrywa w celu zapewnienia ptz o charakterze usługi publicznej. Na tym tle pojawia się terminologia zaburzająca nieco pojęcia z tego zakresu:</p> <p>a. Jako cenę usługi (art. 2) rozumie się kwotę deficytu, a nie kwotę, jaką współpłaca pasażerowie w formie biletu wraz z organizatorem w formie dotacji.</p> <p>b. Deficyt definiuje się dla pojedynczej linii o charakterze użyteczności publicznej, co stanowi dalsze usztywnienie reguł działania ustawy, jako kwotę rekompensaty pomniejszaną o rozsądny zysk – według Rozporządzenia 1370/2007.</p> <p>c. Art. 2 pkt. (g) Rozporządzenia (WE) 1370/2007: g) <i>"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 powiązanej z tym okresem</i>”;</p> <p>d. Załącznik do Rozporządzenia (WE) 1370/2007, ust. 6: <i>„Przez "rozsądny zysk" należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne.”</i></p> <p>e. Tak więc deficyt =  = rekompensata – rozsądny zysk =  = koszt, jaki ponosiłby przewoźnik nie prowadząc usługi - koszt, jaki ponosi przewoźnik w wyniku prowadzenia usługi? Od tej wielkości oblicza się minimalny wkład, jaki organizator musi ponosić z własnych środków.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Dopłaty ze środków Funduszu oparto na instytucji deficytu zdefiniowanej w ustawie, przy wkładzie własnym ze strony jst.	Forum Kolejowe Railway Business Forum

		<p>Powyższe definicje wraz z art. 14 ust. 2 i 3 prowadzą do wniosku, że:</p> <p>a. Dopłata z Funduszu dla organizatora będzie obejmować, co najwyżej 70% deficytu operatora i co najwyżej 0,80 zł. za wozokilometr, z tym, że w pierwszych latach działania ustawy (do końca 2021 roku) będzie to 1,00 zł. za wozokilometr</p> <p>b. Przewoźnik z biletów powinien pokryć koszt, jaki ponosiłby gdyby nie świadczył usługi publicznej oraz rozsądny zysk.</p> <p>c. Pełny koszt 1 wozokilometra, jaki płać miasta przewoźnikom z zyskiem waha się od 4 zł. (małe jednostki, ruch nie spowolniony zatorami, rzadkie przystanki), poprzez 6 – 8 zł. w średnich aglomeracjach aż do 10 zł. (średni koszt w Warszawie).</p> <p>d. System nie będzie dostosowany do sytuacji, w której to organizator dystrybuuje bilety i pobiera wpływy oraz opłaca operatorów funkcjonujących w ramach sieci transportowej – wybranych zasadniczo w przetargu - za wykonywanie przewozu wedle założonego rozkładu jazdy. Na ogół tak jest realizowana komunikacja miejska. Takie rozwiązanie ma szereg zalet, gdyż pozwala optymalizować lokalną sieć transportową, a jednocześnie zapewnia konkurencyjność i optymalizację kosztów.</p>		
81.	Art. 3 pkt 1	<p>Projekt ustawy w swoim aktualnym brzmieniu wprowadza pewne ograniczenie w zakresie podmiotów uprawnionych do ubiegania się o dotacje. Projekt odnosi się bowiem do definicji organizatora zamieszczonej w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym („właściwa jednostka samorządu terytorialnego”), a nie do wyszczególnienia listy organizatorów właściwych ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, zawartego w art. 7 ust. 1 tejże ustawy. Art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym dotyczy tylko jednostek samorządu terytorialnego, czyli gmin, powiatów i województw, a więc z możliwości pozyskania dofinansowania z Funduszu wyłączone zostały wszelkie związki jednostek samorządowych. Jest to pewna represja dla samorządów zamierzających działać wspólnie, szczególnie w formule związku powiatowo-gminnego, zmniejszając w ten sposób liczbę organizatorów publicznego transportu zbiorowego na obszarze jednego lub kilku sąsiadujących powiatów. Odniesienie do art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym powinno więc zostać zastąpione odniesieniem do art. 7 ust. 1.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Projekt ustawy o Funduszu przewiduje, że dopłatę będą otrzymywać wszyscy organizatorzy określani w ustawie o ptz.</p>	<p>Marcin Gromadzki Public Transport Consulting</p>
82.	Art. 3 pkt 4	<p>Należy zauważyć, że przeniesiona do projektu ustawy szeroka definicja przewozu użyteczności publicznej określona w art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym poszerza zakres wsparcia Funduszu również na komunikację miejską. Odnosząc się do celu regulacji należałoby ten element skorygować, pozostawiając w obszarze wsparcia przewozy poza miastami, promując dodatkowo obszary całkowicie pozbawione komunikacji publicznej.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Z ustawy o Funduszu wyłączono komunikację miejską.</p>	<p>Fundacja ProKolej</p>
83.	Art. 7	<p>Dodanie pkt 3, Minister właściwy dla spraw transportu, w drodze rozporządzenia, określi parametry techniczne i lokalizację CSiIP.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nie jest związana z podstawowym celem ustawy i wykracza poza zakres przygotowanej regulacji.</p>	<p>Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej POLONUS w Warszawie S.A.</p>

			Propozycja może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.	
84.	Art. 7 ust. 1	błędne odwołanie w treści do art. 6 ust. 1, zamiast art. 6 pkt 1	Uwaga uwzględniona	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
85.	Art. 7 ust. 2 pkt 3	Zamiana pracy przewozowej na eksploatacyjną pracę przewozową wyrażamy w pasażerokilometrach, a pracę eksploatacyjną w wozokilometrach	Uwaga uwzględniona.	Związek Województw RP – woj. pomorskie
86.	Art. 7 ust. 2 pkt 3, art. 9 ust. 1 i ust. 3 pkt 4, art. 17 ust. 5	Proponuje się zastąpić pojęcie: „praca przewozowa”, pojęciem: „praca eksploatacyjna”. Jak wynika z definicji pojęcia „Praca przewozowa przy przewozie pasażerów”, opublikowanej na stronie Głównego Urzędu Statystycznego: <a href="https://stat.gov.pl/metainformacje/sloownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/908,pojcie.html">https://stat.gov.pl/metainformacje/sloownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/908,pojcie.html</a> [stan na 14.03.2019 r.], jednostką miary pracy przewozowej jest <i>pasażerokilometr</i> (1 pasażerokilometr – to przewóz 1 pasażera na odległość 1 km). Biorąc zatem pod uwagę, że w przedmiotowym przepisie mowa jest o „wozokilometrach”, zasadnym jest zamiana pojęcia „praca przewozowa” na: „praca eksploatacyjna”.	Uwaga uwzględniona.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
87.	Art. 7 ust. 2 pkt 3	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: <i>„pracę eksploatacyjną na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, oraz gmin i związków międzygminnych z obszarów tych województw”.</i> Projektowany przepis stanowi, że jednym z kryteriów podziału środków z Funduszu, pomiędzy poszczególne województwa, będzie praca eksploatacyjna na liniach o charakterze użyteczności publicznej, zaplanowana „do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw”. Z powyższego wynika zatem, że to plany transportowe, opracowane przez samorządy województw, będą stanowiły podstawę do określenia planowanej pracy eksploatacyjnej w regionie. Powyższa koncepcja nawiązuje do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (projekt z dnia 01.03.2019 r.), zgodnie z którym to województwa będą opracowywać plany transportowe, uwzględniające przewozy w wojewódzkich, powiatowo-gminnych, powiatowych i gminnych przewozach pasażerskich, Należy jednak zauważyć, że zgodnie z ww. projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, także gminy (związki międzygminne) zobligowane będą do opracowania planów transportowych, w zakresie linii komunikacyjnych (sieci) w komunikacji miejskiej, jeżeli podejmą decyzję o jej organizacji. Pojawia się zatem wątpliwość, czy praca eksploatacyjna na terenie danego województwa, powinna obejmować również pracę eksploatacyjną określoną w planach transportowych ww. gmin. Biorąc pod uwagę fakt, że przepisy projektu nie wyłączają możliwości ubiegania się o dopłatę do	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez wprowadzenie pojęcia pracy eksploatacyjnej.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

		<p>przewozów pasażerskich – o charakterze użyteczności publicznej – w komunikacji miejskiej, zasadnym jest przyjęcie, że również plany transportowe dotyczące przewozów w tym zakresie, powinny zostać wzięte pod uwagę, przy podziale środków z Funduszu.</p> <p>Ponadto należy zwrócić uwagę na konieczność zapewnienia spójności projektowanych przepisów, z ww. projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w szczególności w zakresie terminów wejścia w życie poszczególnych rozwiązań. Skoro podział środków z Funduszu ma nastąpić przy uwzględnieniu treści planu transportowego województwa, to nie powinno dojść do sytuacji, w której podział środków z Funduszu nastąpi przed opracowaniem nowych planów transportowych (wg nowych założeń) przez województwa. W przeciwnym wypadku obecnie obowiązujące plany transportowe gmin, powiatów i ich związków, nie zostaną uwzględnione przy podziale środków z Funduszu, co może doprowadzić do ich nieproporcjonalnego podziału.</p>		
88.	Art. 7 ust. 2	<p>Niezrozumiałe jest dlaczego środki mają być sztywno dzielone pomiędzy województwa (art. 7 ust. 2) i to w dodatku na podstawie pracy przewozowej (błędne określenie – pracę przewozową w transporcie osób określa się w pasażerokilometrach, w wozokilometrach określa się pracę eksploatacyjną) ustalonej w planach transportowych wyłącznie województw. Zgodnie z ustawą o PTZ, organizatorami transportu są wszystkie szczeble samorządu oraz związki międzygminne, powiatowo-gminne i metropolitalne. Ich plany transportowe nadal stanowią obowiązujące akty prawne. Ponadto, operatorami mogą być również samorządowe zakłady budżetowe, które mogą z powodzeniem realizować PTZ bez konieczności istnienia planów transportowych i bez żadnych ograniczeń wynikających z braku przyjęcia tego dokumentu. Nie uwzględnienie tego faktu, będzie pomijać istotną część organizatorów, gdyż na chwilę obecną większość organizatorów PTZ stanowią powiaty i gminy, a nie województwa. Legislatorzy teoretycznie zdają sobie z tego sprawę, wskazując że kontrola ma dotyczyć co najmniej 15% organizatorów w każdym województwie (art. 19, ust. 3).</p>	<p>Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie pojęcia pracy eksploatacyjnej. Dodatkowo odstąpiono od sztywnego mechanizmu podziału środków Funduszu pomiędzy województwa.</p>	Klub Jagielloński
89.	Art. 7	<p>W celu realizacji dopłat tworzony jest obsługiwany przez BGK Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki dzielone mają być pomiędzy województwa w oparciu o trzy kryteria: powierzchnie województwa, liczbę mieszkańców i pracę przewozową zaplanowaną do wykonania w planach transportowych. Kryteria są naszym zdaniem niepełne. Wydaje się, że kryterium podstawowym powinna być gęstość zaludnienia (im mniejsza tym więcej środków na mieszkańca lub jednostkę powierzchni), a pomocniczym baza podatkowa (wpływy samorządu na mieszkańca). W przeciwnym razie środki finansowe otrzymają także samorządy, w których ptz jest realizowany nawet bez dopłat na zadawalającym poziomie i przeznaczają je na poprawę i tak niezłego status quo lub obniżkę cen biletów. Sprzyjać temu będzie mechanizm pozyskiwania środków z funduszu na zasadzie „kto pierwszy, ten lepszy”, tak więc samorządy bez komunikacji autobusowej na skutek braku wkładu własnego, dalej bez tej komunikacji pozostaną.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Odstąpiono od sztywnego mechanizmu podziału środków Funduszu pomiędzy województwa.</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum

90.	Art. 7	<p>Nie jest jasne przy kryteriach czy chodzi o plan transportowy województwa czy także o plany transportowe jednostek samorządu organizujących komunikację miejską. Co prawda w przypadku uchwalenia nowelizacji uoptz w wersji z 1 marca 2019 województwo uchwała plan, także dla przewozów powiatowych i gminnych, ale już nie dla komunikacji miejskiej. Tak, więc na terenie województwa będą następujące rodzaje drogowego ptz o charakterze usługi publicznej:</p> <p>a. Wojewódzkie, powiatowe i gminne ujęte w planie transportowym województwa i jako usługę publiczną przez nie organizowane i finansowane, objęte możliwością dopłat z funduszu.</p> <p>b. Powiatowe i gminne, które organizator lokalny zgłosił województwu jako potrzebne, ale nie zostały one ujęte w planie transportowym województwa, a więc samorząd lokalny może je finansować, ale ponieważ sam nie uchwała planu to nie są one objęte dopłatami z funduszu.</p> <p>c. Komunikacja miejska lub metropolitalna – objęte planem uchwalanym przez odpowiedni samorząd obejmujący miasto lub związek metropolitalny - ich status w kontekście możliwości korzystania z funduszu wydaje się niejasny.</p> <p>Z dalszych regulacji wynika pośrednio, że zmierza się do ograniczenia systemu do planów wojewódzkich.</p>	Uwaga uwzględniona. Z Funduszu wyłączono komunikację miejską.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
91.	Art. 7	<p>Podział środków ma zostać dokonany m.in. w oparciu o pracę przewozową na liniach o charakterze użyteczności publicznej zaplanowaną do wykonania w planach transportowych – z propozycji wynika, że jeśli plan transportowy nie przewiduje przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, to środki nie zostaną przyznane.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu są skorelowane z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>W ustawie o ptz przewidziano minimalny udział przewozów o charakterze użyteczności publicznej określonych w planach transportowych.</p>	Województwo Śląskie
92.	Art. 8	<p>minister niezwłocznie przekazuje informację o kwocie (...):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• niezwłocznie po czym? – brak uszczegółowienia</li> <li>• niezwłocznie, tj. w jakim terminie?</li> </ul>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Użyte w projekcie ustawy pojęcie „niezwłocznie” nie wymaga doprecyzowania i jest powszechnie używane w przepisach prawa.</p>	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
93.	Art. 9 ust. 1	<p>Art. 9 .1. Propozycja zmiany :</p> <p>Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację:</p> <p>1) o wielkości środków zaplanowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym roku,</p> <p>2) począwszy od roku 2022, o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie tych przewozów w danym województwie przez liczbę</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przepisy w postulowanym zakresie zostały odpowiednio doprecyzowane.</p>	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

		<p>wozokilometrów pracy przewozowej w zakresie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do realizacji w planie transportowym tego województwa jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 14 ust. 2.</p> <p>Publikacji informacji o której mowa w pkt. 1) Wojewoda dokonuje w terminie 14 dni od daty otrzymania powiadomienia od Ministra właściwego do spraw transportu. Publikacji informacji o której mowa w pkt. 2) Wojewoda dokonuje w terminie 30 dni od daty otrzymania powiadomienia od Ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Ustawa wprowadza dofinansowanie wyłącznie do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Projekt nowelizacji UoPTZ przewiduje obowiązek ich ujęcia w planach transportowych województwa oraz określa termin do aktualizacji tych planów. Z tego względu przed aktualizacją planów Wojewoda nie będzie mógł dokonać przeliczenia maksymalnej dopłaty w sposób odpowiadający rzeczywistym potrzebom. Przepisy zobowiązujące organizatora do opracowania planu transportowego nie stwarzają możliwości do uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej przed dokonaniem aktualizacji planu transportowego jeżeli faktycznie występują niezaspokojone potrzeby transportowe na danym terenie. Brakuje w nowelizacji UoPTZ przepisów umożliwiających działanie przed aktualizacją planów transportowych. Zatem należy przewidzieć konieczność wprowadzenia innych regulacji dla okresu przed aktualizacją planów transportowych o wprowadzenie przewozów użyteczności publicznej i po takiej aktualizacji. Ponadto zaproponowana pierwotnie redakcja sugeruje, że kwota dofinansowania jest rozdzielana na wszystkie wozokilometry pracy przewozowej, a nie tylko na wozokilometry przewozów użyteczności publicznej, co wydaje się błędem. Z treści nowelizacji UoPTZ wynika, że praca przewozowa w planie transportowym może być większa niż wartość pracy przewozowej w ramach przewozów użyteczności publicznej, przy czym nie może być wyższa o więcej niż 30 % jeżeli mają być spełnione kryteria dofinansowania. Rozwiązania legislacyjne wymagają uspoźnienia. Zaproponowano także terminy publikacyjne dla Wojewody.</p>		
94.	Art. 9 ust. 1	<p>Dalszy podział środków dokonywał będzie wojewoda poprzez ustalenie ilorazu kwoty przewidzianej dla województwa przez liczbę wozokilometrów przewidzianych w planie województwa. W oparciu o ten podział wojewoda zawrze umowę wyszczególniającą linie komunikacyjne, częstotliwość i inne elementy. Oznacza to, że wojewoda musi zapewnić sobie obsługę biurową dublującą działania samorządu województwa, co czyni go de facto współorganizatorem ptz w województwie. W rezultacie (w myśl zapisów w uzasadnieniu) mają być utworzone 72 etaty (6 w każdym urzędzie wojewódzkim oraz 8 w ministerstwie) merytorycznie dublujące pracę urzędów marszałkowskich. Można by tego uniknąć tworząc klarowny, obiektywny algorytm podziału środków, których poprawne formalnie wydatkowanie powinno następować w ramach generalnej kontroli wykonania finansów samorządu.</p>	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie odstąpiono od stworzenia dodatkowych etatów na obsługę Funduszu.	Forum Kolejowe Railway Business Forum

95.	Art. 9 ust. 1	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie tych przewozów w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej zaplanowanej do realizacji w planach transportowych, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 3, jednak nie wyższej niż kwota o której mowa w art. 14 ust. 2.</i></p> <p>Projektowany przepis stanowi, że jednym z kryteriów podziału środków z Funduszu, pomiędzy poszczególne województwa, będzie praca eksploatacyjna na liniach o charakterze użyteczności publicznej, zaplanowana „do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw”.</p> <p>Z powyższego wynika zatem, że to plany transportowe, opracowane przez samorządy województw, będą stanowiły podstawę do określenia planowanej pracy eksploatacyjnej w regionie.</p> <p>Powyższa koncepcja nawiązuje do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (projekt z dnia 01.03.2019 r.), zgodnie z którym to województwa będą opracowywać plany transportowe, uwzględniające przewozy w wojewódzkich, powiatowo-gminnych, powiatowych i gminnych przewozach pasażerskich.</p> <p>Należy jednak zauważyć, że zgodnie z ww. projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, także gminy (związki międzygminne) zobligowane będą do opracowania planów transportowych, w zakresie linii komunikacyjnych (sieci) w komunikacji miejskiej, jeżeli podejmą decyzję o jej organizacji.</p> <p>Pojawia się zatem wątpliwość, czy praca eksploatacyjna na terenie danego województwa, powinna obejmować również pracę eksploatacyjną określoną w planach transportowych ww. gmin.</p> <p>Biorąc pod uwagę fakt, że przepisy projektu nie wyłączają możliwości ubiegania się o dopłatę do przewozów pasażerskich – o charakterze użyteczności publicznej – w komunikacji miejskiej, zasadnym jest przyjęcie, że również plany transportowe dotyczące przewozów w tym zakresie, powinny zostać wzięte pod uwagę, przy podziale środków z Funduszu.</p> <p>Ponadto należy zwrócić uwagę na konieczność zapewnienia spójności projektowanych przepisów, z ww. projektem zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w szczególności w zakresie terminów wejścia w życie poszczególnych rozwiązań. Skoro podział środków z Funduszu ma nastąpić przy uwzględnieniu treści planu transportowego województwa, to nie powinno dojść do sytuacji, w której podział środków z Funduszu nastąpi przed opracowaniem nowych planów transportowych (wg nowych założeń) przez województwa.</p> <p>W przeciwnym wypadku obecnie obowiązujące plany transportowe gmin, powiatów i ich związków, nie zostaną uwzględnione przy podziale środków z Funduszu, co może doprowadzić do ich nieproporcjonalnego podziału.</p>	Uwaga uwzględniona. Fundusz nie obejmuje komunikacji miejskiej.	Związek Województw RP-woj. małopolskie
-----	---------------	--	---	--

96.	Art. 9 ust. 2	Nie jest jasne, na jaki okres zawierana będzie umowa, ani czy będzie ona wiążącym zobowiązaniem do dopłaty. Według art. 14 organizator może otrzymać dopłatę po złożeniu wniosku, zaś z art. 15 wynika, że wnioski składa się co miesiąc. Tymczasem, w przypadku samorządów o mniejszych możliwościach finansowych ryzyko zakończenia dopłaty może być dotkliwie, jeżeli umowa taka byłaby zawarta na okres krótszy niż umowa organizatora z przewoźnikiem (do 8 lub 10 lat), albo nie była zobowiązaniem do pokrycia zaplanowanych i faktycznie poniesionych na pokrycie deficytu kosztów. Takie niejasne zapisy uniemożliwiają stworzenie stabilnego, wieloletniego systemu, gdyż nie ma gwarancji uzyskania finansowania w latach obowiązywania umowy organizatora z przewoźnikiem.	Uwaga wyjaśniona. W projekcie doprecyzowano tryb i terminy składania oraz rozliczania wniosków o dopłatę.	Forum Kolejowe Railway Business Forum
97.	Art. 9 ust. 2	art 9 ust.2 dopłatę powinien otrzymywać organizator lub Jednostka Samorządu Terytorialnego. Uzasadnienie: Na podstawie obowiązujących przepisów możliwe jest powierzenie zadania własnego innej gminie i zorganizowania wspólnej komunikacji autobusowej na terenie kilku gmin. W związku z powyższym umowę z wojewodą powinna podpisywać jednostka samorządu terytorialnego a następnie uzyskiwać dopłatę.	Uwaga wyjaśniona. Dopłatę z Funduszu otrzymywać wszyscy operatorzy określenie w ustawie o ptz.	Tomasz Kakowski
98.	Art. 9 ust. 2 i art. 22 ust. 1	Niejasny jest zapis o przekazywaniu dopłaty po zawarciu umowy pomiędzy wojewodą a organizatorem (art. 9, ust. 2). Nie wskazuje on czy umowa gwarantuje wypłatę dopłat we wnioskowanej wysokości, nawet w sytuacji złożenia prawidłowego wniosku o wypłatę (art. 15, ust. 2). Jednocześnie, przewidywana treść umowy nie wymaga wskazania operatora lub załączenia umowy z operatorem na realizację usług o charakterze użyteczności publicznej. Nie zostało również wyjaśnione w jaki sposób należy określać właściwą wysokość rekompensaty np. w sytuacji przekazywania środków na podstawie porozumienia pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego dotyczącego przekazania obowiązku organizacji PTZ, szczególnie kiedy rozliczenie dotyczy np. fragmentu linii komunikacyjnej. To samo zastrzeżenie dotyczy przepisów epizodycznych (art. 22, ust. 1) – z dopłat nie będzie mógł skorzystać samorząd który już teraz ponosi koszty organizacji PTZ, przekazując środki innemu samorządowi który wykonuje w jego imieniu obowiązki organizatora (na mocy porozumienia), bowiem formalnie nie dokonał on wyboru operatora i nie przekazuje on bezpośrednio środków operatorowi.	Uwaga wyjaśniona. Dopłatę z Funduszu otrzymywać wszyscy operatorzy określenie w ustawie o ptz.	Klub Jagielloński
99.	Art. 9 ust 3	Dodanie podpunktu 8) obowiązek wprowadzenia i niezwłocznej aktualizacji zmian dla trasy, linii, rozkładu, wariantu i cennika dofinansowanego przewozu o charakterze użyteczności publicznej do CSIIP.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nie jest związana z podstawowym celem ustawy i wykracza poza zakres przygotowanej regulacji. Propozycja może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej POLONUS w Warszawie S.A.
100.	Art. 9 ust. 3	4. Art. 9 ust. 3 Projektu Ustawy Postulat Wprowadzenie elastyczności („widełek”) w odniesieniu do elementów Umowy, w szczególności w zakresie określonym w pkt. 2, 3 i 4 poprzez wprowadzenie wprost do Projektu Ustawy	Uwaga nieuwzględniona. Projekt jasno precyzuje udział finansowy środków Funduszu oraz udział organizatora w	PKS Gdynia S.A.

		<p>możliwości niewielkich zmian Umowy (do 20% każdego wskaźnika określonego w pkt. 2, 3 i 4) oraz dodanie punktu 12 w brzmieniu „maksymalną kwotę dofinansowania ze środków Funduszu w okresie umowy”</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Art. 9 ust. 3 Projektu Ustawy wskazuje obowiązkowe elementy umowy między organizatorem a wojewodą zawieranej w celu dofinansowania przewozów na terenie organizatora. Na jej podstawie organizator zawierać będzie umowę z operatorem.</p> <p>W trakcie trwania ww. umów mogą zachodzić okoliczności uzasadniające zmiany w Umowie, w szczególności w zakresie długości linii komunikacyjnych (art. 9 ust. 3 pkt 2) i częstotliwości połączeń (pkt 3) a w konsekwencji wielkości pracy przewozowej (pkt 4). Okoliczności te mogą skutkować zarówno zwiększeniem jak i zmniejszeniem pracy przewozowej realizowanej na danej linii, a także zwiększeniem lub zmniejszeniem pozostałych źródeł finansowania prowadzonej komunikacji (bilety, refundacja z tytułu honorowania uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, reklamy na pojazdach itd.) Konieczność każdorazowej zmiany umowy między organizatorem a wojewodą w celu nawet niewielkiego dostosowywania przewozów realizowanych na podstawie tych umów do potrzeb społecznych lub innych okoliczności sprawia, że reakcja na zmiany w tym zakresie będzie daleko opóźniona. Tym samym, zmniejszy się efektywność prowadzonych przewozów, tak w wymiarze ekonomicznym, jak i społecznym.</p> <p>Postulat możliwości wprowadzania niewielkich zmian (do 20% wskaźników określonych w pkt. 2-4) jest kompromisem między elastycznością w reagowaniu na okoliczności uzasadniające zmianę rozkładu jazdy przewozów a koniecznością właściwego nadzoru nad realizacją tychże zmian przez wojewodę. Wprowadzenie pkt. 12 określającego maksymalną kwotę dofinansowania ze środków Funduszu nie pozwala zaś na zawieranie umów, których konsekwencje finansowe ponosiłby Fundusz czy Skarb Państwa.</p>	dopłacie do kwoty deficytu.	
101.	Art. 9 ust. 3 pkt 4	Zamiana pracy przewozowej na eksploatacyjną pracę przewozową wyrażamy w pasażerokilometrach, a pracę eksploatacyjną w wozokilometrach	Uwaga uwzględniona.	Związek Województw RP – woj. pomorskie
102.	Art. 10	Uwaga ogólna. Projekt przewiduje, że dofinansowanie udzielone ze środków Funduszu, nie stanowi dotacji w rozumieniu przepisów o finansach publicznych. Powyższe rozwiązanie może spowodować praktyczne problemy, w zakresie przyjęcia - pochodzącego z budżetu państwa dofinansowania - przez jednostki samorządu terytorialnego. W praktyce środki przekazywane województwu np. z Funduszu Kolejowego, traktowane są jako dotacje i brak jest możliwości przyjęcia przedmiotowych środków w innej formie.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt rozstrzyga, że dofinansowanie ze środków Funduszu nie stanowi dotacji.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
103.	Art. 12 ust. 3	Bank Gospodarstwa Krajowego przedstawia projekt planu finansowego niezwłocznie po uzgodnieniu – w jakim terminie?	Uwaga nieuwzględniona. Użyte w projekcie ustawy pojęcie „niezwłocznie” nie wymaga doprecyzowania i jest powszechnie używane w	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie

			przepisach prawa.	
104.	Art. 13 ust. 1	Bank Gospodarstwa Krajowego składa ministrowi właściwemu (...) sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1 – niewłaściwe odwołanie	Uwaga uwzględniona.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
105.	Art. 13 ust. 1	Zgodnie z art. 13 ust. 1 projektu „ <i>Bank Gospodarstwa Krajowego składa ministrowi właściwemu do spraw transportu oraz ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, za poprzedni rok w terminie do dnia 31 marca.</i> ” – odwołanie do tego samego ustępu, w którym znajduje się przepis odwołujący – jest to niezrozumiały przepis.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Województwo Śląskie
106.	Art. 13 ust. 1	Proponuje się zmienić odwołanie do „ust. 1” na odwołanie do „ust. 2”. Czytając kompleksowo zapisy Art. 13 bezspornym jest, iż wskazana zmiana to poprawka wynikająca z omyłki pisarskiej.	Uwaga nieuwzględniona.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
107.	Art.14	Kolejno pragniemy zgłosić uwagę co do braku wyraźnego zapisu o przeznaczeniu środków celem likwidacji tzw. "białych plam", czyli organizacji przewozów na obszarach nieskomunikowanych. W opiniowanym projekcie z dnia 11.03.2019 dot. przeznaczenia środków Funduszu, o których mowa w art. 14 projektu w naszej opinii brakuje jasnego kryterium przeznaczenia środków. Rodzi to ryzyko wykorzystania środków publicznych niezgodnie z ich przeznaczeniem, np. w regionach gdzie komunikacja sprawnie działa czy np. w dużych aglomeracjach miejskich. Zgodnie z zapowiedzią p. J. Kaczyńskiego reaktywacja „PKS-ów” ma dotyczyć linii tworzonych tam, gdzie nawet prywatnym przewoźnikom z przyczyn ekonomicznych, braku odpowiedniej ilości pasażerów nie opłaca się tworzyć i utrzymywać linie. Ponadto, zdaniem naszych członków dofinansowanie ze środków publicznych przewozów użyteczności publicznej ma racjonalne uzasadnienie, jeśli środki te zostaną przeznaczone na linie już funkcjonujące, ale nie obsługujące np. kursów w dni wolne od pracy, soboty, niedziele oraz kursów nierentownych jakimi niewątpliwie są przewozy w późnych godzinach wieczornych, na które zapotrzebowanie nie pokrywa kosztów paliwa i wynagrodzenia kierowcy.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano w taki sposób, aby środki Funduszu trafiały do obszarów gdzie są one najbardziej niezbędne z uwzględnieniem, w pierwszej kolejności potrzeb gminnych i powiatowych.	OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych
108.	Art. 14	Dopłata w wysokości do 0,80 zł/wzkm (do 31 grudnia 2021 r. – 1,00 zł/wzkm) na niektórych obszarach (trasach) może okazać się zbyt niska. Zawarte w uzasadnieniu ustawy wyliczenie średniej jednostkowej przychodowości usług przewozowych w transporcie drogowym nie jest adekwatne do sytuacji występującej na obszarach z silnie ograniczoną ofertą lub zupełnie jej pozbawionych. Na obszarach tych przychodowość na 1 wzkm jest zdecydowanie niższa, dlatego limit kwoty dopłaty powinien zostać podwojony. Wystarczającym zabezpieczeniem przed nadmierną kwotą dopłaty jest jej ograniczenie do 30% ceny usługi.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	Marcin Gromadzki Public Transport Consulting

109.	Art. 14	Maksymalna kwota dopłaty na poziomie 0,80 zł do 1 wozokilometra została ustanowiona na zbyt niskim poziomie, tym bardziej przy uwzględnieniu regulacji art. 14 ust. 4, zgodnie z którym bardzo możliwa jest sytuacja, że wsparcie z Funduszu będzie na poziomie niższym niż 0,80 zł. Rozwiązania te sprawiają, że istnieje ryzyko nieosiągnięcia celów ustawy. Rosnące koszty prowadzenia działalności gospodarczej (głównie osobowe) powodują, że zaangażowanie środków organizatora będzie rosło, co z drugiej strony będzie skłaniało organizatorów do ograniczania ilości kursów.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	Gmina Powidz
110.	Art. 14	Dopłata do wzkm przewozów jest limitowana kwotowo (docelowo do wartości 0,80 zł/wzkm a do 31 grudnia 2021r. do kwoty 1,00 zł/wzkm) oraz strukturalnie (maksymalnie 70% deficytu operatora finansowana dopłatą opisaną w projekcie ustawy, co najmniej 30% ceny usługi musi być finansowane przez organizatora). Przy czym w przypadku linii użyteczności publicznych mających z definicji zaspokajać potrzeby transportowe, kwota deficytu może znacznie przewyższać kwotę 1 zł, co oznacza, że premiovane będą samorządy bogatsze, których stać będzie na dofinansowanie przewozów na poziomie znacznie przewyższającym wysokość 30% deficytu np. z uwagi na bardzo niską liczbę pasażerów kwota deficytu na linii wynosi np. 2,50 zł, co oznacza że przy dopłacie 1,00 zł organizator musi faktycznie sfinansować 1,50 zł/km czyli 60% deficytu linii. Finalnie to zablokuje – z przyczyn braku środków w budżetach organizatorów - możliwość utrzymania lub uruchomienia wielu linii z niską frekwencją pasażerów. Rozwiązaniem mogłoby być zróżnicowanie kwoty (wartości współfinansowanej przez organizatora) do 1 wzkm w zależności od budżetu gminy/powiatu/województwa na 1 mieszkańca.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.
111.	Art. 14 ust. 1	Organizator może uzyskać ze środków Funduszu dopłatę, o której mowa w art. 6 pkt 1, po złożeniu wniosku do właściwego wojewody i zawarciu umowy, o której mowa w art. 9 ust. 3. Maksymalna kwota środków na dopłatę dla jednego Organizatora nie może przekraczać 5% środków zaplanowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym roku dla danego województwa i opublikowanej przez Wojewodę zgodnie z postanowieniami art. 9 ust. 1 pkt 1). Przekroczenie progu 5% jest możliwe tylko w przypadku braku wpływu innych wniosków w terminie na ich złożenie. Termin na złożenie wniosków do Wojewody o dopłatę w danym roku upływa w terminie 30 dni po opublikowaniu przez Wojewodę: 1) w okresie do 31.12.2021 r. kwoty wielkości środków zaplanowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym roku dla danego województwa zgodnie z postanowieniami art. 9 ust. 1 pkt 1),	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

		<p>2) po 01.01.2022 r. maksymalnej kwoty dopłaty do jednego wozokilometra zgodnie z postanowieniami art. 9 ust. 1 pkt 2</p> <p>Uzasadnienie Proponowana zmiana jednoznacznie definiuje, że warunkiem otrzymania dopłaty jest zawarcie umowy, a nie tylko złożenie wniosku. Zaproponowano także ograniczenia maksymalnej kwoty możliwej do przyznania na rzecz jednego organizatora oraz określono termin dla składania wniosków.</p>		
112.	Art. 14 ust. 2	<p>Podział dopłaty ze środków Funduszu dzielić po równo na 314 powiatów kwocie po ok. 2,5 mln zł rocznie. Dopłata winna być przyznawana do tych przewozów, na które składany jest wniosek ze strony właściwego organizatora dysponującego prawem do wykorzystania dostępnych środków na dopłaty. Proponowany zapis art.14 ust.2 po korekcie: „<i>Dopłatę ustala się w równej kwocie dzielonej na 314 powiatów ziemskich na przewozy o charakterze użyteczności publicznej</i>”.</p> <p>Uzasadnienie: Dopłaty winny służyć likwidacji wykluczenia transportowego, które nie dotyka relacji łączących np. stolice powiatów ze stolicą województwa czy linii komunikacyjnych położonych wzdłuż sieci dróg krajowych, wojewódzkich łączących sąsiednie powiaty. Na obecnym etapie projektu ustawy dofinansowanie (dopłatę do wozokm) może pozyskać gmina na funkcjonujące połączenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej np. w ramach komunikacji miejskiej wokół miast. W efekcie nie zostanie spełniony cel powołania Funduszu o rozwoju połączeń autobusowych, gdyż dodatkowe dofinansowanie uzyskują tacy organizatorzy, którzy już prowadzą przewozy o charakterze użyteczności publicznej bez poprawy ich jakości. W takim wypadku dzięki dopłatom zmaleje dopłata ze strony gmin do przewozów, którą zastąpi dofinansowanie ze strony Funduszu. Brak jest mechanizmu, który mógłby wyeliminować takie praktyki tj. poprawić jakość już funkcjonujących przewozów o takim charakterze przy braku możliwości aplikowania o dotację dla obszarów pozbawionych takich przewozów.</p> <p>Zaproponowany w projekcie poziom dopłaty w kwocie 0,8 zł/wozokm nie zapewnia możliwości realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej zwłaszcza na terenach wykluczenia transportowego. Koszt wozokm w komunikacji regionalnej (powiatowej, gminnej) przy założeniu kursowania taborem wysokiej klasy np. z minimum Euro 4 to koszt z uruchomienia nie niższy niż 3-4 zł/wozokm i to przy założeniu bardzo niskiego poziomu wynagrodzeń kierowców. Trudno oczekiwać zapewnienia w każdym wypadku pokrycia kosztów na poziomie wynoszącym ok. 3/4 z przychodów z biletów. W przypadku obszarów peryferyjnych, obecnie pozbawionych jakiegokolwiek komunikacji taki poziom jest niemożliwy do uzyskania. Oznacza to, że zmiany zapisów dopłaty nie umożliwią uruchomienia przewozów tam, gdzie jest to najbardziej potrzebne. Proponowany w projekcie klucz doprowadzi do objęcia za to dopłatami przewozów obecnie nie dotowanych, które po pierwsze są realizowane dziś bez przeszkód finansowych, przy braku otwarcia możliwości realizacji takich przewozów tam, gdzie dziś z powodów finansowych nie jest to możliwe choć ze względu na względy społeczno-gospodarcze, potrzeby małych ojczyzn jest to niezwykle potrzebne.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.</p>	Instytut Spraw Obywatelskich

		<p>W celu realizacji celów zakładanych w projekcie ustawy środki winny zostać scedowane na poziom samorządu powiatowego – relacje na tym poziomie zapewniają zapewnienie likwidacji wykluczenia transportowego, powiązania terenów peryferyjnych z lokalnymi ośrodkami życia społeczno-gospodarczego w celu zapewnienia realizacji podstawowych potrzeb jak dojazd do szpitala, na badania, w celu załatwienia sprawy w urzędzie, czy w gminie, czy powiecie, do placówek oświatowych jak szkolnictwo ponadpodstawowe. Takiego celu nie umożliwi dopłacanie do przewozów na poziomie regionalnym, gdyż plany transportowe województw nie zapewniają zaspokojenia potrzeb na poziomie lokalnych społeczności, lecz identyfikują takie potrzeby na poziomie minimum relacji pomiędzy stolicami powiatów (np. plan transportowy woj. Dolnośląskiego, pomorskiego, wielkopolskiego i innych), głównie w powiązaniu ze stolicami województw.</p> <p>W zidentyfikowanych przykładach powiatów z wykluczeniem transportowym poziom roczny dopłaty w kwocie 2,5 mln zł w zależności do potrzeb może oznaczać dopłaty zgłoszone do wojewody na różnym poziomie dopłat do wozokm. W bogatych powiatach będzie to poziom poniżej 0,8 zł/wozkm, lecz w biedniejszych lub o niższej gęstości zaludnienia zaspokojenia potrzeb przewozowych będzie wymagać niższej pracy eksploatacyjnej (mniej kursów), które w celu zaspokojenia potrzeb przewozowych będą wymagać dopłaty do wozokm w kwocie do 3, nawet 3,5 zł do wozokm. Projekt ustawy nie powinien bazować na wzorach funkcjonujących w latach 80-tych ubiegłego wieku, które dziś z racji na zmiany demograficznej wymagają stworzenia narzędzi dostosowanych do współczesnych warunków i większej elastyczności w celu dostosowania do warunków lokalnych.</p>		
113.	Art. 14 ust. 2	<p>W art. 14 ust. 2 projektu nie określono, czy proponowana kwota dopłaty „0,80 zł” to kwota brutto czy netto, a jeśli jest to kwota netto – czy dopłata podlega podatkowi od towarów i usług, i według jakiej stawki lub czy będzie zwolniona z podatku VAT.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst. Dopłata do 1 linii komunikacyjnej zapewni racjonalność wykorzystania środków oraz rozliczania tych środków.</p>	Województwo Śląskie
114.	Art. 14 ust. 3	<p>W kontekście powyższej uwagi do rozważenia przez projektodawcę pozostaje zmniejszenie ceny usługi finansowanej przez właściwą jednostkę samorządu terytorialnego (zgodnie z art. 14 ust. 3 projektu ustawy). Przykładowo znaczne zmniejszenie finansowanej ceny usługi poniżej 30% w przypadku gmin wiejskich, gdzie dofinansowanie na poziomie 30% może okazać się niemożliwe ze względu na brak środków budżetowych.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.</p>	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o.

115.	Art. 14 ust. 3	Art.14.3 propozycja zastąpienia kwoty 30 % kwotą 20% Uzasadnienie Zaproponowany próg zaangażowania się JST w finansowanie przewozów jest dla wielu gmin bardzo wysoki. Przedstawiona propozycja stanowi pewne rozwiązanie kompromisowe pomiędzy oczekiwaniami gmin a możliwością zapewnienia finansowania z budżetu, a jednocześnie uruchomi wsparcie finansowe dla połączeń, które ze względów społecznych powinny zostać utrzymane.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
116.	Art. 14 ust. 3	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: <i>„Organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, przekraczając kwotę, o której mowa w ust. 2”</i> . Proponowana zamiana minimalnego procentowego udziału organizatora w finansowaniu ceny usługi, na obowiązek finansowania przez organizatora ze środków własnych ceny usługi, w części przewyższającej cenę tej usługi pokrywanej ze środków z Funduszu, ułatwi proces rozliczania i kontroli prawidłowości środków finansowych i wprowadzi bardziej przejrzyste zasady podziału finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W sytuacji, w której cena 1 wozokilometra nie przekroczy kwoty dopłaty, dopłata z Funduszu w całości pokryje koszt ceny usługi. Natomiast organizator będzie obowiązany do pokrycia z własnych środków wszelkiej nadwyżki w tym zakresie.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
117.	Art. 14 ust. 1 pkt 2 i 3	Ustalenie tak niskiej dopłaty do 1 wozokilometra dla linii, które miałyby wyeliminować tzw. „białe plamy” czyli obszary wykluczone komunikacyjne nie są wystarczające ze względu na małe wpływy z biletów pozyskanych na planowanych trasach. Dopłaty w takiej wysokości mogłyby jedynie być pomocne dla ratowania linii na granicy opłacalności przed ich likwidowaniem. Przeczy temu jednak zapis art. 14 ust. 1 pkt 3, który wskazuje iż organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 30 %. Reasumując wydatki na utrzymanie utworzonych linii przez organizatorów będą dużo wyższe, co będzie znacznym obciążeniem dla budżetów samorządów. W konsekwencji samorzady mogą nie być skore do tworzenia linii, które z założenia nie będą rentowne. Uważamy, iż lepszym rozwiązaniem byłoby sztywne, wyrażone procentowo partycypowanie w kosztach zarówno przez wojewodę, jak i przez samorząd czyli organizatora.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Związek Województw RP – woj. podlaskie
118.	Art. 14 ust. 2	Naszym zdaniem ustawa musi określić, czy proponowana kwota dopłaty „0,80 zł” to kwota brutto czy netto. Jeżeli jest to kwota „netto”, to należy określić, czy dopłata podlega podatkowi od towarów i usług i według jakiej stawki: 8% czy 23% lub będzie zwolniony z podatku VAT? Ponadto, jeżeli jest to kwota netto, to mamy także wątpliwości czy operator nie będzie zobowiązany do obliczenia części kosztów pokrytych zwolnionymi z VAT przychodami. Mamy także wątpliwości, co do sposobu wyliczenia przez organizatorów jego 30% udziału od kwoty deficytu, albowiem ustawa nie precyzuje, czy jest to zakładany deficyt na moment podpisywania umowy, czy też ta część deficytu będzie „ruchoma” wynikająca z faktycznie uzyskanego deficytu w danym miesiącu realizacji umowy? Proponujemy określić to inaczej, np. jako „stały” element przyszłej umowy, np. nie mniej niż 50% stawki dopłaty określonej przez	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

119.	Art. 14 ust. 2	<p>województwo.</p> <p>Pulę środków Funduszu dzielić po równo na 314 powiatów ziemskich – t.j. w kwocie po ok. 2,5 mln zł rocznie. Dopłata winna być przyznawana do tych przewozów, na które składany jest wniosek ze strony właściwego organizatora dysponującego prawem do wykorzystania dostępnych środków na dopłaty. Proponowany zapis art.14 ust. 2 po korekcie: „Dopłatę ustala się w równej kwocie dzielonej na 314 powiatów ziemskich na przewozy o charakterze użyteczności publicznej”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>(e) Dopłaty winny służyć likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, które nie dotyka relacji łączących np. stolice powiatów ze stolicą województwa czy linii komunikacyjnych położonych wzdłuż sieci dróg krajowych i wojewódzkich łączących sąsiednie powiaty. W obecnym brzmieniu projektu ustawy dofinansowanie (dopłatę do wozokm) może pozyskać gmina na funkcjonujące połączenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej np. w ramach komunikacji miejskiej wokół miast. W efekcie nie zostanie spełniony cel powołania Funduszu o rozwoju połączeń autobusowych, gdyż dodatkowe dofinansowanie uzyskują tacy organizatorzy, którzy już prowadzą przewozy o charakterze użyteczności publicznej bez poprawy ich jakości. W takim wypadku dzięki dopłatom zmalała dopłata ze strony gmin do przewozów, którą zastąpi dofinansowanie ze strony Funduszu. Brak jest mechanizmu, który mógłby wyeliminować takie praktyki tj. poprawić jakość już funkcjonujących przewozów o takim charakterze lub kreować nowe na obszarach pozbawionych takich przewozów.</p> <p>(f) Zaproponowany w projekcie poziom dopłaty w kwocie 0,8/1 zł/wozokm nie zapewnia możliwości realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej zwłaszcza na terenach wykluczenia komunikacyjnego. Koszt wozokm w komunikacji regionalnej (powiatowej, gminnej) przy założeniu kursowania taborem wysokiej klasy np. z minimum Euro 4 jest nie niższy niż 3-4 zł/wozokm i to przy założeniu bardzo niskiego poziomu wynagrodzeń kierowców. Trudno oczekiwać zapewnienia w każdym wypadku pokrycia kosztów na poziomie wynoszącym ok. 3/4 z przychodów z biletów (byłby to bardzo wysoki poziom, nieosiągalny nawet w transporcie miejskim w dużych metropoliach). W przypadku obszarów peryferyjnych, obecnie pozbawionych jakiegokolwiek komunikacji, taki poziom jest niemożliwy do uzyskania. Oznacza to, że bez zmiany zapisów dopłaty nie umożliwią uruchomienia przewozów tam, gdzie jest to najbardziej potrzebne. Proponowany w projekcie klucz doprowadzi do objęcia za to dopłatami przewozów obecnie niedotowanych, które po pierwsze są realizowane dziś bez przeszkód finansowych, przy braku otwarcia możliwości realizacji takich przewozów, tam, gdzie dziś z powodów finansowych nie jest to możliwe choć ze względu na względy społeczno-gospodarcze, potrzeby społeczne małych odczyn jest to niezwykle potrzebne.</p> <p>(g) Dla realizacji celów zakładanych w projekcie ustawy środki winny zostać sędowane na poziom samorządu powiatowego – relacje na tym poziomie zapewniają zapewnienie likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, powiązania terenów peryferyjnych z lokalnymi ośrodkami życia społeczno-gospodarczego w celu zapewnienia realizacji podstawowych potrzeb jak dojazdy do</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.</p>	<p>Centrum Zrównoważonego Transportu</p>
------	----------------	---	--	--

	<p>szpitala, na badania, dla załatwienia sprawy w urzędzie, czy w gminie, czy powiecie, do placówek oświaty ponadpodstawowej. Takiego celu nie zrealizuje dopłacanie do przewozów na poziomie regionalnym, gdyż plany transportowe województw nie zapewniają zaspokojenia potrzeb na poziomie lokalnych społeczności, lecz identyfikują takie potrzeby na poziomie minimum relacji pomiędzy stolicami powiatów (np. plan transportowy woj. dolnośląskiego, pomorskiego, wielkopolskiego i innych), głównie w powiązaniu ze stolicami województw. Zgodnie bowiem z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym samorząd wojewódzki organizuje przewozy przekraczające granice powiatów i tylko takie połączenia są wpisane do obecnie obowiązujących planów transportowych województw.</p> <p>(h) W analizowanych przez CZT kilku przykładach powiatów z wykluczeniem komunikacyjnym poziom roczny dopłaty w kwocie 2,5 mln zł w zależności do potrzeb może oznaczać dopłaty zgłoszone do wojewody na różnym poziomie dopłat do wozokm. W bogatych powiatach będzie to poziom poniżej 0,8 zł/wozkm, lecz w biedniejszych lub o niższej gęstości zaludnienia, zaspokojenie potrzeb przewozowych będzie wymagać niższej pracy eksploatacyjnej (mniej kursów), które będą wymagały dopłaty w kwocie do 3, nawet 3,5 zł do wozokm. Projekt ustawy nie powinien bazować na wzorach funkcjonujących w PRL-u, gdzie PKS-y otrzymywały stałą w kraju dopłatę do wozokm. Nie tylko ze względu na zmianę realiów gospodarczych ale i na zmiany demograficzne – przestrzenne od lat 80-tych XX wieku wymagane jest stworzenie narzędzi dostosowanych do współczesnych warunków i większej elastyczności w celu dostosowania do warunków lokalnych.</p> <p>W związku z propozycjami zmian zapisu art. 14 ust. 2 na po korekcie: „Dopłatę ustala się w równej kwocie dzielonej na 314 powiatów ziemskich na przewozy o charakterze użyteczności publicznej” wykreślić zapisy działu IV z art. 21, art. 22 ust. 2 i 3, 4, 5. Konsekwentnie art. 22 ust.1 i 6 zostałyby przenieumerowane na art. 21 ust. 1 i 2, art. 23 na 22, art. 24 na art. 23, art. 25 na art. 24. A Dział V uzyskałby numerację artykułów niższą o jeden. Poczynając od art. 25 do art. 29.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>(k) Projekt ustawy o funduszu wprowadził zasadę: kto pierwszy ten lepszy (art. 22 ust. 5). Kwestie likwidacji wykluczenia komunikacyjnego wymagają podejmowania szybkich decyzji, ale nie w trybie wyścigu na czas. W takiej konkurencji bowiem jedyne przygotowane do takiego trybu są już funkcjonujące związki komunikacyjne jak np. WTP Warszawa czy ZTM Poznań, które dysponują znacznymi środkami finansowymi na przewozy i tworzony fundusz nie powinien ich w realizacji obecnych zadań wspierać.</p> <p>(l) W kontekście propozycji podziału środków na 314 powiatów ziemskich po równo na poziomie deklaracyjnym (nie każdy powiat wykorzysta przyznane środki), zapisy o innej kwocie dopłaty do 2021 r. do wozokm tracą podstawę prawną. (art. 21, art. 22 ust. 2 , ust. 3 , ust. 4)</p>		
--	---	--	--

120.	Art. 14 ust. 2	W art. 14 ust. 2 projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyjęto, że dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej, z zastrzeżeniem ust. 3. W związku z powyższym brzmieniem przepisu zasadnym jest pytanie czy powyższa kwota dopłaty to kwota brutto czy netto?.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
121.	Art. 14 ust. 2 i 3	W Art. 14 ust. 2 nadać brzmienie. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej, z zastrzeżeniem ust. 3. 2. Pkt. 3 nadać brzmienie. Organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, o której mowa w art. 2 ust. 1 w wysokości nie mniejszej niż 30%. W przypadku braku środków na pokrycie 30% dofinansowania Organizator wystąpi do właściwego Urzędu Wojewódzkiego o pokrycie 1 wozokilometra przewozu z Funduszu. Uzasadnienie: Jak wynika z przeprowadzonego przez Związek rozpoznania nie da się przejechać 1 wozokilometra przy dopłacie 0,80zł + 30% dofinansowania z własnych środków przez Organizatora przewozów. Obecnie przeciętnie za 1 wozokilometr Organizator płaci Operatorowi Przewozów około 2,50zł + do tego Operator Przewozów sprzedaje bilety w cenie około 2,00zł co w sumie stanowi, że dopłata Organizatora + cena biletu pobrana przez Operatora powoduje, że cena 1 wozokilometra wynosi około 5,00 zł.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
122.	Art. 14 ust. 2 i 3	W związku z: propozycjami zmian zapisu art. 14 ust. 2 na (po korekcie): „Dopłatę ustala się w równej kwocie dzielonej na 314 powiatów ziemskich na przewozy o charakterze użyteczności publicznej” oraz ww propozycją zmiany zapisu art. 14 ust. 3 na: „Do poziomu dopłaty do 1 zł/wozokm nie jest wymagana dopłata do usługi ze środków własnych organizatora, o której mowa w art. 2 ust.1. Dla dopłaty większej niż 1 zł/wozokm do 2 zł/wozokm, o której mowa w art. 2 ust.1, wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 1 zł/wozokm. Dla dopłaty większej niż 2 zł/wozokm, o której mowa w art. 2 ust.1, wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 2 zł/wozokm i nie mniejszej niż 20% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 2 zł/wozokm” proponowane jest wykreślenie zapisów działu IV z art. 21, art. 22 ust. 2 i 3, 4, 5. Konsekwentnie art. 22 ust. 1 i 6 zostają skorygowane na art. 21 ust. 1 i 2, art. 23 na 22, art. 24 na art. 23, art. 25 na art. 24. A Dział V ma numeracje artykułów niższą o jeden. Począwszy od art. 25 do art. 29. Uzasadnienie: projekt ustawy o funduszu wprowadził zasadę: kto pierwszy ten lepszy (art. 22 ust. 5). Kwestie likwidacji wykluczenia transportowego wymagają podjęcia szybkich decyzji, ale sam tryb likwidacji tegoż wykluczenia nie może być procedowany w trybie jakiegoś wyścigu na czas. W takiej konkurencji bowiem jedyne przygotowane do takiego trybu są już funkcjonujące związki komunikacyjne jak np. WTP Warszawa czy ZTM Poznań, które dysponują znacznymi środkami finansowymi na przewozy i tworzony fundusz nie powinien ich w realizacji obecnych zadań wspierać.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Instytut Spraw Obywatelskich

		W kontekście propozycji podziału środków na 314 powiatów ziemskich po równo na poziomie deklaracyjnym (nie każdy powiat wykorzysta przyznane środki), zapisy o innej kwocie dopłaty do 2021 r. do wozokm tracą podstawę prawną. (art. 21, art. 22 ust. 2, ust. 3, ust. 4).		
123.	Art. 14 ust. 3 i art. 22 ust. 3	Zgodnie z projektowanymi art. 14 ust. 3 i art. 22 ust. 3 wkład własny organizatora ubiegającego się o dopłatę wynosi nie mniej niż 30 % ceny usługi rozumianej jako kwota rekompensaty pomniejszona o rozsądny zysk; tym samym stawka 0,80 zł/wzkm (w okresie przejściowym 1,00 zł/wzkm) może pokryć do 70 % ceny usługi. Z przeliczenia wynika, iż w przypadku kwoty rekompensaty pomniejszonej o rozsądny zysk niższej niż 1,14 zł/wzkm (w okresie przejściowym 1,43 zł/wzkm) organizator nie będzie mógł otrzymać dopłaty w maksymalnej wysokości (np. przy cenie usługi np. 1 zł otrzyma tylko 0,70 zł, a przy cenie usługi 0,80 zł otrzyma tylko 0,56 zł); dopiero organizatorzy, u których cena usługi przekroczy kwotę 1,14 zł/wzkm (w okresie przejściowym 1,43 zł/wzkm) będą mogli otrzymać dopłaty w pełnej wysokości). Tym samym organizatorzy kontrolujący kwotę rekompensaty będą niejako „karani” za umiejętne gospodarowanie finansami publicznymi. W związku z powyższym, proponujemy usunięcie z projektu Ustawy art. 14 ust. 3 i art. 22 ust. 3, oraz odpowiednie wykreślenie zastrzeżeń z art. 14 ust. 2 i z art. 22 ust. 2.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez obniżenie udziału własnego organizatorów w pokryciu kwoty deficytu do co najmniej 10%.	Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu
124.	Art. 14 ust. 2 i art. 22 ust. 2	Ponadto, analizując przesłany projekt nasuwa się pytanie dlaczego w art.22 ust. 2 - dopłatę ustala się na poziomie 1,00 zł za wozokilometr, skoro w przepisie art. 14 ust. 2. mowa jest o dopłacie nie wyższej niż 0,80 zł za wozokilometr. Brak również zapisu co do wyłączenia komunikacji miejskiej z możliwości uzyskania dopłaty z Funduszu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisów ustawy nie stosuje się do komunikacji miejskiej. Kwota 0,80 zł. dotyczy przepisów docelowych, a 1 zł dopłaty za 1 wozokilometr dotyczy przepisów epizodycznych.	OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych
125.	Art. 14 ust. 2 i art. 22 ust. 2	Art. 14 ust. 2 oraz art. 22 ust. 2 Projektu Ustawy Postulat Zwiększenie limitu dopłaty z Funduszu w odniesieniu do jednego wozokilometra do 2,50 zł w 2019 r. i powiększanie go o co najmniej 3% w latach kolejnych. Uzasadnienie Zgodnie z uzasadnieniem Projektu Ustawy, ma ona m.in. służyć likwidacji „białych plam” w transporcie zbiorowym. Jednocześnie w Ocenie skutków regulacji (dalej: OSR) Projektu wskazuje się, że „obecnie koszt 1 wozokilometra w przedsiębiorstwie autobusowym wynosi ok. 3,80 zł. Natomiast przychody na 1 wozokilometr (...) wynoszą ok. 3,20 zł (...)”. Oznacza to, że, przynajmniej zdaniem autora OSR, średni deficyt z tytułu realizowania przewozów w transporcie pozaaglomeracyjnym wynosi ok. 0,60 zł (w innych miejscach wskazuje on wartości nieco wyższe). Z uwagi na matematyczny charakter średniej, należy przyjąć, że wyliczenia w OSR zawierają w sobie zarówno dane o liniach przynoszących dochód (tj. w których nie występuje deficyt), jak i liniach, których deficyt jest znacznie wyższy niż 0,60 zł / jeden wozokilometr. Tym samym, określenie maksymalnej wysokości dopłaty w wysokości 0,80 zł (1,00 zł w okresie	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	PKS Gdynia S.A.

		<p>przejściowym) służy de facto utrzymaniu dotychczasowych linii, które mają stosunkowo nienajgorsze wyniki ekonomiczne. Utrzymanie linii z deficytem powyżej 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym) lub „przywracanie” zlikwidowanych połączeń będzie zatem niemożliwe.</p> <p>Ponadto Spółka podnosi, że średni koszt 1 wozokilometra przy działalności w transporcie pozaaglomeracyjnym określony na ok. 3,80 zł jest możliwy do zrealizowania wyłącznie przy użyciu zdekapitalizowanych środków transportu i utrzymaniu stosunkowo niskich wynagrodzeń pracowniczych. Przyjęcie średniego kosztu wykonywania transportu pozaaglomeracyjnego na poziomie ok. 3,80 zł / wozokilometr i odpowiednio skalkulowanej dopłaty w wysokości 0,80 zł (1,00 zł) doprowadzić może do zaniechania wymiany środków transportu i dalszego używania pojazdów nieodpowiadających swoją wielkością, dostosowaniem do przewozu osób o ograniczonej mobilności oraz komfortem wymaganiami pasażerów w II i III dekadzie XXI wieku.</p> <p>Zmniejszy to atrakcyjność transportu publicznego w oczach potencjalnych pasażerów, a co za tym idzie, zmniejszy przychody pozyskiwane z biletów. Z pewnością zaś dopłata w wysokości 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym) nie pozwoli na likwidację „białych plam” w transporcie pozaaglomeracyjnym, z uwagi na niepokrycie pozostałej części kosztów przychodami z biletów i dopłaty do biletów ulgowych.</p> <p>Z doświadczenia Spółki wynika, że uruchamianie nowych linii lub przywracanie wcześniej zlikwidowanych połączeń w autobusowych połączeniach regionalnych wiąże się z uzyskiwaniem przychodów w pierwszych miesiącach po uruchomieniu (przywróceniu) połączenia na poziomie nie większym niż 20-25%. W rzeczywistości poziom pokrycia kosztów uruchomienia linii na poziomie 70-80% osiąga się nie wcześniej niż po pierwszym pełnym roku funkcjonowania linii, to jest w chwili uzyskania przez potencjalnych pasażerów pewności, że będą w stanie skorzystać z komunikacji do codziennych dojazdów obowiązkowych (do szkół, do miejsc pracy itd.). Potwierdza to literatura przedmiotu wskazująca, iż zmiany zachowań komunikacyjnych pasażerów wymagają długiego czasu. Tym samym kwota dopłaty w wysokości 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym) do jednego wozokilometra nie będzie w stanie spowodować odbudowy sieci połączeń, które zostały zlikwidowane w ciągu ostatnich lat z uwagi na znacznie głębszy deficyt połączeń nowych lub połączeń uruchamianych po okresie nieistnienia.</p> <p>Uzasadnienie dotyczące konieczności corocznego podwyższania górnej granicy limitu dopłaty w odniesieniu do jednego wozokilometra znajduje się w pkt. 7 pisma.</p>		
126.	Art. 14 ust. 3	<p>Zmienić treść art. 14 ust. 3 na następującą: „Dla dopłaty o której mowa w art. 2 ust. 1 nie wyższej niż 1 zł/wozokm nie jest wymagana dopłata do usługi ze środków własnych organizatora. Dla dopłaty o której mowa w art. 2 ust. 1 wyższej od 1 zł/wozokm ale nie wyższej niż 2 zł/wozokm wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 1 zł/wozokm. Dla dopłaty o której mowa w art. 2 ust. 1 wyższej niż 2 zł/wozokm wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.</p>	<p>Centrum Zrównoważonego Transportu</p>

		<p>dopłaty powyżej 1 zł/wozokm do 2 zł/wozokm i nie mniejszej niż 20% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 2 zł/wozokm”.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>(i) Wymóg zapewnienia dopłaty ze strony organizatora powinien dotyczyć tylko przypadków, gdy kwota dofinansowania wozokm jest wyższa niż 1 zł/wozokm i być ustalony na poziomie niższym niż proponowany w projekcie obligatoryjnie w stosunku minimum 70% dopłaty od strony Funduszu i 30% od organizatora. Wynika to z faktu, że tak wysoki poziom dopłaty wymagany ze strony organizatora preferuje obszary gęsto zaludnione, z obecnie prowadzoną zwykle rentowną siatką połączeń, uniemożliwiając nawet na danym terenie prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej tam, gdzie funkcjonują obecnie w formie szczątkowej lub wcale. Ciężar zapewnienia udziału własnego w wysokości 30% wymaganej dopłaty faktycznie oznacza dla 188 tj. ponad połowy ziemskich powiatów Polsce (na 314 powiatów) praktycznie brak możliwości zapewnienia komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mimo relatywnie dużych środków z funduszu na poziomie krajowym, które jednak przy obecnym brzmieniu projektu ustawy zostaną wykorzystane głównie tam, gdzie obecnie publiczny transport zbiorowy funkcjonuje na poziomie zadowalającym.</p> <p>(j) W projekcie ustawy istnieje potencjalny mechanizm przy konieczności zapewnienia wkładu własnego i braku adekwatnej do warunków na polskim rynku poziomów dopłat do wozokm (tylko do 0,8 zł/wozokm) erozji kolejowych przewozów regionalnych. Z zasady przewozy te są w odniesieniu do dopłaty do wozokm (praca eksploatacyjna) znacznie droższe niż autobusy. Jednak jak pokazuje praktyka w krajach UE są one tańsze w odniesieniu do dopłaty do paskm (praca przewozowa). Nieprzemysłany mechanizm dopłaty do autobusów bazujący na schematach sprzed ponad 30 lat może doprowadzić do tragicznych skutków w zakresie funkcjonowania przewozów kolejowych na poziomie regionalnym. Warto tu przypomnieć, że w latach 80-tych ub. Wieku te przewozy były dotowane skrośnię z zysków z przewozów towarowych. Obecnie jest to zakazane i przy stworzeniu mechanizmu finansowania przewozów autobusowych o niskim deficycie (tylko główne linie np. wzdłuż linii kolejowych jak Kraków-Tarnów lub kursy wokół metropolii) lewar dopłat zagrozi stabilności funkcjonowania regionalnych przewozów kolejowych.</p>		
127.	Art. 14 ust. 3	<p>Proponowana jest zmiana zapisu w art. 14 ust. 3 na następujący: „Do poziomu dopłaty do 1 zł/wozokm nie jest wymagana dopłata do usługi ze środków własnych organizatora, o której mowa w art. 2 ust.1. Dla dopłaty większej niż 1 zł/wozokm do 2 zł/wozokm, o której mowa w art. 2 ust.1, wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 1 zł/wozokm. Dla dopłaty większej niż 2 zł/wozokm, o której mowa w art. 2 ust. 1, wymagana jest dopłata do usługi ze środków własnych organizatora w wysokości nie mniejszej niż 10% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 1 zł/wozokm do 2 zł/wozokm i nie mniejszej niż 20% dla kwoty dopłaty dotyczącej części dopłaty powyżej 2 zł/wozokm”.</p> <p>Uzasadnienie: Wymóg zapewnienia dopłaty ze strony organizatora powinien dotyczyć tylko</p>	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	Institut Spraw Obywatelskich

		<p>przypadków, gdy kwota dofinansowania wozokm jest wyższa niż 1 zł/wozokm i być ustalony na poziomie niższym niż proponowany w projekcie obligatoryjnie w stosunku minimum 70% dopłaty od strony Funduszu i 30% od organizatora. Wynika to z faktu, że tak wysoki poziom dopłaty wymagany ze strony organizatora preferuje obszary gęsto zaludnione, z obecnie prowadzoną zwykle rentowną siatką połączeń, uniemożliwiając nawet na danym terenie prowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej tam, gdzie funkcjonują obecnie w formie szczytkowej lub wcale. Ciężar zapewnienia udziału własnego w wysokości 30% wymaganej dopłaty faktycznie oznacza dla 188 tj. ponad połowy ziemskich powiatów Polsce (na 314 powiatów) praktycznie brak możliwości zapewnienia komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mimo relatywnie dużych środków z funduszu na poziomie krajowym na obszarach wykluczenia transportowego przy możliwości ich prowadzenia tam, gdzie obecnie jest to na poziomie satysfakcjonującym.</p> <p>W projekcie ustawy istnieje potencjalny mechanizm przy konieczności zapewnienia wkładu własnego i braku adekwatnej do warunków na polskim rynku poziomów dopłat do wozokm (tylko do 0,8 zł/wozokm) erozji kolejowych przewozów regionalnych. Z zasady przewozy te są w odniesieniu do dopłaty do wozokm (praca eksploatacyjna) znacznie droższe niż autobusy. Jednak jak pokazuje praktyka w krajach UE są one tańsze w odniesieniu do dopłaty do paskm (praca przewozowa). Nieprzemyślany mechanizm dopłaty do autobusów bazujący na schematach sprzed ponad 30 lat może doprowadzić do tragicznych skutków w zakresie funkcjonowania przewozów kolejowych na poziomie regionalnym. Warto tu przypomnieć, że w latach 80-tych ub. Wieku te przewozy były dotowane skrośnie z zysków z przewozów towarowych. Obecnie jest to zakazane i przy stworzeniu mechanizmu finansowania przewozów autobusowych o niskim deficycie (tylko główne linie np. wzdłuż linii kolejowych jak Kraków-Tarnów lub kursy wokół metropolii) lewar dopłat zagrozi stabilności funkcjonowania regionalnych przewozów kolejowych.</p>		
128.	Art. 14 ust. 3 i art. 22 ust. 3	<p>Art. 14 ust. 2 w zw. z ust. 3 oraz art. 22 ust. 2 w zw. z ust. 3 Projektu Ustawy</p> <p>Postulat Jednoznaczne określenie, że środki o których mowa w ust. 3 (finansowanie ze środków własnych organizatora) mogą spowodować zwiększenie dopłaty ponad 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym) w stosunku do jednego wozokilometra wykonywanego przewozu o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Uzasadnienie Art. 14 ust. 2 (i odpowiednio art. 22 ust. 2) wskazuje maksymalną kwotę dopłaty do jednego wozokilometra przewozu. Jednocześnie przepis art. 14 ust. 3 (i odpowiednio art. 22 ust. 3) wskazuje minimalną wysokość finansowania ceny usługi ze środków organizatora posługując się słowami „organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, o której mowa w art. 2 ust. 1, w wysokości nie mniejszej niż 30%”. Pojawia się zatem wątpliwość interpretacyjna, czy dofinansowanie ze środków organizatora może spowodować przekroczenie limitu dopłaty określonej w art. 14 ust. 2 (i odpowiednio art. 22 ust. 3) w odniesieniu do jednego wozokilometra</p>	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	PKS Gdynia S.A.

		<p>przewozu. Zdaniem Spółki, dopłata w wysokości 0,80 zł (w okresie przejściowym 1,00 zł) do jednego wozokilometra przewozu nie jest wystarczająca by faktycznie wyeliminować „białe plamy” w publicznym transporcie zbiorowym. Szczegółowe wyjaśnienia w tym zakresie wskazane są w kolejnej uwadze do Projektu Ustawy. W tym miejscu należy jedynie wskazać, że inicjatywa organizatorów komunikacji, którzy chcieliby przeznaczać większe środki, ponad limit dopłaty w wysokości 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym), nie powinna być ograniczana i jednocześnie organizatorzy ci nie powinni być pozbawiani możliwości dofinansowania realizowanych na swoim terenie usług ze środków Funduszu.</p>		
129.	Art. 14 ust. 4	Potencjalne zagrożenie utrzymania poziomu dofinansowania dla umów wieloletnich.	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	Związek Województw RP – woj. pomorskie
130.	Art. 14 ust. 4	<p>Propozycja zmiany jako konsekwencji zmiany art. 9.1. Maksymalna kwota dopłaty jest uzależniona od wysokości środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu i nie może przekroczyć:</p> <p><b>3)</b> w okresie do 31.12.2021 r. kwoty wielkości środków zaplanowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym roku dla danego województwa i opublikowanej przez Wojewodę, zgodnie z postanowieniami art. 9 ust. 1 pkt 1),</p> <p><b>4)</b> po 01.01.2022 r. kwoty opublikowanej przez Wojewodę zgodnie z postanowieniami art. 9 ust. 1 pkt 2).</p> <p>UZASADNIENIE Proponowana zmiana stanowi uspoźnienie redakcji art. 9.1 i art.14 ust.4.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
131.	Art. 14 ust. 5	<p>Propozycja wprowadzenia Wojewoda jest zobowiązany do:</p> <p><b>1)</b> rozpatrzenia złożonych wniosków i zawarcia umów z Organizatorami w terminie 45 dni od upływu terminu na składanie wniosków, o którym mowa w ust. 1;</p> <p><b>2)</b> zamieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informacji o złożonych wnioskach, zawartych umowach i wielkości maksymalnej możliwej do otrzymania dopłaty przez danego Organizatora.</p> <p>UZASADNIENIE Zaproponowano terminy na rozpatrzenie wniosków i zawarcie umów przez Wojewodę, a także obowiązek publikacji danych pozwalających na weryfikację transparentności działania Wojewody przy przyznawaniu dopłat.</p>	Uwaga nieuwzględniona. W projekcie utrzymano terminy i zasady składania wniosków i rozliczania dopłaty.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

132.	dodanie art. 14a	Art. 14 a. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 8 zł na 1 wozokilometr , a udział środków własnych organizatora na finansowanie części usługi nie jest wymagany: 1) - wyłącznie na odcinkach trasy linii komunikacyjnej, na których znajdują się miejscowości w których nie zatrzymuje się żaden inny środek publicznej komunikacji zbiorowej, a zarazem 2) - gdy przewozy realizowane są maksymalnie przez 3 dni robocze w tygodniu , przy czym w ciągu jednego dnia realizuje się 2 połączenia z miastem wojewódzkim lub z miastem powiatowym, a odległość do przystanku wynosi max. około 2 km.	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	zelazotwarde@wp.pl
133.	dodanie art. 14b	W przypadku kiedy organizatorem jest Wójt gminy wiejskiej: 1. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 4 zł na 1 wozokilometr, o ile na terenie gminy znajdują się miejscowości w których nie zatrzymuje się żaden inny środek publicznej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej, czyli nie koniecznie tylko na konkretnej linii komunikacyjnej. (uzasadnienie : bo tylko w takiej sytuacji Wójtom opłacałoby się likwidować autobusy szkolne). 2. Wysokość środków własnych przeznaczonych na finansowanie części usługi może być niższa niż 30% ceny usługi. 3. Jako środki własne organizatora przeznaczone na finansowanie części usługi uważa się także koszty zakupu biletów miesięcznych dla uczniów i ich opiekunów. 4. Powyższe punkty 1. - 2. - 3. stosuje się wyłącznie pod warunkiem iż przewozy realizuje się także w okresie wakacji i przerw szkolnych, przez co najmniej 3 dni robocze w każdym tygodniu."	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	zelazotwarde@wp.pl
134.	dodanie art. 14c	Wyżej wymienione Art. 14 a ; i Art. 14 b. obowiązują zarówno w okresie przejściowym, jak też i obowiązują po zakończeniu okresu przejściowego."	Uwaga nieuwzględniona. Szacuje się, że limity dopłat z Funduszu pozwolą na zrealizowanie celów ustawy.	zelazotwarde@wp.pl
135.	Art. 15	Dodanie pkt 2a. Wojewoda wykonując czynności sprawdzające weryfikuje poprawność wniosku korzystając z danych z CSIIP, w szczególności zasadność dopłaty i liczbę sprzedanych biletów oraz zrealizowanych kursów.	Uwaga nieuwzględniona Propozycja nie jest związana z podstawowym celem ustawy i wykracza poza zakres przygotowanej regulacji. Propozycja może być w przyszłości przedmiotem odrębnych regulacji.	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej POLONUS w Warszawie S.A.
136.	Art. 15	Wymagane zasoby ludzkie i finansowe po stronie organizatorów	Uwaga nieuwzględniona. Nie przewiduje się dodatkowych środków na zasoby ludzkie na obsługę Funduszu.	Związek Województw RP – woj. pomorskie

137.	Art. 15 ust. 1	Naszym zdaniem składanie wniosków „do 15 dnia miesiąca” jest mało realne. Proponujemy to zmienić na „do 20 dnia miesiąca”, co byłoby skorelowane z terminem sporządzania sprawozdania z podatku dochodowego.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
138.	Art. 15 ust. 1	organizator przedkłada wojewodzie wniosek wraz z rozliczeniem – brakuje uszczegółowienia zakresu rozliczenia	Uwaga nieuwzględniona Wzór rozliczenia środków będzie określony w umowie zawieranej pomiędzy wojewodą a organizatorem (art. 9 ust. 3 pkt 10). Wzór ww. umowy zostanie określony w drodze rozporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 9 ust. 4).	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
139.	Art. 15 ust. 1	W projekcie ustawy wprowadzić zapis w Rozdziale 2 w Art. 15 ustęp 1 zamiast słów: „organizator przedkłada wojewodzie wniosek o dopłatę z rozliczeniem do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy wniosek” zamiennym sformułowaniem, „organizator przedkłada wojewodzie wniosek o dopłatę z rozliczeniem do 15 dnia miesiąca następującego po kwartale, którego dotyczy wniosek” Uzasadnienie: Tryb rozliczania wniosków co miesiąc generuje dla wszystkich uczestników procesu znaczną liczbę czynności, które nie wpływają na poprawę jakości sprawozdawczości. Tryb kwartalny pozwala na bieżąco kontrolować jakość realizacji umów organizatorów z wojewodami i kontrolować lepiej wykonanie umów np. przedstawiciele wojewody mogą np. przez 2 miesiące koncentrować się na kontrolach w terenie, a przez jeden miesiąc na weryfikowaniu sprawozdań i na bazie ich wyników przygotować plan kontroli i sprawozdawczości zgodnie z zapisami z rozdziału 5 (str.9).	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Centrum Zrównoważonego Transportu
140.	Art. 15 ust. 1	W projekcie ustawy wprowadzić zapis w Rozdziale 2 w Art. 15 ustęp 1 zamiast słów: „organizator przedkłada wojewodzie wniosek o dopłatę z rozliczeniem do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy wniosek” zamiennym sformułowaniem, „organizator przedkłada wojewodzie wniosek o dopłatę z rozliczeniem do 15 dnia miesiąca następującego po kwartale, którego dotyczy wniosek” Uzasadnienie: Tryb rozliczania wniosków co miesiąc generuje dla wszystkich uczestników procesu znaczną liczbę czynności, które nie wpływają na poprawę jakości sprawozdawczości. Tryb kwartalny pozwala na bieżąco kontrolować jakość realizacji umów organizatorów z wojewodami i kontrolować lepiej wykonanie umów np. przedstawiciele wojewody mogą np. przez 2 miesiące koncentrować się na kontrolach w terenie, a przez jeden miesiąc na weryfikowaniu sprawozdań i na bazie ich wyników przygotować plan kontroli	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	

		i sprawozdawczości zgodnie z zapisami z rozdziału 5 (str.9).		
141.	Art. 15 ust. 1	<p>Propozycja zmiany</p> <p>Organizator, na podstawie zawartej umowy, przedkłada wojewodzie wniosek o wypłatę kwoty dopłaty wraz z rozliczeniem do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy wniosek.</p> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Doprecyzowano zapisy w celu uniknięcia niezrozumienia przepisów wobec zastosowania terminologii mogącej wprowadzać w błąd. Zaproponowana procedura przewiduje następujący schemat kolejności działania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wniosek Organizatora do wojewody,</li> <li>2. zawarcie umowy z Wojewodą,</li> <li>3. wniosek o wypłatę kwoty dopłaty.</li> </ol> <p>Wątpliwości budzi również termin składania wniosków. Do sporządzenia wniosku potrzebne będą dane pozyskane od operatora (dotyczące kosztów, przychodów), który musi te dane przekazać organizatorowi w terminie krótszym niż 15 pierwszych dnia następnego miesiąca, co może być w wielu wypadkach niemożliwe. Termin 15 dni jest w naszej ocenie zbyt krótki.</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
142.	Art. 15 ust. 1	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„Organizator przedkłada wojewodzie wniosek o dopłatę wraz z rozliczeniem do ostatniego dnia miesiąca następującego po miesiącu lub okresie rozliczeniowym, którego dotyczy wniosek.</i></p> <p>Obecnie obowiązujące przepisy prawa nie nakładają obowiązku takiego formułowania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, aby wynagrodzenie lub rekompensata dla operatora, wypłacane były w okresach rozliczeniowych ust obejmujących jeden miesiąc.</p> <p>W praktyce Województwa Małopolskiego, umowy z operatorem obejmują kilkumiesięczne okresy rozliczeniowe, co jest zgodne z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która pozostawia stronom możliwość określenia zasad rozliczeń (art. 25 ust. 3 pkt 10, art. 53 ust. 1).</p> <p>Mając zatem na uwadze powyższe, zasadnym jest umożliwienie organizatorom składania wniosków, nie tylko po zakończeniu każdego miesiąca, ale też po zakończeniu danego okresu rozliczeniowego, określonego w umowie pomiędzy organizatorem i operatorem. Zasady dotyczące tych terminów określone zostałyby w umowie zawartej pomiędzy organizatorem a wojewodą.</p> <p>Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przekazanie rekompensaty operatorowi przez organizatora, następuje po złożeniu przez operatora stosownego wniosku wraz z dokumentami potwierdzającymi wysokość poniesionych kosztów (art. 53).</p> <p>Następnie organizator weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia rekompensaty (art. 54 ust. 1 ww. ustawy). Dopiero pozytywny wynik weryfikacji stanowi podstawę do przekazania operatorowi rekompensaty (art. 54 ust. 2 ww. ustawy).</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

		<p>Jednocześnie jednostki sektora finansów publicznych, do których zaliczane są także jednostki samorządu terytorialnego (organizatorzy), zobligowane są na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077, z późn. zm.) do dokonywania wydatków w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów i optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów (art. 44 ust. 3 pkt 1 i 2).</p> <p>W celu realizacji ww. obowiązków ustawowych, weryfikacja wniosków składanych przez operatorów musi zostać przeprowadzona w sposób rzetelny, gwarantujący, że wypłacona zostanie rekompensata, w kwocie odpowiadającej rzeczywistym kosztom poniesionym przez operatora, które zostały przez niego odpowiednio udokumentowane.</p> <p>Weryfikacja złożonego przez operatora wniosku wymaga zatem czasu, a nawet przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego. Konieczne może okazać się także wezwanie operatora do złożenia dodatkowych wyjaśnień lub dokumentów.</p> <p>Możliwa jest także sytuacja, w której operator – z przyczyn nieleżących po jego stronie (np. konieczność zebrania danych od innych podmiotów na temat liczby sprzedanych na rzecz operatora - w danym okresie rozliczeniowym – biletów, w celu ustalenia wpływów z biletów, które mają bezpośredni wpływ na wysokość rekompensaty przekazywanej przez organizatora), przedłoży organizatorowi rekompensatę, w terminie, który uniemożliwi organizatorowi wystąpienie do wojewody o dopłatę do 15 dnia danego miesiąca.</p> <p>Mając zatem na uwadze czas niezbędny na przeprowadzenie weryfikacji przez organizatora wniosku złożonego przez operatora, oraz możliwe wystąpienie okoliczności, które uniemożliwią organizatorowi przedłożenie właściwemu wojewodzie wniosku o dopłatę w terminie przewidzianym w projekcie, zasadnym jest wydłużenie terminu przewidzianego na składanie wniosków.</p>		
143.	Art. 15 ust. 2	<p>Propozycja zmiany</p> <p>Zastąpienie terminu „wniosek”, „wnioski” terminami „wniosek o wypłatę” i „wnioski o wypłatę”</p> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Zaproponowana zmiana jest konsekwencją propozycji zmiany w art. 15.1.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski</p>
144.	Art. 15 ust. 3	<p>Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje środki</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• na rachunki bankowe wojewodów – chyba urzędów wojewódzkich?</li> <li>• w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania wniosku – brakuje uszczegółowienia, jakiego wniosku</li> </ul>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie</p>
145.	Art. 15 ust.3	<p>Dodanie po redakcji przepisu - „Wojewody”.</p> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Doprecyzowanie o jaki wniosek chodzi.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Stowarzyszenie Gmin i Powiatów</p>
146.	Art. 15 ust. 4	<p>błędne określenie „3 dnia roboczych”, zamiast „3 dni roboczych”</p>	<p><u>Uwaga uwzględniona</u></p>	<p>Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie</p>

147.	Art. 15	<p>Wątpliwości budzą terminy określone w art. 15 projektu, a w szczególności w ust. 5, w kontekście terminu wskazanego w art. 13 ust. 1 projektu. Ostateczny termin przekazania środków dotyczących danego roku budżetowego upływa z końcem lutego roku następnego, a BGK do końca marca jest zobowiązany przekazać sprawozdanie za rok poprzedni.</p> <p>Schemat przekazania środków: BGK (Fundusz) – Wojewoda – Organizator – Operator. Nie ma określonego wzoru umowy (Wojewoda-Organizator), w którym będą/mogą być określone szczegółowe terminy łącznie z przedłożeniem sprawozdania/rozliczenia otrzymanych środków. Jeżeli ostateczny termin złożenia przez BGK sprawozdania przypada na 31 marca, a ostateczny termin przekazania środków dotyczących danego roku budżetowego upływa z końcem lutego roku następnego, to pozostaje niewiele czasu na sporządzenie sprawozdania i rozliczenia środków przez Operatora, Organizatora i Wojewodę. Ta kwestia nie została doprecyzowana w projekcie ustawy – chyba, że BGK będzie składał sprawozdanie opierając się tylko na własnych danych dot. wydatkowania, a nie rozliczenia środków.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Województwo Śląskie</p>
148.	Art. 16	<p>Art. 16 po dotychczasowej treści dodać pkt 3 ) w następującym brzmieniu:</p> <p>3) do wykonywania co roku audytu należnej operatorowi rekompensaty obliczonej zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 i przedstawiania wyników tego audytu Wojewodzie.</p> <p><b>UZSADANIENIE</b></p> <p>Bez audytu rekompensaty nie można potwierdzić, że rozliczenie dopłaty zostało dokonane prawidłowo. Przepisy dopuszczają audyt rekompensaty raz na 3 lata. W przypadku przyznania dopłaty audyt rekompensaty powinien być przeprowadzany co roku.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski</p>
149.	Art. 17 ust. 2	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„W przypadku gdy analiza, o której mowa w ust. 1, wykaże niewykorzystanie całości albo części środków Funduszu wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację o kwocie środków, które zostaną przekazane organizatorom z którymi wojewoda zawarł umowę na podstawie art. 9 ust. 2”.</i></p> <p>Proponowane zmiany mają na celu zwiększenie dopłaty dla tych organizatorów, którzy uruchomili już połączenia o charakterze użyteczności publicznej i zawarli stosowną umowę z wojewodą o przekazanie dopłaty.</p> <p>Takie rozwiązanie będzie premiować tych organizatorów, którzy zorganizowali przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie jednak łączna dopłata dla danego organizatora, nie będzie mogła przekroczyć ustawowo określonej granicy 0,80 zł.</p> <p>Jeśli jednak nie uda się w powyższy sposób wykorzystać pozostałych środków, zasilą one pulę środków przewidzianych dla danego województwa, w kolejnym roku.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.</p>	<p>Związek Województw RP – woj. małopolskie</p>

150.	Art. 17 ust. 3	<p>Nie wiemy o jakie „nieuruchomione linie komunikacyjne ujęte w planie transportowym” lub „uruchomione na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4” może chodzić, jeżeli ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, po uchwaleniu także zmian proponowanych w obecnie procedowanej nowelizacji, nie dopuszcza możliwości uruchamiania komunikacji nie objętej planem transportowym województwa.</p> <p>W związku z powyższym, przepis powinien dotyczyć możliwości zamieszczenia w danym roku zmiany planu transportowego lub wprowadzenia załącznika do planu transportowego dotyczącego proponowanej do uruchomienia linii komunikacyjnej.</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
151.	Art. 17 ust. 3	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:  <i>„W celu przekazania organizatorom środków, o których mowa w ust. 2, wojewoda ustala kwotę dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału niewykorzystanych środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej pozostałej do wykonania na liniach komunikacyjnych, określonych w zawartych umowach, o których mowa w art. 9 ust. 2”.</i></p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
152.	Art. 17 ust. 3	<p>W art. 17 ust. 3 projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyjęto, że „Organizator może wnioskować o przyznanie dodatkowych środków na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym lub linii, które mogą zostać uruchomione na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”. Z kolei art. 21 ustawy stwierdza, że „Do dnia 31 grudnia 2021 r. wypłata środków Funduszu odbywa się zgodnie z przepisami niniejszego działu”</p> <p>Biorąc pod uwagę treść art. 22 ust. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zgodnie z którym Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust 1 pkt 4, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym że łączny okres obowiązywania przedłużonej umowy nie może przekroczyć 2 lat. rodzi się kolejne pytanie, czy w przypadku rozwiązaniu umowy przed 31 grudnia 2021 roku organizator będzie pozbawiony dofinansowania ze środków Funduszu skoro ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw wchodzi w życie w dniu 1 stycznia 2022 roku?</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
153.	Art. 17 ust. 3	<p>W art. 17 ust. 3 projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przyjęto, że „Organizator może wnioskować o przyznanie dodatkowych środków na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym lub linii, które mogą zostać uruchomione na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym”.</p> <p>Art, 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje, że „Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane. Określono, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.

		innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2." Zatem, czy organizator będzie uprawniony do otrzymania dofinansowania ze środków Funduszu jeżeli po wejściu w życie ustawy uruchomi nową linię komunikacyjną?		
154.	Art. 17 ust. 3	Czy w związku z art. 17 ust. 3 projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz treścią art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizator będzie uprawniony do otrzymania dofinansowania ze środków Funduszu jeżeli zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji wystąpi z przyczyn zależnych lub niezależnych od przewoźnika wykonującego przewóz na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych, przez co zagrożony byłby lokalny transport publiczny?	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane. Określono, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.	Kujawsko-Pomorski Transport Samochodowy S.A.
155.	Art. 17 ust. 3	Zgodnie z tym zapisem organizator będzie mógł wnioskować o dodatkowe środki na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych, które zostały ujęte w planie transportowym lub linii, które mogą zostać uruchomione na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zapis ten jest sprzeczny z zapisami ustawy o ptz. Proponuje się usunięcie tego zapisu z projektu ustawy. Po uchwaleniu zmian proponowanych w obecnie procedowanej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie będzie możliwości uruchomienia komunikacji, która nie jest objęta planem transportowym.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane. Określono, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.	Związek Województw RP – woj. mazowieckie
156.	Art. 17 ust. 3	Rzetelne i kompleksowe przygotowanie planów transportowych jest procesem skomplikowanym oraz czasochłonnym. Jednocześnie z zapisy art. 17 ust. 3 konsultowanej ustawy stanowią, że „organizator może wnioskować o przyznanie dodatkowych środków na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym lub linii które mogą zostać uruchomione na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym” prowadzą do sytuacji, w której środki przyznawane będą na podstawie kolejności składania wniosków. Regulacja ta może doprowadzić do nieuzasadnionego uprzywilejowania organizatorów posiadających wiedzę i struktury odpowiedzialne za zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Postawi to w gorszej sytuacji samorządy wykluczone komunikacyjnie, pozbawione zarówno transportu publicznego jak i doświadczenia w jego organizacji.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane. Określono, że dofinansowaniu będą podlegały nowe linie komunikacyjne, niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy.	Fundacja ProKolej
157.	Art. 17 ust. 4	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: <i>„Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację o kwocie, o której mowa w ust. 3.</i>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
158.	Art. 17 ust. 5	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: <i>„Przepisy art. 9 ust. 2-4 stosuje się odpowiednio”</i>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

159.	Art. 17 ust. 5	<p>Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informację:</p> <p>1) o wielkości dodatkowych środków niewykorzystanych, a zaplanowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu na dofinansowanie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym roku,</p> <p>2) począwszy od roku 2022, o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału niewykorzystanych środków zaplanowanych na dofinansowanie tych przewozów w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy przewozowej w zakresie autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej zaplanowanej do realizacji w planie transportowym tego województwa jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 14 ust. 2.</p> <p><b>UZASADNIENIE</b></p> <p>Zaproponowana zmiana redakcji jest konsekwencją propozycji zmiany art. 14.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
160.	Art. 17 ust. 6	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„Środki z Funduszu niewykorzystane w danym roku budżetowym, mogą być wykorzystane w latach następnych, jednak nie później niż w 2028 r. Środki niewykorzystane do końca 2028 podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu”.</i></p>	Uwaga nieuwzględniona.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
161.	Art. 18 ust. 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• po pkt 1-2 zamiast przecinków powinny być średniki – zasady tworzenia aktów normatywnych</li> <li>• dopłata (...) podlega zwrotowi do Funduszu – chyba poprzez wojewodę? (brak mechanizmu)</li> <li>• ponadto, zgodnie z art. 18 ust. 4 dopłata pobrana w nadmiernej wysokości to dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż w umowie – umowę z organizatorem zawiera wojewoda i to on przekazuje organizatorowi dopłatę; jeżeli to wojewoda przekazał organizatorowi dopłatę w wyższej wysokości, dlaczego to organizator ma być obciążony odsetkami?</li> </ul>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
162.	Art. 18 ust. 4	błędne odwołanie do art. 8 ust. 2 , zamiast art. 9 ust. 2	Uwaga uwzględniona	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
163.	Art. 18 ust. 4	<p>Proponuje się zmienić odwołanie do „art. 8 ust. 2” na odwołanie do „art. 9 ust. 2”.</p> <p>Omyłka pisarska – odwołanie do nieistniejącego przepisu.</p>	Uwaga uwzględniona	Związek Województw RP – woj. małopolskie
164.	Art. 18 ust. 6 pkt 2	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:</p> <p><i>„2) następującego po upływie terminów zwrotu określonych w ust. 1 w odniesieniu do dopłaty pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości”</i></p> <p>Proponowana zmiana ma na celu wprowadzenie rozwiązania, analogicznego do tego, które zostało przyjęte w art. 252 ust. 6 pkt 2 ustawy o finansach publicznych.</p> <p>Skoro podstawą do zwrotu dopłaty nienależnie pobranej lub pobranej w nadmiernej wysokości, jest stwierdzenie zaistnienia takich okoliczności, to zasadnym jest zapewnienie organizatorom odpowiednich terminów, które umożliwią im dopełnienie wszelkich formalności, umożliwiających zwrot zakwestionowanej części dopłaty, bez konieczności uiszczania odsetek. Takie rozwiązanie funkcjonuje na gruncie ww. ustawy, w odniesieniu do dotacji nienależnie pobranych lub pobranych w nadmiernej wysokości.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

		Warto zwrócić uwagę, że dopłata pobrana w nadmiernej wysokości, to – zgodnie z projektem (art. 18 ust. 4) – dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania. Możliwe jest zatem, że wojewoda przekaze omyłkowo dopłatę w wyższej wysokości, niż to wynika z umowy. W takim przypadku, od dnia stwierdzenia przez wojewodę pobrania dopłaty w nadmiernej wysokości, organizator musiałby uiścić odsetki od zwracanej kwoty, liczone od dnia stwierdzenia ww. okoliczności, choć przekazanie dopłaty w nadmiernej wysokości nie nastąpiło z winy organizatora.		
165.	Art. 18 ust. 7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• niewłaściwe odwołanie do ust. 3,</li> <li>• w przypadku niedokonania zwrotu dopłaty w terminie, wojewoda wydaje decyzję określającą kwotę do zwrotu oraz termin, od którego nalicza się odsetki – jak ten zapis ma się do treści art. 18 ust. 1, w którym wskazany jest obligatoryjny obowiązek zwrotu dopłaty z odsetkami w określonym terminie?</li> </ul>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
166.	Art. 18 ust. 7	Proponuje się zmienić odwołanie do „ust. 3” na odwołanie do „ust. 1”. Omyłka pisarska – odwołanie do niewłaściwego przepisu.	Uwaga uwzględniona.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
167.	Art. 18 ust. 8	w rozróżnieniu od art. 15 ust. 3 wprowadzono już rachunek bankowy urzędu (a nie wojewody), nie mniej jednak zapis „rachunek bankowy urzędu obsługującego wojewodę, który wydał decyzję (...)” należałoby uprościć wprowadzając m.in. „rachunek bankowy właściwego urzędu wojewódzkiego”.	Uwaga uwzględniona.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
168.	Art. 18 ust. 9	brakuje wskazania, że odwołanie wnosi się za pośrednictwem wojewody.	Uwaga uwzględniona. Przepisy wskazują na procedurę odwoławczą.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
169.	Art. 19 ust. 2	przedmiotem kontroli nie jest „prawidłowość wykorzystania dopłaty”, kontroluje się prawidłowość wykorzystania dopłaty, więc przedmiotem może być „weryfikacja (ocena) prawidłowości wykorzystania dotacji”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
170.	Art. 20 ust. 1	Proponuje się doprecyzować zapisy dot. sprawozdań organizatorów. Wojewoda jest zobowiązany do złożenia sprawozdania ministrowi w oparciu o sprawozdania organizatorów, jednak projekt nie reguluje zagadnienia na jakich zasadach i w jakich terminach organizatorzy będą zobowiązani do przedkładania wojewodzie sprawozdań.	Uwaga uwzględniona. Przepisy doprecyzowano.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
171.	Art. 20 ust. 2	zamiast „wzory sprawozdań, o którym mowa” należy zapisać „wzory sprawozdań, o których mowa”.	Uwaga uwzględniona	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
172.	Art.21 ust. 1	Art. 21. 1 Propozycja zmiany - oznaczenie zaproponowanej treści przepisu jako ust. 1 i dodanie następujących postanowień ust. 2: Minister właściwy do spraw transportu dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie zadań, o których mowa w art. 6 ust. 1, w poszczególnych województwach po zaakceptowaniu planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 12, przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych. Podziału środków dokonuje się proporcjonalnie do powierzchni województwa. UZASADNIENIE	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy dotyczące podziału środków Funduszu zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

		Sprawne wejście wszystkich przepisów wymaga uregulowania sposobu podziału środków do momentu zakończenia prac nad aktualizacją planów transportowych. Powierzchnia województwa proponowana do zastosowania dla podziału środków jest adekwatnym i najprostszym kryterium w odniesieniu do przewozów nieopłacalnych.		
173.	Art. 22 ust. 1	Art. 22. 1 Propozycja zmiany - dodatkowo po zaproponowanej treści przepisu następujących postanowień: Wojewoda jest obowiązany do opublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informacji o terminie składania wniosków o dopłaty w roku 2019, 2020 i 2021. <b>UZASADNIENIE</b> Zaproponowana zmiana ma na celu zapewnienie wszystkim jednostkom samorządu terytorialnego równego dostępu do dopłat.	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy zapewniają równy dostęp do środków Funduszu wszystkim JST stosownie do ich zapotrzebowania.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
174.	Art. 22 ust. 1	na co organizator ma uzyskiwać zgodę rady JST?	Uwaga uwzględniona. Przepis zmodyfikowano.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
175.	Art. 22 ust. 1	Niebezpiecznym precedensem jest treść art. 22 ust. 1, wskazująca na możliwość istnienia w obrocie prawnym połączeń komunikacyjnych użyteczności publicznej, które nie są uruchamiane z uwagi na sytuację finansową organizatora, a mogą być uruchomione w wypadku pojawienia się dodatkowych środków. Taka konstrukcja podważa zasadę zaufania obywatela do państwa, do administracji publicznej. Tworzy się bowiem plan transportowy, który z jednej strony jest aktem prawa miejscowego, a z drugiej - jest pewnego rodzaju listą "życzeń", tworzoną na wyrost właśnie z uwagi na możliwość pojawienia się dodatkowych środków. Zaproponowana konstrukcja ma szereg negatywnych reperkusji. Po pierwsze wpłynie na podrożenie usług publicznych, ponieważ przewozy kontraktowane w trybie nadzwyczajnym nie będą poddane presji rynku, jak ma to miejsce w przypadku przewozów kontraktowanych przetargowo, ani też presji właścicielskiej, jak ma to miejsce w przypadku przewozów realizowanych przez operatora wewnętrznego. Po wtóre realne jest ryzyko bardzo niskiej jakości usług, które pojawiłyby się w razie zaistnienia sytuacji przewidzianej tym przepisem. Skoro bowiem jest mowa o przypadku pojawienia się dodatkowych środków, to raczej organizator nie mógłby w przypadku tego rodzaju naprzędce organizowanych usług oczekiwać, że ktoś nagle podstawia nowe autobusy, jeśli kontrakt będzie opiewał na okres od momentu pojawienia się dodatkowych środków do końca roku - raczej spodziewać się należy, że wyjedzie ostatnia rezerwa, wcześniej długo odstawiona. Po trzecie dopuszczenie takiej ewentualności destabilizuje stronę podażową rynku przewozowego, przewoźnicy bowiem - zwłaszcza w początkowym okresie - nie będą w stanie racjonalnie przewidzieć nawet krótkoterminowej perspektywy potencjału rozwojowego. Po czwarte (i najważniejsze) - powinniśmy sobie zadać pytanie, czy mieszkaniec takiej czy innej miejscowości ma prawo oczekiwać, że transport publiczny będzie zorganizowany, jeśli dane połączenie pojawia się w planie transportowym, czy też dla tegoż mieszkańca, obywatela - samo	Uwaga uwzględniona. Przepis zmodyfikowano.	Fundacja Napraw Sobie Miasto

		<p>ujęcie w planie transportowym w praktyce oznacza tyle, że być może połączenie będzie zorganizowane, jeśli pojawią się wolne środki. W praktyce życia codziennego może to oznaczać, że połączenie, które zaczęło funkcjonować w połowie roku, jest wykorzystywane w dojazdach do liceum, ale wraz z końcem roku brak środków powoduje konieczność zamieszkania w bursie lub zgoła porzucenia nauki, wobec likwidacji linii.</p>		
176.	Art. 22 ust. 1	<p>Proponuje się odstąpić od wymogu uzyskania zgody organu stanowiącego jednostki samorządu terytorialnego na ubieganie się o dofinansowanie do przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>lub</p> <p>proponuje się zastąpić pojęcie „właściwa rada jednostki samorządu terytorialnego” na: „właściwy organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego lub związku jednostek samorządu terytorialnego”.</p> <p>Zgodnie z art. 7 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, wykonują wójt (burmistrz prezydent miasta), starosta, zarząd związku jednostek samorządu terytorialnego i marszałek województwa.</p> <p>Biorąc zaś pod uwagę, że organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do jego aktualizacji, nie wydaje się być potrzebne wprowadzanie w tym zakresie wymogu uzyskania zgody organu stanowiącego danej jednostki samorządu terytorialnego. Podmiot realizujący zadania organizatora, ubiegając się o dofinansowanie z Funduszu będzie w praktyce realizował ustawowy obowiązek. Plan transportowy (czy też potrzeby przewozowe, o których mowa w projekcie z dnia 1 marca 2019 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) jest przyjmowany przez organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego uchwałą, zatem organ ten określa kierunki i zakres działań, które następnie realizuje podmiot wykonujący zadania organizatora. Zatem podmiot realizujący zadania organizatora, podejmując działania na rzecz urzeczywistnienia założeń planu transportowego, realizuje w praktyce uchwałę organu stanowiącego.</p> <p>Co więcej wymóg uzyskania ww. zgody, nie został przewidziany po dniu 31.12.2021 r., a jedynie został wprowadzony dla okresu do dnia 31.12.2021 r. Trudno zatem uzasadnić takie zróżnicowanie, przewidziane w przepisach epizodycznych projektu.</p> <p>Warto też zauważyć, że w przypadku dotacji celowych, przekazywanych między jednostkami samorządu terytorialnego na podstawie umowy, istnieje obowiązek aby organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego udzielającej dotacji, określił w drodze uchwały wysokość dofinansowania (art. 47 ust. 2 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego). Nie ma natomiast obowiązku, aby organ stanowiący jednostki przyjmującej dotację, musiał przyjmować uchwałę, stanowiącej podstawę do przyjęcia dotacji.</p> <p>W związku z powyższym wydaje się, że również w przypadku dofinansowania z Funduszu</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Przepis zmodyfikowano.</p>	<p>Związek Województw RP – woj. małopolskie</p>

		warunek uzyskania zgody organu stanowiącego nie powinien być wymagany. W przypadku natomiast odrzucenia ww. propozycji, wnosi się o zmianę zamieszczone w projektowanym przepisie pojęcia „właściwa rada jednostki samorządu terytorialnego”. Organem stanowiącym województwa, zgodnie z art. 16 ust. 1 o samorządzie województwa (Dz. U. z 2018 r. poz. 913, z późn. zm.), jest sejmik województwa, a nie rada. Zasadnym jest zatem użycie szerszego znaczeniowo pojęcia niż „rada”.		
177.	Art. 22 ust. 2	W art. 22 w ust. 2 nadać brzmienie: Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 3,00zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej, z zastrzeżeniem ust. 3. 4. Pkt. 3 nadać brzmienie: Organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, o której mowa w art. 2 ust. 1 w wysokości nie mniejszej niż 30%. W przypadku braku środków na pokrycie 30% dofinansowania Organizator wystąpi do właściwego Urzędu Wojewódzkiego o pokrycie 1 wozokilometra przewozu z Funduszu. Uzasadnienie: Tak jak w przypadku art. 14 ust. 2 nie da się zrealizować przewozów przy dopłacie 0,80 zł za 1 wozokilometr. Tak i w tym przypadku nie da się przejechać 1 wozokilometra przy dopłacie 1,00zł + 30% dofinansowania z własnych środków przez Organizatora przewozów. Obecnie przeciętnie za 1 wozokilometr Organizator płaci Operatorowi Przewozów około 2,50zł + do tego Operator Przewozów sprzedaje bilety w cenie około 2,00zł co w sumie stanowi, że dopłata Organizatora + cena biletu pobrana przez Operatora powoduje, że cena 1 wozokilometra wynosi około 5,00 zł.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym dopłata wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst.	Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
178.	Art. 22 ust. 3	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: <i>„Organizator finansuje ze środków własnych część ceny usługi, przekraczając kwotę, o której mowa w ust. 2”.</i>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano, obniżono wkład własny organizatora do co najmniej 10% ceny deficytu.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
179.	Art. 22 ust. 5	Proponuje się wykreślić przedmiotowy przepis.	Uwaga uwzględniona. Odstąpiono od projektowanej propozycji wprowadzając w zamian bardziej racjonalne rozwiązania.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
180.	Art. 22 ust. 6	Proponuje się usunąć z treści przedmiotowego przepisu zapisu „o którym mowa ust. 5”.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zmodyfikowano.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
181.	Art. 22 ust. 5	Art. 22. 5 Propozycja zmiany - zastąpienie treści postanowieniami: Wojewoda jest zobowiązany do: 1) rozpatrzenia złożonych wniosków w terminie 45 dni od upływu terminu na składanie wniosków, o którym mowa w ust. 1, i wydania decyzji o okresie na jaki została przyznana dopłata oraz jej maksymalnej wysokości. Decyzja powinna zawierać co najmniej postanowienia określone w art. 9 ust. 3,	Uwaga uwzględniona. Odstąpiono od projektowanej propozycji wprowadzając w zamian bardziej racjonalne rozwiązania.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski

		<p>2) zamieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informacji o złożonych wnioskach i wielkości maksymalnej możliwej do otrzymania dopłaty przez danego Organizatora.</p> <p>UZASADNIENIE:</p> <p>Zaproponowane w przepisach ustawy rozwiązanie, że wnioski składane są co miesiąc i rozpatrywane według kolejności wpływu powoduje brak stabilizacji dla finansowania przewozów autobusowych przez jednostki samorządu terytorialnego. Zaproponowana zmiana umożliwia stabilizację finansowania w dłuższym okresie czasu.</p>		
182.	Art. 22 ust. 5	<p>Nasze zastrzeżenia budzi także zapis Art 22 punkt 5, zgodnie z którym kolejność składania wniosków decyduje o fakcie uzyskania dopłaty, a nie o kolejności jej wypłacania. Naszym zdaniem ten tryb należy w konsultacjach społecznych wyjaśnić. Literalne brzmienie przepisu pozbawia jst uzyskanie dotacji z przyczyn nie leżących po ich stronie. Normodawca nie przewidział również sytuacji, w której kilkudziesięciu operatorów równocześnie złoży wnioski (w tym samym terminie - dany dzień). Kolejność złożenia wniosków może decydować o kolejności wypłacania środków, ale nie powinna eliminować podmiotów, którym dotacja przysługuje w myśl projektowanej ustawy.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Odstąpiono od projektowanej propozycji wprowadzając w zamian bardziej racjonalne rozwiązania.</p>	<p>OSPO</p> <p>Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych</p>
183.	Art. 22 ust. 5	<p>nie wskazano, jakiego okresu dotyczy wniosek</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Odstąpiono od projektowanej propozycji wprowadzając w zamian bardziej racjonalne rozwiązania.</p>	<p>Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie</p>
184.	Art. 22 ust. 6	<p>Art. 22. 6 Propozycja zmiany - dodanie nowych postanowień i oznaczenie dotychczasowego ust. 6 jako ust. 7.</p> <p>W przypadku jeżeli środki pozostające w dyspozycji wojewoda ma obowiązek opublikowania w Biuletynie Informacji Publicznej na swojej stronie podmiotowej informacji o dodatkowym terminie składania wniosków o dopłaty w roku 2019, 2020 i 2021, w przypadku gdy kwota niewykorzystanych środków jest wyższa niż 5 % środków przyznanych danemu województwu. Postanowienia ust. 1-5 stosuje się do rozpatrywania wniosków organizatorów złożonych w dodatkowym terminie.</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Zaproponowane zapisy stanowią zamknięcie propozycji zmiany procedury podziału środków z Funduszu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przepisy projektu przewidują precyzyjny mechanizm składania wniosków o dopłaty.</p>	<p>Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski</p>
185.	Art. 23 ust. 1	<p>Art. 23.1 Propozycja zmiany</p> <p>Wniosek o wypłatę dopłaty za dany miesiąc jest składany przez organizatora zgodnie z postanowieniami decyzji, o której mowa w art. 22 ust. 5 , do właściwego wojewody.</p> <p>UZASADNIENIE</p> <p>Zaproponowane zapisy stanowią konsekwencje propozycji zmiany procedury podziału środków z Funduszu.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Przepisy projektu przewidują precyzyjny mechanizm składania wniosków o dopłaty.</p>	<p>Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski</p>

186.	Art. 23 ust. 1	nie wskazano terminu na złożenie przez organizatora wniosku do wojewody	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy projektu przewidują precyzyjny mechanizm składania wniosków o dopłaty.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
187.	Art. 23 ust. 1	<p>Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na:  <i>„Wniosek o dopłatę jest składany przez organizatora do właściwego wojewody, do ostatniego dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy wniosek”</i></p> <p>Proponuje się dodać ust. 1a w brzmieniu  <i>W celu przekazania organizatorom dopłaty, na podstawie wniosku, o którym mowa w ust. 1, wojewoda ustala kwotę dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału pozostałych środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej zrealizowanej w danym miesiącu”.</i></p> <p>Proponowana zmiana ma zastąpić projektowane rozwiązanie, które w praktyce wprowadzają zasadę „kto pierwszy ten lepszy”.</p> <p>Organizator w celu wystąpienia o dopłatę musi uprzednio zweryfikować wniosek o rekompensatę złożony przez operatora, co wymaga rzetelnej analizy, a czasem także wiąże z koniecznością wezwania operatora do przedłożenia dodatkowych wyjaśnień i dokumentów. W efekcie rzetelna weryfikacja wniosków operatorów nie pozwala na szybkie złożenie wniosku o dopłatę, a to kolejność złożenia wniosków decyduje o przyznaniu dofinansowania.</p> <p>Należy przy tym podkreślić, że przed wejściem projektowanej ustawy liczba organizatorów publicznego transportu zbiorowego drogowego, w zasadzie ogranicza się do gmin – organizatorów komunikacji miejskiej. Rzadkością są gminne (inne niż komunikacja miejska), powiatowe, powiatowo-gminne czy wojewódzkie autobusowe przewozy pasażerskie (w przypadku Województwa Małopolskiego został w tym zakresie zawarta umowa z jednym operatorem). Z tego też względu projektowane przepisy w zasadzie ograniczają zakres podmiotów, które skorzystają z pomocy finansowej, do organizatorów komunikacji miejskiej.</p> <p>Rozwiązaniem, które może zachęcić innych organizatorów do uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym jest propozycja przekazywania dopłaty wszystkim zainteresowanym organizatorom, którzy złożą stosowne wnioski, proporcjonalnie do wysokości dostępnych środków finansowych i zrealizowanej pracy eksploatacyjnej.</p> <p>Rozliczanie dopłat w okresach miesięcznych, pozwoli ustalić wysokość pozostałych środków finansowych i liczbę zrealizowanych wozokilometrów, co pozwoli obliczyć kwotę dopłaty do 1 wozokilometra, która zostanie przekazana wszystkim wnioskującym o dofinansowanie organizatorów.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

188.	Art. 23 ust. 2	Art. 23. 2 Propozycja zmiany. Zastąpienie terminu „wniosku” określeniem „wniosku o wypłatę dopłaty” oraz sformułowania „wniosków organizatorów o dopłatę” określeniem „wniosków organizatorów o wypłatę dopłaty” <b>UZASADNIENIE</b> Zaproponowane zapisy stanowią konsekwencje propozycji zmiany procedury podziału środków z Funduszu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
189.	Art. 23 ust. 2	niekonsekwencja w stosunku do zapisów art. 15 ust. 2 - czy, wg projektodawcy, zróżnicowanie terminów (do 10 dnia każdego miesiąca i do ostatniego dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy wnioski) jest uzasadnione datą 31.12.2021 r., tj. datą, po której ma w założeniu zacząć obowiązywać pełnia przepisów związanych z publicznym transportem zbiorowym?	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie
190.	Art. 23 ust. 3 pkt 1	Art. 23. 3 pkt 1) Propozycja zmiany. Zastąpienie terminu „wniosku” określeniem „wniosku o wypłatę dopłaty”. <b>UZASADNIENIE</b> Zaproponowane zapisy stanowią konsekwencje propozycji zmiany procedury podziału środków z Funduszu.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
191.	Art. 23 ust. 3	Proponuje się zmienić zapis: „na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej” na: „na której były realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej” Proponowana zmiana ma na celu uściślenie, że przedkładane przez organizatorów wnioski dotyczą już wykonanych przewozów, czyli znane są już wysokości dopłaty do ceny usługi.	Uwaga wyjaśniona. Przepis ten dotyczy wniosków o dopłatę na poczet przewozów, które będą realizowane przez organizatora.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
192.	Art. 23 ust. 4	Jesteśmy zaniepokojeni, że Bank Gospodarstwa Krajowego będzie miał możliwość nie uwzględniać wniosków, które wpłynęły w dniu, w którym akurat na rachunku tego Banku nie było środków finansowych. Ponieważ środki te mogą się pojawić za dwa, trzy dni, więc taki sztywny przepis spowoduje biurokratyczny wymóg, aby po wpłynięciu nowych środków na konto Funduszu, wojewoda ponownie składał wniosek do BGK. Dlatego proponujemy, aby BGK realizował złożone wnioski niezwłocznie, po otrzymaniu środków na konto Funduszu.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
193.	Art. 23 ust. 4	Niedopuszczalne jest aby Bank Gospodarstwa Krajowego nie uwzględnił wniosków, które wpłyną w momencie gdy na koncie Banku nie ma środków finansowych. Proponuje się usunięcie tego zapisu z projektu ustawy. Przy takim zapisie może się okazać, że środki na organizację linii komunikacyjnych dostanie tylko część organizatorów, co mogło by wzbudzać poczucie niesprawiedliwości wśród jednostek samorządu terytorialnego, które planują uruchomienie przewozów użyteczności publicznej.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. mazowieckie
194.	Art. 23 ust. 4	Proponuje się zmienić brzmienie przedmiotowego przepisu na: „Środki z Funduszu niewykorzystane w danym roku budżetowym, mogą być wykorzystane w latach następnych, jednak nie później niż w 2021 r. Środki niewykorzystane do końca 2021 podlegają zwrotowi na rachunek Funduszu”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie
195.	Art. 23 ust. 5	Proponuje się wykreślenie przedmiotowego przepisu.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Związek Województw RP – woj. małopolskie

196.	Art. 23 ust. 4-5	Art. 23 ust. 4-5 wykreślenie. UZASADNIENIE Zaproponowane rozwiązanie zapewnia kontrole Wojewody w zakresie wykorzystania przyznanych środków. Dopuszczenie możliwości wypłaty dopłaty na podstawie decyzji w okresie przejściowym pozwala na ustalenie w jej treści wymagań analogicznych jak w art. 9. W konsekwencji nie wydaje się konieczna kontrola Banku Gospodarstwa Krajowego w zaproponowanej formie.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
197.	Art. 24 ust. 1-3	Art. 24 ust. 1-3 wykreślenie i zastąpienie następującymi postanowieniami: Do wypłaty dopłaty stosuje się odpowiednio przepisy art. 15 i 16. UZASADNIENIE W związku z zaproponowaniem by w okresie przejściowym prawo do dopłaty wynikało z decyzji Wojewody postanowienia ust. 1- 2 nie znajdują uzasadnienia.	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
198.	Art. 27	Postulat Zwiększenie maksymalnych limitów wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu w latach 2020-2028 przynajmniej o planowany wskaźnik inflacji a (jako optimum) zwiększenie maksymalnych limitów wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu: - w roku 2020 r. (pierwszy pełny rok obowiązywania Ustawy) – o ok. 80% względem roku 2019 r., - w latach 2021-2028 – o wskaźnik co najmniej 3% rocznie biorąc za podstawę limit z 2020 r. Uzasadnienie Art. 27 Projektu Ustawy przewiduje limit 800.000.000 zł na dofinansowanie z budżetu państwa na rok 2019, przy czym zakładane w art. 30 trzymiesięczne vacatio legis oznacza, iż pierwsze umowy zawierane będą niewcześniejszej niż w lipcu-sierpniu 2019 r. Zakładając nawet skrócenie vacatio legis do kilkunastu dni oraz bardzo szybką ścieżkę legislacyjną, konieczność przygotowania organizacyjnego do realizacji Ustawy i podejmowania uchwał, o których mowa w art. 22 ust. 1 Projektu Ustawy sprawi, że pierwsze umowy zawarte zostaną nie wcześniej niż w maju-czerwcu 2019 r. Tym samym, dla 2019 r. limit wydatków ustalony na 800 milionów złotych przeznaczony będzie na realizację przewozów w okresie nie dłuższym niż siedem miesięcy w 2019 r., tj. średnio w kwocie ok. 115 milionów złotych miesięcznie. W praktyce spodziewamy się niskich wydatków w pierwszych miesiącach obowiązywania Ustawy z uwagi na nieprzygotowanie wojewodów, organizatorów i operatorów do jej wejścia w życie oraz letni okres urlopowy, skutkujące lawinowym wzrostem liczby składanych wniosków o dofinansowanie od września 2019 r. Może więc się okazać, że do wykorzystania w IV kwartale 2019 r. pozostanie kwota przekraczająca 200 milionów złotych miesięcznie. Ten sam limit (800 milionów złotych) został przewidziany na realizację przewozów w 2020 r. i latach kolejnych, co oznacza, że na każdy miesiąc realizacji programu przeznaczona jest kwota ok. 67 milionów złotych, tj. dwukrotnie-trzykrotnie niższa niż w 2019 r. W przypadku sukcesu programu rozbudzone zostaną oczekiwania społeczne a także aktywność organizatorów	Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.	PKS Gdynia S.A.

	<p>i operatorów, którzy uruchamiać będą połączenia komunikacyjne w II połowie 2019 r. Nagłe obniżenie poziomu finansowania z budżetu państwa, które nastąpiłoby na przełomie 2019 i 2020 r. sprawi, że rozbudzone oczekiwania społeczne pozostaną niezaspokojone, a aktywność organizatorów i operatorów zostanie wygaszona z pierwszym dniem 2020 r. Przy okolicznościach wskazanych we wcześniejszych opiniach i uwagach, w szczególności dotyczących niewystarczającej dla uruchamiania nowych linii kwoty dopłaty na poziomie 0,80 zł (1,00 zł w okresie przejściowym) w przeliczeniu na jeden wozokilometr oznaczać będzie to znaczne ograniczenie oferty przewozowej w 2020 r. względem II połowy 2019 r. i ponowne wykluczenie komunikacyjne dużych grup mieszkańców Polski.</p> <p>Należy zauważyć także, że stały limit 800 milionów złotych rocznie w latach 2020-2028 nie odpowiada wzrostowi kosztów ponoszonych przez przewoźników w pozaaglomeracyjnym transporcie autobusowym w ostatnich latach. Przeciwnie, limit wydatków ze środków budżetu państwa nie jest waloryzowany nawet o planowany wskaźnik inflacji. Tymczasem w ostatnich latach wzrost podstawowych składników kosztowych w regionalnym transporcie autobusowym jest istotnie wyższy od wskaźników inflacji. W szczególności:</p> <p>1) średnia ważona cena paliwa w hurcie u wiodącego dostawcy paliwa w Polsce (Orlen) (wszystkie ceny w przeliczeniu na 1.000 l najpopularniejszego oleju napędowego):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2016 - 3.266 zł,</li> <li>- 2017 - 3.494 zł (+ 7% rok do roku),</li> <li>- 2018 - 3.913 zł (+ 12% r/r i +20% od 2016 r.),</li> <li>- 2019 luty - 3.989 zł (+2% względem średniej z 2018 r. i +22% względem 2016 r.);</li> </ul> <p>2) przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw wynosiło:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2016 - 4.277 zł,</li> <li>- 2017 - 4.530 zł (+ 5,9% r/r),</li> <li>- 2018 – 4.852 zł (+7,1% r/r i 13,4% od 2016 r.),</li> <li>- 2019 styczeń – 4.932 zł (+7,4% r/r, +1,6% względem średniej z 2018 r. i +15,3% względem 2016 r.),</li> </ul> <p>przy czym w grupie kierowców zawodowych (posiadacze prawa jazdy kat. C1, C, D1, D i odpowiednich kategorii +E) wzrost wynagrodzeń z uwzględnieniem wszystkich składników (takich jak diety w transporcie międzynarodowym) był jeszcze silniejszy.</p> <p>3) ceny autobusów w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego wzrosły od 2016 r. o ok. 15-25% (wg przeglądu zamówień publicznych realizowanych w latach 2016-2018).</p> <p>Tym samym założenie stałego limitu wydatków z budżetu państwa na Fundusz na poziomie 800 milionów złotych rocznie w latach 2019 – 2028, w ocenie Spółki, może spowodować jedynie niewielkie ograniczenie trwałego procesu likwidacji połączeń komunikacyjnych w autobusowych przewozach pozaaglomeracyjnych. W najlepszym przypadku, doprowadzi ono do znacznego wzrostu środków finansowych przeznaczanych przez jednostki samorządu terytorialnego w celu zachowania istniejących i nowopowstałych (w latach 2019-2020) połączeń.</p>		
--	---	--	--

199.	Art. 27	<p><i>Korekta art. 27 projektu ustawy na „przewidywany poziom wydatków z budżetu państwa wynosi na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wynosi w roku (...) Poziom ten może być powiększony o niewykorzystane środki finansowe z roku poprzedzającego.</i></p> <p>Uzasadnienie: jak pkt wyżej + mechanizm taki umożliwi planowanie w kolejnych latach poprawy standardu przewozów użyteczności publicznej poprzez uwzględnienie w kwocie dopłaty np. zakupu nowych autobusów do realizacji takich przewozów. Obecny model przewozów autobusowych w Polsce lokalnej bazuje na zamortyzowanym taborze. W wielu firmach przewozowych średni wiek taboru to ponad 20 lat np. PKS Jasło, gdy średnia unijna to 8 lat. Wprowadzenie środków niewygasających pozwoli zbudować zwiększony potencjał produkcji autobusów w Polsce w kolejnych latach, co będzie dodatkowo stymulować wzrost gospodarczy kraju.</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Institut Spraw Obywatelskich
200.	Art. 27 Art. 28 Art. 29	<p>Analizując zapisy art. 27, 28, 29 projektu nie sposób odnieść wrażenie, że kalkulacja na rok 2019 jest zupełnie nieadekwatna do potrzeb. Jeżeli projekt zostanie uchwalony, przejdzie całą ścieżkę legislacyjną, a następnie podpisany przez Prezydenta RP, zostanie ogłoszony w Dzienniku Ustaw, optymistycznie prognozując (wejdzie w życie w ciągu 3 miesięcy po ogłoszeniu) obowiązywać będzie od września 2019r.. W związku z tym nie ma żadnego uzasadnienia dla przeznaczenia w 2019 roku z budżetu tak wysokich środków jak zaprojektowano ww. przepisach (odpowiednio 800 mln zł na dofinansowanie Funduszu w 2019, następnie 870 883 zł na wykonywanie zadań ministra właściwego do spraw transportu w 2019 oraz na wykonywanie zadań wojewody w 2019 roku 5 296 476 zł). Również kalkulacja na rok 2020 winna być poddana szczegółowej analizie ponieważ w 2020 roku nie będą w pełnym zakresie opracowane plany transportowe, będzie to czas przeprowadzania przetargów, a nie faktycznego wykonywanie przewozów, które zaplanowano uruchomić zgodnie z Uoptz w 2021 roku.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie odstąpiono od propozycji uruchomienia dodatkowych środków na wykonywanie zadań związanych z obsługą Funduszu przez ministra właściwego do spraw transportu oraz przez wojewodów.</p> <p>Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych
201.	Art. 7 ust. 2. pkt. 3; Art. 9 ust. 1; Art. 9 ust. 3 pkt. 4; Art. 17 ust. 5	<p>Poprawić oczywiste omyłki pisarskie – w projekcie ustawy są stosowane pojęcia niezgodnie z terminologią fachową. W art. 7 ust. 2. pkt. 3, art. 9 ust. 1, art. 9 ust. 3 pkt. 4 i art. 17 ust. 5 oraz w uzasadnieniu ustawy należy zastąpić słowa: pracy przewozowej słowami: pracy eksploatacyjnej.</p> <p>Uzasadnienie: Pomyłono terminy fachowe. We wszystkich miejscach użyto terminu praca przewozowa, jednak z użytych jednostek – wozokilometry wynika, że chodzi o pracę eksploatacyjną. Praca przewozowa jest mierzona w pasażerokilometrach. To pracę eksploatacyjną mierzy się w wozokilometrach.</p>	Uwaga uwzględniona. Pracę przewozową zastąpiono pojęciem „praca eksploatacyjna”.	Centrum Zrównoważonego Transportu
202.	Art. 8 ust. 2 pkt 3; Art. 9 ust. 3 pkt 4	<p>Konieczna jest poprawa oczywistych pomyłek pisarskich – w projekcie ustawy są stosowane pojęcia niezgodne ze stanem faktycznym. Powinny zostać wyeliminowane i poprawione. Na str. 3 w art. 8 ust. 2 pkt 3. I art. 9 ust. 3 pkt. 4 należy zastąpić słowa – <i>pracy przewozowej</i> słowami <b><i>pracy eksploatacyjnej</i></b></p> <p>Uzasadnienie: <b><i>praca przewozowa</i></b> nie dotyczy liczby wozokm. Ten parametr charakteryzuje</p>	Uwaga uwzględniona. Pracę przewozową zastąpiono pojęciem „praca eksploatacyjna”.	Institut Spraw Obywatelskich

		pojęcie <i>pracy eksploatacyjnej</i> , która jest wyrażona w wozokm. [wzkm]. Praca przewozowa wyrażona jest w paskm. Z lektury projektu ustawy wynika, że ustawodawcy chodziło o parametr pracy eksploatacyjnej.		
203.	Inne propozycje	<p>Do projektu ustawy wprowadzić zapis w Rozdziale 3 w Art. 17 ustęp 7 o treści: „Niewykorzystane środki na dopłaty do przewozów użyteczności publicznej w danym roku, automatycznie powiększają budżet na ten cel w roku następnym.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Z racji na wprowadzenie nowego mechanizmu prawnego, gdzie dotąd samorządy (organizatorzy) nie realizowały takiego trybu rozliczeń istnieje ryzyko utraty środków na ten cel, co do których zasadności wydatkowania nie ma obiekcji. Zważywszy na proponowane powyżej wnioskowane korekty do projektu ustawy zmierzające do zapewnienia wydatkowania środków na taki cel, by służyły rozwojowi połączeń autobusowych i ich przywróceniu do obszarów wykluczenia komunikacyjnego bez limitu dopłaty do wozokm – wprowadzenie takiego mechanizmu zapewnia dzięki wprowadzeniu zasady środków niewygasających możliwość ich wykorzystania dla trwałego wzrostu przewozów użyteczności publicznej i wykorzystania całej puli dostępnych środków.</p> <p>W kontekście powyższego art. 27 projektu ustawy nadać treść następującą: „przewidywany poziom wydatków z budżetu państwa na dofinansowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wynosi w roku (...) Poziom ten może być powiększony o niewykorzystane środki finansowe z roku poprzedzającego.”</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Jak pkt wyżej, dodatkowo mechanizm taki umożliwi planowanie w kolejnych latach poprawy standardu przewozów użyteczności publicznej poprzez uwzględnienie w kwocie dopłaty np. zakupu nowych autobusów do realizacji takich przewozów. Obecny model przewozów autobusowych w Polsce lokalnej bazuje na zamortyzowanym taborze. W wielu firmach przewozowych średni wiek taboru to ponad 20 lat (np. PKS Jasło), gdy średnia unijna to 8 lat. Wprowadzenie środków niewygasających pozwoli zbudować zwiększony potencjał produkcji autobusów w Polsce w kolejnych latach, co będzie dodatkowo stymulować wzrost gospodarczy kraju.</p>	Uwaga uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Centrum Zrównoważonego Transportu
204.	Inne propozycje	<p>Do projektu ustawy wprowadzić zapis w Rozdziale 3 w Art. 17 ustęp 7 o treści: „Niewykorzystane środki na dopłaty do przewozów użyteczności publicznej w danym roku, automatycznie powiększają budżet na ten cel w roku następnym.”</p> <p>Uzasadnienie: Z racji na wprowadzenie nowego mechanizmu prawnego, gdzie dotąd Samorządy (organizatorzy) nie realizowały takiego trybu rozliczeń istnieje ryzyko utraty środków na ten cel, co do których zasadności wydatkowania nie ma obiekcji. Zważywszy na proponowane powyżej wnioskowane korekty do projektu ustawy zmierzające do zapewnienia wydatkowania środków na taki cel, by służyły rozwojowi połączeń autobusowych i ich przywróceniu do obszarów wykluczenia transportowego bez limitu dopłaty do wozokm – wprowadzenie takiego mechanizmu zapewnia dzięki wprowadzeniu zasady środków niewygasających możliwość ich</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane.	Instytut Spraw Obywatelskich

		wykorzystania dla trwałego wzrostu przewozów użyteczności publicznej i wykorzystania całej puli dostępnych środków.		
205.	Inne propozycje	<p>Dodanie artykułu o treści:          „W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 2016, 24) wprowadza się następujące zmiany:          1. Po art. 47 dodaje się art. 47a o treści:          1. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi bazę danych rozkładowych o wszystkich przewozach publicznego transportu zbiorowego na terenie kraju.          2. Dane znajdujące się w bazie udostępniane są bezpłatnie w postaci cyfrowej każdemu zainteresowanemu podmiotowi.          3. Dane do bazy przesyłają w formie cyfrowej:          1) W zakresie transportu kolejowego: zarządcy infrastruktury po których sieci są lub mają być prowadzone przewozy publicznego transportu zbiorowego w terminie najpóźniej 60 dni przed wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy oraz w terminie najpóźniej 21 dni przed wejściem w życie korekty rozkładu jazdy.          2) W zakresie transportu drogowego: przewoźnicy i operatorzy w terminie najpóźniej 14 dni przed planowanym wejściem w życie rozkładu jazdy bądź zmiany w rozkładzie jazdy.          2. W art. 35 ust. 4 dodaje się pkt. 6) o treści:          6) Stwierdzenia niewykonywania przez przewoźnika obowiązku wynikającego z art. 47a ust. 3 pkt 2.”          Uzasadnienie:          Celem powyższej propozycji jest zapewnienie dostępności w internecie informacji o rozkładach jazdy (w tym wyszukiwarek połączeń) obejmujących wszystkie kursy wszystkich przewoźników i operatorów, co jest standardem nie tylko w krajach UE15, ale także w pozostałych krajach. Tymczasem w Polsce obecnie wielu przewoźników komercyjnych nawet nie publikuje rozkładów jazdy na swoich stronach internetowych. Przypominamy, że żyjemy w XXI wieku i taka informacja należy się nam wszystkim. Ministerstwo powinno zlecić opracowanie odpowiedniej infrastruktury dla gromadzenia i zarządzania takimi danymi oraz formatów w jakich przewoźnicy przekazywaliby swoje dane. Do przepisów powyższych należy dodać roczny okres wejścia w życie, wystarczający na wykonanie tej pracy.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres projektowanej regulacji.	Centrum Zrównoważonego Transportu
206.	Inne propozycje	<p>Niezależnie od powyższego pragniemy zaznaczyć, że na mocy aktualnie obowiązujących przepisów, przewóz osób na liniach regularnych wykonywany przez komercyjnych przewoźników nie angażuje środków publicznych z budżetu państwa. Przewoźnicy, w tym małe i średnie przedsiębiorstwa, od 20 lat na własne ryzyko i przy zachowaniu zasad konkurencyjności, zaprojektowali i realizują sieć połączeń komunikacyjnych. Tym samym wyręczając samorządy z obowiązku zapewnienia komunikacji (art. 7 ust. 1 pkt 4 Ustawy o samorządzie gminnym - Dz.U. 2017, nr 1875) na danym terenie.          W związku z tym sugerujemy przegląd stanowiska w zakresie „reaktywacji PKS-ów”, w kierunku odstąpienia od takiej formuły na rzecz wsparcia komercyjnych przewoźników np. w zakupie</p>	Uwaga nieuwzględniona. Przepisy ustawy stosuje się do przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rynek przewozów komercyjnych jest zorganizowany odmiennie od przewozów o charakterze użyteczności publicznej i podlega określonym ograniczeniom	OSPO Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych

		ekologicznego taboru lub dopłat do obsługi nierentownych kierunków o małych potokach podróży. Jak zawsze zapewniamy, że jesteśmy gotowi do rozmów i współpracy w tym zakresie.	związanym z otrzymywaniem dofinansowania ze środków publicznych.	
207.	Inne propozycje	Zastosowanie wyższego poziomu dopłat z Funduszu w przypadku współdziałania jednostek samorządu przy organizowaniu kursów jako zachęta do stosowania takich rozwiązań. Dany kurs o zasięgu ponadgminnym może obsłużyć też połączenia gminne. Są to rozwiązania uzasadnione funkcjonalne (mniejsza liczba przesiadek dla mieszkańców) i ekonomiczne (odrębne zlecenie kursów gminnych byłoby droższe niż połączenie tych kursów),	Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.	Gmina Powidz
208.	Inne propozycje	Konieczność przedstawienia przed zawarciem umowy o wsparciu ze środków Funduszu, przez organizatorów innych niż gmina, opinii gminy co do propozycji kursów biegnących po obszarze danej gminy, a stanowiących kursy ponadgminne. Gminy jako podstawowe jednostki samorządu terytorialnego znają najlepiej specyfikę lokalną i potrzeby lokalnej społeczności. Wyrażenie opinii pozwoli lepiej zabezpieczyć potrzeby komunikacyjne społeczeństwa.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt zapewnia wszystkim organizatorom dostęp do środków Funduszu na równych zasadach, stosownie do ich potrzeb.	Gmina Powidz
209.	Inne propozycje	Uważam wykonanie ustawy o funduszu rozwoju połączeń autobusowych za niewystarczające dla zapewnienia dobrej zbiorowej komunikacji publicznej. Proszę o rozważenie wykluczenia regularnych linii autobusowych z systemu „viaTOLL” i zwiększenia udziału samorządów w wpływach z podatków, głównie województw w CIT, gmin w PIT. Z wykluczeniem transportowym można również przeciwdziałać poprzez rozwój regionalnej komunikacji kolejowej, która należy do zadań wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego. Proszę o rozważenie dodatkowego udziału w podatkach, np. PIT, dla wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego przeznaczonego wyłącznie na zbiorową komunikację kolejową i autobusową.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres regulacji.	Kamil Artur Szmit
210.	Inne propozycje	Proszę rozważyć rozwiązanie problemu wykluczenia transportowego poprzez powstawanie związków metropolitalnych. Można zrobić to poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Taki związek doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujednolicono taryfę. Związki metropolitarne spowodowałyby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałyby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej i rozszerzyły oferty wspólnego biletu. Można by było zmienić ustawę o związkach metropolitalnych, tak aby stolicą związku nie musiała być stolica województwa, a np. gmina miejska, a minimalna liczba mieszkańców związku mogłaby wynosić dwukrotność liczby mieszkańców stolicy związku lub 500 000. Wtedy związki metropolitarne mogłyby być optymalnym i skutecznym narzędziem przeciwdziałania wykluczenia transportowego.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres regulacji.	Kamil Artur Szmit
211.	Inne propozycje	Wprowadzenie kryterium ludnościowego: o środki nie będą mogły się ubiegać gminy liczące powyżej 50 tys. mieszkańców (w zakresie organizacji komunikacji wewnątrz 1 gminy). Wyjątek stanowić będzie mogło dofinansowanie z Funduszu połączeń organizowanych przez gminę liczącą powyżej 50 tys. mieszkańców i łączących teren tej gminy z innymi JST,	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy zostały odpowiednio zmodyfikowane Projekt ustawy o Funduszu	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu

		<p>powierzającymi tej gminie organizację PTZ na własnym terenie. Niedozwolone będzie natomiast finansowanie z Funduszu połączeń tylko w obrębie 1 gminy liczącej powyżej 50 tys. mieszkańców.</p> <p>Uzasadnienie: Zamysłem utworzenia Funduszu było wsparcie lokalnych samorządów, głównie położonych peryferyjnie, w zakresie poprawy oferty transportu autobusowego. Przy czym zgodnie ze składanymi deklaracjami, pomoc miała być skierowana przede wszystkim do tzw. „Polski powiatowej”, najbardziej zagrożonej wykluczeniem komunikacyjnym. Naturalnie, największe ośrodki ponoszą zazwyczaj gigantyczne koszty uruchamiania transportu publicznego - ale też z drugiej strony, są to ośrodki cechujące się zazwyczaj dobrą kondycją finansową, a więc mające odpowiednie środki na realizację tych zadań. Możliwość korzystania przez duże i średnie miasta z tych środków spowoduje mniejszą ilość pieniędzy dla samorządów z „Polski powiatowej” potrzebujących tego wsparcia w największym stopniu.</p>	<p>zapewnia spójny system dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej z uwzględnieniem regionów, gdzie występują największe potrzeby komunikacyjne.</p>	
212.	Inne propozycje	<p>Możliwość ubiegania się o wyższą dotację niż kwota „bazowa” Funduszu w przypadku połączeń autobusowych gwarantujących skomunikowanie autobusów z pociągami: 1,20 dopłaty do 1 wzm (zamiast proponowanej dopłaty 0,80 zł); 1,50 zł dopłaty w okresie do końca 2021 r. (zamiast proponowanej dopłaty 1,00 zł).</p> <p>Warunkiem zwiększenia stawki dofinansowania będzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Czas na przesiadkę pomiędzy autobusem i pociągiem wynoszący w granicach 5-15 minut, w sytuacji, w której przesiadka będzie następować w obrębie zintegrowanego węzła przesiadkowego (zgodnie z jego definicją wskazaną w Ustawie o publicznym transporcie zbiorowym - art. 3 ust. 27) lub jeśli odległość do przejścia pomiędzy zejściem/wyjściem z peronu kolejowego i przystankiem autobusowym nie będzie większa niż 200 m;</li> <li>• Każdorazowa aktualizacja rozkładu jazdy autobusu w ślad za zmianami rozkładu jazdy pociągów;</li> <li>• Adnotacja w rozkładzie przewoźnika autobusowego o istnieniu skomunikowania (ze wskazaniem godziny odjazdu/przyjazdu pociągu i jego relacji)</li> </ul> <p>Uzasadnienie: O ile na terenach dużych aglomeracji, działania prowadzące do skomunikowania pociągów z autobusami zazwyczaj osiągają wymierny efekt, o tyle poza aglomeracjami, skomunikowania zazwyczaj w ogóle nie funkcjonują (albo są dziełem przypadku), co biorąc pod uwagę ubogą ofertę transportu publicznego (zwłaszcza autobusowego) powoduje, że podróżny często w ogóle traci możliwość skorzystania z tej oferty. Dlatego należałoby promować działania wprost zmierzające do tworzenia skomunikowań połączeń kolejowych i autobusowych w „Polsce powiatowej”.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	Stowarzyszenie Ekonomiki Transportu
213.	Inne propozycje	<p>Alternatywnie, w celu szybkiej poprawy stanu transportu autobusowego na obszarach pozamiejskich, proponuje się wprowadzenie następujących zmian do projektowanych ustaw:</p> <p>a) Standard obsługi komunikacyjnej powinien zostać wyznaczony na poziomie co najmniej czterech kursów publicznego transportu zbiorowego w godzinach 6-22 pomiędzy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sąsiadującymi siedzibami wójtów gmin, co powinno stanowić obowiązek starostów powiatowych;</li> </ul>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja nie odnosi się do ustawy o Funduszu. Standardy obsługi komunikacyjnej zostały określone w projekcie ustawy o publicznym transporcie</p>	Klub Jagielloński

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sąsiadującymi siedzibami starostów/prezydentów miast na prawach powiatu, co powinno stanowić obowiązek marszałków województw.</li> </ul> <p>Uzasadnienie: wskazane relacje stanowią absolutnie minimum bezpieczeństwa komunikacyjnego rozumianego jako zapewnienie dostępu do podstawowych usług publicznych i rynków pracy. W sytuacji w której przewoźnicy realizujący przewozy na własny rachunek nie są w stanie zapewnić ww. standardu komunikacyjnego, stanowiącego według badań oraz literatury przedmiotu minimalną ofertę przewozową niezbędną do realizacji potrzeb społecznych, samorzady powinny zapewniać taką ofertę w ramach zadań własnych.</p> <p>b) Wójtowie oraz starostowie powinni być uprawnieni do przekazania obowiązków organizatora PTZ marszałkowi województwa.</p> <p>Uzasadnienie: aktualne przepisy pozostawiają wątpliwości czy takie porozumienie jest możliwe. W celu redukcji liczby organizatorów i zwiększenia efektu skali oraz synergii z organizowanym na szczeblu wojewódzkim regionalnym transportem kolejowym, powinna istnieć możliwość zawarcia porozumienia bezpośrednio z samorządem województwa. Jednocześnie ułatwi to integrację taryfowo-biletową i funkcjonalną pomiędzy transportem autobusowym a kolejowym.</p> <p>c) Dopłaty z funduszu rozwoju połączeń autobusowych powinny być udzielane wyłącznie gminom wiejskim, miejsko-wiejskim oraz powiatom (bez miast na prawach powiatu), które:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. przekazały swoje zadania organizatora PTZ na wyższy szczebel samorządu lub</li> <li>2. zawarły porozumienie z innym samorządem w celu organizacji PTZ lub</li> <li>3. realizują standard obsługi komunikacyjnej w miejscach, gdzie w dniu 31 grudnia 2018 roku nie był on dotrzymany.</li> <li>4. organizują dowóz uczniów do szkół w formie PTZ.</li> </ol> <p>Kwota dofinansowania z budżetu państwa powinna wynosić zadeklarowaną w porozumieniu (w przypadku punktów 1. i 2.) wysokość środków lub 50% kosztów organizacji minimalnego standardu obsługi komunikacyjnej lub dowozu uczniów do szkół (punkty 3. i 4.), ale nie więcej niż 1% budżetu danej JST. W przypadku 20-25% samorządów o najniższych wydatkach w przeliczeniu na mieszkańca, należy umożliwić ubieganie się o większą kwotę dofinansowania, podnosząc wskazany wyżej limit do 2% budżetu danej JST.</p> <p>Uzasadnienie: W celu zachęcenia samorządów do zawierania porozumień (i redukcji liczby organizatorów) należy zapewnić im środki finansowe na ich realizację (i finansowanie PTZ). Wymienione limity mają na celu rozsądne gospodarowanie środkami a zarazem odpowiadają faktycznym wydatkom jakie samorzady już teraz są w stanie ponieść na organizację przewozów szkolnych lub PTZ. W celu skutecznej walki z wykluczeniem transportowym, limity dla najbiedniejszych samorządów powinny być wyższe, tak aby zapewnić im możliwość sfinansowania organizacji PTZ.</p>	zbiorowym.	
--	--	------------	--

		<p>d) Każdy przewoźnik wykonujący PTZ w transporcie drogowym powinien być zobowiązany do przekazania samorządowi województwa informacji o realizowanym rozkładzie jazdy oraz obowiązującym cenniku w formie elektronicznej, a samorząd winien zapewnić dostęp do tych informacji w formie wyszukiwarki połączeń.</p> <p>Uzasadnienie: aktualnie jednym z najistotniejszych problemów w dostępie do połączeń autobusowych jest uzyskanie informacji o rozkładzie jazdy i cenach biletów. W związku z powyższym należy zobowiązać przewoźników do przekazywania tych informacji samorządom wojewódzkim, które winny publikować je w formie przystępnej pasażerom. Środki na ten cel należy przeznaczyć z puli którą w projekcie ustawy o funduszu rozwoju połączeń autobusowych zarezerwowano na wynagrodzenia dla nowozatrudnionych urzędników w urzędach wojewódzkich.</p>		
214.	Inne propozycje	<p>W tym miejscu chcielibyśmy poruszyć jeszcze jedną istotną kwestię finansową zawartą w nowelizacji ustawy o ptz. Art. 2 dokonuje zmian w ustawie o uprawnieniach do ulg, włączając do jej zakresu nie tylko przejazdy użyteczności publicznej, ale i ptz niebędący takowymi (zarówno operatorów jak i przewoźników). Odstęczać to będzie od integracji systemów komunikacji miejskiej z koleją. Tymczasem nowy pkt. 7 w art. 1b ust. 1 ustawy o ulgach jednoznacznie wyłącza ze stosowania ulg „podróże na podstawie biletów obowiązujących również w komunikacji miejskiej”. Wyłącza się także bilety sprzedane „na podstawie ulg adresowanych do niektórych grup osób uprawnionych ustawowo”. Pierwsze wyłączenie i po trosze drugie rozstrzyga wątpliwości, jakie były na niekorzyść systemów zintegrowanych. Utrudni a nie ułatwi tworzenie wspólnych biletów w aglomeracjach – będzie to raczej sprzedaż dwu biletów na jednym nośniku w miejsce zintegrowanego systemu biletowego. Wydaje się, że optymalnym rozwiązaniem byłoby:</p> <p>a. Premiowanie zintegrowanych biletów obejmujących przewozy kolejowe w ramach umów użyteczności publicznej i komunikację miejską lub metropolitalną.</p> <p>b. Wprowadzenie w takim właśnie przypadku zryczałtowanej dotacji dla emitenta biletu miejskiego (aglomeracyjnego) do ulgi ustawowej na poziomie oszacowanym wedle liczby sprzedanych biletów i zasady rozliczeń pomiędzy organizatorem „miejskim” lub metropolitalnym, a operatorem lub organizatorem przewozów kolejowych lub autobusowych innych niż miejskie.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres projektowanej regulacji. Poruszony problem integracji systemów komunikacyjnych jest istotny z punktu widzenia działania systemu ptz i może być wzięty pod uwagę przy kolejnych zmianach ustawowych.</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum
215.	Inne propozycje	<p>Ustawa robi wrażenie słabo skorelowanej z ustrojem transportu publicznego ukształtowanym przez uoptz, nawet po ewentualnej nowelizacji według projektu z 1 marca 2019 roku. Dotyczy to zarówno poziomu organizatorów, wymagań minimalnych o ile byłyby wprowadzone, a nade wszystko okresu trwania umów o dopłaty versus umowy z przewoźnikami. Nie zawiera ponadto jasnego kryterium, według którego samorzady mają otrzymać wsparcie. Najlepiej byłoby tekst ustawy włączyć do nowelizacji uoptz, do działu poświęconego finansowaniu.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Prace nad projektami obu ustaw są skorelowane.</p>	Forum Kolejowe Railway Business Forum

216.	Inne propozycje	Proszę o umożliwienie w ustawie i rozporządzeniach wydanych do niej ubiegania się o dotację linii autobusowych, których trasa nie pokrywa się z planowanymi liniami komunikacyjnymi w transporcie drogowym w planach transportowych województw. W planie transportowym Województwa Mazowieckiego zaplanowane są tylko dwie takie linie. Proszę o umożliwienie ubiegania się o dotację na linie autobusowe uruchamiane przez zarządy transportu jako organizatorów transportu na obszarze innych gmin, przede wszystkim wiejskich. Dofinansowanie w takim przypadku powinno również uwzględniać przebieg linii na terenie gmin trzecich także w przypadku, gdy gmina otrzymuje rekompensatę finansową z powiatu. Proszę o uwzględnienie w dofinansowaniu przede wszystkim linii autobusowych łączących wsie z węzłami komunikacyjnymi określonymi w planach transportowych także z węzłami lokalnymi oraz linii autobusowych o przebiegu na terenach wiejskich częściowo pokrywającym planowanymi liniami komunikacyjnymi w transporcie drogowym w planach transportowych województw.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przepisy ustawy o Funduszu zostały odpowiednio zmodyfikowane aby środki finansowe mogły być przekazywane organizatorom na obszarze których występują największe potrzeby komunikacyjne, szczególnie na poziomie gmin i powiatów.	Kamil Szmit
217.	Inne propozycje	Uważam wykonanie ustawy o funduszu rozwoju połączeń autobusowych za niewystarczające dla zapewnienia dobrej zbiorowej komunikacji publicznej. Proszę o rozważenie wykluczenia regularnych linii autobusowych z systemu „viaTOLL” i zwiększenia udziału samorządów w wpływach z podatków, głównie województw w CIT, gmin w PIT. Z wykluczeniem transportowym można również przeciwdziałać poprzez rozwój regionalnej komunikacji kolejowej, która należy do zadań wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego. Proszę o rozważanie dodatkowego udziału w podatkach, np. PIT, dla wojewódzkich jednostek samorządu terytorialnego przeznaczonego wyłącznie na zbiorową komunikację kolejową i autobusową.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres projektowanej regulacji.	Kamil Szmit
218.	Inne propozycje	Proszę rozważyć rozwiązanie problemu wykluczenia transportowego poprzez powstawanie związków metropolitalnych. Można zrobić to poprzez ponowne uchwalenie uchylonej ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych i wydanie rozporządzenia do tej ustawy. Taki związek doskonale się sprawdza w aglomeracji górnośląskiej, gdzie połączono zarządy transportu i ujednolicono taryfę. Związki metropolitarne spowodowałyby polepszenie komunikacji publicznej w biedniejszych gminach, dałyby możliwość gminom do współdecydowania w sprawie komunikacji publicznej i rozszerzyły oferty wspólnego biletu. Można by było zmienić ustawę o związkach metropolitalnych, tak aby stolicą związku nie musiała być stolica województwa, a np. gmina miejska, a minimalna liczba mieszkańców związku mogłaby wynosić dwukrotność liczby mieszkańców stolicy związku lub 500 000. Wtedy związki metropolitarne mogłyby być optymalnym i skutecznym narzędziem przeciwdziałania wykluczenia transportowego.	Uwaga nieuwzględniona. Propozycja wykracza poza zakres projektowanej regulacji.	Kamil Szmit
219.	Ocena Skutków Regulacji	Przytoczone w OSR stawki jednostkowe za wozokilometr nie odzwierciedlają spektrum stawek funkcjonujących w obszarze przewozów użyteczności publicznej. Stawki na poziomie niespełna 4 złotych za jeden wozokilometr są stawkami zadowalającymi jedynie przewoźników świadczących usługi przewozowe taborem o niskiej jakości, nieprzystającym do współczesnych standardów.	Uwaga nieuwzględniona. Ustawa przewiduje, że w okresie epizodycznym dopłata wynosi 1 zł, a w okresie docelowym 0,80 zł za 1 wozokilometr co pozwoli na	Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu

		<p>Przewoźnicy niskokosztowi, z nielicznymi wyjątkami, świadczą usługi pojazdami niskopojemnymi (tzw. busami), zazwyczaj w zaawansowanym wieku (nabywanymi na rynku wtórnym), niekomfortowymi (zazwyczaj przebudowywanymi z samochodów ciężarowych, o zawieszaniach dedykowanych do przewozu rzeczy, ciasnymi, ze względu na maksymalizację ilości miejsc siedzących dla pasażerów), w jedynie dostatecznym stanie technicznym (naprawy tylko najbardziej niezbędne do utrzymania pojazdów w ruchu), nieekologicznymi (niespełniającymi oczekiwanych współcześnie norm czystości spalin).</p> <p>Tak niskie stawki nie pozwalają na uzyskanie przez przewoźników dochodów na poziomie pozwalającym na inwestycje w nowy tabor, w szczególności o ekologicznych napędach alternatywnych, o których mowa w ustawie o elektromobilności; pozwalają jedynie na proste odtworzenie taboru na zasadzie wymiany taboru bardziej zużytego na mniej zużyty.</p> <p>Zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych, w ostatnim okresie stawki kształtują się następująco:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Puszczykowo (Wielkopolskie) - 3,09 zł/wzkm (przetarg unieważniony, oferenci, dysponujący małymi busami spełniającymi normy Euro 3 i 4, proponowali 3,35 i 3,45 zł/wzkm)</li> <li>2) Gryfice (Zachodniopomorskie) - 3,66 zł/wzkm</li> <li>3) Człuchów (Pomorskie) - 3,68 zł/wzkm (miejscowy PKS proponował 8,70 zł/wzkm)</li> <li>4) Gostyń (Wielkopolskie) - 5,32 zł/wzkm</li> <li>5) Zambrów (Podlaskie) - 6,29 zł/wzkm</li> <li>6) Nadarzyn k. W-wy (Mazowieckie) - 9,30 zł/wzkm</li> </ol> <p>W przypadku dużych miast, organizujących komunikację miejską i aglomeracyjną, stawki jednostkowe za wzkm autobusu 12- lub 18-metrowego oscylują w granicach ok. 6-10 zł/wzkm.</p> <p>W obliczu potrzeb inwestycyjnych, związanych z organizacją przewozów autobusowych na poziomie przystającym do współczesnych standardów, proponowana dopłata na poziomie nieprzekraczającym 0,80 zł jest zdecydowanie za niska.</p> <p>W związku z powyższym, proponujemy ujęcie w treści art. 27 pierwotnie zapowiadanej kwoty w wysokości 1,5 mld zł.</p>	<p>pokrycie kwoty deficytu przy uwzględnieniu udziału własnego jst.</p> <p>Z szacunków wynika, że kwota 800 mln zł powinna pozwolić na odtworzenie przewozów autobusowych na poziomie oczekiwań społecznych.</p>	
220.	Ocena Skutków Regulacji	<p>W ocenie skutków regulacji (OSR) autorzy w sposób nietrafiony (wyrwany z kontekstu) oparli swoje tezy o fragmenty książki „Publiczny transport zbiorowy poza miejskimi obszarami funkcjonalnymi”. Niestarannie przygotowana OSR nie przewiduje wywarcia wpływu na rynek pracy. Analiza problemu jest wyraźnie pobieżna i nie uwzględnia faktycznych przyczyn i czynników wpływających na niedostateczne zaangażowanie samorządów w organizację publicznego transportu zbiorowego. Nie przewiduje się również żadnej ewaluacji ustawy ex-post, co należy uznać za skrajnie niegospodarne, szczególnie że zmiana jaką ma przynieść projektowana ustawa ma mieć w założeniu charakter jakościowy, tzn. ma odwrócić negatywny trend likwidacji połączeń autobusowych poza miastami.</p>	<p>Uwaga częściowo nieuwzględniona. OSR został zmodyfikowany w części, w której dokonano zmian w projekcie ustawy.</p>	Klub Jagielloński



Warszawa, 7 maja 2019 r.

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.370.2019/32/mrz

dot.: RM-10-58-19 z 7.05.2019 r.

Pan Jacek Sasin  
Sekretarz Rady Ministrów

### Opinia

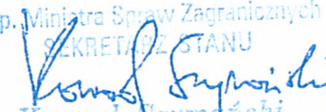
o zgodności z prawem Unii Europejskiej *projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ STANU  
  
Konrad Szymański

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **RADY MINISTRÓW**

z dnia

#### **w sprawie podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**

Na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia ..... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ....) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

**§ 2.** Wysokość środków przyznanych dla danego województwa ustala minister właściwy do spraw transportu mnożąc ogólną kwotę środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu poprzez wskaźnik udziału województwa w dotacji  $V_w$ , obliczony przez ministra właściwego do spraw transportu według następującego wzoru:

$$V_w = 0,1 P_w/P + 0,1 Z_w/Z + 0,8 E_w/E$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$V_w$  - wskaźnik udziału województwa w ogólnej kwocie środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu,

$P_w$  - powierzchnię województwa,

$P$  - powierzchnię Rzeczypospolitej Polskiej,

$Z_w$  - liczbę mieszkańców województwa,

$Z$  - liczbę mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej,

$E_w$  - pracę eksploatacyjną na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych danego województwa, z wyłączeniem komunikacji miejskiej,

$E$  - pracę eksploatacyjną na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych wszystkich województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

§ 3. Wartość  $P_w$ ,  $P$ ,  $Z_w$ ,  $Z$ , o których mowa w § 2, ustala się biorąc pod uwagę aktualne na dzień podziału środków Funduszu dane udostępnione w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

§ 4. Wartość  $E$ ,  $E_w$ , o których mowa w § 2, ustala się na podstawie planów transportowych obowiązujących na dzień podziału środków Funduszu.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 10 ust. 2 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności (Dz. U. poz. ...).

Projekt określa sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W myśl przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 r., z późn. zm.) organizatorami są jednostki samorządu terytorialnego.

W § 2 rozporządzenia został określony sposób podziału środków Funduszu przez ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzono wskaźnik udziału każdego województwa w dotacji, obliczonego według specjalnie określonego w rozporządzeniu wzoru, tj.  $Vw = 0,1 Pw/P + 0,1 Zw/Z + 0,8 Ew/E$ .

Przy tym szczegółowo opisano znaczenie symboli użytych we wzorze wskaźnika udziału województwa w ogólnej kwocie środków przewidzianych na dany rok budżetowy, celem umożliwienia obliczenia wysokości środków Funduszu przeznaczonych dla danego województwa.

§ 3 rozporządzenia określa, że źródłem wartości użytych we wzorze, o którym mowa w § 2, określających powierzchnię województwa, powierzchnię Rzeczypospolitej Polskiej, liczbę mieszkańców województwa, liczbę mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, będą dane udostępnione w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Natomiast stosownie do § 4, wartości określone we wzorze, o którym mowa w § 2, określające pracę eksploatacyjną na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych danego województwa oraz pracy eksploatacyjnej na liniach o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych wszystkich województw, ustala się na podstawie planów transportowych przyjętych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Zgodnie z § 5 Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców został określony w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów

z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Krzysztof Lewczak, Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68; Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>06.05.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Ustawa z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ... )</p> <p><b>Nr w wykazie prac: ...</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie rozporządzenia wynika z art. 10 ust. 2 ustawy z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ... ). Skutkuje to koniecznością określenia sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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

Projekt określa sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego deficytowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W myśl przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) organizatorami są jednostki samorządu terytorialnego.

W projekcie rozporządzenia Rady Ministrów został określony sposób podziału środków Funduszu przez jego dysponenta. W projekcie ustalono wskaźnik udziału każdego województwa w dotacji, obliczonego według specjalnie określonego w rozporządzeniu wzoru. Wydanie przedmiotowego rozporządzenia przyczyni się do odbudowy spójnego i efektywnego systemu lokalnych połączeń autobusowych, obejmującego wszystkie regiony Polski.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni 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. Projektowana regulacja przyczyni się do

			zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	2 808	Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017	Organizatorzy otrzymają dofinansowanie do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów – szacuje się, że co najmniej 50% z nich zostanie operatorami publicznego transportu zbiorowego.	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji	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, 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.
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	Minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu wynikające z przedmiotowej regulacji oraz będzie dokonywał podziału środków Funduszu na poszczególne województwa. Podział ten będzie dokonywany na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie szczegółowych zasad podziału środków Funduszu.

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

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z Członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club,
2. Forum Związków Zawodowych,
3. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
4. Konfederacja Lewiatan,
5. Krajowa Izba Gospodarcza,
6. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,
7. NSZZ „Solidarność”,
8. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,

9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,
  10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
  11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
  12. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
  13. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
  14. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”,
  15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
  16. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim,
  17. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,
  18. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach,
  19. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników,
  20. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
  21. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
  22. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
  23. Związek Powiatów Polskich,
  24. Związek Miast Polskich,
  25. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
  26. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
  27. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
  28. Związek Zawodowy Kierowców RP,
  29. Związek Rzemiosła Polskiego,
  30. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie.
- Wyznaczony został 14 dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

### Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych ani na finanse jednostek samorządu terytorialnego

Ocena wpływu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w Ocenie Skutków Regulacji projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (UD491).

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

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
W ujęciu pieniężnym (w mln zł,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

ceny stałe z ..... r.)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania proponowane w powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, 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.						
	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 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 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu 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 wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<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: 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, poprzez 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 type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	---

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie z dniem ogłoszenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy.

## ROZPORZĄDZENIE

### RADY MINISTRÓW

z dnia

#### **w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**

Na podstawie art. 24 ust. 2 ustawy z dnia ..... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”.

§ 2. Wysokość środków przyznanych dla danego województwa ustala minister właściwy do spraw transportu, mnożąc ogólną kwotę środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu przez wskaźnik udziału województwa w dotacji  $V_w$ , obliczony przez ministra właściwego do spraw transportu według następującego wzoru:

$$V_w = 0,05 P_w/P + 0,05 Z_w/Z + 0,2 \frac{PKB - PKB_w}{\sum_i (PKB - PKB_w)} + 0,7 \frac{PPb - PRc}{PP - PR}$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

$V_w$  - wskaźnik udziału województwa w ogólnej kwocie środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu,

$P_w$  - powierzchnię województwa,

$P$  - powierzchnię Rzeczypospolitej Polskiej,

$Z_w$  - liczbę mieszkańców województwa,

$Z$  - liczbę mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej,

$PKB_w$  - wartość produktu krajowego brutto województwa,

$PKB$  - wartość produktu krajowego brutto Polski ogółem,

$\sum_i (PKB - PKB_w)$  - zsumowana różnica między wartością produktu krajowego brutto Rzeczypospolitej Polskiej ogółem a wartością produktu krajowego brutto poszczególnych województw,

PP<sub>b</sub> - długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażona w kilometrach w 2011 r.,

PP - łączna długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej wyrażona w kilometrach w 2011 r.,

PR<sub>c</sub> - długość krajowej regularnej komunikacji autobusowej w województwie wyrażona w kilometrach obecnie,

PR - łączna długość linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej wyrażona w kilometrach obecnie.

§ 3. Wartość P<sub>w</sub>, P, Z<sub>w</sub>, Z, PKW<sub>w</sub>, PKB, PP<sub>b</sub>, PP, PP<sub>c</sub> i PR, o których mowa w § 2, ustala się, biorąc pod uwagę aktualne na dzień podziału środków Funduszu dane udostępnione w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 24 ust. 2 ustawy z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności (Dz. U. poz. ...).

Projekt określa szczegółowy sposób podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”. Podział ten będzie stosowany do środków Funduszu począwszy od 2022 r. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W myśl przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 r., z późn. zm.) organizatorami są jednostki samorządu terytorialnego.

W § 2 rozporządzenia został określony sposób podziału środków Funduszu przez ministra właściwego do spraw transportu. Wprowadzono wskaźnik udziału każdego województwa w dotacji, obliczonego według specjalnie określonego w rozporządzeniu wzoru, tj.

$$V_w = 0,05 P_w/P + 0,05 Z_w/Z + 0,2 \frac{PKB - PKB_w}{\sum_i (PKB - PKB_w)} + 0,7 \frac{PPb - PRc}{PP - PR}$$

Szczegółowo opisano znaczenie symboli użytych we wzorze wskaźnika udziału województwa w ogólnej kwocie środków przewidzianych na dany rok budżetowy, celem umożliwienia obliczenia wysokości środków Funduszu przeznaczonych dla danego województwa.

§ 3 rozporządzenia określa, że źródłem wartości użytych we wzorze, o którym mowa w § 2, określających powierzchnię województwa, powierzchnię Rzeczypospolitej Polskiej, liczbę mieszkańców województwa, liczbę mieszkańców Rzeczypospolitej Polskiej, będą dane udostępnione w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego.

Zgodnie z § 4 rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców został określony w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia

został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Krzysztof Lewczak, Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68; Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>06.05.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Ustawa z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ... )</p> <p><b>Nr w wykazie prac: ...</b></p>
---	---

### OCENA SKUTKÓW REGULACJI

#### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie rozporządzenia wynika z art. 24 ust. 2 ustawy z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ... ). Skutkuje to koniecznością określenia szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

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

Projekt określa szczegółowe zasady podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Środki te będą przeznaczone na dofinansowanie uruchamianych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego deficytowych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W myśl przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.) organizatorami są jednostki samorządu terytorialnego.

W projekcie rozporządzenia Rady Ministrów został określony sposób podziału środków Funduszu przez jego dysponenta. W projekcie ustalono wskaźnik udziału każdego województwa w dotacji, obliczonego według specjalnie określonego w rozporządzeniu wzoru. Wydanie przedmiotowego rozporządzenia przyczyni się do odbudowy spójnego i efektywnego systemu lokalnych połączeń autobusowych, obejmującego wszystkie regiony Polski.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni 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. Projektowana regulacja przyczyni się do

			zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	2 808	Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017	Organizatorzy otrzymają dofinansowanie do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów – szacuje się, że co najmniej 50% z nich zostanie operatorami publicznego transportu zbiorowego.	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji	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, 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.
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	Minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu wynikające z przedmiotowej regulacji oraz będzie dokonywał podziału środków Funduszu na poszczególne województwa. Podział ten będzie dokonywany na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie szczegółowych zasad podziału środków Funduszu.

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

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z Członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club,
2. Forum Związków Zawodowych,
3. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
4. Konfederacja Lewiatan,
5. Krajowa Izba Gospodarcza,
6. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,
7. NSZZ „Solidarność”,
8. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,

9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,
  10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
  11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
  12. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
  13. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
  14. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”,
  15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
  16. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim,
  17. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,
  18. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach,
  19. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników,
  20. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
  21. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
  22. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
  23. Związek Powiatów Polskich,
  24. Związek Miast Polskich,
  25. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
  26. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
  27. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
  28. Związek Zawodowy Kierowców RP,
  29. Związek Rzemiosła Polskiego,
  30. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie.
- Wyznaczony został 14 dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													
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 rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w Ocenie Skutków Regulacji projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (UD491).</p>												

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

Skutki		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
Czas w latach od wejścia w życie zmian								
W ujęciu pieniężnym (w mln zł,	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							

cenę stałą z ..... r.)								
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania proponowane w powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, 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.						
	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 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 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu 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 wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<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: 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 elektroniczności.	<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, poprzez dofinansowanie przewozów autobusowych organizowanych przez samorzady, 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 type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	---

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie z dniem ogłoszenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego sposobu oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest wykonaniem upoważnienia ustawowego zawartego w art. 26 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności (Dz. U. poz. ...).

Projekt określa szczegółowy sposób dokonywania oceny wniosków objętych „dopłatą” w rozumieniu art. 6 pkt 1) ustawy, składanych przez organizatorów przewozów autobusowych, na podstawie przepisu art. 24 ust. 6 ustawy.

Weryfikacja wniosków przez wojewodę będzie miała zarówno charakter formalny, gdyż wnioski złożone po terminie lub niezupełnione w terminie nie będą podlegały rozpatrzeniu (art. 24 ust. 5 ustawy), ale także charakter merytoryczny, na podstawie kryteriów wskazanych w art. 25 ust. 1 ustawy.

Z uwagi na wskazaną w art. 25 ust. 2 ustawy kolejność przyznawania „dopłaty”, rozporządzenie wskazuje w § 2 wagi dla poszczególnych kryteriów ustawowych, zgodnie z którymi wojewodowie będą oceniać wnioski składane przez organizatorów.

Mając na względzie konieczność uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych w transporcie zbiorowym, projekt rozporządzenia w § 3 zakłada, że przy podziale dopłat, wojewodowie będą mogli stosować dodatkowe kryteria oceny wniosków, o ile na ich podstawie możliwe będzie zwiększenie możliwości zaspokojenia potrzeb przewozowych na danym terenie. Kryteria są tak dobrane, by preferowały realizację transportu zbiorowego przez organizatorów dysponujących zarówno nowoczesnym parkiem autobusów umożliwiającym przewóz osób niepełnosprawnych ruchowo i o ograniczonej zdolności ruchowej, jak i realizującym przewozy na terenie, gdzie dworce i przystanki także zapewniały dostępność takim osobom.

Zgodnie z § 4 Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Wpływ na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców został określony w pkt 7 Oceny Skutków Regulacji.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Projekt niniejszego rozporządzenia nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbgingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt niniejszego rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów

z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą skierowania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szczegółowego sposobu oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej**

Na podstawie art. 26 ustawy z dnia ..... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej składanych przez organizatorów do wojewodów.

**§ 2.** Przy ocenie i wyborze wniosków, o których mowa w § 1 wojewoda uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa bierze pod uwagę:

- 1) powierzchnię obszaru własności organizatora;
- 2) liczbę mieszkańców obszaru własności organizatora;
- 3) liczba linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 4) długość linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2018 r. poz. 101 i 176).

5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

6) stopień realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

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 2018 r. poz. 1530, z późn. zm.), jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

**§ 2.** Kryteriom, o których w § 1, przypisuje się następujące wagi:

- 1) kryterium wskazane w pkt 1 - 5%;
- 2) kryterium wskazane w pkt 2 - 5%;
- 3) kryterium wskazane w pkt 3 - 20%;
- 4) kryterium wskazane w pkt 4 - 20%;
- 5) kryterium wskazane w pkt 5 - 20%;
- 6) kryterium wskazane w pkt 6 - 10%;
- 7) kryterium wskazane w pkt 7 - 20%.

**§ 3.** Stosując kryterium realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej wojewoda ocenia:

1) dostosowanie autobusów, którymi są realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem i które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

2) dostosowanie przystanków komunikacyjnych i dworców, które zostały uwzględnione w rozkładzie jazdy do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

3) szkolenia kierowców autobusów którymi są realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem i które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy do potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

<p><b>Nazwa projektu</b></p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego sposobu oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dofinansowaniem realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b></p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b></p> <p>Pan Andrzej Adamczyk – Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b></p> <p>Krzysztof Lewczak, Naczelnik Wydziału Krajowych i Międzynarodowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury; tel. 22 630 12 68;  <a href="mailto:Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl">Krzysztof.Lewczak@mi.gov.pl</a></p>	<p><b>Data sporządzenia</b></p> <p>06.05.2019 r.</p> <p><b>Źródło:</b></p> <p>Ustawa z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ... )</p> <p><b>Nr w wykazie prac: ...</b></p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Wydanie rozporządzenia wynika z art. 26 ustawy z dnia ... o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. ...). Skutkuje to koniecznością opracowania projektu rozporządzenia wskazującego na sposób oceny i wyboru wniosków o dopłatę składanych przez organizatorów przewozów użyteczności publicznej. Rozporządzenie będzie stosowane przez wojewodów.

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

Projekt rozporządzenia określa szczegółowy sposób dokonywania oceny wniosków objętych „dopłatą” w rozumieniu art. 6 pkt 1) ustawy, składanych przez organizatorów przewozów autobusowych, na podstawie przepisu art. 24 ust. 6 ustawy. Weryfikacja wniosków przez wojewodę będzie miała zarówno charakter formalny, gdyż wnioski złożone po terminie lub nieuzupełnione w terminie nie będą podlegały rozpatrzeniu (art. 24 ust. 5 ustawy), ale także charakter merytoryczny, na podstawie kryteriów wskazanych w art. 25 ust. 1 ustawy. Z uwagi na wskazaną w art. 25 ust. 2 ustawy kolejność przyznawania „dopłaty”, rozporządzenie wskazuje w § 2 wagi dla poszczególnych kryteriów ustawowych, zgodnie z którymi wojewodowie będą oceniać wnioski składane przez organizatorów.

Projektodawcy oczekują, iż organizatorzy przewozów autobusowych objętych dopłatą, stworzą nowe linie komunikacyjne na obszarach dotąd wykluczonych komunikacyjnie lub też z ograniczoną ich dostępnością, umożliwiając tym samym mieszkańcom terenów wiejskich i podmiejskich dojazd do sąsiednich gmin oraz większych ośrodków miejskich będących lokalnymi centrami administracyjnymi lub gospodarczymi.

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

Każde państwo członkowskie samodzielnie decyduje o przyjęciu własnych rozwiązań w tym zakresie.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym	312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym)	Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r.	Dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu przyczyni 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. Projektowana regulacja przyczyni się do zapewnienia obywatelom dojazdów do pracy, szkół i placówek zdrowia środkami transportu publicznego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	2 808	Główny Urząd Statystyczny – Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2017	Organizatorzy otrzymają dofinansowanie do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej o charakterze użyteczności publicznej. Dzięki temu będą oni mogli uruchamiać nowe połączenia komunikacyjne co przyczyni się do zapewnienia lepszej dostępności transportu na obszarze ich właściwości.
Operatorzy publicznego transportu zbiorowego	Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. podmiotów – szacuje się, że co najmniej 50% z nich zostanie operatorami publicznego transportu zbiorowego.	Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji	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, 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.
Minister właściwy do spraw transportu	1	-	Minister właściwy do spraw transportu będzie wykonywał zadania dysponenta Funduszu wynikające z przedmiotowej regulacji oraz będzie dokonywał podziału środków Funduszu na poszczególne województwa. Podział ten będzie dokonywany na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie szczegółowych zasad podziału środków Funduszu.

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

Projekt ustawy z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej.

W ramach konsultacji projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Business Centre Club,
2. Forum Związków Zawodowych,
3. Komisja Krajowa NSZZ Solidarność,
4. Konfederacja Lewiatan,

5. Krajowa Izba Gospodarcza,
  6. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców,
  7. NSZZ „Solidarność”,
  8. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
  9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych,
  10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
  11. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
  12. Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych,
  13. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej,
  14. Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego „BUS”,
  15. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
  16. Stowarzyszenie Przewoźników Krajowego Transportu Osób w Lidzbarku Warmińskim,
  17. Stowarzyszenie Polskie Forum Transportu,
  18. Świętokrzyskie Zrzeszenie Transportu i Usług w Kielcach,
  19. Warmińskie Stowarzyszenie Przewoźników,
  20. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
  21. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
  22. Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej,
  23. Związek Powiatów Polskich,
  24. Związek Miast Polskich,
  25. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej,
  26. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców,
  27. Związek Zawodowy Kierowców w Polsce,
  28. Związek Zawodowy Kierowców RP,
  29. Związek Rzemiosła Polskiego,
  30. Związek Komunalny „Komunikacja Międzygminna” w Chrzanowie.
- Wyznaczony został 14 dniowy termin na przedstawienie stanowiska.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

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 ani na finanse jednostek samorządu terytorialnego z uwagi na zawarty w nim mechanizm oceny środków finansowych.</p> <p>Ocena wpływu Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na finanse publiczne została dokonana w Ocenie Skutków Regulacji projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (UD491).</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	Dofinansowanie ze środków Funduszu przyczyni się do uruchamiania większej liczby przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązania proponowane w powinny zwiększyć liczbę połączeń regularnych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, 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.						
	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 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 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu 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 wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<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: 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 elektroniczności.	<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, poprzez 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 type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na pozostałe obszary.
------------------	---

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

W projekcie rozporządzenia określono, że wejdzie ono w życie z dniem ogłoszenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Osiągnięcie efektu nastąpi bezpośrednio po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia.

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

Nie dotyczy.