



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja

Druk nr 528

Warszawa, 27 kwietnia 2016 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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

- o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Aldonę Młyńczak.

(-) Paweł Bańkowski; (-) Krzysztof Brejza; (-) Borys Budka; (-) Janusz Cichoń; (-) Waldy Dzikowski; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Artur Gierada; (-) Tomasz Głogowski; (-) Jolanta Hibner; (-) Maria Małgorzata Janyska; (-) Ewa Kołodziej; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Wojciech Król; (-) Marek Krząkała; (-) Gabriela Lenartowicz; (-) Izabela Leszczyna; (-) Beata Małecka-Libera; (-) Antoni Mężydło; (-) Aldona Młyńczak; (-) Anna Nemś; (-) Sławomir Neumann; (-) Dorota Niedziela; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Mirosława Nykiel; (-) Danuta Pietraszewska; (-) Halina Rozpondek; (-) Michał Szczerba; (-) Krystyna Szumilas; (-) Iwona Śledzińska-Katarasińska; (-) Marek Wójcik.

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

2) w art. 79 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r., w krajowym transporcie drogowym. Do dnia 31 grudnia 2017 r. przepisy art. 30–37 nie mają zastosowania do regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym.

2. Zezwolenia na podejmowanie i wykonywanie działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w transporcie drogowym mogą być wydawane na okres nie dłuższy niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

3) art. 80 otrzymuje brzmienie:

„Art. 80. Do dnia 31 grudnia 2017 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 56 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.”;

4) art. 81 otrzymuje brzmienie:

„Art. 81. Operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2017 r.”;

5) w art. 82 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Operator publicznego transportu zbiorowego, który w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2017 r. zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, zwolniony jest z obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie

drogowym, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”;

6) w art. 85 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, uprawnia przedsiębiorcę do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej od dnia 1 stycznia 2017 r.”;

7) w art. 87:

a) ust 1. otrzymuje brzmienie:

„1. W terminie do dnia 31 grudnia 2017 r. podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są obowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym, zgodnie z dotychczasowymi przepisami.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie art. 8a ust. 4 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 68, zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

8) art. 90 otrzymuje brzmienie:

„Art. 90. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2011 r., z wyjątkiem art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 68 pkt 2 i 3 oraz art. 73 pkt 1 lit. a, pkt 2–8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.”.

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

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy

Projektowana ustawa ma na celu nowelizację ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893). W obecnym brzemieniu ustawa ta przewiduje wypłatę rekompensaty każdemu przewoźnikowi, który stosując ulgi ustawowe dla pasażerów zgłosi stosowne roszczenie. Niniejsza propozycja ustawodawcza ma na celu usprawnienie transportu publicznego poprzez wprowadzenie zmian, które obowiązywać mają od 1 stycznia 2017 roku. Zakładają one tworzenie przez samorządy zintegrowanych planów transportowych. Odpowiedzialność za zapewnienie publicznego transportu zbiorowego dla społeczności lokalnych spoczywać będzie na wójtach, burmistrzach, prezydentach i marszałkach województw, a nie na firmach komercyjnych, które często likwidowały połączenia nieopłacalne i pozostawiały mieszkańców mniejszych miejscowości bez żadnego transportu. Nowe przepisy determinują również zintegrowanie i usprawnienia transportu publicznego.

Zmiana terminu wejścia w życie zmian pomoże samorządom lepiej i dokładniej zastosować się do planowanych zmian i zabezpieczy odpowiednie grupy społeczne przed utratą ulg na przejazdy transportem publicznym.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana oraz różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W styczniu 2016 roku Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych alarmowało, że tylko nieliczne samorządy przygotowały plany transportowe oraz sygnalizowało problemy we współpracy pomiędzy samorządami gminnymi, powiatowymi a wojewódzkimi. Należy jak najszybciej przesunąć termin wejścia w życie zmian ustawowych na późniejszy termin niż dzień 1 stycznia 2017 roku, tj. dzień 1 stycznia 2018 roku.

Brak nowelizacji przepisów może skutkować paraliżem komunikacyjnym już za dziewięć miesięcy. Tym samym uzasadnione są obawy środowisk studenckich, uczniowskich i osób niepełnosprawnych, że stracą swoje ulgi do przejazdów, ponieważ dotychczasowi przewoźnicy komercyjni stracą możliwość otrzymywania rekompensaty za stosowania ulgowych cen biletów dla osób mających prawo do ulgi ustawowej. Z dniem 1 stycznia 2017 r. ulgę na przejazdy może stracić nawet 15 milionów osób.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne i źródła finansowania

Projektowana ustawa będzie miała pozytywne skutki społeczne z uwagi na to, iż wpłynie na zintegrowanie i usprawnienia transportu publicznego.

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie rodziło skutków finansowych, nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa nie rodzi skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

5. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projekt ustawy nie przewiduje wydania aktów wykonawczych.

6. Konsultacje społeczne

Należy zakładać, że zgodnie z art. 34 ust. 3 Regulaminu Sejmu Marszałek Sejmu przed skierowaniem do pierwszego czytania skieruje niniejszy projekt ustawy do konsultacji w trybie i na zasadach określonych w odrębnych ustawach.

7. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt proponowanych zmian ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 12 maja 2016 r.

BAS-WAPEiM-909/16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

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

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

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie proponuje się nowelizację ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.; dalej jako „ustawa”) w zakresie działu V ustawy, zawierającego przepisy przejściowe i końcowe.

Projektodawcy zamierzają wydłużyć (co do zasady do 31 grudnia 2017 r.) okres stosowania obowiązujących obecnie zasad prowadzenia działalności w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie, w tym przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg.

Proponowana ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać:

- art. 93 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE) uznający za zgodną z Traktatami pomoc, która odpowiada potrzebom koordynacji transportu lub stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej,

- rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1, ze zm.), dalej jako „rozporządzenie 1370/2007”.

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

Projekt przewiduje wydłużenie stosowania określonych w ustawie dotychczasowych zasad prowadzenia działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób. Dotyczą one m.in. uzyskiwania uprawnień do prowadzenia tej działalności, reguł jej prowadzenia, w tym obowiązku uwzględniania uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów, a także zasad przekazywania przewoźnikom ze środków publicznych dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg. Proponowana regulacja zakłada więc przedłużenie obowiązywania istniejącego systemu pomocy, która jest przyznawana przedsiębiorstwom zobowiązanym do świadczenia usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego.

Do rekompensat z tytułu obowiązku świadczenia tych usług mają zastosowanie przepisy art. 93 TfUE oraz rozporządzenia 1370/2007. Artykuł 93 TfUE uznaje za zgodną z Traktatami pomoc, która stanowi zwrot za wykonanie pewnych świadczeń nierozzerwalnie związanych z pojęciem usługi publicznej.

Przepisy rozporządzenia 1370/2007 określają warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują poniesione koszty podmiotom świadczącym usługi publiczne. Rozporządzenie uznaje za zgodne z zasadami wspólnego rynku rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych ustanowionych zgodnie z ogólnymi zasadami¹.

Z punktu widzenia projektowanych przepisów warto przywołać także art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1370/2007, zgodnie z którym rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego lub z tytułu dostosowania się do zobowiązań taryfowych nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 108 ust. 3 TfUE.

Mając na uwadze powyższe należy ocenić, że planowane wydłużenie obowiązywania dotychczasowych zasad świadczenia usług publicznych w zakresie transportu osób jest dopuszczalne na podstawie ustalonych przepisów prawa UE. Wobec tego przedłożony projekt ustawy należy uznać za

¹ Określenie „zasada ogólna” oznacza w rozumieniu rozporządzenia środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminujący do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością organu (art. 2 lit. 1 rozporządzenia 1370/2007).

niesprzeczny z prawem UE oraz niepodlegający obowiązkowi notyfikowania Komisji Europejskiej.

4. Konkluzja

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

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Michał Warciński

Warszawa, 12 maja 2016 r.

BAS-WAPEiM-910/16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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

W projekcie proponuje się nowelizację ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.; dalej jako „ustawa”) w zakresie działu V ustawy, zawierającego przepisy przejściowe i końcowe.

Projektodawcy zamierzają wydłużyć (co do zasady do 31 grudnia 2017 r.) okres stosowania obowiązujących obecnie zasad prowadzenia działalności w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie, w tym przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych ulg.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo UE w rozumieniu art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu.

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Michał Warciński