

Warszawa, 18 lipca 2016 r.

BAS-WAPEiM-1532/16

Do druku nr 716

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Grzegorz Czelej)

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 zmianę artykułów: 78-82, 85, 87 i 90 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.; dalej jako „ustawa”), które zawierają przepisy przejściowe i końcowe tej ustawy.

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 rozporządzenie 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

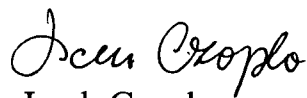
¹ Określenie „zasada ogólna” oznacza w rozumieniu rozporządzenia środek mający zastosowanie w sposób niedyskryminujący do wszystkich usług publicznych tego samego rodzaju w zakresie transportu pasażerskiego na danym obszarze geograficznym, objętym właściwością organu (art. 2 lit. 1 rozporządzenia 1370/2007).

niesprzeczny z prawem UE oraz niepodlegający obowiązkowi notyfikowania Komisji Europejskiej.

4. Konkluzja

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

Szef Kancelarii Sejmu


Lech Czapla

Warszawa, 18 lipca 2016 r.

BAS-WAPEiM-1533/16

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie
stwierdzenia, czy senacki projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym
transporcie zbiorowym (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Grzegorz
Czelej) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w
rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu**

W projekcie proponuje się zmianę artykułów: 78-82, 85, 87 i 90 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r. poz. 1440, ze zm.; dalej jako „ustawa”), które zawierają przepisy przejściowe i końcowe tej ustawy.

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.

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

Szef Kancelarii Sejmu



Lech Czapla