



SEJM

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

IX kadencja

Prezes Rady Ministrów

DSP.WPP.0640.62.2022.ML

Warszawa, 16 sierpnia 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

przekazuję przyjęte przez **Radę Ministrów stanowisko** wobec senackiego projektu ustawy

- o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (druk nr 2323).

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Edukacji i Nauki do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z poważaniem,

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Stanowisko Rządu
wobec senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe
(druk nr 2323)

Senacki projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe przewiduje wprowadzenie w przepisach art. 39a ust. 2 i 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – *Prawo oświatowe* (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082, z późn. zm.) zmian w sposobie obliczania zwrotu kosztów jednorazowego przewozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, oddziałów przedszkolnych w szkołach podstawowych, innych form wychowania przedszkolnego, szkół i ośrodków rewalidacyjno-wychowawczych zwracanych przez gminy rodzicom, którzy zdecydowali się samodzielnie dowozić dziecko do wybranej jednostki systemu oświaty.

Projekt zawiera zmianę wzoru matematycznego służącego wyliczeniu kwoty zwrotu, poprzez wprowadzenie stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu (tzw. kilometrówka) zamiast dotychczasowych zmiennych, tj.:

- średniej ceny jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu,
- średniego zużycia paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu.

Zgodnie z proponowaną zmianą zwrot kosztów jednorazowego przewozu następowałby w wysokości określonej według wzoru:

$$\text{koszt} = (a - b) \times c$$

w którym poszczególne litery oznaczałyby:

- a – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,

b – liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,

c – stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

Zaproponowano także, aby rada gminy określała, w drodze uchwały, stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu. Stawka ta nie będzie mogła być niższa niż określona w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. w *sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy*¹.

Jednocześnie zaproponowano, aby gmina i rodzice, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy, dostosowali postanowienia umowy o zwrot kosztów przewozu zawartej przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy do nowych przepisów ustawy.

Nowe regulacje prawne mają wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Zmiana przepisów prawa oświatowego w powyższym zakresie ma przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji pomiędzy kosztami realnie ponoszonymi przez rodziców, a kosztami refundowanymi przez gminy.

Odnosząc się do proponowanych zmian należy wskazać, że w obecnym stanie prawnym rodzicom przysługuje zwrot kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami oraz rodziców na podstawie algorytmu określonego w art. 39a ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – *Prawo oświatowe*, przy czym zwrot kosztów jednorazowego przewozu następuje w wysokości określonej według wzoru uwzględniającego:

a) liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,

¹ Dz. U. poz. 271, z późn. zm.

- b) liczbę kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,
- c) średnią cenę jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu,
- d) średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu.

Jednocześnie, zgodnie z obecnym brzmieniem art. 39a ust. 3 ww. ustawy, średnią cenę jednostki paliwa w gminie określa na każdy rok szkolny rada gminy, w drodze uchwały, uwzględniając ceny jednostki paliwa w gminie.

Należy przy tym wskazać na zmienność cen paliwa, a zwłaszcza ich wzrost w ostatnim czasie, które spowodowały, że część rodziców dowożących dzieci z niepełnosprawnościami do ww. jednostek systemu oświaty sygnalizowała problemy z niskimi wysokościami kwot zwracanych im przez gminy za dowóz, w stosunku do realnie ponoszonych kosztów. Jako jedną z przyczyn takiego stanu rzeczy rodzice wskazywali określanie przez gminę średniej ceny jednostki paliwa w gminie jeden raz w danym roku szkolnym i nie dokonywanie przez gminy zmian uchwał w tym zakresie pomimo sukcesywnie wzrastających cen paliwa na rynku.

Jednocześnie rodzice wskazywali na brak możliwości skorzystania z alternatywnego rozwiązania w postaci zapewnienia przez gminy ich dzieciom z niepełnosprawnościami bezpłatnego dowozu i opieki, przede wszystkim ze względu na rodzaj niepełnosprawności dziecka, w tym np. dodatkowe schorzenia zdrowotne uniemożliwiające lub znacznie utrudniające korzystanie z dowozu oraz zbyt dużą odległość jednostki systemu oświaty od miejsca zamieszkania, skutkującą dla dziecka zbyt długim czasem dowozu w ciągu dnia do tej jednostki i z powrotem.

W związku z tym proponowane zmiany przepisów wychodzą naprzeciw potrzebom i problemom zgłaszanym przez część rodziców dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami, w kontekście uzyskiwania przez nich od gmin zwrotów kosztów za dowóz w wyższych kwotach niż dotychczasowe nieuwzględniające wzrostu kosztów cen paliwa.

Zatem zasadniczymi zmianami w stosunku do obowiązujących przepisów art. 39a ust. 2 i 3 ww. ustawy byłyby:

- 1) rezygnacja z określania we wzorze średniego zużycia paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu;
- 2) określanie przez radę gminy, w drodze uchwały, stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu, przy czym stawka ta nie będzie mogła być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym*², tj. w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2002 r. *w sprawie warunków ustalania oraz sposobu dokonywania zwrotu kosztów używania do celów służbowych samochodów osobowych, motocykli i motorowerów niebędących własnością pracodawcy*.

W związku z powyższym należy przyjąć, że projektowana zmiana przyczyni się do zmniejszenia różnic pomiędzy rzeczywistymi a refundowanymi przez gminy kosztami dowozu, ponoszonymi przez rodziców dowożących dzieci z niepełnosprawnościami do jednostek systemu oświaty. Umożliwi przy tym ww. grupie dzieci, młodzieży i uczniów z różnymi rodzajami niepełnosprawności oraz dodatkowymi dysfunkcjami zdrowotnymi możliwość dotarcia do jednostki systemu oświaty w dowozie zapewnianym przez rodziców, zgodnie z ich indywidualnymi potrzebami psychofizycznymi.

Mając powyższe na uwadze, Rada Ministrów pozytywnie opiniuje senacki projekt ustawy o zmianie ustawy – *Prawo oświatowe* (druk nr 2323).

² Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209.