



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Marszałek Senatu

Druk nr 2323

Warszawa, 28 kwietnia 2022 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

zgodnie z art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. mam zaszczyt przekazać Pani Marszałek podjętą przez Senat na 41. posiedzeniu w dniu 28 kwietnia 2022 r. uchwałę w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo oświatowe wraz z projektem tej ustawy.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Senat upoważnił panią senator Magdalenę Kochan do reprezentowania Senatu w dalszych pracach nad tym projektem.

Z poważaniem
(-) Tomasz Grodzki

UCHWAŁA
SENATU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

z dnia 28 kwietnia 2022 r.

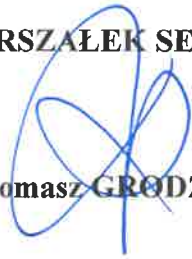
w sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Senat wnosi do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe.

Jednocześnie upoważnia panią senator Magdalenę Kochan do reprezentowania Senatu w pracach nad projektem.

MARSZAŁEK SENATU

Tomasz GRODZKI



U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo oświatowe

Art. 1. W ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082 oraz z 2022 r. poz. 655) w art. 39a ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Zwrot kosztów jednorazowego przewozu następuje w wysokości określonej według wzoru:

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

gdzie:

- a – liczba 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 – liczba 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 – stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

3. Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określa rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).”.

Art. 2. Strony umowy, o której mowa w art. 39a ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, dostosują postanowienia umowy do przepisów ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektu ustawy jest wprowadzenie zmian w systemie zwrotu kosztów dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych.

W aktualnym stanie prawnym rodzicom przysługuje zwrot kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów w oparciu o algorytm sformułowany w art. 39a ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w którym jedną z decydujących zmiennych jest średnia cena jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu, którą określa na każdy rok szkolny rada gminy. Zmienność cen paliwa, a zwłaszcza ich wzrost, powoduje, że rodzice realizujący dowóz dzieci i młodzieży do placówek oświatowych nie otrzymują zwrotu kosztów paliwa w rzeczywistym ich wymiarze. Nie otrzymują także zwrotu innych kosztów eksploatacji pojazdu używanego do realizacji tego świadczenia.

Projekt ustawy przewiduje modyfikację art. 39a ust. 2 ustawy – Prawo oświatowe, zgodnie z którą zwrot kosztów jednorazowego przewozu następowałby w wysokości określonej według wzoru:

$koszt = (a-b) \times c$, w którym poszczególne symbole oznaczają:

- 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.

Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, 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. Zgodnie z wydanym na podstawie tego przepisu rozporządzeniem 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, koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,5214 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – 0,8358 zł,
- 2) dla motocykla – 0,2302 zł,
- 3) dla motoroweru – 0,1382 zł.

Proponowana zmiana ma przyczynić się do zmniejszenia dysproporcji pomiędzy ponoszonymi, a refundowanymi kosztami dowozu. Zmiana systemu zwrotu kosztów jest koniecznym wsparciem dla rodziców, bez którego wielu z nich nie będzie w stanie realizować dowozu swoich dzieci do placówek oświatowych. W takiej sytuacji gmina będzie obowiązana do zorganizowania specjalistycznych usług transportowych, które nie wszędzie są osiągalne, a tam gdzie są wykonywane niejednokrotnie wymagają od gminy poniesienia kosztów znacząco wyższych niż refundacja oferowana rodzicom.

W projekcie ustawy zaproponowano, aby strony umowy, o której mowa w art. 39a ust. 4 ustawy – Prawo oświatowe dostosowały postanowienia umów do nowych regulacji, w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie nowelizacji.

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie z zachowaniem standardowej *vacatio legis*, czyli po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe, a także wyniki konsultacji zostały przedstawione w ocenie skutków regulacji. Nadesłane w ramach konsultacji opinie i uwagi są zamieszczone na senackiej stronie internetowej.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Tytuł projektu: ustawa o zmianie ustawy – Prawo oświatowe

Data sporządzenia: 28 kwietnia 2022 r.

Przedstawiciel wnioskodawcy:

Senator Magdalena Kochan

Źródło: inicjatywa komisji

Osoby odpowiedzialne za projekt w Biurze Legislacyjnym:

Iwona Kozera-Rytel, główny legislator, tel. 22 694 93 38

w zakresie OSR:

Marian Fałek, główny ekspert, tel. 22 694 90 82

Nr druku: 679, 679 S

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

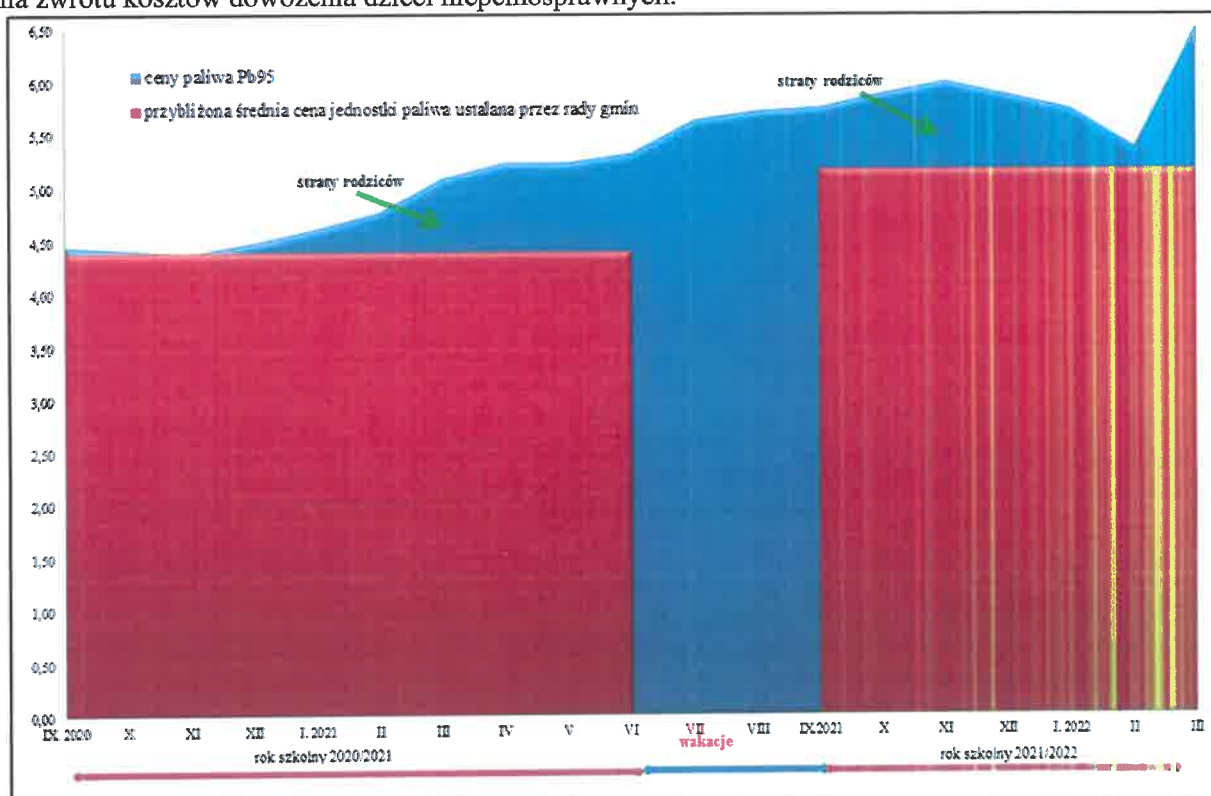
1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W aktualnym stanie prawnym obowiązkiem gminy jest zapewnienie dzieciom z niepełnosprawnościami bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższego przedszkola, szkoły podstawowej lub do ośrodka umożliwiającego realizację obowiązku przedszkolnego lub szkolnego, albo zwrot kosztów przejazdu ucznia i opiekuna na zasadach określonych w umowie zawartej między organem wykonawczym gminy a rodzicami lub opiekunami, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice lub opiekunowie.

W dniu 3 grudnia 2019 r. weszła w życie ustawa określająca kryteria ustalania kosztów przejazdu dziecka i opiekuna, które są zwracane osobom dowożącym dzieci niepełnosprawne do szkoły lub przedszkola. W aktualnym stanie prawnym rodzicom (opiekunom) przysługuje zwrot kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów w oparciu o algorytm sformułowany w art. 39a ust. 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w którym jedną z decydujących zmiennych jest średnia cena jednostki paliwa w danej gminie, właściwego dla danego pojazdu, którą określa na każdy rok szkolny rada gminy. Przy obliczaniu kosztu przewozu trzeba też uwzględnić średnie zużycie paliwa na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu. Zwrot kosztów następuje na podstawie umowy zawartej między organem wykonawczym jednostki samorządu terytorialnego a rodzicami (opiekunami).

Średnią cenę jednostki paliwa w gminie określa na każdy rok szkolny rada gminy. Problem wynikający z ustalonej przepisami ustawy formuły zwrotu kosztów polega na tym, że zmienność kształtowania się ceny paliwa (jej wzrost), powoduje, że rodzice realizujący dowóz dzieci i młodzieży do placówek oświatowych nie otrzymują zwrotu kosztów poniesionych na zakup paliwa w rzeczywistym ich wymiarze.

Wykres nr 1: Ceny paliwa i przybliżona średnia ceny jednostki paliwa ustalana przez rady gmin jako podstawy wyliczenia zwrotu kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych.



Źródło: Obliczenia własne; dane źródłowe: uchwały rad gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

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

Rekomenduje się projekt *ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe*, w którym proponuje się dokonać zmiany formuły wyliczania wysokości zwrotu poniesionych kosztów przez rodziców z tytułu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do placówki oświatowej. Proponuje się, aby zwrot kosztów jednorazowego przewozu następował w wysokości określonej według wzoru:

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

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **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,
- **c** – stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, 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* (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).

Oczekuje się, że efektem projektowanej ustawy będzie urealnienie kwoty zwracanej przez jednostkę samorządu terytorialnego rodzicom w związku z ponoszonymi przez nich kosztami dowożenia dziecka niepełnosprawnego do właściwej placówki oświatowej.

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

Nie sporządzono przeglądu rozwiązań podobnego problemu w krajach członkowskich UE ponieważ celem projektowanej ustawy jest korekta formuły wprowadzonej pierwotnie w celu wykonania wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt.

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
rodzice lub opiekunowie, którzy dowożą dzieci niepełnosprawne do szkoły	ok. 5.000 dzieci	szacunki Ministerstwa Nauki i Edukacji ¹	urealnienie kwoty zwracanej przez gminy w związku z ponoszonymi przez rodziców (opiekunów) kosztami dowożenia dziecka niepełnosprawnego do placówki oświatowej
wójtowie burmistrzowie prezydenci miast			obowiązek dostosowania treści umów do przepisów zmienionej ustawy w terminie 60 dni od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy
rady gmin			obowiązek określenia, w drodze uchwały, stawki zwrotu kosztów za 1 kilometr przebiegu pojazdu
gminy			obowiązek zwrotu rodzicom lub opiekunom wydatków z tytułu dowożenia dzieci niepełnosprawnych do właściwych placówek oświatowych

¹ Źródło: Informacja podana w dniu 26 kwietnia 2022 r. na posiedzeniu Komisji Nauki, Edukacji i Sportu, Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisji Ustawodawczej.

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

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe został przesłany w dniu 4 kwietnia 2022 r. do: Prezesa Rady Ministrów, Ministra Cyfryzacji, wykonującego obowiązki Ministra Finansów; Ministra Edukacji i Nauki; Ministra Rodziny i Polityki Społecznej; Ministra Zdrowia; Naczelnego Sądu Administracyjnego; Rzecznika Praw Człowieka; Rzecznika Praw Dziecka; Unii Miasteczek Polskich; Związku Gmin Wiejskich RP; Związku Miast Polskich; Związku Powiatów Polskich; Fundacji Unia Metropolii Polskich; Śląskiego Związku Gmin i Powiatów; Związku Województw RP; Naczelnej Rady Adwokackiej; Krajowej Rady Radców Prawnych; Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Sędziów Sądów Administracyjnych. Termin przekazania opinii wyznaczono do dnia 22 kwietnia 2022 r.

Związek Powiatów Polskich stwierdził, że aktualnie obowiązujący wzór wykorzystywany do obliczenia kosztów przewozu, które zwraca się rodzicom, jest racjonalny i pozwala na uwzględnienie lokalnych warunków oraz technicznej specyfikacji pojazdu. Zdaniem Związku Powiatów Polskich, wzór zaproponowany w projekcie nie będzie czynił zadość idei zwrotu „rzeczywistych” kosztów ponoszonych przez rodziców. Ponadto w przesłanej opinii zaproponowano korektę w zakresie zmienianego art. 39a ust. 3 (art. 1 projektu), która miałaby polegać na wskazaniu, że stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu określona w uchwale rady gminy **nie może być niższa niż połowa stawki** określonej 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.

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Sędziów Sądów Administracyjnych wskazało, że brak odniesienia się w uzasadnieniu projektu do oczekiwanych skutków ekonomicznych nie pozwala na obecnym etapie miarodajnie ocenić, czy proponowana zmiana zapewni realizację zamierzonego celu ustawodawcy, polegającego na „zmniejszeniu dysproporcji pomiędzy ponoszonymi, a refundowanymi kosztami dowozu”.

Rzecznik Praw Obywatelskich proponowaną nowelizację ocenił **pozytywnie** wskazując, że koresponduje ona z postulatem Rzecznika, aby kwota refundacji należna rodzicom odpowiadała rzeczywiście ponoszonym przez nich kosztom. Rezygnacja ze współczynnika dotyczącego średniej ceny jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu na rzecz stawki za 1 kilometr przebiegu pojazdu, opartej na 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, spełnia postulat ujednolicenia zasad i stawek zwrotu. Rzecznik Praw Obywatelskich zasugerował ponadto rozważenie modyfikacji przepisu przejściowego (art. 2 projektu), w taki sposób, aby inicjatywa w zakresie wypowiedzenia dotychczasowych umów zawartych pomiędzy rodzicami a gminą przysługiwała wyłącznie rodzicom. Rozwiązanie to umożliwiłoby rodzicom ocenę, czy w ich indywidualnej sytuacji nowelizowane przepisy pozwolą na uzyskanie korzystniejszych warunków umowy i kwoty należnego zwrotu od tych wynikających z umowy, którą są aktualnie związani.

Śląski Związek Gmin i Powiatów zauważył, że zmiana art. 39a ustawy – Prawo oświatowe jest uzasadniona. Jednocześnie w opinii dodano, że środki na finansowanie ponoszonych przez rodziców wydatków oraz na zadania jednostek samorządu terytorialnego związane z zapewnieniem transportu niepełnosprawnym uczniom do szkoły/placówki i opieki w czasie przewozu powinny być zapewnione w ramach subwencji oświatowej.

Naczelny Sąd Administracyjny oraz Rzecznik Praw Dziecka poinformowali, że **nie zgłaszają uwag**.

Analogiczną informację w imieniu województwa zachodniopomorskiego przekazał Związek Województw RP. Z kolei województwo śląskie zaproponowało rozważenie wydłużenia terminu dostosowania dotychczasowych umów do nowych regulacji.

Wpłynęły również cztery opinie od obywateli, w których podniesiono zasadność dokonania zmiany stanu prawnego w celu umożliwienia zwrotu kosztów na poziomie zbliżonym do kosztów rzeczywistych.

W dniu 26 kwietnia 2022 r. na wspólnym posiedzeniu Komisja Nauki, Edukacji i Sportu, Komisja Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej oraz Komisja Ustawodawcza przyjęły projekt z jedną poprawką – termin na wykonanie obowiązku dostosowania treści już zawartych umów do przepisów znowelizowanej ustawy został wydłużony z 30 do 60 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych.

[illegible]

Źródła finansowania	budżety jednostek samorządu terytorialnego
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana ustawa będzie oddziaływała na jednostki samorządu terytorialnego, gdyż ich zadaniem jest dowożenie dzieci niepełnosprawnych do placówek oświatowych, a w przypadku gdy rodzice samodzielnie dowożą dzieci, gminy są obowiązane do zwrotu kosztów według zasad określonych w <i>ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe</i>. Szacuje się jednak, że <u>zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych do placówek oświatowych będzie miała marginalny wpływ na wzrost wydatków ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego z tego tytułu.</u> Za powyższą konkluzją przemawia okoliczność, że relacja wydatków ponoszonych na ten cel do dochodów gminy generalnie kształtuje się na niskim poziomie, na przykład dla: Gdyni 0,04%, Białegostoku 0,03%, Zwierzyńca 0,01%, Bogatyni 0%. W związku z tym można wnioskować, że dynamika zmiany wysokości kosztów zwracanych rodzicom, na skutek zmiany formuły ich obliczania, będzie miała nieduży wpływ na wysokość wydatków ogółem ponoszonych przez jednostkę samorządu terytorialnego.

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

Czas w latach od wejścia w życie zmian		Skutki						
		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2021 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu ustawy na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, a także na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Regulacja będzie oddziaływała na rodziny, które ponoszą wydatki związane z dowożeniem niepełnosprawnych dzieci do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych. Wpływ ten będzie pozytywny, choć prawdopodobnie zróżnicowany pod względem wysokości kwoty refundowanej rodzicom. Z dokonanej analizy wynika, że jeden czynnik, tj. cena paliwa (skalkulowana w sposób bardziej zbliżony do rzeczywistego poziomu), będzie oddziaływać pozytywnie. Szacuje się, że uwzględnienie ceny paliwa według proponowanej zasady, w roku szkolnym 2020/2021 i 2021/2022 przyczyniłoby się do wzrostu refundowanej rodzicom kwoty o 9–12%. Wpływ drugiego czynnika – średniego zużycia paliwa przez dany pojazd według informacji podanych przez jego producenta – będzie zróżnicowany, tzn. uzależniony od parametrów użytkowanego samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km						

	projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu byłaby ustalona na poziomie minimalnym. Wykres nr 2: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km]. <table border="1"><caption>Dane do Wykresu nr 2</caption><thead><tr><th>zużycie paliwa [l/100 km]</th><th>refundowany koszt [zł/1 km]</th></tr></thead><tbody><tr><td>5</td><td>0,55</td></tr><tr><td>6</td><td>0,45</td></tr><tr><td>7</td><td>0,35</td></tr><tr><td>8</td><td>0,25</td></tr><tr><td>9</td><td>0,15</td></tr><tr><td>10</td><td>0,05</td></tr><tr><td>11</td><td>-0,05</td></tr><tr><td>12</td><td>-0,15</td></tr><tr><td>13</td><td>-0,25</td></tr><tr><td>14</td><td>-0,35</td></tr><tr><td>15</td><td>-0,45</td></tr></tbody></table> Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/	zużycie paliwa [l/100 km]	refundowany koszt [zł/1 km]	5	0,55	6	0,45	7	0,35	8	0,25	9	0,15	10	0,05	11	-0,05	12	-0,15	13	-0,25	14	-0,35	15	-0,45
zużycie paliwa [l/100 km]	refundowany koszt [zł/1 km]																								
5	0,55																								
6	0,45																								
7	0,35																								
8	0,25																								
9	0,15																								
10	0,05																								
11	-0,05																								
12	-0,15																								
13	-0,25																								
14	-0,35																								
15	-0,45																								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń																									
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu.																									
Brak wpływu.																									
9. Wpływ na rynek pracy.																									
Brak skutków.																									
10. Wpływ na pozostałe obszary.																									
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ informatyzacja ☐ zdrowie																								
Brak wpływu.																									
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego.																									
Przepisy projektowanej ustawy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.																									
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?																									
Projektowana ustawa powinna podlegać ewaluacji po upływie trzech lat jej obowiązywania. Ocena <i>ex post</i> powinna ukazać, w jakim stopniu regulacja przyczynia się do zbliżania refundowanych kosztów do rzeczywistych kosztów ponoszonych przez rodziców dowożących dzieci niepełnosprawne do szkoły, a więc do urealnienia prawa zagwarantowanego w tym zakresie przez przepisy ustawy.																									
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.).																									
Informacje dodatkowe: opis metodologii, źródeł danych, obliczeń i wyników.																									

**Informacje dodatkowe:
opis metodologii, źródeł danych, obliczeń i wyników**

Z dokonanej analizy wynikają następujące wnioski:

- **projektowana ustawa będzie miała prawdopodobnie nieznaczny wpływ na sytuację gmin.** Przedmiotowa ustawa będzie oddziaływała na jednostki samorządu terytorialnego, gdyż zadaniem ich jest dowożenie dzieci niepełnosprawne do szkół. W przypadku, gdy rodzice samodzielnie dowożą dzieci niepełnosprawne, wówczas gminy są zobowiązane do zwrotu kosztów, według zasad określonych w *ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe*.

Urealnienie kwoty zwracanej rodzicom przez gminy, w wyniku zmiany metody kalkulowania wydatków ponoszonych przez rodziców na zakup paliwa, będzie czynnikiem oddziaływującym na wzrost wydatków gmin. Jednakże zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych będzie miała marginalny wpływ na zmianę wydatków ogółem ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego. Wynika to z niskiego poziomu, jaki osiągają wydatki z tego tytułu w porównaniu z dochodami uzyskiwanymi przez gminy. Dla przykładu proporcja ta kształtuje się następująco: Gdynia – 0,04%, Białystok – 0,03%, Zwierzyniec – 0,01%, Bogatynia – 0%.

Tabela nr 1: Udział wydatków gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych do szkoły w dochodach gminy ogółem.

		Gdynia	Białystok	Zagórów	Bogatynia	Zwierzyniec
dane przesłane przez władze gmin						
wydatki gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkoły	zł/rok	495 864	410 522	135 145	brak umów	1 708
liczba dzieci niepełnosprawnych dowożonych do szkoły przez rodziców	osób	100	278	2	0	1
obliczenia						
przeciętna kwota kosztów zwróconych rodzicom przez gminę z tytułu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do szkoły	zł/rok	4 959	1 477		0	1 708
wydatki gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkoły	zł/rok	495864	410522		brak umów	1708
	mln zł/rok	0,495864	0,410522			0,001708
dochody ogółem gminy, dane GUS, budżety gmin w 2016 r.	mln zł	1 235,9	1 566,1	35,9		25,9
udział wydatków gminy z tytułu zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkół w dochodach gminy		0,04%	0,03%		0%	0,01%

Źródło: druk sejmowy nr 3721 – VIII kadencja Sejmu.

- **projektowana ustawa będzie miała prawdopodobnie zróżnicowany wpływ na wysokość kwoty refundowanej rodzicom.** Jeden czynnik – cena paliwa (lepsze jej przybliżenie) – będzie oddziaływać pozytywnie. Szacuje się, że uwzględnienie ceny paliwa wg proponowanej zasady, w roku szkolnym 2020/2021 i 2021/2022 przyczyniałoby się do wzrostu refundowanej rodzicom kwoty w przedziale **9-12%**. Wpływ drugiego czynnika - średniego zużycia paliwa w jednostkach na 100 km danego pojazdu według danych producenta – będzie zróżnicowany, uzależniony od parametrów samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu ustalona byłaby na poziomie minimalnym.

Model szacowania skutków regulacji. Szacowanie skutków regulacji, w przypadku projektowanej ustawy, polega na obliczeniu różnicy wysokości pomiędzy kwotą, jaka byłaby zwracana rodzicom z tytułu zwrotu kosztów dowożenia dzieci niepełnosprawnych, w sytuacji gdyby obowiązywały projektowane przepisy, a kwotą gdyby wydatki były zwracane w oparciu o obowiązujące aktualnie przepisy.

I. Projektowane przepisy. Formuła zwrotu kosztów jest następująca:

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

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **a** – liczba 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** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu,
- **c** – stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu; stawkę określać będzie rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).

II. Obowiązujące przepisy. Formuła zwrotu kosztów jest następująca:

$$(k) \text{ koszt} = (a - b) * c * d/100$$

gdzie poszczególne symbole oznaczają:

- **a** – liczba 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** – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu;
- **c** – średnia cena jednostki paliwa w danej gminie, właściwego dla danego pojazdu (średnią cenę jednostki paliwa określa na każdy rok szkolny rada gminy, w drodze uchwały, uwzględniając ceny jednostek paliwa na stacjach występujących na terenie gminy);
- **d** – średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 km dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu (dane z książki pojazdu danego modelu, cyklem mieszanym).

III. Formuła wyrażająca skutki regulacji. Szacowanie skutków regulacji polega na porównaniu prognozowanego scenariusza przebiegu zjawiska wynikającego na skutek wprowadzonej zmiany przepisów z hipotetycznym przebiegiem zjawiska tj. z prognozą przebiegu, gdyby obowiązywały aktualne przepisy. W tym przypadku skutki regulacji w postaci zmiany wysokości refundowanych kosztów określa następująca formuła:

$$\Delta k = k' - k \quad \text{jednostka miary [zł]}$$

Podstawiając pod powyższą formułę wzory określające sposób wyliczenia kosztów przewidziany w projektowanej ustawie oraz w obowiązujących przepisach, następnie dokonując odpowiednich przekształceń, uzyskujemy następujący wzór, który wyraża zmianę wysokości kosztów refundowanych rodzicom w zależności od czynników determinujących ich poziom. W celu uproszczenia, jako średnią cenę jednostki paliwa bierze się benzynę Pb95.

$$\Delta k / (a - b) = c - C_{pb95} \times d / 100 \quad \text{jednostka miary [zł/km]}$$

IV. **Obliczenia skutków.** W celu dokonania symulacji skutków wpływu zmienianej regulacji na zmianę wysokości refundowanych kosztów rodzicom z tytułu dowożenia dzieci niepełnosprawnych do szkoły zastosowano powyższy wzór przyjmując następujące dane:

- **stawkę minimalną** - przyjmuje się na poziomie 0,8358 [zł/km], gdyż zdecydowana większość użytkowanych w Polsce samochodów ma pojemność ponad 900 cm³.

Tabela nr 2: Dane nt. kosztu przejechania 1 km.

pojemność silnika		udział samochodów	stawka [zł/1 km]
do	900 cm ³	10%	0,5214
ponad	900 cm ³	90%	0,8358
średnia stawka zwrotu			0,8044

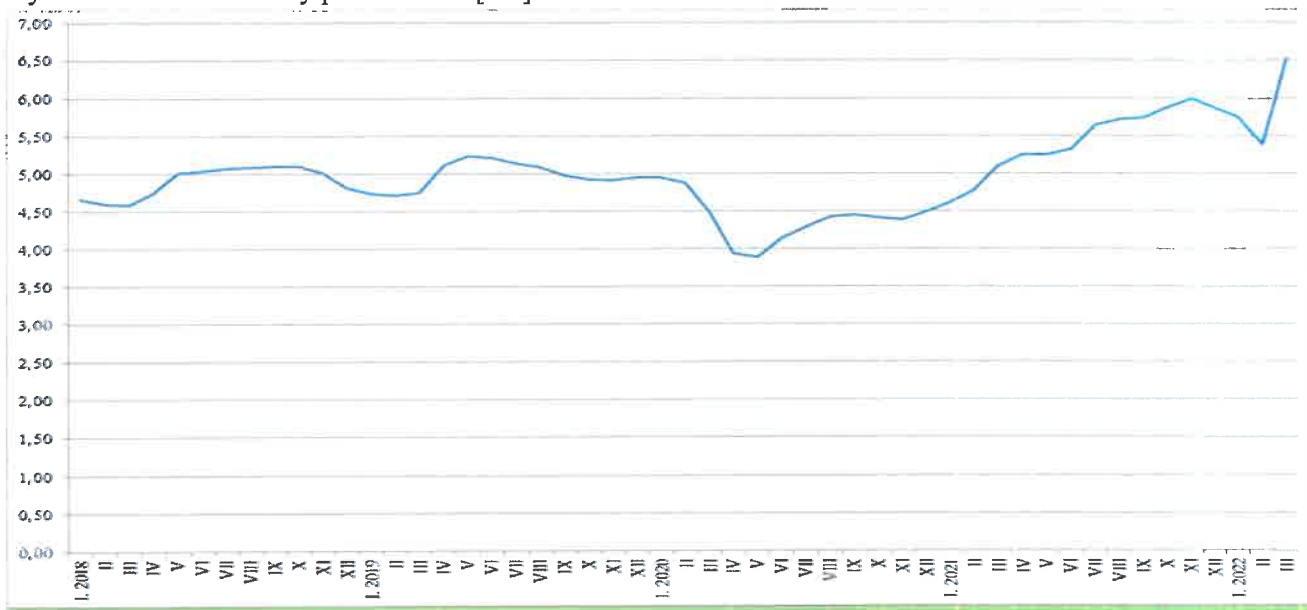
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych Ministerstwa Finansów

Zgodnie z wydanym na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym rozporządzeniem 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, koszty używania pojazdów do celów służbowych pokrywa pracodawca według stawek za 1 kilometr przebiegu pojazdu, które nie mogą być wyższe niż:

- 1) dla samochodu osobowego:
 - a) o pojemności skokowej silnika do 900 cm³ – 0,5214 zł,
 - b) o pojemności skokowej silnika powyżej 900 cm³ – 0,8358 zł,
- 2) dla motocykla – 0,2302 zł,
- 3) dla motoroweru – 0,1382 zł.

- **średnie ceny paliwa** – na podstawie danych rynkowych przyjmuje się, że w okresie od września 2021 r. do marca 2022 r. średnia cena paliwa wynosiła 5,88 [zł/l].

Wykres nr 3: Średnie ceny paliwa Pb95 [zł/l].



Źródło: <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

- **średnie zużycie paliwa** w jednostkach na 100 km **dla danego pojazdu** według danych producenta pojazdu (dane z książki pojazdu danego modelu, cyklem mieszanym). W celu symulacji skutków regulacji przyjmuje się zużycie paliwa w przedziale od 5 do 15 [l/100 km].

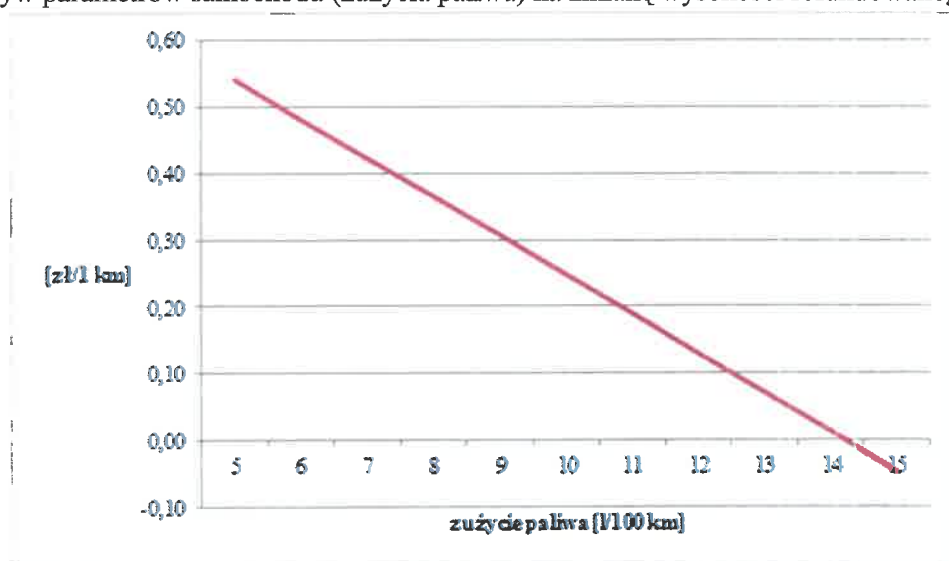
V. **Wnioski.** Z dokonanych symulacji wynika, że wysokość refundowanej kwoty będzie w istotny sposób zależała od parametrów użytkowanego samochodu wykorzystywanego w celu dowożenia dziecka niepełnosprawnego do szkoły przez rodziców. Kwota refundowana będzie ulegała zmniejszeniu wraz z pogorszeniem parametrów samochodu. Można przypuszczać, że im większe zużycie paliwa, tym mniejsza będzie korzyść ze zmiany sposobu rozliczania kosztów. Ponadto szacuje się, że przy zużyciu powyżej 15 l na 100 km projektowana zmiana przestanie być korzystna, jeżeli stawka zwrotu ustalona byłaby na poziomie minimalnym.

Tabela nr 3: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km]

stawka minimalna	średnia cena Pb95	d-średnie zużycie paliwa na 100 km	d/100; średnie zużycie paliwa na	wpływ na refundowaną kwotę	
[zł/km]	[zł/l]	[l]	[l/1 km]	[zł/km]	[%]
0,8358	5,88	5	0,05	0,54	65%
0,8358	5,88	6	0,06	0,48	58%
0,8358	5,88	7	0,07	0,42	51%
0,8358	5,88	8	0,08	0,37	44%
0,8358	5,88	9	0,09	0,31	37%
0,8358	5,88	10	0,10	0,25	30%
0,8358	5,88	11	0,11	0,19	23%
0,8358	5,88	12	0,12	0,13	16%
0,8358	5,88	13	0,13	0,07	9%
0,8358	5,88	14	0,14	0,01	2%
0,8358	5,88	15	0,15	-0,05	-6%

Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie ceny paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

Wykres nr 4: Wpływ parametrów samochodu (zużycia paliwa) na zmianę wysokości refundowanego kosztu [zł/1 km].



Źródło: Obliczenia własne.; dane źródłowe: uchwały rady gmin wybranych losowo, średnie cen paliw <https://www.autocentrum.pl/paliwa/ceny-paliw/>

Warszawa, 9 maja 2022 r.

BAS-WAPEiM-902/22

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

SEKRETARIAT Z-CY SZEFANUS
L.dz. DS. 1120. 231. 2022 (2)
Data wpływu 9.05.2022.

Opinia

w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Magdalena Kochan)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2021 r. poz. 483, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

W projekcie zaproponowano zmianę art. 39a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe¹. Zmiana dotyczy modyfikacji zasad określenia wysokości zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych.

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

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii zawartych w przepisach projektu.

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

Projekt ustawy nie zawiera postanowień objętych prawem Unii Europejskiej.

¹ Dz. U. z 2021 r. poz. 1082.

SEJMYK
SEKRETARIAT PRZEDSIĘWZIĘCIA SEJMU
L.dz. SP-12P. 020. 102. 4. 2022
Data wpływu 10.05.2022 r.

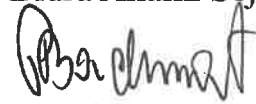
4. Konkluzja

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Dorota Olejniczak
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Paweł Bachmat

Warszawa, 9 maja 2022 r.

BAS-WAPEiM-903/22

SEKRETARIAT Z-CY SZEFAS
L.dz. DS. 1120.261.2022
Data wpływu 9.05.2022r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (przedstawiciel wnioskodawcy: senator Magdalena Kochan) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

W projekcie zaproponowano zmianę art. 39a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe¹. Zmiana dotyczy modyfikacji zasad określenia wysokości zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo UE.**

Autor:

Dorota Olejniczak
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU
L. dz. SP5-WP.020.102.8.2022
Data wpływu 10.05.2022r.

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Paweł Bachmat

¹ Dz. U. z 2021 r. poz. 1082.



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁĄCUBSKI

Krzysztof Maciejewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mirosław Czapla
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Joanna Potocka-Rak
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciolek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosel
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WŚCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/122/22

Warszawa, 11 maja 2022 roku

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L.dz. ...DS...175...284...2022

Data wpływu ...13.05.2022

Szanowny Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 10 maja br. dotyczące senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (EW.020.864(2).2022) poniżej przedkładam uwagi Związku Powiatów Polskich.

W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że obowiązek dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych jest zadaniem własnym gminy. Finansowanie tego zadania nie odbywa się w ramach części oświatowej subwencji ogólnej (art. 28 ust. 5 pkt 1 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego) co oznacza, że środki służące jego realizacji pochodzą z gminnych dochodów własnych.

Gmina może albo zorganizować bezpłatny transport i opiekę w czasie przewozu dzieci, młodzieży i uczniów we własnym zakresie albo poprzez zwrot rodzicom kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów oraz rodziców (art. 39a ustawy – Prawo oświatowe). Aktualnie obowiązujący wzór zwrotu rodzicom kosztów jednorazowego przewozu, uwzględniający średnią cenę jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu oraz średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu, jest w ocenie Związku Powiatów Polskich racjonalny i daje możliwość uwzględnienia lokalnych warunków oraz technicznej specyfikacji pojazdu. Nie powinno także umknąć uwadze, że kwestia, którą obejmuje projektowana ustawa dotyczy stosunków społecznych i wspierającej funkcji samorządu w stosunku do zadań rodziców.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. ...SPS-UP.020.102.9.2022

Data wpływu ...13.05.2022

Zmiana wzoru zwrotu kosztów jednorazowego przejazdu zaproponowana w projekcie, jest de facto propozycją, która jako alternatywna pojawiła się także w roku 2018 i 2019 kiedy pracowano nad brzmieniem art. 39a, dodanego później do ustawy – Prawo oświatowe. Dyskutowano wówczas na temat zwrotu „rzeczywistych” kosztów ponoszonych przez rodziców. Aktualne brzmienie art. 39a jest krytykowane przez projektodawców ze względu na niespełnienie tego warunku. Jak się jednak wydaje proponowany w projekcie wzór, tym bardziej nie odpowiada przywołanemu kryterium. Zaproponowano bowiem, aby przy wyliczeniu uwzględniać stawkę za 1 km przebiegu pojazdu określaną przez radę gminy w wysokości nie niższej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. W tym zakresie zwracamy uwagę na następujące kwestie:

1. stawka, o której mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym jest stawką maksymalną. Oznacza to, że pracodawca może zastosować w przypadku pracowników stawkę niższą. Natomiast w projekcie proponuje się, że stawka z rozporządzenia jest stawką minimalną, którą rada gminy może podwyższyć;
2. rozporządzenie wydane na podstawie art. 34a ust. 2 dotyczy używania prywatnych pojazdów do celów służbowych. Stawki tam proponowane uwzględniają specyficzny rodzaj sytuacji, w której pracownik korzystając z prywatnego samochodu robi to niejako w interesie swojego pracodawcy a wynikająca z decyzji pracodawcy stawka (nie wyższa niż określona w rozporządzeniu) ma to pracownikowi zrekompensować. Z zupełnie odwrotną sytuacją mamy do czynienia w przypadku dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych. To rodzic jest bowiem zainteresowany tym, aby jego dziecko mogło korzystać z kształcenia, opieki i wychowania w jednostce oświatowej.

Jeżeli jednak projektowana ustawa zyska aprobatę Sejmu, Związek Powiatów Polskich proponuje poprawkę polegającą na zmianie proponowanego brzmienia art. 39a ust. 3, jak opisano poniżej:

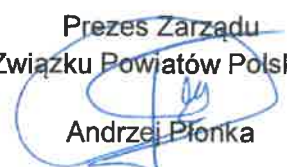
„3. Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określa rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż połowa stawki określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2022 r. poz. 180 i 209).”.

Uzasadnienie:

Zgodnie z proponowanym brzmieniem ust. 3 w art. 39a ustawy – Prawo oświatowe, rada gminy nadal będzie posiadała kompetencję do ustalenia stawki za jeden kilometr przebiegu pojazdu, z tą jednak różnicą, że punktem odniesienia będzie połowa stawki określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, którą rada gminy będzie mogła podwyższyć. Biorąc pod uwagę treść oceny skutków regulacji dołączoną do projektu, takie rozwiązanie wydaje się najbardziej obiektywne i uwzględniające racjonalność i adekwatność dysponowania środkami publicznymi. Po pierwsze jak wynika z wykresu nr 1 już aktualnie średnie ceny paliwa określane przez rady gmin są na zbliżonym poziomie do

cen paliwa, a na pewno uwzględniają wzrost tych cen (wykres pokazuje, że wraz ze wzrostem cen, gminy podwyższały średnie ceny jednostki paliwa). Po drugie, gdyby jako minimalny pułap przyjąć pełną stawkę wynikającą z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym to wysokość zwrotu kosztów przejazdu (przy uwzględnieniu analogicznej liczby kilometrów) liczona przy użyciu aktualnego wzoru i wzoru proponowanego w projekcie dla pojazdu spalającego ok. 8l/100km (czyli przeciętne pojazdy samochodowe) wzrosłaby blisko dwukrotnie. Stąd też nie sposób zgodzić się z twierdzeniem zawartym w OSR, że zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia będzie miała marginalny wpływ na wzrost wydatków ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego z tego tytułu. Już na marginesie, zupełnie niezrozumiały jest podnoszony w OSR argument, że relacja wydatków na ten cel do ogólnych dochodów gmin kształtuje się na niskim poziomie. Są to wartości nieporównywalne, biorąc także pod uwagę tysiące innych zadań publicznych realizowanych przez gminy.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Andrzej Pionka



SĄD NAJWYŻSZY
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego

Warszawa, 24 maja 2022 r.

BSA I.022.13.2022

SEKRETARIAŁ Z-OJ SZEFKA KS
L.dz. DS.175.333.2022
Data wpływu 31.05.2022

Pan

Dariusz Salamończyk

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 9 maja 2022 r., SPS-WP.020.102.6.2022, uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy, działając na podstawie art. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1904), nie zgłasza uwag do *senackiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe*, albowiem projektowany akt prawny nie jest aktem normatywnym, na podstawie którego orzekają i funkcjonują sądy powszechne, jak również nie ma on wpływu na sprawy należące do właściwości Sądu Najwyższego.

Z poważaniem,

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-UP.020.102.10.2022
01.06.2022
Data wpływu

dr hab. Małgorzata Manowska

/pismo podpisane podpisem elektronicznym/