



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-171-19

Druk nr 44
Warszawa, 4 grudnia 2019 r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

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

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

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 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730, 1495, 1696 i 2020) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) użyte w art. 78 w ust. 1, w art. 79 w ust. 1 i 2, w art. 80, w art. 82 w ust. 2 oraz w art. 87 w ust. 1 i 3 wyrazy „31 grudnia 2019 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2020 r.”;
- 2) w art. 78 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, których termin ważności upływa w dniu 31 grudnia 2019 r., wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność do dnia 31 grudnia 2020 r.”;
- 3) użyte w art. 81, w art. 85 w ust. 2 oraz w art. 90 wyrazy „1 stycznia 2020 r.” zastępuje się wyrazami „1 stycznia 2021 r.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

UZASADNIENIE

W związku ze zmianą koncepcji funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego zaplanowana została reforma mająca na celu poprawę funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym, zapewnienie spójności komunikacyjnej kraju, przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich, a także doprecyzowanie niektórych kwestii związanych z dystrybucją środków z budżetu państwa na finansowanie ustawowych ulg. Jednym z elementów tej reformy jest ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123), która weszła w życie z dniem 18 lipca 2019 r., a której celem jest likwidacja białych plam komunikacyjnych poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego, tj. jednostek samorządu terytorialnego odtwarzających zlikwidowane połączenia komunikacji autobusowej. W celu dokończenia toczących się prac legislacyjnych w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, które na obecnym etapie są bardzo zaawansowane, konieczne jest przesunięcie – ustalonego ustawą z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435 oraz z 2019 r. poz. 1907) – dotychczasowego terminu wejścia w życie części przepisów przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym o kolejny rok, tj. do dnia 1 stycznia 2021 r.

Niezależnie od wskazanych powyżej przyczyn o charakterze koncepcyjnym, należy zwrócić uwagę, że brzmienie przepisów projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest konsekwencją zaplanowania w ustawie budżetowej na rok 2020 środków odpowiednio:

- w części 85 – Budżety wojewodów – na ulgi w przewozach autobusowych oraz
- w części 39 – Transport – na ulgi w przewozach kolejowych.

Brak tych przepisów oznaczałby konieczność przyjęcia odmiennie od zawartej w projekcie ustawy budżetowej na rok 2020 struktury dysponentów odpowiedzialnych za finansowanie ulg. Należy podkreślić przy tym, iż przepisy, które miały wejść w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., zawierają odmienny od obecnego system finansowania ulg (np. zakładają zmianę charakteru dotacji na ulgi kolejowe z dotacji przedmiotowej na

dotację celową, a także zmianę charakteru finansowania ulg autobusowych w ramach zadania bieżącego z zakresu administracji rządowej na zadanie własne), a niezależnie od tego budziły wątpliwości interpretacyjne. Wydatki zaplanowane w projekcie ustawy budżetowej na 2020 r. wynikają z kalkulacji dysponentów opartych o dotychczasowe doświadczenia pozyskane na podstawie aktualnych regulacji, ze względu na brak dostatecznej wiedzy np. co do liczby umów możliwych do zawarcia pod rządami nowych przepisów. Nieuregulowanie na rok 2020 zmiany ww. przepisów stwarza poważne ryzyko, iż ustawa budżetowa nie zapewni prawidłowego finansowania ulg, co nie może być akceptowane.

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

Projektowane przepisy ustawy są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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.) i w związku z tym nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej na mocy ww. przepisów.

Planowany termin wejścia w życie ustawy to 1 stycznia 2020 r.

| | |
|---|--|
| <p>Nazwa projektu Ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Rafał Weber – Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Krzysztof Lewczak – Naczelnik Wydziału tel. (22) 630-12-68 Artur Buzakowski – Naczelnik Wydziału tel. (22) 630-14-61</p> | <p>Data sporządzenia 29.11.2019 r.</p> <p>Źródło: Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac:</p> |
|---|--|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Przesunięcie ustalonego ustawą z dnia 9 listopada 2018 r. o szczególnych rozwiązaniach służących realizacji ustawy budżetowej na rok 2019 (Dz. U. poz. 2435 oraz z 2019 r. poz. 1907) – dotychczasowego terminu wejścia w życie części przepisów przejściowych ustawy o publicznym transporcie zbiorowym o rok, tj. do dnia 1 stycznia 2021 r.

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

Proponowane rozwiązanie przewiduje przesunięcie terminu wejścia w życie ww. przepisów na dzień 1 stycznia 2021 r., dzięki czemu do tego czasu pasażerowie zachowają pełen dostęp do ulg ustawowych u wszystkich przewoźników – niezależnie od podpisania przez przewoźnika umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z jednostką samorządu terytorialnego będącą organizatorem publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto wydłużenie *vacatio legis* powyższych przepisów pozwoli na dokończenie toczących się prac legislacyjnych w zakresie zmiany koncepcji funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, które na obecnym etapie są zaawansowane.

Uregulowanie na rok 2020 zmiany ww. przepisów spowoduje, że ustawa budżetowa zapewni prawidłowe finansowanie ulg ustawowych. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2020 środki zostały zaplanowane odpowiednio:

- w części 85 – Budżety wojewodów – na ulgi w przewozach autobusowych oraz
- w części 39 – Transport – na ulgi w przewozach kolejowych.

Brak tych przepisów oznaczałby konieczność przyjęcia odmiennej od zawartej w projekcie ustawy budżetowej na rok 2020 struktury dysponentów odpowiedzialnych za finansowanie ulg.

Przepisy, które miały wejść w życie z dniem 1 stycznia 2020 r., zawierają odmienny od obecnego system finansowania ulg (np. zakładają zmianę charakteru dotacji na ulgi kolejowe z dotacji przedmiotowej na dotację celową, a także zmianę charakteru finansowania ulg autobusowych w ramach zadania bieżącego z zakresu administracji rządowej na zadanie własne), a niezależnie od tego budziły wątpliwości interpretacyjne.

Wydatki zaplanowane w projekcie ustawy budżetowej na 2020 r. wynikają z kalkulacji dysponentów opartych o dotychczasowe doświadczenia pozyskane na podstawie aktualnych regulacji, ze względu na brak dostatecznej wiedzy np. co do liczby umów możliwych do zawarcia pod rządami nowych przepisów. Nieuregulowanie na rok 2020 zmiany ww. przepisów stwarza poważne ryzyko, iż ustawa budżetowa nie zapewni prawidłowego finansowania ulg, co nie może być akceptowane.

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

Ze względu na specyfikę zagadnienia porównanie z rozwiązaniami przyjętymi w innych krajach jest niecelowe.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|---|--|--|---|
| Pasażerowie w transporcie autobusowym w ujęciu rocznym ogółem | 312 148 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie drogowym) | Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r. | Utrzymanie dostępu do przejazdów z ulgą ustawową u przewoźników komercyjnych. |
| Pasażerowie w transporcie kolejowym w ujęciu rocznym ogółem | 301 594 tys. (przewozy regularne w krajowym transporcie kolejowym) | Główny Urząd Statystyczny – Transport – wyniki działalności w 2017 r. | Utrzymanie dostępu do przejazdów z ulgą ustawową u przewoźników komercyjnych. |
| Przewoźnicy autobusowi | Przewoźnicy autobusowi wykonujący przewozy regularne – ok. 2 tys. | Przewoźnicy autobusowi – dane Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji | Możliwość uzyskania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych na |

| | | | |
|----------------------|--|-----------------------------|--|
| Przewoźnicy kolejowi | podmiotów Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy regularne – 15 podmiotów | Ministerstwo Infrastruktury | dotychczasowych zasadach. Możliwość uzyskania utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych na dotychczasowych zasadach. |
|----------------------|--|-----------------------------|--|

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

Projekt ustawy został skierowany bezpośrednio do rozpatrzenia przez Radę Ministrów stosownie do § 81 i § 82 ust. 1 w związku z § 99 pkt 3 lit. a Regulaminu pracy Rady Ministrów.

Takie rozwiązanie pozwoli na pilne wydanie ustawy, co zapewni pełny dostęp do ulg ustawowych dla obywateli u przewoźników i operatorów, a także zapewni prawidłowe, zgodne z ustawą budżetową na 2020 r., finansowanie ulg ustawowych.

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) | |
| Dochody ogółem | | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | | |
| Wydatki ogółem | | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | | |
| Saldo ogółem | | | | | | | | | | | | | |
| budżet państwa | | | | | | | | | | | | | |
| JST | | | | | | | | | | | | | |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | | | | | | | | | | | | | |

Źródła finansowania

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

Zmiana ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie powoduje skutków finansowych. Przewidziana zmiana ma na celu przedłużenie obowiązywania o kolejny rok okresu przejściowego w zakresie finansowania ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w przepisach dotychczasowych. Środki na ten cel zostały zaplanowane w projekcie ustawy budżetowej na 2020 r.:

- w części 85 – Budżety wojewodów – na ulgi w przewozach autobusowych oraz
- w części 39 – Transport – na ulgi w przewozach kolejowych.

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 | | | | | | | | |
| | sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | | | | | | | | |

| | | |
|---|--|---|
| Niemierzalne | sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych | |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | <p>Projektowana regulacja będzie miała wpływ na przedsiębiorstwa, w tym na działalność mikroprzedsiębiorców oraz na małych i średnich przedsiębiorców, wykonujące przewozy osób.</p> <p>Przedsiębiorstwa wykonujące przewozy osób (przewoźnicy komercyjni) do końca 2020 r. będą uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulg ustawowych i uzyskiwać rekompensatę z tego tytułu.</p> <p>Dzięki temu przewoźnicy, którzy nie uzyskają statusu operatora publicznego transportu zbiorowego, będą uzyskiwać rekompensatę z tytułu utraconych przychodów z związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Pasażerowie uprawnieni do ulg ustawowych na przejazdy, w tym osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze, nie będą musieli ponosić wyższych kosztów biletów.</p> | |
| 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu | | |
| <input 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: | <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 elektronizacji. | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy | |
| Komentarz: Zastąpienie zezwoleń na podejmowanie i wykonywanie działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w transporcie drogowym przez potwierdzenia zgłoszenia przewozu zostanie odsunięte w czasie. | | |
| 9. Wpływ na rynek pracy | | |
| Brak bezpośredniego wpływu na rynek 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 efekcie wejścia w życie projektowanej regulacji nastąpi przesunięcie wejścia w życie do dnia 1 stycznia 2021 r. niektórych przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. | | |
| 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane? | | |
| Nie przewidziano. | | |
| 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.) | | |
| Nie dotyczy. | | |



Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1717.2019/2/mh
dot.: RM-10-171-19

Pan Łukasz Schreiber
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym
transporcie zbiorowym, 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 upoważnienia Ministra Spraw Zagranicznych
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury