

**Ustawa**  
z dnia ..... 2009 r.  
**o publicznym transporcie zbiorowym**

Mając na względzie:

- prawo każdego obywatela do zaspokojenia jego podstawowych potrzeb w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- obowiązek zapewnienia efektywnego, bezpiecznego, sprawnego, przyjaznego dla środowiska publicznego transportu zbiorowego
- obowiązek zapewnienia wysokiej jakości usług świadczonych przez podmioty w ramach publicznego transportu zbiorowego poprzez zastosowanie zasad regulowanej konkurencji w sposób zapewniający przejrzystość i efektywność usług publicznych oraz równe traktowanie podmiotów świadczących te usługi
- rozwój regionalny i promocję różnych środków transportu zbiorowego
- pomoc publiczną w zakresie świadczenia niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług publicznego transportu zbiorowego, przy zastosowaniu zasady proporcjonalności w jej przyznawaniu

wychodząc naprzeciw potrzebom społecznym

jako wyraz naszego przekonania, że troska o dobro wspólne, stanowiąca jeden z najważniejszych konstytucyjnych obowiązków powinna być jednocześnie nadrzędną zasadą przy podejmowaniu działań na rzecz ogółu obywateli, stanowi się, co następuje.

**DZIAŁ I**  
**Przepisy ogólne**

**Art. 1.** Ustawa określa zasady organizacji, funkcjonowania i finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

**Art. 2.** Przepisów ustawy nie stosuje się do regularnego przewozu osób realizowanego w:

- 1) międzynarodowym transporcie drogowym;
- 2) międzynarodowym transporcie morskim;
- 3) międzynarodowej żegludze śródlądowej;
- 4) celach turystycznych.

**Art. 3. 1.** Przepisy ustawy nie naruszają przepisów:

- 1) Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i

drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 1), zwanego dalej „Rozporządzeniem nr 1370/2007”;

- 2) Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 315 z 3.12.2007 r., s. 14), zwanego dalej „Rozporządzeniem nr 1371/2007”;
- 3) Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) (Dz. Urz. UE L 364 z 12.12.1992, str. 7);
- 4) Rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz. Urz. UE L 74 z 20.3.1992, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „Rozporządzeniem nr 684/92”.

2. Przepisy ustawy, w zakresie przewozów osób realizowanych w strefie transgranicznej, nie naruszają przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>1)</sup>) oraz Rozporządzenia nr 684/92 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

**Art. 4. 1.** Użyte w ustawie określenia oznaczają:

- 1) dworzec – miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
- 2) gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż realizowane w ramach komunikacji miejskiej;
- 3) komunikacja miejska – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych miasta albo:
  - a) obszaru metropolitalnego,
  - b) miasta i gminy,
  - c) miast, albo
  - d) miast i gmin sąsiadujących- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- 4) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na:
  - a) sieci dróg publicznych,
  - b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych,
  - c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych- wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów, po której odbywa się publiczny transport zbiorowy;

---

<sup>1)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 99 poz. 661, Nr 176, poz. 1238, Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206.

- 5) międzynarodowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;
- 6) międzywojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż wojewódzkie przewozy pasażerskie;
- 7) operator publicznego transportu zbiorowego – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 8) organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach Rozporządzenia nr 1370/2007;
- 9) powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów;
- 10) prawo wyłączne – przyznane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego na mocy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prawo, które zastrzega na rzecz danego operatora publicznego transportu zbiorowego wyłączność na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- 11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb społeczności na danym obszarze, której świadczenia operator publicznego transportu zbiorowego ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty lub refundacji nie podjąłby się lub nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;
- 13) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania i wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.<sup>2)</sup>);

---

<sup>2)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411, Nr 220, poz. 1426, Nr 223, poz. 1461, Nr 223, poz. 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11 i Nr 18, poz. 97.

- 14) publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny regularny przewóz osób, wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- 15) refundacja – środki pieniężne przekazane operatorowi publicznego transportu zbiorowego z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
- 16) rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 17) sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- 18) strefa transgraniczna – obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa;
- 19) transport drogowy – transport w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 20) transport inny szynowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach lub torach kolejowych, w tym tramwajem lub metrem; inny niż transport kolejowy i transport linowo-terenowy;
- 21) transport kolejowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych;
- 22) transport linowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się za pomocą napowietrznej liny ciągnącej;
- 23) transport linowo-terenowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po szynach za pomocą liny napędowej;
- 24) transport morski – przewóz osób środkiem transportu morskiego po morskich wodach wewnętrznych lub po morzu terytorialnym;
- 25) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa pomiędzy organizatorem publicznego transportu zbiorowego a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- 26) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i nie wykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu;
- 27) zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na wykorzystywaniu przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;

- 28) zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- 29) zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- 30) żegluga śródlądowa – przewóz osób środkiem transportu wodnego śródlądowego po wodach śródlądowych.

2. Piekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) jednostce samorządu terytorialnego – należy przez to rozumieć również związek międzygminny lub związek powiatów;
- 2) rozkładzie jazdy – należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej;
- 3) przystanku komunikacyjnym – należy przez to rozumieć również przystań usytuowaną na wodach morskich lub śródlądowych.

3. Piekroć w odrębnych przepisach jest mowa o przewoźniku, rozumie się przez to również operatora publicznego transportu zbiorowego.

**Art. 5.** 1. Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej określającej dostęp przedsiębiorców do rynku przewozów pasażerskich zgodnie z zasadami zawartymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

2. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 26 ust. 1.

**Art. 6.** 1. Publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego, zwanego dalej „operatorem”, i przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone odpowiednio w:

- 1) ustawie z dnia 9 listopada 2000 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz. U. z 2006 r. Nr 99, poz. 693, z 2007 r. Nr 107, poz. 732 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1055);
- 2) ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z 2007 r. Nr 123, poz. 846 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008 r. Nr 171, poz. 1057);
- 3) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;

- 4) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 5) ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2007 r. Nr 155, poz. 1095, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
- 6) ustawie z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.<sup>5)</sup>).

2. Jeżeli wykonywanie przewozu osób wymaga posiadania odpowiednich kwalifikacji, w szczególności do kierowania środkami transportu, wynikających z odrębnych przepisów, posiadanie tych kwalifikacji jest również niezbędne do wykonywania publicznego transportu zbiorowego.

## **DZIAŁ II**

### **Organizacja publicznego transportu zbiorowego**

#### **Rozdział 1**

#### **Organizator publicznego transportu zbiorowego**

**Art. 7. 1.** Organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zwanym dalej „organizatorem”, właściwym w zależności od zasięgu przewozów, jest:

- 1) gmina:
  - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich;
- 2) związek międzygminny – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;
- 4) powiat:
  - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 191, poz. 1374 oraz z 2008 r. Nr 59, poz. 359 i Nr 144, poz. 902 i Nr 206, poz. 1289 oraz z 2009 r. Nr 1 poz. 3, Nr 18, poz. 97 i Nr 19, poz. 100.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 180, poz. 1280, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 116, poz. 732, Nr 141, poz. 888 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 1 poz. 3 i Nr 18, poz. 97.

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 41, poz. 365, z 2003 r. Nr 229, poz. 2277, z 2004 r. Nr 93, poz. 895 i Nr 173, poz. 1808 oraz z 2005 r. Nr 155, poz. 1298.

- b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 5) związek powiatów – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 6) województwo:
  - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,
  - b) właściwe ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej wykraczających poza obszar co najmniej jednego województwa,
  - c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 7) minister właściwy do spraw transportu - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

2. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-6, jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej.

3. Określone w ustawie zadania organizatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1-6, wykonuje, w przypadku:

- 1) gminy – wójt, burmistrz albo prezydent miasta;
- 2) związku międzygminnego – zarząd związku międzygminnego;
- 3) miasta na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu;
- 4) powiatu – starosta;
- 5) związku powiatów – zarząd związku powiatów;
- 6) województwa – marszałek województwa.

**Art. 8.** Do zadań organizatora należy:

- 1) planowanie rozwoju transportu;
- 2) organizowanie sieci komunikacyjnej;
- 3) zarządzanie siecią komunikacyjną.

## **Rozdział 2**

### **Plan transportowy**

**Art. 9.** 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „planem transportowym”, opracowuje:

- 1) gmina:
  - a) licząca co najmniej 50 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie co najmniej 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) miasto na prawach powiatu, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze metropolitalnym;
- 4) powiat:
  - a) liczący co najmniej 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie co najmniej 120 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 5) związek powiatów obejmujących obszar liczący co najmniej 120 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
- 6) województwo:
  - a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
  - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 7) minister właściwy do spraw transportu – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

## 2. Plan transportowy może być opracowany przez:

- 1) gminę:
  - a) liczącą mniej niż 50 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
  - b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie mniej niż 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze

- 2) związek międzygminny obejmujący obszar liczący mniej niż 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
- 3) powiat:
  - a) liczący mniej niż 80 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
  - b) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie mniej niż 120 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
- 4) związek powiatów obejmujących obszar liczący mniej niż 120 000 osób – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów.

**Art. 10.** 1. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących projektu planu transportowego, nie krótszy jednak niż 21 dni od dnia ogłoszenia.

2. Organizator rozpatruje opinie, o których mowa w ust. 1, a w przypadku uznania za zasadne wniosków w nich zawartych, dokonuje stosownych zmian w projekcie planu transportowego.

**Art. 11.** 1. W projekcie planu transportowego opracowywanym przez:

- 1) marszałka województwa – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) starostę, zarząd związku powiatów – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa,
- 3) wójta, burmistrza, prezydenta miasta, zarząd związku międzygminnego – uwzględnia się ogłoszony plan transportowy opracowany przez starostę lub marszałka województwa

- w zakresie linii komunikacyjnych.

2. Plan transportowy w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1-6, jest uchwalany przez radę gminy, zgromadzenie związku międzygminnego, radę powiatu, zgromadzenie związku powiatów lub sejmik województwa, odpowiednio dla obszaru właściwości tych jednostek.

3. Plan transportowy w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 9 ust. 2, jest uchwalany przez radę gminy, zgromadzenie związku międzygminnego, zgromadzenie związku powiatów lub radę powiatu, odpowiednio dla obszaru ich właściwości, jeżeli podjęto się opracowania planu transportowego.

4. Plan transportowy, o którym mowa w ust. 2 i 3, może być, w zależności od potrzeb, poddawany aktualizacji.

**Art. 12.** W przypadku planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu przepis art. 10 i 11 ust. 4 stosuje się odpowiednio.

**Art. 13.** 1. Plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie komunikacyjną lub linie komunikacyjne, na których przewidywane jest zawarcie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przyznających prawo wyłączne;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;
- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądaný standard usług przewozowych.

2. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić:

- 1) stan zagospodarowania przestrzennego oraz ustalenia odpowiednio:
  - a) koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju,
  - b) plan zagospodarowania przestrzennego województwa,
  - c) studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,
  - d) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego;
- 2) sytuację społeczno-gospodarczą danego obszaru;
- 3) wpływ transportu na środowisko;
- 4) strategię rozwoju rynku przewozów pasażerskich;
- 5) potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych;
- 6) potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich.

3. Do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, nie mają zastosowania przepisy ust. 1 pkt 4 oraz ust. 2 pkt 1 lit. b-d.

4. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres planu transportowego, z uwzględnieniem części tekstowej i graficznej, skali opracowań kartograficznych, stosowanych oznaczeń i nazewnictwa oraz rodzajów transportu.

**Art. 14.** 1. Marszałek województwa przedstawia sejmikowi województwa projekt planu transportowego:

- 1) uzgodnionego z marszałkiem sąsiedniego województwa,
- 2) zaopiniowanego przez zarząd sąsiedniego związku powiatów, o ile jest utworzony

- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

2. Zarząd związku powiatów przedstawia zgromadzeniu tego związku projekt planu transportowego:

- 1) uzgodnionego ze starostą sąsiedniego powiatu,
- 2) zaopiniowanego przez zarząd sąsiedniego związku powiatów lub związku międzygminnego, o ile jest utworzony

- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

3. Starosta przedstawia radzie powiatu projekt planu transportowego:

- 1) uzgodnionego odpowiednio ze starostą sąsiedniego powiatu oraz z marszałkiem województwa,
- 2) zaopiniowanego przez zarząd sąsiedniego związku powiatów lub związku międzygminnego, o ile jest utworzony

- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

4. Burmistrz, prezydent miasta przedstawia radzie gminy projekt planu transportowego:

- 1) uzgodnionego odpowiednio z burmistrzem sąsiedniej gminy, prezydentem sąsiedniego miasta, starostą oraz z marszałkiem województwa,
- 2) zaopiniowanego przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony

- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

5. Zarząd związku międzygminnego przedstawia zgromadzeniu tego związku projekt planu transportowego:

- 1) uzgodnionego z właściwymi organami sąsiednich gmin,
- 2) zaopiniowanego przez zarząd sąsiedniego związku międzygminnego, o ile jest utworzony

- w zakresie wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach ich właściwości.

6. Wójt, burmistrz miasta liczącego mniej niż 50 000 osób, właściwy dla obszaru, dla którego nie istnieje obowiązek opracowania planu transportowego, może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych.

7. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości poprzez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym, a w przypadku gdy organizatorem jest związek międzygminny albo związek powiatów – w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin albo powiatów tworzących te związki oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny albo związek powiatów.

8. Plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu jest ogłaszany w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

**Art. 15.** Do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 4, stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, art. 11 ust. 1-3, art. 12, art. 13 ust. 1-3 oraz art. 14.

### **Rozdział 3**

#### **Organizowanie publicznego transportu zbiorowego**

##### **Oddział 1**

##### **Zasady ogólne**

**Art. 16.** 1. Organizowanie sieci komunikacyjnej polega w szczególności na:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3) zapewnieniu warunków realizacji publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
  - a) standardów dotyczących przystanków, dworców oraz przystani usytuowanych na wodach morskich lub śródlądowych,
  - b) korzystania z przystanków, dworców oraz przystani usytuowanych na wodach morskich lub śródlądowych,
  - c) zintegrowanego węzła przesiadkowego,
  - d) zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego;
- 4) określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w szczególności w komunikacji miejskiej;
- 5) ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych, innych niż położone w pasie drogowym drogi publicznej, i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora, a także pożądanego standardu tych przystanków i dworców w szczególności w zakresie jakości, bezpieczeństwa oraz dostępności;
- 6) udzielaniu zgody i określaniu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego;
- 7) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do wyboru przedsiębiorcy, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

- 8) ustalaniu opłat za bilety oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z przedsiębiorcą;
- 11) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia nr 1370/2007.

2. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych i dworców oraz standardy, o których mowa w ust. 1 pkt 5, ustalane są w drodze negocjacji pomiędzy gminą, na której obszarze usytuowany jest przystanek komunikacyjny lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym lub dworcem.

3. Stawki opłat, o których mowa w ust. 2, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora.

4. Za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których właścicielem albo zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, mogą być pobierane opłaty. Stawka opłaty jest ustalana w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad.

5. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, nie może być wyższa niż 0,10 zł za jedno zatrzymanie.

6. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 5, ulega zmianie w stopniu odpowiadającym planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego, z przeznaczeniem na:

- 1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz
- 2) realizację zadań określonych w art. 17 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

**Art. 17.** Do zadań własnych gminy należy budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

**Oddział 2**  
**Umowa o świadczenie usług**  
**w zakresie publicznego transportu zbiorowego**

**Art. 18.** 1. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.<sup>6)</sup>),
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101), albo
- 3) art. 20 ust. 1 ustawy.

2. W celu zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty, w związku z realizacją przez operatora przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego, organizator może przyznać operatorowi prawo wyłączne na określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.

3. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 23, przyznająca prawo wyłączne, o którym mowa w ust. 2, może być zawarta:

- 1) na okres nie dłuższy niż 5 lat;
- 2) jeżeli linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, na których mają być realizowane przez operatora przewozy, ujęte są w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

4. Zakres prawa wyłącznego, o którym mowa w ust. 2, powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją przewozów przez operatora. W szczególności prawo to może dotyczyć wykonywania przewozów na całej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych, sieci komunikacyjnej lub ich części, określonego dnia tygodnia lub określonej pory dnia, z uwzględnieniem natężenia ruchu pasażerów na danej linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych.

5. Przyznanie prawa wyłącznego, o którym mowa w ust. 2, nie ogranicza uprawnień wynikających z wydanego potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, do czasu wygaśnięcia lub cofnięcia tego potwierdzenia.

**Art. 19.** 1. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia uwzględnia się w szczególności normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

- 1) ilość i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług;
- 2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

---

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2008 r. Nr 171, poz. 1058, Nr 220, poz. 1420 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 101.

3) standard wyposażenia środków transportu.

2. Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, o której mowa w ust. 1, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne.

3. Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia dołącza się projekt umowy, o której mowa w art. 23.

**Art. 20.** 1. Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku, gdy:

- 1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie;
- 2) małe lub średnie przedsiębiorstwo eksploatuje nie więcej niż 23 środki transportu, a średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 2 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie;
- 3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu Rozporządzenia nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 4) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, albo
- 5) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji, zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2.

2. Do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej w przypadku, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 22-24.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, stosuje się art. 5 ust. 2 lit. b, c i e Rozporządzenia Nr 1370/2007.

4. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, powinna odpowiadać warunkom określonym w art. 5 ust. 6 Rozporządzenia nr 1370/2007.

5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, może być zawarta na okres 12 miesięcy i w uzasadnionych przypadkach może ulec przedłużeniu, z tym, że łączny okres zawartej w tym trybie umowy i przedłużenia umowy nie może przekroczyć 2 lat.

6. Do bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się przepisów:

- 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, oraz
- 2) ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

**Art. 21.** 1. Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1-4, w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) sześć miesięcy – w przypadku, gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

2. Organizator zamieszcza ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, w Biuletynie Informacji Publicznej.

3. Niezwłocznie po zamieszczeniu ogłoszenia, o którym mowa w ust. 1, organizator zamieszcza także odpowiednie ogłoszenie w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.

4. Ogłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę i adres właściwego organizatora;
- 2) przewidywany tryb udzielenia zamówienia;
- 3) rodzaj transportu oraz linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, na której będą wykonywane przewozy;
- 4) przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1-4.

5. W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-3, organizator niezwłocznie publikuje odpowiednie sprostowanie.

6. Niezależnie od obowiązku, o którym mowa w ust. 1, organizator obowiązany jest do wykonania zadania, o którym mowa w art. 7 ust. 2 Rozporządzenia nr 1370/2007.

**Art. 22.** Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć:

- 1) jednej linii komunikacyjnej,
- 2) więcej niż jednej linii komunikacyjnej, lub
- 3) sieci komunikacyjnej.

**Art. 23.** 1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Umowa, o której mowa w ust 1, z zastrzeżeniem art. 18 ust. 3, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat - w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z zastrzeżeniem art. 20 ust. 4;
- 3) 15 lat – w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

3. W umowie, o której mowa w ust 1, określa się w szczególności:

- 1) szczegółowy opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;
- 3) czas trwania umowy;
- 4) rodzaj i charakter prawa wyłącznego na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli jest przyznane;
- 5) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 7) warunki zmiany opłat za bilety oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.<sup>7)</sup>), za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z biletów jest operator;
- 8) warunki, na jakich dopuszczalne jest podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9) zasady przestrzegania praw pasażerów, w szczególności określone w Rozporządzeniu nr 1371/2007;
- 10) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11) czasookres składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;
- 12) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ustanowionych w szczególności przez organizatora;

---

<sup>7)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 125, poz. 1371, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 130, poz. 1112, z 2003 r. Nr 149, poz. 1452 i Nr 211, poz. 2049, z 2004 r. Nr 97, poz. 962, Nr 160, poz. 1678 i Nr 281, poz. 2780, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 oraz z 2008 r. Nr 219, poz. 1408.

- 13) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;
- 14) stronę umowy, której przysługują wpływy z biletów i określenie sposobu ich dystrybucji;
- 15) parametry, według których jest obliczana rekompensata, jeżeli jest udzielana;
- 16) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;
- 17) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
- 18) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 19) kary umowne;
- 20) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy.

4. Parametry, o których mowa w ust. 3 pkt 15, powinny odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku do Rozporządzenia nr 1370/2007.

**Art. 24.** 1. Organizator może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub przedłużyć jej obowiązywanie na okres dłuższy niż określony w art. 23 ust. 2, na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 Rozporządzenia nr 1370/2007.

2. Przepis ust. 1 nie dotyczy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 18 ust. 3.

**Art. 25.** 1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi, z urzędu, zaświadczenie oraz wypis z zaświadczenia, o ile jest wymagany.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze. Wypis z zaświadczenia powinien znajdować się w środku transportu służącemu wykonywaniu publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i powinien być okazywany na żądanie uprawnionego organu kontroli.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać: oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres, numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, rodzaj i zakres wykonywania przewozów, rodzaj i liczbę środków transportu oraz przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.

4. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest aktualny rozkład jazdy.

5. Operator jest obowiązany wystąpić do właściwego organizatora, z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania.

6. Operator jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany w celu aktualizacji rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

7. Do wniosku o zmianę zaświadczenia, o którym mowa w ust. 5, dołącza się odpis z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej.

8. Za wydanie zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, właściwy organizator pobiera opłaty.

9. Opłaty, o których mowa w ust. 8, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

- 3) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz
- 4) określonych w art. 17 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

### **Oddział 3**

#### **Potwierdzenie zgłoszenia przewozu**

**Art. 26.** 1. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozu i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozów.

2. Zgłoszenie, o którym mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) imię i nazwisko oraz miejsce zamieszkania, a w przypadku osoby prawnej nazwę i siedzibę przedsiębiorcy, numer identyfikacji statystycznej (REGON) oraz numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) określenie proponowanej linii komunikacyjnej, na której ma odbywać się przewóz, oraz długości tej linii w kilometrach;
- 3) wskazanie okresu zamierzonego wykonywania przewozu.

3. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, dołącza się:

- 1) proponowany rozkład jazdy;
- 2) informację o środkach transportu, którymi przedsiębiorca zamierza wykonywać przewóz;
- 3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi;
- 4) dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób, odpowiednio do rodzaju przewozu, zgodnie z art. 6;
- 5) odpis z rejestru przedsiębiorców albo z ewidencji działalności gospodarczej;
- 6) oświadczenie o spełnianiu przez środki transportu standardów usług przewozowych, o ile na danym obszarze obowiązuje plan transportowy.

**Art. 27.** 1. Organizator odmawia wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w art. 26 ust. 1, jeżeli:

- 1) operatorowi jest przyznane prawo wyłączne, o którym mowa w art. 18 ust. 2 na linii komunikacyjnej wskazanej w zgłoszeniu;
- 2) zamierza przeprowadzić postępowanie o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośrednio zawrzeć z operatorem umowę w trybie, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1-4, i przyznać mu prawo wyłączne, o którym mowa w art. 18 ust. 2, na linię komunikacyjną wskazaną w zgłoszeniu, i o zamiarze tym opublikował ogłoszenie, o którym mowa w art. 21 ust. 1, albo
- 3) zaistnieją okoliczności, o których mowa w art. 29 ust. 5.

2. Organizator może odmówić wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, jeżeli:

- 1) linia komunikacyjna, na której mają być realizowane przewozy, ujęta jest w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora jako linia, na której realizowane są przewozy przez operatora i została podpisana z tym operatorem umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na tej linii komunikacyjnej, oraz
- 2) wykonywanie przewozu na linii, o której mowa w pkt 1, przez przedsiębiorcę, będzie miało wpływ na rentowność przewozów realizowanych przez operatora lub na zwiększenie straty związanej z realizacją tych przewozów.

3. W przypadku wystąpienia przesłanek wydania decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 oraz w ust. 2, organizator powiadamia przewoźnika o możliwości dokonania, w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia, odpowiednich zmian w zgłoszeniu, w szczególności modyfikacji proponowanego rozkładu jazdy bądź przebiegu linii komunikacyjnej, o ile dokonanie tych zmian jest możliwe.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, organizator może wydać potwierdzenie zgłoszenia przewozu na okres do dnia zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przewidzianego w ogłoszeniu, o którym mowa w art. 21. Przepis ust. 3 stosuje się odpowiednio.

**Art. 28.** 1. Jeżeli nie zachodzą przesłanki do odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, organizator, na podstawie danych i informacji, o których mowa w art. 26 ust. 2 i 3, w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, wydaje przedsiębiorcy, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz wypis z tego potwierdzenia, o ile jest wymagany.

2. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, powinno zawierać: oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres, numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, rodzaj i zakres wykonywania przewozów, rodzaj i liczbę środków transportu oraz przebieg linii komunikacyjnej, na której będzie wykonywany przewóz.

3. Potwierdzenie, o którym mowa w ust. 1, wydaje się na okres do 5 lat.

4. Za wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, wtórnika potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia oraz za zmianę potwierdzenia, właściwy organizator pobiera opłatę.

5. Opłaty, o których mowa w ust. 4, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

- 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz
- 2) określonych w art. 17 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

**Art. 29.** 1. Potwierdzenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1, potwierdza posiadanie przez przedsiębiorcę uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonej linii komunikacyjnej. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu lub wypis z potwierdzenia powinien znajdować się w środku transportu służącemu wykonywaniu publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i powinien być okazywany na żądanie uprawnionego organu kontroli.

2. Załącznikiem do potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest aktualny rozkład jazdy.

3. Przewoźnik, który nie wykonuje publicznego transportu zbiorowego na skutek okoliczności zależnych od niego co najmniej przez 14 dni, obowiązany jest niezwłocznie poinformować właściwego organizatora o zaprzestaniu lub o zrzeczeniu się wykonywania przewozu.

4. Organizator cofa, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenie zgłoszenia przewozu w przypadku:

- 1) cofnięcia uprawnienia do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie transportu;
- 2) rażącego naruszenia przez przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 40;
- 3) rażącego naruszenia warunków wykonywania przewozu określonego w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu, w tym w rozkładzie jazdy;
- 4) odstąpienia potwierdzenia osobie trzeciej, przy czym nie jest odstąpieniem potwierdzenia powierzenie wykonania przewozu innemu przewoźnikowi, o którym mowa w art. 5 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe;
- 5) niewykonywania przez przedsiębiorcę, na skutek okoliczności zależnych od niego, przewozów regularnych co najmniej przez miesiąc, licząc od dnia zaprzestania wykonywania przewozów, jeżeli:
  - a) przewoźnik nie wykona obowiązku, o którym mowa w ust. 3,
  - b) przewoźnik, pomimo wykonania obowiązku, o którym mowa w ust. 3, nie podjął wykonywania przewozu w tym terminie;
- 6) niespełniania przez środki transportu standardów usług przewozowych, o ile na danym obszarze obowiązuje plan transportowy przewidujący minimalne standardy środków transportu, którymi ma być wykonywany przewóz.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4 pkt 2-5, ponowne zgłoszenie tego samego przedsiębiorcy o zamiarze wykonywania jakiegokolwiek przewozu nie może być rozpatrzone wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

6. Przewoźnik jest obowiązany wystąpić do organizatora, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu, z wnioskiem o zmianę treści tego potwierdzenia, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania.

7. Przewoźnik jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany w celu aktualizacji rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji

rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe.

8. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wygasa w razie:

- 1) zrzeczenia się potwierdzenia przez przedsiębiorcę, któremu potwierdzenie zostało wydane;
- 2) śmierci osoby fizycznej, będącej przedsiębiorcą, któremu potwierdzenie zostało wydane, z zastrzeżeniem art. 30;
- 3) likwidacji albo postanowienia o ogłoszeniu upadłości przedsiębiorcy, któremu potwierdzenie zostało wydane;
- 4) upływu okresu, na jaki zostało wydane.

9. Przewoźnik jest obowiązany zwrócić dokumenty, o których mowa w art. 26 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

- 1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach o których mowa w ust. 4;
- 2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozów, w przypadkach, o których mowa w ust. 8 pkt 1.

**Art. 30.** W razie śmierci osoby fizycznej, której wydano potwierdzenie zgłoszenia przewozu albo z którą zawarto umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, dopuszcza się wykonywanie przewozu przez osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku tej osoby przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci.

**Art. 31.** 1. W razie wygaśnięcia porozumienia zawartego pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego lub rozwiązania związku międzygminnego albo związku powiatów, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta przez właściwego w przypadku danego porozumienia organizatora albo potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane przez takiego organizatora zachowuje ważność przez okres, na jaki została zawarta umowa albo wydane zostało potwierdzenie.

2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, właściwym organizatorem w sprawach umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz potwierdzenia zgłoszenia przewozu jest organizator właściwy w zależności od zasięgu przewozu.

**Art. 32.** 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór zaświadczenia oraz wypisu z zaświadczenia, o których mowa w art. 25 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, która nie może być wyższa niż odpowiednio 500 zł za wydanie zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia i zmianę zaświadczenia oraz 50 zł za wydanie wypisu z zaświadczenia;
- 2) wzór potwierdzenia oraz wypisu z potwierdzenia, o których mowa w art. 26 ust. 1, wysokość opłaty za wydanie potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia,

wypisu z potwierdzenia oraz zmianę potwierdzenia, która nie może być wyższa niż 1 000 zł za wydanie potwierdzenia, wtórnik potwierdzenia i zmianę potwierdzenia oraz 50 zł za wydanie wypisu z potwierdzenia.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, należy uwzględnić w szczególności:

- 1) zakres danych niezbędnych do wydania zaświadczenia wykonywania przewozów i potwierdzenia zgłoszenia przewozu;
- 2) sposób zabezpieczenia dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 3) wysokość kosztów za czynności administracyjne związane z wydaniem dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 4) koszty związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego;
- 5) rodzaj udzielanych uprawnień;
- 6) rodzaj transportu;
- 7) okres ważności dokumentów, o których mowa w ust. 1;
- 8) obszar, na którym będą wykonywane przewozy.

#### **Oddział 4**

#### **Centralna Ewidencja Przewoźników**

**Art. 33.** 1. W Centralnej Ewidencji Przewoźników, zwanej dalej „ewidencją”, gromadzi się dane o przedsiębiorcach, względem których została wydana decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o której mowa w art. 29 ust. 4 pkt 2-5.

2. Ewidencję prowadzi, w systemie teleinformatycznym, minister właściwy do spraw transportu, który jest administratorem danych zgromadzonych w ewidencji.

**Art. 34.** 1. W ewidencji gromadzi się:

- 3) dane o przedsiębiorcy:
  - a) oznaczenie przedsiębiorcy,
  - b) siedzibę (miejsce zamieszkania) i adres przedsiębiorcy,
  - c) numer w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej;
- 4) rodzaj i zakres przewozu, na wykonywanie którego zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz przebieg linii komunikacyjnej określonej w tym potwierdzeniu;
- 5) dane dotyczące potwierdzenia zgłoszenia przewozu, o którym mowa w pkt 2:
  - a) datę wydania potwierdzenia,
  - b) numer potwierdzenia,
  - c) nazwę organizatora, który wydał potwierdzenie;

6) dane dotyczące decyzji o cofnięciu potwierdzenia, o którym mowa w pkt 2:

- a) datę wydania,
- b) podstawę prawną.

2. Organizator, który wydał decyzję, o której mowa w art. 29 ust. 4 pkt 2-5, przekazuje do ewidencji dane, o których mowa w ust. 1, w formie elektronicznej w drodze przekazu teleinformatycznego, niezwłocznie po wydaniu decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

**Art. 35.** 1. Dane zawarte w ewidencji, o których mowa w art. 34 ust. 1, są jawne, chyba że ich jawność jest wyłączona bądź ograniczona na podstawie przepisów o ochronie informacji niejawnych lub o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych.

2. Dane zawarte w ewidencji są udostępniane na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej prowadzonej przez ministra właściwego do spraw transportu.

**Art. 36.** Dane zawarte w ewidencji, o których mowa w art. 34 ust. 1, zostają usunięte:

- 1) po upływie 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu,
- 2) w przypadku uchylecia lub unieważnienia decyzji o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

## **Rozdział 4**

### **Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym**

**Art. 37.** 1. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym polega w szczególności na:

- 1) negocjowaniu i zatwierdzaniu zmian do umowy z operatorem;
- 2) ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 3) nadzorze nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 40;
- 4) współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
- 5) analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 6) dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- 7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji;
- 8) analizie zasadności wydania decyzji, o której mowa w art. 27 ust. 1 i 2;
- 9) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 i 3 oraz w art. 4 ust. 4 Rozporządzenia nr 1370/2007.

2. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy w ramach transportu kolejowego, odbywa się przy udziale zarządcy infrastruktury kolejowej, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ust. 2, uwzględnia w miarę możliwości potrzeby przewozowe wynikające z realizacji przewozów przez operatora, ujęte w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora.

**Art. 38.** 1. W przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, o której mowa w art. 23, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, a w transporcie morskim – na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski.

2. Warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu nie stosuje się w przypadku wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozu zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu przebiegiem trasy przewozu, w szczególności awarii sieci, robót drogowych lub blokad drogowych.

3. W przypadku, gdy okoliczności, o których mowa w ust. 2, trwają dłużej niż 14 dni, właściwy organizator, na wniosek przewoźnika, wydaje decyzję w sprawie odstąpienia od warunków określonych w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu.

4. Decyzja, o której mowa w ust. 3, nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

5. Podczas wykonywania przewozu w transporcie drogowym w każdym środku transportu powinien znajdować się oryginał albo poświadczona za zgodność z oryginałem przez przewoźnika kserokopia decyzji, o której mowa w ust. 3, i powinna być okazywana na żądanie uprawnionego organu kontroli.

6. Przepisy art. 26 ust. 2 i 3 pkt 1 stosuje się odpowiednio.

**Art. 39.** 1. Do kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 25 ust. 1 i art. 26 ust. 1, oraz warunków realizacji przewozów w nich określonych uprawniony jest organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona.

2. Do kontroli, o której mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Organizator właściwy ze względu na miejsce kontroli lub osoba przez niego upoważniona, może dokonywać kontroli biletów. Przepis art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe stosuje się odpowiednio.

## **Rozdział 5**

### **Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego**

**Art. 40.** Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego odbywa się zgodnie z następującymi zasadami:

- 1) przewóz osób odbywa się środkami transportu przystosowanymi do przewozu osób, odpowiadającymi wymaganym ze względu na rodzaj przewozu warunkom technicznym; w transporcie drogowym do przewozu osób używane są wyłącznie:
  - a) trolejbusy, lub
  - b) autobusy o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy, wyposażone w co najmniej 2 drzwi dostępnych dla pasażerów; wymóg ten nie dotyczy autobusów przeznaczonych do przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2) środki transportu, za pomocą których operator świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, powinny być oznakowane w sposób widoczny dla pasażera;
- 3) rozkłady jazdy środków transportu poszczególnych operatorów i przewoźników są podawane do publicznej wiadomości na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych oraz dworcach;
- 4) cennik opłat lub taryfa zatwierdzone przez organizatora są podawane do publicznej wiadomości w zintegrowanym węźle przesiadkowym, a w każdym środku transportu wykonującym przewozy w ramach komunikacji miejskiej w publicznym transporcie zbiorowym znajduje się wyciąg z cennika opłat lub taryfy, przy czym cennik opłat powinien także zawierać ceny biletów ulgowych:
  - a) ustalonych na podstawie odrębnych przepisów, w szczególności:
    - ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.<sup>8)</sup>),
    - ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2002 r. Nr 9, poz. 87, z późn. zm.<sup>9)</sup>),
    - ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2002 r. Nr 42, poz. 371, z późn. zm.<sup>10)</sup>),
    - ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.<sup>11)</sup>),

---

<sup>8)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 149, poz. 1452, Nr 137, poz. 1304 i Nr 203, poz. 1966, z 2005 r. Nr 90, poz. 756 i nr 180, poz. 1497, z 2006 r. Nr 249, poz. 1824 oraz z 2007 r. Nr 82, poz. 558, Nr 180, poz. 1280 i Nr 191, poz. 1370.

<sup>9)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 Nr 181, poz. 1515, z 2003 r. Nr 56, poz. 498 i Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 121, poz. 1264, Nr 191, poz. 1954, Nr 210, poz. 2135 i Nr 281, poz. 2779, z 2005 r. Nr 10, poz. 65, z 2007 r. Nr 82, poz. 559 oraz z 2008 r. Nr 208, poz. 1308 i Nr 228, poz. 1507.

<sup>10)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 181, poz. 1515, z 2003 r. Nr 72, poz. 658, z 2004 r. Nr 281, poz. 2779, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 99, poz. 658 i Nr 166, poz. 1172 oraz z 2008 r. Nr 227, poz. 1505.

- ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym (Dz. U. Nr 164, poz. 1365 z późn. zm.<sup>12)</sup>),
  - ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. Nr 249, poz. 1824),
  - ustawy z dnia 7 września 2007 r. – o Karcie Polaka (Dz. U. Nr 180, poz. 1280 oraz z 2008 r. Nr 52, poz. 305, Nr 214, poz. 1348 i Nr 216, poz. 1367),
- b) wynikających z uprawnień pasażerów do innych ulgowych przejazdów, ustanowionych w szczególności przez organizatora, jeżeli podmiot, który ustanowił te ulgi ustalił z operatorem lub przewoźnikiem w drodze umowy warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg;
- 5) wsiadanie i wysiadanie pasażerów odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych odpowiednio w rozkładzie jazdy;
- 6) w międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, podróż może się rozpocząć i zakończyć na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) w zintegrowanym węźle przesiadkowym znajduje się dostępny do wglądu pasażerów regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:
- a) organizatora,
  - b) operatora lub grupę operatorów zatwierdzony przez organizatora,
  - c) przewoźnika, o którym mowa w art. 26
- a w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu;
- 8) operator uwzględnia uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów określone w pkt 4;
- 9) środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane wyłącznie w związku z realizacją przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10) przewóz osób realizowany w strefie transgranicznej w transporcie drogowym nie zwalnia z obowiązku uzyskania zezwolenia, o którym mowa w Rozporządzeniu nr 684/92.

---

<sup>11)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2781, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 94, poz. 788, Nr 122, poz. 1020, Nr 131, poz. 1091, Nr 137, poz. 1304 i Nr 167, poz. 1400 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1043, Nr 208, poz. 1532 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 42, poz. 273, Nr 80, poz. 542, Nr 115, poz. 791, Nr 120, poz. 818, Nr 180, poz. 1280 i Nr 181, poz. 1292, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 145, poz. 917 i Nr 216, poz. 1370 oraz z 2009 r. Nr 6, poz. 33 i Nr 31, poz. 206.

<sup>12)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 46, poz. 328, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 144, poz. 1043 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 80, poz. 542, Nr 120, poz. 818, Nr 176, poz. 1238 i 1240 i Nr 180, poz. 1280 oraz z 2008 r. Nr 70, poz. 416.

**Art. 41.** W regulaminie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, o którym mowa w art. 40 pkt 7, określa się w szczególności warunki obsługi podróżnych, warunki odprawy oraz przewozu osób i bagażu, a także wskazuje się podmiot właściwy do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz terminy rozpatrywania skarg i reklamacji.

**Art. 42.** 1. Operator i przewoźnik jest obowiązany przekazywać organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informację o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informację o liczbie i wysokości zrealizowanych odszkodowań.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, jest wykorzystywana przy ocenie i kontroli realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

3. Niezależnie od uprawnień wynikających z przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, pasażerom przysługuje prawo składania bezpośrednio do właściwego organizatora skarg i reklamacji w związku z realizacją przewozów przez operatora.

**Art. 43.** 1. Organizator, o którym mowa odpowiednio w art. 7 ust. 1 pkt 1-6, w zakresie swojej właściwości, przekazuje, w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku, właściwemu marszałkowi województwa, informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego.

2. Marszałek województwa, o którym mowa w ust. 1, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością.

3. W terminie do dnia 31 marca każdego roku, marszałek województwa, o którym mowa w ust. 1, przekazuje zbiorczą informację ministrowi właściwemu do spraw transportu.

4. Informacje, o których mowa w ust. 1-3, przekazywane są na formularzach zgodnych z wzorem określonym przez ministra właściwego do spraw transportu.

5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór formularza do przekazywania informacji, o których mowa w ust. 1-3, uwzględniając zakres niezbędnych danych dotyczących publicznego transportu zbiorowego.

## **Rozdział 6**

### **Finansowanie przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego**

**Art. 44.** 1. Finansowanie przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, może polegać w szczególności na:

- 1) pobieraniu opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora;

- 2) przekazaniu operatorowi refundacji w wysokości utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile operator poniósł stratę z powodu ich stosowania;
- 3) przyznaniu rekompensaty operatorowi, wybranemu w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 3, z tytułu świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o ile operator poniósł stratę z tytułu wykonywania przewozów;
- 4) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. W przypadku operatora wybranego w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2:

- 1) pobieranie opłat, o których mowa w ust. 1 pkt 1, stanowi prawo do korzystania z usługi,
- 2) udostępnianie środków transportu, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, stanowi płatność koncesjonariuszowi  
- w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi.

**Art. 45.** 1. Źródłem finansowania przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą być:

- 1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem;
- 2) środki z budżetu państwa;
- 3) inne środki.

2. Do źródeł finansowania, o których mowa w ust. 1, należą również:

- 1) wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, jeżeli z umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynika, że wpływy te i opłaty pobiera organizator;
- 2) środki z budżetu państwa przekazywane marszałkowi województwa, przeznaczone na pokrycie utraconych przychodów z tytułu stosowania przez operatora ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym.

**Art. 46.** Operatorowi przysługuje:

- 1) refundacja, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody związane ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty są rzeczywiste koszty jakie poniósł z tytułu realizacji usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego – w przypadku operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 3, albo

- 3) refundacja i rekompensata, proporcjonalnie do poniesionej straty, jeżeli wykaże, że jej podstawą są utracone przychody i rzeczywiste koszty, o których mowa w pkt 1 i 2 – w przypadku operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 3.

**Art. 47.** 1. Właściwy organizator przekazuje operatorowi refundację lub rekompensatę, o których mowa w art. 44 ust. 1 pkt 2 i 3, jeżeli operator złożył wniosek o refundację lub rekompensatę, w trybie określonym w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. We wniosku, o którym mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

- 1) wysokość utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, o ile operator poniósł stratę z tego tytułu;
- 2) wysokość straty poniesionej przez operatora z tytułu realizacji usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, obliczonej zgodnie z załącznikiem do Rozporządzenia nr 1370/2007, o ile operator poniósł stratę z tego tytułu.

3. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty potwierdzające wysokość utraconych przychodów lub rzeczywistej straty, o których mowa w ust. 2.

**Art. 48.** 1. Organizator, o którym mowa w art. 47 ust. 1, weryfikuje wniosek i dokumenty przedstawione przez operatora, stanowiące podstawę obliczenia refundacji lub rekompensaty.

2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w ust. 1, organizator:

- 1) występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie kwoty refundacji przyznanej operatorowi, o ile wniosek dotyczył refundacji;
- 2) wypłaca przyznaną operatorowi rekompensatę, o ile wniosek dotyczył rekompensaty.

3. Przepisu ust. 2 pkt 1 nie stosuje się w przypadku, gdy organizatorem jest marszałek województwa lub minister właściwy do spraw transportu.

**Art. 49.** 1. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich może otrzymać rekompensatę, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 3, w postaci dotacji z budżetu państwa, której maksymalną wysokość określa corocznie ustawa budżetowa.

2. Operator realizujący usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w międzynarodowych przewozach pasażerskich może otrzymać rekompensatę, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 3, w postaci dotacji z budżetu państwa.

**Art. 50.** 1. Na wyrównanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym, operatorowi przysługuje refundacja, o której mowa w art. 44 ust. 1 pkt 2, w postaci dotacji w transporcie drogowym i kolejowym.

2. Koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

3. Wysokość środków finansowych, o których mowa w ust. 1, określa corocznie ustawa budżetowa.

**Art. 51.** Kwotę dotacji w transporcie drogowym, o której mowa w art. 50 ust. 1, stanowi różnica pomiędzy wartością sprzedaży biletów obliczoną według cen nieuwzględniających ustawowych ulg a wartością sprzedaży tych biletów w cenach uwzględniających te ulgi.

**Art. 52.** Minister właściwy do spraw transportu przekazuje operatorowi w transporcie kolejowym dotację, o której mowa w art. 50 ust. 1, zgodnie z przepisami określonymi na podstawie ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 249, poz. 2104, z późn. zm.<sup>13)</sup>).

**Art. 53.** Operator, wybrany w trybie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 i 3, który poza świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego prowadzi inną działalność jest obowiązany do prowadzenia oddzielnej rachunkowości dla usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

### **DZIAŁ III**

#### **Skarga, kary pieniężne i przepis końcowy**

#### **Rozdział 1**

#### **Postępowanie skargowe**

**Art. 54. 1.** W przypadku bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 20 ust. 1, podmiotowi, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i który doznał szkody lub któremu grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa wspólnotowego lub ustawy, przysługuje prawo do wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

2. W postępowaniu toczącym się wskutek wniesienia skargi stosuje się przepisy ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 153, poz. 1270, z późn. zm.<sup>14)</sup>), jeżeli przepisy niniejszego rozdziału nie stanowią inaczej.

**Art. 55. 1.** Skargę wnosi się do wojewódzkiego sądu administracyjnego właściwego dla organizatora, który bezpośrednio zawarł umowę, w terminie 10 dni od dnia, w którym

---

<sup>13)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1420, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, nr 104, poz. 708, Nr 187, poz. 1381, Nr 170, poz. 1217 i 1218 i Nr 249, poz. 1832, z 2007 r. Nr 82, poz. 60, Nr 88, poz. 587, Nr 115, poz. 791 i Nr 140, poz. 984, z 2008 r. Nr 180, poz. 1112, Nr 209, poz. 1317, Nr 216, poz. 1370 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 19, poz. 100.

<sup>14)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 94, poz. 788, Nr 169, poz. 1417, Nr 250, poz. 2118 i Nr 264, poz. 2205, z 2006 r. Nr 38, poz. 268, Nr 208, poz. 1536 i Nr 217, poz. 1590, z 2007 r. Nr 120, poz. 818, Nr 121, poz. 831 i Nr 221, poz. 1650, z 2008 r. Nr 190, poz. 1171 i Nr 216, poz. 1367 oraz z 2009 r. Nr 53, poz. 433.

skarżący powziął lub przy zachowaniu należytej staranności mógł powziąć informację o czynności podjętej przez organizatora w sprawie.

2. Od pism wszczynających postępowanie przed sądem administracyjnym pobiera się wpis stały w wysokości określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 233 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. - Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi.

3. Skargę do sądu wnosi się za pośrednictwem organizatora, którego czynność jest przedmiotem skargi.

4. Organizator, o którym mowa w ust. 3, przekazuje skargę sądowi wraz z aktami sprawy i odpowiedzią na skargę w terminie 10 dni od dnia jej wniesienia.

5. Organizator, o którym mowa w ust. 3, może w zakresie swojej właściwości uwzględnić skargę w całości do dnia rozpoczęcia rozprawy.

**Art. 56.** 1. Sąd nie może orzekać co do zarzutów i wniosków, które nie były zawarte w skardze.

2. Sąd, uwzględniając skargę, uchyla czynności podjęte przez organizatora, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o bezpośrednie zawarcie umowy.

3. W przypadku zawarcia umowy w trybie art. 20 ust. 1, sąd, uwzględniając skargę, może odstąpić od uchylenia czynności organizatora podjętych w postępowaniu o bezpośrednie zawarcie tej umowy, w uzasadnionych przypadkach, w których uchylenie czynności mogłoby wywołać niewspółmierne negatywne skutki dla interesu publicznego.

4. W przypadku odstąpienia od uchylenia czynności organizatora z przyczyn wskazanych w ust. 3, skarżącemu, który poniósł szkodę w wyniku naruszenia przepisów ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania o bezpośrednie zawarcie umowy, przysługuje roszczenie o odszkodowanie na zasadach określonych w ustawie z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz. U. Nr 16, poz. 93, z późn. zm.<sup>15)</sup>).

**Art. 57.** Sąd rozpoznaje skargę niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

## **Rozdział 2**

### **Kary pieniężne**

**Art. 58.** 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki

---

<sup>15)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1971 r. Nr 27, poz. 252, z 1976 r. Nr 19, poz. 122, z 1982 r. Nr 11, poz. 81, Nr 19, poz. 147 i Nr 30, poz. 210, z 1984 r. Nr 45, poz. 242, z 1985 r. Nr 22, poz. 99, z 1989 r. Nr 3, poz. 11, z 1990 r. Nr 34, poz. 198, Nr 55, poz. 321 i Nr 79, poz. 464, z 1991 r. Nr 107, poz. 464 i Nr 115, poz. 496, z 1993 r. Nr 17, poz. 78, z 1994 r. Nr 27, poz. 96, Nr 85, poz. 388 i Nr 105, poz. 509, z 1995 r. Nr 83, poz. 417, z 1996 r. Nr 114, poz. 542, Nr 139, poz. 646 i Nr 149, poz. 703, z 1997 r. Nr 43, poz. 272, Nr 115, poz. 741, Nr 117, poz. 751 i Nr 157, poz. 1040, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 117, poz. 758, z 1999 r. Nr 52, poz. 532, z 2000 r. Nr 22, poz. 271, Nr 74, poz. 855 i 857, Nr 88, poz. 983 i Nr 114, poz. 1191, z 2001 r. Nr 11, poz. 91, Nr 71, poz. 733, Nr 130, poz. 1450 i Nr 145, poz. 1638, z 2002 r. Nr 113, poz. 984 i Nr 141, poz. 1176, z 2003 r. Nr 49, poz. 408, Nr 60, poz. 535, Nr 64, poz. 592 i Nr 124, poz. 1151, z 2004 r. Nr 91, poz. 870, Nr 96, poz. 959, Nr 162, poz. 1692, Nr 172, poz. 1804 i Nr 281, poz. 2783, z 2005 r. Nr 48, poz. 462, Nr 157, poz. 1316 i Nr 172, poz. 1438, z 2006 r. Nr 133, poz. 935 i Nr 164, poz. 1166, z 2007 r. Nr 80, poz. 538, Nr 82, poz. 557 i Nr 181, poz. 1287 oraz z 2008 r. Nr 116, poz. 731, Nr 163, poz. 1012, Nr 220, poz. 1425 i Nr 228, poz. 1506.

wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. Nakładanie kar pieniężnych, o których mowa w ust. 1, następuje w trybie przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1, nałożone przez właściwego, ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli, organizatora, stanowią dochód tego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

- 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz
- 2) określonych w art. 17 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

**Art. 59.** 1. Kto wykonuje regularny przewóz osób, w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej w transporcie kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim lub w żegludze śródlądowej, bez umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego albo bez potwierdzenia zgłoszenia przewozu, podlega karze pieniężnej w wysokości 10 000 zł.

2. Operator lub przewoźnik, który:

- 1) nie wystąpił do właściwego organizatora z wnioskiem o zmianę treści zaświadczenia, o którym mowa w art. 25 ust. 1, lub potwierdzenia, o którym mowa w art. 26 ust. 1, w przypadku wszelkich zmian dotyczących: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej, nie później niż w terminie 14 dni od dnia ich powstania,
- 2) nie zgłosił na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany w celu aktualizacji rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 3) nie przekazał organizatorowi, w terminie do dnia 31 marca każdego roku, informacji o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informacji o liczbie i wysokości zrealizowanych odszkodowań

- podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

3. Przewoźnik, który nie zwrócił dokumentów, o których mowa w art. 26 ust. 1, organizatorowi, który wydał potwierdzenie zgłoszenia przewozu:

- 1) niezwłocznie, nie później jednak niż w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu potwierdzenia stała się ostateczna, w przypadkach o których mowa w art. 29 ust. 4,
- 2) wraz z wnioskiem o stwierdzenie wygaśnięcia potwierdzenia zgłoszenia przewozów, w przypadkach, o których mowa w art. 29 ust. 8 pkt 1,

- podlega karze pieniężnej w wysokości 1 000 zł.

4. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1-3, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, organizator właściwy ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli.

5. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1-3, stanowią dochód właściwego organizatora, z przeznaczeniem na realizację zadań:

- 1) wynikających z organizacji publicznego transportu zbiorowego, oraz

2) określonych w art. 17 – w przypadku, gdy organizatorem jest gmina.

### **Rozdział 3**

#### **Przepis końcowy**

**Art. 60.** Ustawa wchodzi w życie w terminie i na zasadach określonych w ustawie – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

## UZASADNIENIE

### Cel i potrzeba wydania projektowanej ustawy

Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wychodzi naprzeciw potrzebom i oczekiwaniom społecznym w zakresie transportu zbiorowego i jednocześnie ma na celu zasadniczą zmianę dotychczasowego sposobu funkcjonowania i organizowania przewozów w transporcie publicznym. Ta zasadnicza zmiana w dotychczasowym sposobie funkcjonowania transportu publicznego polega przede wszystkim na wprowadzeniu regularnego przewozu osób wykonywanego w ramach publicznego transportu zbiorowego, którego zorganizowanie będzie leżało w gestii organizatora oraz na zasadach rynkowych. W tym zakresie do najważniejszych zmian należy:

- a) wprowadzenie „organizatora publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „organizatorem”, czyli właściwej jednostki samorządu terytorialnego albo ministra właściwego do spraw transportu, który będzie odpowiedzialny za organizowanie i funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości. Z uwagi na różnorodne uwarunkowania lokalne lub regionalne mające wpływ na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, organizatorzy powinni posiadać odpowiednie kompetencje do organizowania rynku transportu publicznego oraz do zarządzania usługami przewozowymi. Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wyznacza organizatorów m.in. dla transportu miejskiego (z uwzględnieniem specyfiki obszarów metropolitalnych) i regionalnego tj. wojewódzkiego i międzywojewódzkiego;
- b) wprowadzenie „operatora publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „operatorem”, czyli przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania niezbędnych i koniecznych z punktu widzenia ogólnego interesu społecznego usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie takich usług, i wyraźne rozróżnienie świadczonych przez niego usług, od tych świadczonych przez przewoźnika, czyli przedsiębiorcy, który - na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu - wykonuje przewozy „komercyjne” nie będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej i nie otrzymuje dofinansowania do tych przewozów;
- c) wprowadzenie „planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”, zwanego dalej „planem transportowym”, jako podstawy organizowania przewozów wykonywanych przez operatora, a zatem uwzględniających w szczególności potrzeby lokalnej społeczności.

Transport publiczny nabiera coraz większego znaczenia, jako czynnik równowagi funkcjonowania różnych środków przewozowych. Wzmożony ruch na drogach i ulicach centrów miast powoduje zatory mające niepożądane skutki takie jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczenie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu. Zadaniem państwa powinno być zastosowanie wszelkich rozwiązań, które mogłyby przeciwdziałać zwiększającemu się zatłoczeniu dróg. Jednym z rozwiązań jest zapewnienie dostępnego dla każdego podróżnego transportu publicznego, będącego realną konkurencją dla motoryzacji indywidualnej.

Potrzeba wydania projektowanej ustawy wynika ponadto ze zwiększającej się wciąż liczby prywatnych przedsiębiorców, którzy świadczą usługi przewozowe. Istotne znaczenie, w przypadku przewozów autobusowych, ma również prywatyzacja przedsiębiorstw PKS, które zaczęły funkcjonować komercyjnie, więc zainteresowane są świadczeniem usług na

liniach, które są dochodowe, rezygnując z tych, które okazują się nierentowne. Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku zbiorowego transportu kolejowego i Grupy PKP, która jako przedsiębiorca działający na zasadach rynkowych, zaczęła rezygnować ze świadczenia usług na liniach, które nie przynosiły żadnego zysku. A zatem z uwagi na to, iż wiele usług transportowych koniecznych ze społecznego punktu widzenia nie jest w stanie działać na zasadach rynkowych, niezbędne jest wprowadzenie instrumentów, za pomocą których właściwe władze będą miały możliwość korzystania z pewnych instrumentów, by interweniować w celu zapewnienia świadczenia tych usług, w tym: decydowanie o układzie linii komunikacyjnych, zapewnienie dofinansowania usług nierentownych, przyznawanie prawa wyłącznego.

Podstawowymi miernikami oceny konkurencyjności transportu publicznego są: czas podróży, koszt przejazdu i jakość usługi przewozowej. Czas podróży można regulować m. in. przez odpowiednią organizację ruchu preferującą pojazdy wykonujące przewóz o charakterze użyteczności publicznej, a także przez integrację różnych systemów transportu. Konkurencyjne koszty przejazdu można osiągnąć przez stosowanie odpowiednich cen i taryf usług przewozowych, a koszty eksploatacyjne współfinansować środkami publicznymi. Odpowiadający potrzebom i oczekiwaniom podróżnych komfort podróżowania można zapewnić przez nowoczesne pojazdy, łatwy dostęp do infrastruktury transportowej oraz przyjazne systemy informacji.

Projekt ustawy określa zasady organizacji rynków transportu publicznego, zarządzania usługami przewozowymi na tych rynkach, a także kwestie związane z finansowaniem transportu publicznego, w tym dofinansowanie usług nierentownych o charakterze użyteczności publicznej.

## **Transport publiczny – kierunki nowych regulacji prawnych**

Transport jest jednym z najbardziej uwspólnotowionych sektorów gospodarki. Kierunkiem rozwoju transportu jest rozwój zrównoważony. Rozwój został przyjęty jako nadrzędny cel polityki transportowej.

Zgodnie z Traktatem o Unii Europejskiej (TUE) doprowadzenie do trwałego i zrównoważonego rozwoju stanowi jeden z celów Wspólnoty wymienionych w artykule 2, a także w preambule do Traktatu. Kwestia polityki transportowej została omówiona w Komunikacie Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego w sprawie przeglądu strategii zrównoważonego rozwoju. Platforma Działania z 31 marca 2006 r., w którym wskazano przede wszystkim na konieczność ograniczenia potrzeb w zakresie transportu. W „ograniczeniu transportu”, w szczególności osobistego, Komisja dostrzega szansę na uczynienie transportu bardziej „zrównoważonym”. Wskazano też na konieczność wspierania środków transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego. Istotną część komunikatu stanowi wskazanie celów operacyjnych w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu, w tym w polityce transportowej, do których przede wszystkim należy zmniejszenie emisji dwutlenku węgla i hałasu. W Białej Księdze z 12 września 2001 r. „Polityka Transportowa do roku 2010: czas na decyzje”, poświęcono dużo miejsca zagadnieniu zrównoważonego transportu. Przede wszystkim wskazano na konieczność zmiany struktury transportu poprzez wzmocnienie transportu kolejowego uważanego za bardziej sprzyjający ochronie środowiska oraz korzystniejszy ze względów społecznych (mniejsza wypadkowość). Duży nacisk położono na likwidację zatłoczenia na drogach, co stanowi wyraz dbałości zarówno o środowisko naturalne, jak i o zdrowie publiczne. Przepisy Unii Europejskiej choć nie odnoszą się bezpośrednio do zrównoważonego rozwoju i ochrony

środowiska w odniesieniu do żeglugi śródlądowej, to jednak wskazują, że transport ten powinien być promowany.

Narastające problemy związane z funkcjonowaniem lokalnych (miejskich) i regionalnych systemów transportu stanowią przesłankę dla stałego poszukiwania lepszych i bardziej efektywnych rozwiązań prawnych dotyczących kompleksowego systemu organizacji i regulacji rynku usług transportu publicznego. Z doświadczeń większości krajów europejskich wynika, że tylko aktywna, konsekwentna i silnie motywowana polityka pozwala na rozwiązanie podstawowych problemów transportowych.

W roku 2007 zakończono prace nad Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007 r., s. 1), zwanym dalej „Rozporządzeniem nr 1370/2007”, które zostało przyjęte dnia 23 października 2007 r. Rozporządzenie nr 1370/2007 nie określa celów usług transportu publicznego i sposobu ich realizacji oraz roli władz w określaniu zakresu i jakości tych usług. Nie ustanawia też instytucjonalnych struktur zarządzania transportem publicznym oraz nie narzuca jednolitego europejskiego mechanizmu, który miałyby być stosowany we wszystkich państwach członkowskich. Ten zakres spraw został pozostawiony do rozstrzygnięcia Państwom członkowskim. Rozporządzenie nr 1370/2007 zawiera natomiast zbiór instrumentów, które będą mogły być stosowane przez władze krajowe w ramach prawa europejskiego w celu realizacji wybranych przez te władze systemów funkcjonowania transportu publicznego. Projekt ustawy jest uszczegółowieniem regulacji zawartych w Rozporządzeniu nr 1370/2007 i wraz z nim ma stanowić ramy prawne dla wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce.

Postanowiono o rozszerzeniu przepisów Rozporządzenia nr 1370/2007 o transport morski oraz usługi publiczne świadczone żeglugą śródlądową w przewozach pasażerskich, obejmując te przewozy projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Taka możliwość wynika z art. 1 ust 2 Rozporządzenia nr 1370/2007. Włączenie transportu morskiego i żeglugi śródlądowej do publicznego transportu zbiorowego, będzie stanowiło element realizacji przez Polskę zadań wynikających z dokumentu UE „Program na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej i Dróg Wodnych w Europie – NAIADES” COM (2006)6. Transport osób po drogach śródlądowych oraz morskich wodach wewnętrznych i po morzu terytorialnym powinien odgrywać dużą rolę w procesie zrównoważonego transportu, z uwagi na fakt, że jest jedną z najtańszych, a jednocześnie najbardziej przyjaznych dla środowiska, gałęzi ze względu między innymi na:

- relatywnie małe zużycie energii,
- niską emisję zanieczyszczeń powietrza,
- relatywnie niewielkie zanieczyszczenie wód,
- niskie koszty zewnętrzne.

„Transport wodny” powinien mieć udział szczególnie w komunikacji miejskiej, ponieważ „drogi wodne” przebiegają przez najbardziej zatłoczone rejony miast, ich centra, co stwarza możliwości ich wykorzystania do przewozów komunikacyjnych w wybranych miejscach.

Kolejną sferą zastosowania „transportu wodnego” w przewozach pasażerskich są przewozy regionalne. Tego typu transport może być realizowany jedynie w niektórych relacjach, stwarzających ku temu korzystne warunki. Istnieją w Polsce miejsca, w których „droga wodna” może rozwiązać problemy komunikacyjne. Warunkiem rozwoju jest potraktowanie tych przewozów analogicznie do tych realizowanych innymi gałęziami transportu, by zapewnić im konkurencyjność cenową ze względu na mniejsze koszty zewnętrzne.

Regulacjami omawianego projektu postanowiono również objąć przewóz osób w transporcie innym szynowym, linowym oraz linowo-terenowym. Ten rodzaj transportu nie

jest aktualnie wystarczająco uregulowany przepisami prawa funkcjonującymi w polskim systemie prawnym, natomiast ma swój udział w zaspokajaniu potrzeb lokalnej społeczności w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Duże znaczenie dla uporządkowania wspólnych regulacji dla różnych rodzajów transportu ma zaproponowana w projekcie ustawy definicja komunikacji miejskiej. Celem projektu ustawy jest kompleksowe określenie zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego w ramach komunikacji miejskiej, a także wskazanie, że komunikację miejską stanowić może każdy rodzaj transportu, wykonywany różnymi środkami transportu takimi jak: autobus, trolejbus, pociąg, tramwaj, szynobus, itp., na określonym obszarze. W obowiązującym systemie prawnym definicja komunikacji miejskiej występuje tylko w ustawie o transporcie drogowym (na potrzeby transportu drogowego). Wykonywanie transportu publicznego w ramach komunikacji miejskiej uzależnione jest od obszaru wyznaczonego administracyjnie (np. obszar gminy, powiatu) albo poprzez współdziałanie jednostek samorządu terytorialnego (porozumienia, związki).

Projekt ustawy stwarza warunki dla integracji publicznego transportu zbiorowego w sferze organizacyjnej, np. poprzez promocję zintegrowanych systemów taryfowo-biletowych czy zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

## **Krajowe regulacje prawne w zakresie publicznego transportu zbiorowego**

W obowiązujących w Polsce przepisach transport publiczny jest regulowany przez następujące ustawy: ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 123, poz. 857, z późn. zm.), ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.), ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski (Dz. U. Nr 138, poz. 1545, z późn. zm.). Każda z tych ustaw we właściwym dla siebie zakresie reguluje kwestie wykonywania przewozów osób, tzw. regularnych przewozów osób, odpowiednio w transporcie drogowym, kolejowym, morskim, żegludze śródlądowej.

W obowiązującym stanie prawnym samorzady województw nie mają możliwości aktywnego oddziaływania na układ sieci komunikacyjnych, integrację systemów transportowych i na jakość usług przewozowych. System ten jest mało efektywny i nie odpowiada oczekiwaniom społeczeństwa.

Konieczność przygotowania nowej regulacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego nie budzi wątpliwości, co stwierdza wyraźnie Rada Legislacyjna w swojej opinii na temat omawianego projektu, w której ponadto pozytywnie rekomenduje projektowany akt.

## **Szczegółowe rozwiązania prawne w projekcie ustawy**

### **1. Tytuł projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisy ogólne.**

Tytuł projektu ustawy wskazuje, że ustawa reguluje publiczny transport zbiorowy. Objęcie regulacjami projektu ustawy publicznego transportu zbiorowego miało na celu stworzenie kompleksowego aktu prawnego obejmującego ogólnodostępny, powszechny regularny przewóz osób, z pominięciem przewozów niepublicznych, takich jak przewozy zakładów pracy, turystyczne czy wykonywane taksówkami.

Z uwagi na to, że projekt ustawy reguluje kilka gałęzi transportu, w słowniczku pojęć (art. 4 projektu) wprowadzono kilka ogólnych definicji, mających znaczenie dla zakresu projektowanej regulacji. Należy do nich zaliczyć w szczególności definicję: dworca, przystanku komunikacyjnego czy przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

Kilka definicji odnosi się natomiast do pojęć, które z uwagi na swą specyfikę musiały zostać zdefiniowane w omawianym projekcie bądź dotychczas w ogóle nie funkcjonowały w polskim systemie prawnym. I tak:

- operator publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnik – zestawienie obydwu tych definicji pozwala na sformułowanie konkluzji, iż zarówno operator, jak i przewoźnik są przedsiębiorcami uprawnionymi do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób. Różnica polega na tym, że operator wykonuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, natomiast przewoźnik wykonuje przewozy „komercyjne” nie będące przewozami o charakterze użyteczności publicznej na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Jednak należy podkreślić, że operator jest również „przewoźnikiem”, w rozumieniu odrębnych przepisach, w tym ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Rozróżnienie tych dwóch przedsiębiorców zostało wprowadzone wyłącznie na potrzeby projektowanej ustawy;
- prawo wyłączne – niezbędnym jest umieszczenie w projekcie ustawy definicji prawa wyłącznego z uwagi na możliwe wątpliwości interpretacyjne odnoszące się zwłaszcza do mylnego niekiedy rozumienia prawa wyłącznego jako koncesji;
- rekompensata – pomimo definicji „rekompensaty” istniejącej w Rozporządzeniu nr 1370/2007, postanowiono wprowadzić definicję tego pojęcia wyłącznie na potrzeby projektowanej ustawy. Zabieg ten ma charakter czysto porządkowy, mający na celu rozwianie wszelkich wątpliwości interpretacyjnych związanych z rozumieniem tego pojęcia;
- strefa transgraniczna – przewozy, które odbywają się z przekroczeniem granicy RP są co do zasady przewozami międzynarodowymi i odbywają się na podstawie istniejących już przepisów. Wprowadzenie definicji „strefy transgranicznej” uzasadnione jest jednak tym, iż projekt ustawy kompleksowo reguluje przewozy o charakterze użyteczności publicznej, które również mogą być realizowane na obszarach położonych przy granicy RP. Dlatego też na potrzeby projektowanego aktu wprowadzono omawiane pojęcie i wyznaczono organy, które będą właściwe do organizowania publicznego transportu zbiorowego właśnie w strefie transgranicznej.

## **2. Organizator publicznego transportu zbiorowego.**

W projektowanym art. 5 wskazano, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej określającej dostęp przedsiębiorców do rynku przewozów pasażerskich zgodnie z zasadami zawartymi w ustawie. Pojęciem konkurencji regulowanej posługuje się w preambule Rozporządzenie nr 1370/2007. Odwołując się do wspomnianej powyżej Białej Księgi z 12 września 2001 r. wskazane zostało, że do głównych celów w niej określonych należy zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego poprzez uregulowanie kwestii konkurencji w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego. Wskazano ponadto, że wprowadzenie regulowanej konkurencji pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi pozwala na zwiększenie atrakcyjności i innowacyjności usług oraz na obniżenie ich cen, co nie musi utrudniać podmiotom świadczącym usługi publiczne realizowania szczególnych zadań, które zostały im powierzone.

W projekcie ustawy zasady regulowanej konkurencji zostały urzeczywistnione poprzez wprowadzenie m.in. takich instrumentów oddziaływania na rynek przewozów pasażerskich jak: możliwość przyznania operatorowi prawa wyłącznego czy odmowa wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku, gdy na danej linii komunikacyjnej, ujętej w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora, świadczone są usługi przez operatora, a wykonywanie przewozu na tej linii przez przewoźnika zagroziłoby rentowności lub miałoby wpływ na zwiększenie straty związanej z realizacją tych usług.

Przepis art. 7 projektowanej ustawy wskazuje właściwych, ze względu na zasięg przewozów, organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W wykazie tym uwzględniono również związki międzygminne, związki powiatów oraz porozumienia, które mogą być zawierane pomiędzy poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto, w ust. 2 tego przepisu wskazano właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do przewozów realizowanych w strefie transgranicznej. Projektowany art. 7 ust. 3 mówi natomiast jaki podmiot wykonuje zadania organizatorów wskazanych w ust. 1.

Do podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie sieci komunikacyjnej i zarządzanie siecią komunikacyjną (art. 8 projektu).

### **3. Plan transportowy.**

Zasadniczą cechą planu transportowego jest to, iż ujęte w nim linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, będą mogły korzystać z możliwości ochrony ze strony organizatora poprzez wydanie decyzji odmawiającej wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu przewoźnikowi w przypadku, gdy:

- a) zgłoszone przewozy będą miały wpływ na rentowność przewozów wykonywanych przez operatora lub na zwiększenie straty związanej z realizacją tych przewozów, lub
- b) określona linia lub linie komunikacyjne objęte zostały prawem wyłącznym - w celu zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją przewozów przez operatora.

W przypadku braku planu transportowego, gdy organizator zdecyduje się na zorganizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nie będzie posiadał ww. instrumentów prawnych do ochrony takich przewozów.

W projektowanym art. 9 ustawy wskazani zostali organizatorzy, na których – w celu zorganizowania publicznego transportu zbiorowego – ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego (ust. 1) oraz tych, którzy mogą opracować taki plan, w przypadku podjęcia się organizacji publicznego transportu zbiorowego (ust. 2). Wprowadzając taki podział kierowano się w szczególności:

- 1) względami efektywności wykonywania publicznego transportu zbiorowego,
- 2) specyfiką określonych rodzajów transportu;
- 3) zasięgiem terytorialnym, na którym mają być świadczone usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 4) liczbą mieszkańców danego obszaru;
- 5) możliwością zawierania przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego porozumień bądź tworzenia związków międzygminnych;

- 6) dotychczasowymi problemami istniejącymi w związku z funkcjonowaniem publicznego transportu na poszczególnych obszarach, a co za tym idzie – wprowadzenie obligatoryjnego organizowania transportu tam, gdzie jest to niezbędne z punktu widzenia potrzeb społecznych, a stworzenie możliwości takiej organizacji tam, gdzie istnieje chęć jej podjęcia lub jest to niezbędne z punktu widzenia właściwego organizatora.

W odniesieniu do organizatorów, na których nałożono obowiązek sporządzenia planu transportowego, należy podkreślić, że decydującym kryterium w odniesieniu do gmin oraz powiatów była liczba osób mieszkających na danym obszarze oraz związane z tym możliwości organizowania publicznego transportu zbiorowego przez określonych organizatorów. I tak, obowiązek opracowania planu transportowego nałożono na:

- 1) miasta liczące co najmniej 50 000 osób;
- 2) powiaty liczące co najmniej 80 000 osób – w tym przypadku granica została ustalona na wskazanym poziomie ze względu na to, iż biorąc pod uwagę ogólną liczbę powiatów ziemskich (314), ilość powiatów o liczbie mieszkańców co najmniej 80 000 osób wynosi prawie połowę (126). Zatem uzasadnionym jest nałożenie na tak duże powiaty obowiązkowego opracowania planu transportowego;
- 3) związki międzygminne, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który objęty został porozumieniem międzygminnym liczy co najmniej 80 000 osób;
- 4) związki powiatów, w przypadku gdy obszar, na którym został taki związek utworzony lub który został objęty porozumieniem powiatów liczy co najmniej 120 000 osób.

W projektowanym art. 10 ustawy, w celu zapewnienia lokalnym społecznościom udziału w etapie opracowywania projektu planu transportowego, przewidziano obowiązek organizatora do ogłoszenia w miejscowej prasie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty informacji o możliwości składania opinii dotyczących tego projektu, ze wskazaniem, iż termin na składanie takich opinii nie może być krótszy niż 21 dni od dnia ogłoszenia. W przypadku uznania wniosków zawartych w ww. opiniach za zasadne, organizator powinien dokonać stosownych zmian w projekcie planu transportowego. Powyższe odnosi się odpowiednio do planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, jak również do procesu związanego z aktualizacją planu transportowego.

W art. 11 projektu wskazana została zależność pomiędzy planami transportowymi opracowywanymi przez poszczególnych organizatorów. Intencją wprowadzenia tego przepisu jest zapewnienie ładu realizowanych przewozów na obszarach właściwości poszczególnych organizatorów. Organizator publicznego transportu zbiorowego na obszarze np. powiatu musi uwzględnić ujęte w ogłoszonym planie transportowym marszałka województwa linie komunikacyjne, na których będą odbywały się przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z dwóch zasadniczych powodów:

- 1) jeżeli na obszarze właściwości starosty istnieje linia komunikacyjna, na której powinny odbywać się przewozy wykonywane przez operatora, a marszałek województwa zorganizował takie przewozy na linii, która pokrywa się z linią komunikacyjną wyznaczoną przez starostę, to nie będzie potrzeby organizowania takich przewozów przez starostę;
- 2) jeżeli marszałek województwa zorganizował przewozy realizowane przez operatora na linii komunikacyjnej lub liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar właściwości starosty, to powinien on uwzględnić je w swoim planie transportowym, aby mieć możliwość skorzystania z prawa odmowy wydania

potwierdzenia zgłoszenia przewozu przewoźnikowi, w celu ochrony przewozów realizowanych przez operatora.

Omawiany przepis stosuje się odpowiednio do sytuacji, gdy aktualizacji ulegnie plan transportowy opracowany przez danego organizatora. W takim przypadku, jak również w sytuacji wystąpienia okoliczności uzasadniających wprowadzenie zmiany w uchwalonym i ogłoszonym planie transportowym, przewidziano możliwość poddawania takiego planu transportowego odpowiednim aktualizacjom (art. 11 ust. 4 projektu). Nie przewidziano terminów, w jakich ma się odbywać aktualizacja, albowiem powinna być ona dokonywana przez organizatora za każdym razem, gdy zaistnieje taka potrzeba, która może wynikać m.in. ze zmian dokonanych przez tego organizatora (np. wyznaczenie „nowej” linii komunikacyjnej, na której będą się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej).

Przepis art. 13 projektu określa elementy jakie powinien zawierać plan transportowy (ust. 1), w tym:

- sieć komunikacyjną, na której jest planowane realizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej (w tym linię komunikacyjną lub linie komunikacyjne, na których przewidywane jest przyznanie operatorowi prawa wyłącznego), co umożliwi organizatorowi określenie w planie transportowym również linii komunikacyjnych, na których wykonywane są przewozy „komercyjne”,
- linie komunikacyjne, na których właściwy organizator przewiduje wykonywanie przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przysługującej prawo wyłączne,
- pożądaný standard usług przewozowych, który będzie odnosił się również do przewoźników.

W ust. 2 omawianego artykułu wymieniono, co należy uwzględnić przy opracowywaniu planu transportowego. Wskazano m.in. potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych, do których należy zaliczyć w szczególności standardy dotyczące przystanków i dworców, korzystania z przystanków i dworców, zintegrowanych węzłów przesiadkowych, zintegrowanych systemów biletowych. Zintegrowane węzły przesiadkowe, zgodnie z definicją projektu ustawy (art. 4 pkt 28 projektu), mają to być miejsca umożliwiające dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładami jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną. Zintegrowany system taryfowo-biletowy natomiast, zgodnie z definicją projektu ustawy (art. 4 pkt 27 projektu), to rozwiązanie polegające na wykorzystywaniu przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Mając na uwadze dużą liczbę organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz mogące wynikać z tego powodu rozbieżności co do formy planu i jego szczegółowego zakresu, zaproponowano w projekcie ustawy opracowanie przez ministra właściwego do spraw transportu szczegółowego zakresu planu transportowego, zarówno części tekstowej, jak i graficznej, tak aby ujednoczyć formę tego dokumentu dla wszystkich organizatorów (art. 13 ust. 4 projektu).

Właściwy organizator na szczeblu samorządu terytorialnego powinien, przed uchwaleniem planu, uzgodnić bądź przekazać do zaopiniowania projekt planu transportowego z właściwymi sąsiadującymi z nim właściwymi organizatorami w zakresie

wspólnych linii komunikacyjnych leżących na obszarach właściwości tych organizatorów (art. 14 projektu).

W przepisie art. 14 ust. 6 projektu przewidziano możliwość zgłaszania potrzeb transportowych dotyczących linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar właściwości wójta, burmistrza miasta liczącego mniej niż 50 000 osób, dla których nie istnieje obowiązek opracowania planu transportowego, bezpośrednio do starosty w przypadku, jeżeli jest on organizatorem, albo do właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych marszałka województwa.

W ust. 7 i 8 projektowanego art. 14 wskazano miejsce ogłoszenia uchwalonego planu transportowego. I tak, plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości poprzez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym i będzie stanowił prawo miejscowe przyjmowane w drodze uchwały. W sytuacji, gdy organizatorem jest związek międzygminny lub związek powiatów podanie planu transportowego do publicznej wiadomości następuje w sposób zwyczajowo przyjęty na obszarach gmin lub powiatów tworzących ten związek oraz w dzienniku urzędowym województwa, na którego obszarze działa związek międzygminny lub związek powiatów. Natomiast w przypadku planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, ogłoszenie następuje w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

#### **4. Organizowanie sieci komunikacyjnej.**

Organizowanie sieci komunikacyjnej (art. 16 projektu), jako etap następujący po uchwaleniu planu transportowego na obszarze właściwości danego organizatora, obejmuje działania organizatora polegające w szczególności na realizacji planu transportowego i podejmowaniu dalszych działań zmierzających do zapewniania podnoszenia jakości i standardów publicznego transportu zbiorowego nastawionego na zaspokajanie potrzeb lokalnej społeczności. Do działań tych zalicza się również: badanie i analiza potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych zwłaszcza w komunikacji miejskiej, ustalanie stawek opłat za korzystanie, przez operatorów i przewoźników z przystanków, innych niż położone na drodze publicznej, i dworców nie będących własnością lub w zarządzie jednostek samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na obszarze ich właściwości, przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do wyboru przedsiębiorcy, z którym zostanie zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i zawarcie z nim umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a także ustalanie opłat za bilety oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W zakresie stawek opłat za korzystanie z ww. przystanków i dworców, ich ustalenie następować będzie w drodze negocjacji pomiędzy gminą, na której obszarze usytuowany jest przystanek lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem lub dworcem. Taka treść przepisu pozwoli uniknąć sytuacji, w której stawkę opłaty za korzystanie z tego samego przystanku lub dworca będzie negocjować np. gmina, powiat i województwo, właściwi ze względu na miejsce usytuowania tego przystanku lub dworca, i zostanie ona ustalona w różnej wysokości.

Stawki opłat, o których mowa powyżej, powinny być ustalane z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad dla wszystkich operatorów i przewoźników, wykonujących publiczny transport zbiorowy na obszarze właściwości organizatora. W szczególności odnosi się to do takich kwestii jak np.:

- jednakowa wysokość stawki opłat,
- uwzględnianie standardu poszczególnych przystanków komunikacyjnych lub dworców,
- uwzględnianie wielkości taboru, jakim wykonywany jest przewóz.

W sytuacji, gdy przystanki lub dworce są własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, za ich korzystanie mogą być pobierane opłaty, których stawka może być ustalona w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego, również z uwzględnieniem niedyskryminujących zasad, o których mowa powyżej. Jednakże w projektowanym art. 16 ust. 5 wprowadzona została górna granica, do której właściwy organ może ustalić stawkę omawianej opłaty, co ma służyć ograniczeniu dowolności w jej ustalaniu w nadmiernej wysokości. Przedmiotowa stawka będzie ulegała waloryzacji, o czym mówi projektowany ust. 6 omawianego artykułu. Możliwość nałożenia omawianej opłaty uzasadniona jest tym, że zarówno operatorzy jak i przewoźnicy wykonujący publiczny transport zbiorowy i korzystający przy tym z przystanków lub dworców będących własnością lub w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego, partycypowali w kosztach związanych m.in. z korzystaniem z infrastruktury transportowej, z utrzymaniem przystanków lub dworców w należytym stanie, co związane jest z ich sprzątnięciem, konserwacją, odnawianiem itp. W zakresie operatorów powyższe rozwiązanie powinno mieć w szczególności odniesienie do operatorów realizujących przewozy na podstawie koncesji. W ust. 7 wskazano przeznaczenie dochodu z opłat, o których mowa.

W art. 17 projektu wprowadzono nowe, niezbędne z punktu widzenia projektowanej regulacji, zadanie własne gminy, polegające na budowie, przebudowie i remoncie:

- 1) przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina, oraz
- 2) wiaty przystankowej lub innego budynku służącego pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanego przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg.

## **5. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.**

Wybór operatora, czyli przedsiębiorcy uprawnionego do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zwanej dalej „umową”, zawartej z organizatorem, następuje w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655, z późn. zm.), ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. Nr 19, poz. 101) albo art. 20 ust. 1 projektowanej ustawy (art. 18 ust. 1 projektu). Do decyzji organizatora pozostawia się wybór trybu w jakim będzie następować wybór operatora. Przy czym należy podkreślić, że wybór operatora zgodnie z art. 20 ust. 1 projektu ustawy może przybrać jedną z dwóch form, w zależności od decyzji organizatora:

- 1) operator będzie wykonywał przewozy na własne ryzyko, na takich zasadach jak operator wybrany w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (*quasi*-koncesja), albo
- 2) operator będzie wykonywał przewozy na takich zasadach jak operator wybrany w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (*quasi*-zamówienie publiczne).

W przypadku udzielenia zamówienia w trybie przewidzianym w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, operator będzie miał prawo do uzyskania rekompensaty w sytuacji, gdy wykonywanie przewozów objętych umową będzie przynosić straty. Uprawnienie do uzyskania rekompensaty nie będzie natomiast przysługiwało operatorowi wybranemu w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi. Podstawową cechą koncesji jest bowiem wykonywanie uprawnień z niej wynikających na ryzyko koncesjonariusza. Dlatego też w sytuacji, gdy przewozy wykonywane przez operatora, wybranego w trybie, o którym mowa w projektowanym art. 18 ust. 1 pkt 2 ustawy, zaczną przynosić straty, nie może on ubiegać się o przyznanie rekompensaty, która może być przyznana wyłącznie operatorowi wybranemu w trybie projektowanego art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy. Zaistnienie takiej sytuacji, powinno powodować rozwiązanie umowy i przeprowadzenie nowej procedury przetargowej. Jednakże, operatorowi wybranemu w którymkolwiek z ww. trybów, organizator może przyznać prawo wyłączne do wykonywania przewozów na określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, w celu zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty w związku z realizacją tych przewozów. Przy czym zakres prawa wyłącznego powinien być proporcjonalny do potrzeby zapewnienia rentowności przewozów lub zapobieżenia zwiększenia straty. W projekcie ustawy wskazano przykładowe rozwiązania odnoszące się do zakresu przyznanego prawa wyłącznego, mając na uwadze natężenie ruchu pasażerskiego na danej linii lub liniach komunikacyjnych. Z uwagi na charakter prawa wyłącznego i wiążącego się z jego przyznaniem ograniczenia dostępności do obsługi danej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej bądź ich części, umowa przyznająca to prawo może być zawarta na okres nie dłuższy niż pięć lat, bez względu na rodzaj transportu, którego będzie dotyczyć.

Powyższy pięcioletni okres na jaki organizator może zawrzeć z operatorem umowę przyznającą prawo wyłączne uwzględnia również okres amortyzacji środków transportu i koszty, jakie w związku z inwestycjami związanymi z wykonywaniem przewozów ponoszą przedsiębiorcy.

W celu uniknięcia jakichkolwiek wątpliwości interpretacyjnych wprowadzono w projektowanym art. 18 w ust. 5 przepis, który wyraźnie wskazuje, że przyznanie prawa wyłącznego nie ogranicza uprawnień wynikających z wydanego (przed dniem obowiązywania na danej linii komunikacyjnej) potwierdzenia zgłoszenia przewozu przez okres, na jaki zostało ono wydane, chyba że wcześniej zostanie wydana decyzja o cofnięciu tego potwierdzenia.

Przepis art. 19 projektu wskazuje warunki i kryteria, jakie powinny się w szczególności znaleźć w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, oraz które należy mieć na uwadze, dokonując oceny oferty przedsiębiorcy biorącego udział w przetargu. Zaliczono do nich normy jakości i powszechnej dostępności świadczonych usług, w tym:

- ilość i rodzaj środków transportu, niezbędnych do realizacji usług wraz z odpowiednim personelem oraz zapleczem technicznym, zabezpieczającym ich obsługę (w tym m.in. dysponowanie personelem, posiadającym odpowiednie kwalifikacje, odpowiednią bazą transportową, umożliwiającą postój pojazdów, naprawę czy utrzymanie taboru w odpowiedniej czystości), które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,
- rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zwłaszcza zapewnieniu ochrony środowiska (w szczególności spełnianie przewidywanych norm w zakresie ochrony środowiska) oraz dogodnej obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej (np. pojazdy niskopodłogowe, przewidujące dogodne rozwiązania w zakresie wsiadania do środka transportu i wysiadania z niego),
- standard wyposażenia środków transportu.

Organizator może dokonać wyboru operatora, przewidując – w specyfikacji istotnych warunków zamówienia – iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne, niezależnie od wybranego przez organizatora trybu wyboru operatora, wskazanego w projektowanym art. 18 ust. 1 ustawy. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie zorganizowania przewozów na wszystkich liniach komunikacyjnych przewidzianych w planie transportowym, zarówno tych rentownych, jak i tych, które są lub mogą okazać się nierentowne.

Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Jest to uzasadnione z punktu widzenia przedsiębiorcy, któremu umożliwia się zapoznanie ze szczegółowymi warunkami, na jakich miałyby wykonywać publiczny transport zbiorowy.

W projektowanym art. 20 ustawy wprowadzono możliwość bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przypadki, w których możliwe jest zastosowanie takiego trybu określone zostały w art. 5 ust. 2 i 4-6 Rozporządzenia nr 1370/2007. Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarta w wyniku bezpośredniego zawarcia umowy, może być przedłużana na zasadach przewidzianych dla takiej umowy zawartej w pozostałych trybach przewidzianych w ustawie z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych oraz w ustawie z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, chyba że jest to umowa przyznająca prawo wyłączne.

Poprzez odesłanie do przepisu art. 5 ust. 2 lit. b, c i e Rozporządzenia nr 1370/2007 zawarte w projektowanym art. 20 ust. 3, uregulowano kwestie dotyczące zasad realizowania publicznego transportu zbiorowego przez podmiot wewnętrzny. Z uwagi dostateczne uregulowanie tych zagadnień w Rozporządzeniu nr 1370/2007, pominięto powtarzanie treści przepisów odnoszących się do podmiotu wewnętrznego w projekcie ustawy, ograniczając się do odesłania do Rozporządzenia nr 1370/2007.

Mając na uwadze treść art. 20 ust. 1 pkt 1 i 2 należy podkreślić, że organizator może z tym samym operatorem bezpośrednio zawrzeć tylko jedną umowę (bądź kilka, pod warunkiem, że ich wartość nie przekroczy limitów określonych we wskazanych przepisach) na podstawie albo pkt 1 albo pkt 2. Nie można dopuścić do sytuacji, w której organizator zawrze z tym samym operatorem kilka umów na obsługę poszczególnych linii komunikacyjnych, z których każda „mieściłaby się” w limitach określonych w omawianych regulacjach, ale łącznie znacznie bądź nawet nieznacznie przekraczałyby je. Taka praktyka prowadziłaby bowiem do obejścia przepisów i celowego unikania przeprowadzenia procedury przetargowej.

Natomiast poprzez odesłanie wprowadzone w art. 20 ust. 4 projektu wskazany został okres, na jaki może być zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w wyniku bezpośredniego udzielenia zamówienia publicznego.

W sytuacji, gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może być zawarta na okres 12 miesięcy z możliwością przedłużenia w uzasadnionych przypadkach, jednakże łączny okres takiej umowy nie może być dłuższy niż 2 lata (art. 20 ust. 5 projektu). Należy jednak podkreślić, że rozwiązanie powyższe może być zastosowane wyłącznie w sytuacji, gdy organizator nie ma możliwości skorzystania z innych trybów wyboru operatora.

Rozporządzenie nr 1370/2007 w art. 7 ust. 2 nakłada na każdego organizatora obowiązek publikowania, najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub przed bezpośrednim zawarciem umowy, informacji związanych z tymi trybami w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Postanowiono podobną regulację wprowadzić na poziomie krajowym (art. 21), z tą różnicą, że Rozporządzenie nr 1370/2007 zwalnia z ww. obowiązku, jeżeli umowa dotyczy świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie, natomiast projekt przewiduje również w takim przypadku obowiązek publikacji ogłoszenia, z tym że termin skrócono do sześciu miesięcy.

Ogłoszenie, o którym mowa powyżej, organizator zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto, organizator ma obowiązek umieszczenia analogicznego ogłoszenia w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada.

Wprowadzenie omówionego powyżej obowiązku, poza funkcją informacyjną, ma również za zadanie umożliwić organizatorowi wydanie decyzji odmawiającej wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu w przypadku, gdy przewiduje przyznanie danemu operatorowi prawa wyłącznego na linię komunikacyjną wskazaną w zgłoszeniu przez przewoźnika. Zagadnienie to zostało szerzej skomentowane niżej, przy okazji omawiania projektowanego art. 27.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć jednej linii komunikacyjnej, więcej niż jednej linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej, która może obejmować cały obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru (art. 22 projektu).

Okresy, na jakie może zostać zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, określone zostały zgodnie z regulacjami Rozporządzenia nr 1370/2007 (art. 4 ust. 3) w odniesieniu do transportu drogowego, kolejowego i innego szynowego (art. 23 ust. 2 projektu). W stosunku do pozostałych rodzajów transportu postanowiono analogicznie zastosować maksymalny okres przewidziany dla transportu kolejowego i innego szynowego, czyli 15 lat, przy uwzględnieniu wysokich kosztów amortyzacji środków transportu wykorzystywanych w realizacji przewozów w tych rodzajach transportu. Przy czym ww. umowy mogą być przez organizatora zawierane na okres dłuższy bądź przedłużane, na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 Rozporządzenia nr 1370/2007.

Zagadnienia, które są istotne z punktu widzenia właściwego wykonywania przewozów przez operatora, a które powinna określać umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wskazane zostały w art. 23 ust. 3 projektu. W pkt 5 tego przepisu wskazano, że umowa określa m.in. warunki dotyczące norm jakości, przez co należy rozumieć również punktualność, czyli realizację przewozów zgodnie z przewidzianym rozkładem jazdy. W odniesieniu do rekompensaty przyznawanej operatorowi wybranemu w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub z którym organizator bezpośrednio zawarł umowę, w przypadku, gdy linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna, na których świadczy on usługi okażą się nierentowne, parametry, według których ma ona być obliczana określa, w wyczerpującym zakresie, załącznik do Rozporządzenia nr 1370/2007 (art. 23 ust. 4 projektu). W ust. 3 pkt 16 projektowanego przepisu wskazano, iż umowa określa również warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi, przy czym należy podkreślić, iż środki te mogą być przez operatora wykorzystane wyłącznie w celu realizacji usług wynikających z umowy, o czym wskazano w zasadach funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (art. 40 pkt 9 projektu). Niewłaściwe wykorzystanie ww. środków transportu – poza możliwością rozwiązania umowy lub nałożenia kary pieniężnej, o ile taka ewentualność jako przyczyna rozwiązania lub nałożenia kary zostanie w umowie

przewidziana – będzie stanowiło udzielenie pomocy publicznej i będzie skutkowało naruszeniem przepisów związanych z udzielaniem pomocy publicznej (art. 87 i n. Traktatu TWE), czego konsekwencją mogą z kolei być odpowiednie działania Komisji Europejskiej, związane z nałożeniem obowiązku zwrotu udzielonej pomocy publicznej.

W przypadku wykonywania przez operatora publicznego transportu zbiorowego bez umowy, przewidziano karę pieniężną w wysokości 10 000 zł (art. 59 ust. 1 projektu).

Dokumentem potwierdzającym posiadanie przez operatora uprawnień do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jest wydawane z urzędu przez organizatora zaświadczenie lub wypis z tego zaświadczenia (art. 25 ust. 1 projektu), o ile jest wymagany. Wypis z zaświadczenia bowiem powinien znajdować się w każdym środku transportu (na potrzeby kontroli uprawnionego organu), przy czym regulacja ta obejmuje wyłącznie usługi świadczone w transporcie drogowym. Jest to uzasadnione m.in.:

- a) względami praktycznymi – np. w transporcie kolejowym zbędnym byłoby wprowadzenie obowiązku posiadania wypisu z zaświadczenia w środku transportu na potrzeby okazania w przypadku kontroli, albowiem w praktyce nie dochodzi do kontroli środka transportu podczas wykonywania przez niego przewozu, podobnie jak w przypadku przewozów wykonywanych choćby w transporcie linowym czy żegludze śródlądowej;
- b) specyfiką wykonywania niektórych przewozów, w tym dostępu do infrastruktury (tory kolejowe) określonego w odrębnych przepisach.

Załącznikiem do zaświadczenia jest aktualny rozkład jazdy. Zmiany w celu aktualizacji rozkładu jazdy operator jest obowiązany zgłaszać właściwemu organizatorowi nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, gdzie zostały też uregulowane kwestie dotyczące sposobu dokonywania aktualizacji rozkładów jazdy. Niewykonanie ww. obowiązków usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

Na operatora został nałożony również obowiązek zgłaszania organizatorowi zmian zaświadczenia w terminie 14 dni od dnia ich powstania, w przypadku, gdy zmiany te odnoszą się do: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej. Również niewykonanie tego obowiązku usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

Za wydanie zaświadczenia, wypisu z zaświadczenia, wtórnika zaświadczenia oraz zmianę zaświadczenia, właściwy organizator pobiera opłaty, które stanowią jego dochód. Operator uiszcza opłatę za ww. dokumenty z chwilą ich odbioru. Ponadto, w ust. 9 omawianego przepisu wskazano na realizację jakich zadań dochód w ww. opłat powinien być przeznaczony.

## **6. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu.**

Przewoźnik, czyli przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób może przystąpić do wykonywania przewozów po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania przewozów do właściwego ze względu na zasięg przewozów organizatora i po wydaniu przedsiębiorcy przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu, które wydawane jest w formie decyzji administracyjnej.

W zgłoszeniu przewoźnik przedstawia, poza innymi danymi wskazanymi w projektowanym art. 26 ust. 2 i 3, proponowaną linię komunikacyjną (poprzez określenie jej

przebiegu, w tym miejsca początkowego i końcowego, oraz długości w kilometrach), na których zamierza wykonywać przewóz, proponowany rozkład jazdy oraz oświadczenie o spełnianiu przez środki transportu standardów usług przewozowych, o ile na danym obszarze obowiązuje plan transportowy. Informacje te są niezbędne organizatorowi do dokonania oceny czy linia komunikacyjna wskazana przez przewoźnika nie będzie miała wpływu na rentowność przewozów wykonywanych przez operatora lub na zwiększenie straty związanej z realizacją tych przewozów na danej linii, która ujęta jest w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości organizatora lub czy dana linia nie jest objęta prawem wyłącznym, uniemożliwiającym wydanie przewoźnikowi potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Odmowa wydania przewoźnikowi potwierdzenia zgłoszenia przewozu, zwanego dalej „potwierdzeniem”, następuje w drodze decyzji administracyjnej. Przesłanki, w wyniku zaistnienia których organizator odmawia wydania potwierdzenia przewidziano w art. 27 ust. 1 projektu, natomiast przypadki fakultatywnego wydania decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia wskazane zostały w art. 27 ust. 2 projektu.

Organizator odmawia przewoźnikowi wydania potwierdzenia przewozów w przypadku, gdy:

- a) operatorowi realizującemu przewozy na linii komunikacyjnej wskazanej w zgłoszeniu jest przyznane prawo wyłączne. Jednakże w sytuacji, gdy wprowadzenie zmiany w zgłoszeniu pozwoliłoby na wydanie potwierdzenia, w ust. 3 projektowanego przepisu wprowadzono możliwość dokonania zmian zgłoszenia. Takie rozwiązanie pozwoli uniknąć sytuacji, w których możliwe do usunięcia dane zawarte w zgłoszeniu, będą obowiązywały organ do wydania decyzji odmawiającej, a przewoźnika do ponawiania składania wniosku do czasu, aż będzie on mógł być uznany za uzasadniający wydanie potwierdzenia;
- b) zamierza bezpośrednio zawrzeć z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego i przyznać mu prawo wyłączne na linię komunikacyjną wskazaną w zgłoszeniu i o zamiarze tym opublikował stosowne ogłoszenie. W takim przypadku organizator powinien powiadomić przewoźnika o możliwości dokonania zmian – o ile taka istnieje – w zakresie okresu na jaki potwierdzenie ma być wydane. Organizator może w takiej sytuacji wydać przewoźnikowi potwierdzenie na okres nie dłuższy niż do dnia planowanego terminu zawarcia umowy z operatorem;
- c) właściwy organ cofnął, w drodze decyzji administracyjnej, wydane przewoźnikowi potwierdzenie w wyniku zaistnienia przesłanek, o których mowa w projektowanym art. 29 ust. 4 pkt 2-5.

Do fakultatywnych przesłanek wydania decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia zaliczono wspomniany wyżej wpływ na rentowność przewozów wykonywanych przez operatora lub na zwiększenie straty związanej z realizacją tych przewozów na linii, która ujęta jest w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora. Jednakże również w tym przypadku przewidziano możliwość dokonania odpowiednich zmian w zgłoszeniu, których uwzględnienie przez przewoźnika będzie uzasadniało wydanie potwierdzenia bez konieczności uprzedniego wydania decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia.

Jeżeli nie zachodzą przesłanki uzasadniające wydanie decyzji odmawiającej wydania potwierdzenia, właściwy organ wydaje, w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, potwierdzenie oraz wypis z potwierdzenia, o ile jest wymagany (art. 28 ust. 1 projektu). Potwierdzenie wydawane jest na okres do pięciu lat (art. 28 ust. 3 projektu). Uzasadnieniem wprowadzenia terminowych potwierdzeń jest m.in. dodatkowa możliwość dokonania przez

właściwy organ, co kilka lat, weryfikacji związanej z wykonywanymi przez przewoźników usługami i spełniania przez nich warunków, na podstawie których wykonywany jest przewóz osób. Ponadto, wprowadzony system potwierdzeń opiera się na głównych przesłankach dotychczasowych zezwoleń w transporcie drogowym, w którym zezwolenia są wydawane właśnie na okres do pięciu lat. Rozróżnienie pomiędzy okresami, na jakie organizator może zawrzeć umowę z operatorem a okresem, na jaki wydaje potwierdzenie nie powinno budzić wątpliwości ze względu na charakter przewozów wykonywanych przez operatora i przewoźnika. I tak, przewozy świadczone przez operatora w Rozporządzeniu nr 1370/2007 mają zdecydowane pierwszeństwo przed przewozami „komercyjnymi”. Co istotne – Rozporządzenie nr 1370/2007 daje państwom członkowskim możliwość ograniczenia rynku przewozów pasażerskich wyłącznie do przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zatem fakt umożliwienia przewoźnikom wykonywania przewozów powinien być poddany okresowej kontroli ze strony organizatora, o której wspomniano wyżej.

Podobnie jak w przypadku zaświadczeń, za wydanie potwierdzenia, wypisu z potwierdzenia, wtórnika potwierdzenia oraz za zmianę tego dokumentu właściwy organizator pobiera opłaty, które stanowią jego dochód. W art. 28 ust. 5 wskazano na realizację jakich zadań dochód w ww. opłat powinien być przeznaczony.

Wypis z potwierdzenia, jako dokument, z którego wynika posiadanie przez przewoźnika uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na określonym obszarze powinien znajdować się w środku transportu. Analogicznie do rozwiązania, jakie zastosowano w stosunku do zaświadczeń w przypadku usług świadczonych przez operatora, również w odniesieniu do potwierdzeń i obowiązku posiadania jego wypisu w każdym środku transportu, dotyczy to usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego świadczonych w transporcie drogowym. Również uzasadnienie wprowadzenia takiego rozwiązania jest tożsame.

W przypadku cofnięcia potwierdzenia z przyczyn przewidzianych w art. 29 ust. 4 lub jego wygaśnięcia z przyczyn przewidzianych w ust. 8 pkt 1 tego przepisu, przewoźnik obowiązany jest zwrócić potwierdzenie oraz wypisy z potwierdzenia właściwemu organizatorowi. Nie wypełnienie tego obowiązku w terminie 14 dni od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna, powoduje nałożenie kary pieniężnej w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 3 projektu).

Projektowany art. 29 nakłada na przewoźnika obowiązek wystąpienia do właściwego organizatora wszelkimi wnioskami o zmianę jego treści, nie później niż w terminie 14 dni od dnia powstania zmiany, w przypadku gdy zmiana taka dotyczy: oznaczenia przedsiębiorcy, jego siedziby (miejsca zamieszkania) lub adresu, numeru w rejestrze przedsiębiorców albo w ewidencji działalności gospodarczej. Niewykonanie tego obowiązku usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

W przypadku zmian dotyczących aktualizacji rozkładów jazdy przewidziano tożsame rozwiązanie jak w przypadku dokumentów w zakresie przewozów realizowanych przez operatora. A zatem, zmiany w celu aktualizacji rozkładów jazdy przewoźnik jest obowiązany zgłaszać właściwemu organizatorowi nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe. Niewykonanie tego obowiązku również usankcjonowane jest karą pieniężną w wysokości 1 000 zł (art. 59 ust. 2 projektu).

W celu zapewnienia ciągłości wykonywania usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zarówno na podstawie umowy, jak i w zakresie przewozów komercyjnych, postanowiono wprowadzić w art. 30 projektu zapis, który - w przypadku śmierci osoby fizycznej, której wydano potwierdzenie lub z którą zawarto umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego - umożliwia wykonywanie przewozów przez

osobę, która złożyła wniosek o stwierdzenie nabycia spadku takiej osoby przez okres nie dłuższy niż 18 miesięcy od dnia jej śmierci. W przypadku przewozów komercyjnych, w czasie wskazanego okresu, ww. osoba może podjąć działania zmierzające do uzyskania potwierdzenia. W przypadku przewozów wykonywanych na podstawie umowy okres 18 miesięcy stanowi nie tylko możliwość wykonywania przewozów przez osobę, która złożyła wniosek o nabycie spadku, ale również zabezpieczenie wykonywania tych przewozów i możliwość przygotowania przez organizatora przetargu. Niniejsze rozwiązanie zostało wprowadzone na wzór analogicznego rozwiązania uregulowanego w odniesieniu do zezwoleń w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 31 projektu zawiera rozwiązanie sytuacji, w której wydane zostało potwierdzenie zgłoszenia przewozu na wykonywanie przewozu na obszarze, który objęty jest porozumieniem zawartym pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego lub na obszarze których został utworzony związek międzygminny bądź związek powiatów, albo została zawarta z operatorem umowa o świadczenie usług na tym obszarze, a następnie porozumienie to wygasło lub związek został rozwiązany. Projektowany artykuł wskazuje, że w takim przypadku właściwym organizatorem jest ten, który jest właściwy ze względu na zasięg wykonywanego przewozu (np. w przypadku porozumienia między gminami położonymi w granicach tego samego powiatu, w chwili wygaśnięcia porozumienia właściwym staje się ten powiat).

W art. 32 projektu zawarte zostało upoważnienie ustawowe do określenia przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, w drodze rozporządzenia, wzorów dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego, z określeniem opłaty za wydanie poszczególnych dokumentów. Na potrzeby wydania ww. rozporządzenia w ustawie określona została maksymalna wysokość ww. opłat.

## **7. Centralna Ewidencja Przewoźników.**

W projektowanych art. 33-36 ustawy uregulowano zagadnienia związane z prowadzeniem Centralnej Ewidencji Przewoźników, zwanej dalej „ewidencją”. Utworzenie tej instytucji zaproponowano w projekcie ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

W ewidencji gromadzi się dane o przedsiębiorcach, względem których została wydana decyzja o cofnięciu potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Główną przesłanką utworzenia ewidencji było przede wszystkim stworzenie organizatorom możliwości sprawnego uzyskania informacji na temat przedsiębiorcy, wobec którego została wydana ostateczna decyzja o cofnięciu potwierdzenia. Jeżeli przedsiębiorca taki będzie figurował w ewidencji, organizator powinien wydać decyzję odmawiającą wydania potwierdzenia.

Funkcjonowanie w praktyce takiej ewidencji ma również na celu zmobilizowanie przewoźników do rzetelnego wykonywania przewozu określonego w potwierdzeniu oraz zgodnie z zasadami określonymi w ustawie. Sankcja w postaci zamieszczenia danych przewoźnika w ewidencji, jawność i dostępność do danych w niej zawartych oraz odmowa wydania potwierdzenia w przypadku figurowania przewoźnika w tej ewidencji powinna wpłynąć pozytywnie na jakość wykonywanych przez tych przedsiębiorców przewozów.

W projekcie nie wprowadzono przepisu, zgodnie z którym administrator danych (tu – minister właściwy do spraw transportu) przetwarzający dane osobowe na potrzeby ewidencji jest zwolniony z obowiązku informacyjnego określonego w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.). Dane dotyczące przedsiębiorców gromadzone w przedmiotowej ewidencji obejmują dane, które ściśle wiążą się z wykonywaniem przez przedsiębiorców ich działalności, stąd

nie są objęte ochroną wynikającą z przepisów ww. ustawy. Na podmiocie znajdującym się w posiadaniu tych danych nie ciąży więc obowiązek informacyjny określony w art. 25 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 101, poz. 926, z późn. zm.), stąd nie istnieje potrzeba zamieszczania w analizowanym projekcie przepisów z takiego obowiązku zwalniających.

Dane zawarte w ewidencji są jawne, chyba że ich jawność jest wyłączona bądź ograniczona na podstawie przepisów o ochronie informacji niejawnych lub o ochronie innych tajemnic ustawowo chronionych. Miejszem udostępniania danych będzie strona podmiotowa Biuletynu Informacji Publicznej prowadzona przez ministra właściwego do spraw transportu.

Dane przedsiębiorcy, względem którego wydana została decyzja o cofnięciu potwierdzenia, będą figurować w ewidencji przez okres 2 lat od dnia wydania ostatecznej decyzji, chyba że wcześniej decyzja ta zostanie uchylona lub unieważniona.

## **8. Zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.**

Całość działań organizatora, poczynając od negocjowania i zatwierdzania zmian do umowy z operatorem, poprzez ocenę i kontrolę realizacji przez operatora i przewoźnika usług, nadzór nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, współpracę przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów, analizę realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania usług przez operatora, dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, zatwierdzanie rozkładów jazdy oraz dokonywanie w ich aktualizacji, analizę zasadności wydania decyzji odmawiającej wydania przewoźnikowi potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a kończąc na wykonywaniu zadań określonych w art. 7 ust. 1 i 3 oraz w art. 4 Rozporządzenia nr 1370/2007, określono w projekcie jako zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (art. 37 projektu). Przewidziano również, że zarządzanie to w zakresie linii komunikacyjnych oraz rozkładów jazdy, w przypadku przewozów realizowanych w transporcie kolejowym, powinno odbywać się przy udziale zarządcy infrastruktury kolejowej, o którym mowa w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z uwagi na kompetencje tego zarządcy w zakresie m.in. rozkładu jazdy. Zarządca taki ma obowiązek uwzględniać w miarę możliwości potrzeby przewozowe w ramach przewozów przez operatora. Natomiast aktualizacja rozkładów jazdy ma odbywać się na zasadach określonych w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, z wyłączeniem transportu morskiego.

W projekcie ustawy postanowiono uregulować również sytuację wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie zadań użyteczności publicznej zgodnie ze wszystkimi warunkami zawartej umowy, gdy jednak jest możliwość wykonywania publicznego transportu zbiorowego w ograniczonym zakresie i nie wiąże się to z koniecznością rozwiązania umowy i zastosowania środka, o którym mowa w art. 20 ust. 1 pkt 5 projektu. W takim przypadku organizator określa warunki na jakich usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego może być wykonywana na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, a w transporcie morskim – na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski. Wprowadzenie takiego rozwiązania ma służyć ochronie linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany przewóz o charakterze użyteczności publicznej, ale również umożliwia operatorom wykonywanie usług pomimo wystąpienia powyżej wskazanych okoliczności.

W odniesieniu natomiast do przewoźników również przewidziano tryb postępowania w sytuacji wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu

przebiegiem trasy przewozów, w szczególności awarii sieci, robót drogowych, lub blokad drogowych.

W art. 39 projektu przewidziana została możliwość przeprowadzania kontroli dokumentów związanych z wykonywaniem publicznego transportu zbiorowego poprzez wskazanie, iż do dokonywania tej kontroli upoważnieni są pracownicy właściwego, ze względu na miejsce kontroli, organizatora. Szczegółowe kwestie odnoszące się do tej kontroli zostały uregulowane w aktach wykonawczych wydanych na podstawie art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dlatego w ust. 2 wprowadzono stosowne odesłanie. Ponadto, w zakresie możliwości dokonywania przez organizatora, ze względu na miejsce kontroli, lub osobę przez niego upoważnioną kontroli biletów, w ust. 3 wprowadzono odesłanie do przepisu art. 33a ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, który reguluje zasady wykonywania tej kontroli.

## **9. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.**

W art. 40 projektu ustawy przewidziano zasady dotyczące funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego wspólne dla wszystkich rodzajów transportu, z uwzględnieniem różnic np. w transporcie drogowym i kolejowym (art. 40 pkt 1 i 6 projektu). Zasady te dotyczą przede wszystkim środków transportu stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym (w tym wymagania odnoszące się do autobusów - o liczbie miejsc powyżej 15 łącznie z miejscem kierowcy, które są podyktowane zwłaszcza aktualnymi standardami obowiązującymi w innych państwach członkowskich UE), sposobu podawania do publicznej wiadomości rozkładów jazdy, cenników opłat lub taryf, charakteru międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, dostępu do regulaminu przewozu osób. Ponadto, w celu uniknięcia wykorzystywania przez operatorów środków transportu przekazanych im przez właściwego organizatora do realizacji zadań o charakterze użyteczności publicznej, w pkt 9 przepisu art. 40 projektu wprowadzono zasadę, iż środki te mogą być wykorzystywane wyłącznie w celu wykonywania przewozów użyteczności publicznej. Ponadto, warunki wykorzystania takich środków powinny zostać zawarte w umowie, na co wskazuje art. 23 ust. 3 pkt 16. Zagadnienie niezgodnego z przepisami projektu ustawy wykorzystania przekazanych operatorowi środków transportu i konsekwencje takiego postępowania zostały omówione przy uzasadnieniu art. 23 ust. 3 projektu.

W przepisie art. 41 projektu wskazano jakie elementy w szczególności powinny znaleźć się w regulaminie przewozu osób opracowywanym zarówno przez operatora (grupy operatorów), jak i przewoźnika, w tym wskazanie podmiotu właściwego do przyjmowania skarg i reklamacji wynikających z realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto, w celu przeprowadzania oceny i kontroli realizacji publicznego transportu zbiorowego, w stosunku do operatora i przewoźnika wprowadzono obowiązek corocznego, do dnia 31 marca, informowania organizatora o liczbie i sposobie załatwienia skarg i reklamacji składanych przez pasażerów w związku z realizacją usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz informację o liczbie i wysokości zrealizowanych odszkodowań (art. 42 ust. 1 i 2 projektu).

Ponieważ Rozporządzenie nr 1370/2007 nakłada na państwa członkowskie obowiązek sprawozdawczości do Komisji Europejskiej w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a zwłaszcza w zakresie udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, w projekcie ustawy przewidziano system przekazywania stosownych informacji. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-6 projektu, o ile poszczególne organy są organizatorami lub podejmą się

organizacji publicznego transportu zbiorowego, będą przekazywać informacje dotyczące tego transportu w terminie do dnia 31 stycznia każdego roku właściwemu marszałkowi województwa. Marszałek województwa natomiast na podstawie zebranych informacji będzie opracowywać zbiorczą informację, którą przekaże ministrowi właściwemu do spraw transportu w terminie do dnia 31 marca każdego roku (art. 43 projektu). Informacje te będą niezbędne ministrowi właściwemu do spraw transportu do monitorowania rynku przewozu osób w skali całego kraju. Ponadto, zgodnie z przepisami Rozporządzenia nr 1370/2007, minister właściwy do spraw transportu ma obowiązek sprawozdawczości w tym zakresie do Komisji Europejskiej.

## **10. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.**

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 44-53 projektu) realizowanego w ramach użyteczności publicznej może polegać w szczególności na:

- a) pobieraniu opłat (wpływy ze sprzedaży biletów i innych opłat dodatkowych) w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez operatora; w przypadku operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi, pobieranie opłat stanowi prawo do korzystania z usługi, w rozumieniu ww. ustawy; ta forma finansowania dotyczy wszystkich operatorów, bez względu na tryb ich wyboru, z wyjątkiem sytuacji, gdy ww. opłaty w przypadku przewozów nierentownych będą pobierane przez organizatora, wówczas jednak kwota wpływów będzie miała wpływ na wysokość rekompensaty;
- b) przekazaniu operatorowi refundacji z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów lub innych, w szczególności ustanowionych przez organizatora;
- c) przyznaniu rekompensaty dla operatora wybranego w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub art. 20 ust. 1, w przypadku wspomnianego wyżej „*quasi*-zamówienia”, w przypadku, gdy obsługa linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest nierentowna – pomimo pobierania opłat z tytułu świadczonych usług - a wysokość, w jakiej rekompensata ta ma być przyznana zostanie obliczona zgodnie z wytycznymi wskazanymi w załączniku do Rozporządzenia nr 1370/2007; wyłączenie tego rodzaju finansowania w zakresie operatorów wybieranych w trybie przepisów ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi wynika z faktu, iż podstawową cechą wykonywania usług na podstawie koncesji jest finansowanie tych usług z pożytków pobieranych w związku z realizacją określonej usługi; przedsiębiorca podejmuje się wykonywania usługi na własne ryzyko i może być chroniony tylko przez prawo wyłączne;
- d) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację w usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z zastrzeżeniem, iż operator nie może ich wykorzystywać do wykonywania przewozów na zasadach komercyjnych; w przypadku operatora wybranego w trybie ustawy z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi udostępnienie środków transportu, o których mowa, stanowi płatność koncesjodawcy, w rozumieniu ww. ustawy.

W związku z tym, że finansowanie działalności przewoźnika „komercyjnego” polega wyłącznie na pobieraniu opłat od pasażerów, zrezygnowano z regulowania tego zagadnienia w projekcie, skupiając się na przewozach realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które są przedmiotem Rozporządzenia

nr 1370/2007. Ponadto należy podkreślić, że nie objęto przewoźników regulacjami dotyczącymi refundacji w wysokości utraconych przychodów z tytułu stosowania uprawnień do ulgowych przejazdów, a ograniczone je wyłącznie do przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego wykorzystywanymi przez operatora publicznego transportu zbiorowego. Nałożenie obowiązku stosowania ulg ustawowych przez przewoźników w rozumieniu projektu ustawy wiązałoby się z koniecznością dofinansowania poniesionych z tego tytułu strat. Natomiast zgodnie z art. 3 ust. 3 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dofinansowanie w takim zakresie może stanowić pomoc publiczną, co wiązałoby się każdorazowo z koniecznością notyfikacji do Komisji Europejskiej.

Operatorowi przysługuje:

- a) tylko refundacja, jeżeli poniesiona strata wynika ze stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów;
- b) tylko rekompensata, jeżeli operator nie poniósł straty z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów, natomiast poniósł koszty z tytułu wykonywania przewozów; dotyczy to wyłącznie operatora wybranego w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub art. 20 ust. 1, w przypadku wspomnianego wyżej „quasi-zamówienia”;
- c) zarówno refundacja, jak i rekompensata, proporcjonalnie do całości rzeczywistej straty, jeżeli obydwa ww. tytuły przyczyniły się do poniesienia straty przez operatora wybranego w trybie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych lub art. 20 ust. 1, w przypadku wspomnianego wyżej „quasi-zamówienia”.

W celu uzyskania refundacji lub rekompensaty, uprawniony operator składa stosowny wniosek, o którym mowa w art. 47 projektu, wraz z odpowiednimi dokumentami potwierdzającymi przedmiot wniosku, w trybie określonym w umowie (w tym – zgodnie z określonym w tej umowie okresem rozliczeniowym). Obowiązkiem organizatora jest zweryfikowanie wniosku wraz załączonymi dokumentami. W razie wątpliwości bądź niekompletności przedstawionych dokumentów, organizator powinien zwrócić się do operatora o dokonanie odpowiedniego uzupełnienia. Po pozytywnej weryfikacji wniosku i dokumentów przedłożonych przez operatora, organizator:

- a) w przypadku gdy wniosek obejmował refundację – występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem o przekazanie kwoty refundacji przyznanej operatorowi; regulacja ta nie dotyczy organizatora, którym są marszałek województwa (bezcelowym byłoby, gdyby marszałek będący organizatorem samo sobie składał wniosek) oraz minister właściwy do spraw transportu, lub
- b) w przypadku rekompensaty, gdy wniosek obejmował rekompensatę – wypłaca odpowiednią kwotę, chyba że wypłata rekompensaty następuje w innej formie niż środki pieniężne.

W przypadku operatora wykonującego międzywojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym może on otrzymać rekompensatę w postaci dotacji z budżetu państwa, której wysokość - z tytułu ulg, określa corocznie ustawa budżetowa, a środki w ramach dotacji przekazywane są przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 49 projektu).

W projektowanym art. 45 ust. 1 pkt 3 przewidziano, iż źródłem finansowania publicznego transportu zbiorowego mogą być inne środki. Przy czym należy zaznaczyć, że wprowadzono to pojęcie w celu umożliwienia korzystania z szerokiego wachlarza możliwości finansowania publicznego transportu zbiorowego, takich jak: środki pomocowe

prorozwojowe pozyskane z fundacji, stowarzyszeń ekologicznych, różnego rodzaju programów unijnych.

Projekt ustawy, choć wprost nie reguluje tego zagadnienia, to umożliwia udzielanie dotacji celowych z budżetu państwa na wspieranie inwestycji w infrastrukturze transportowej oraz w zakresie środków transportu wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, przy czym dotacje takie stanowią pomoc publiczną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej, która w swojej treści zawiera odesłanie do art. 87 i n. Traktatu TWE regulujących pomoc publiczną. Przykładem takiej dotacji jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013, który przewiduje wsparcie w zakresie m.in.:

- wspierania projektów zwiększających udział przyjaznych środowisku środków transportu w przewozie osób,
- przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu transportu zbiorowego przyczyniające się do redukcji zatłoczenia motoryzacyjnego w obrębie większości miast,
- rozbudowy sieci szynowych (SKM, linii tramwajowych i trolejbusowych),
- zakupu i modernizacji taboru autobusowego i tramwajowego,
- budowy i rozbudowy stacji i węzłów przesiadkowych,
- projektów związanych z konkurencyjnością przewozów kolejowych i polepszaniem ich jakości,
- pomocy na wznawianie przewozów nowoczesnymi środkami transportu szynowego na szlakach kolejowych, gdzie zlikwidowano przed laty przewozy pasażerskie,
- projektów zwiększających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz usprawnień w zarządzaniu ruchem,
- wyposażenia dróg w urządzenia zwiększające bezpieczeństwo ruchu i specjalne oznakowanie przestrzegające kierowców przed groźącymi niebezpieczeństwami.

W przypadku przeznaczenia przez operatora otrzymanych na podstawie projektu ustawy środków publicznych na inną działalność niż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w celu wykonywania przewozu o charakterze użyteczności publicznej, konsekwencje będą tożsame, jak w przypadku wykorzystania przekazanych przez organizatora środków transportu na cele nie związane z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej (patrz: uzasadnienie dotyczące art. 23 ust. 3 pkt 16 projektu).

## **11. Postępowanie skargowe**

W projektowanych art. 54-57 uregulowano postępowanie skargowe dotyczące sytuacji, w której w przypadku bezpośredniego zawarcia umowy, podmiotowi, który jest lub był zainteresowany zawarciem danej umowy i który doznał szkody lub któremu grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia przepisów prawa wspólnotowego lub ustawy, przysługuje prawo do wniesienia skargi do sądu administracyjnego.

Uregulowanie tego zagadnienia jest konieczne ze względu na treść art. 7 ust. 7 Rozporządzenia nr 1370/2007. Przepis ten wyraźnie nakłada na państwa członkowskie obowiązek zapewnienia, by decyzje bezpośredniego zawarcia umowy mogły być szybko i skutecznie skontrolowane na żądanie każdej osoby, która jest lub była zainteresowana zawarciem takiej umowy i która doznała szkody lub której grozi szkoda w wyniku zarzucanego naruszenia, ze względu na naruszenie przez takie decyzje prawa wspólnotowego lub przepisów krajowych, które wprowadzają je w życie.

W związku z powyższym, w projekcie przewidziana została możliwość złożenia przez zainteresowany podmiot skargi do wojewódzkiego sądu administracyjnego właściwego dla organizatora, który bezpośrednio zawarł umowę, w terminie 10 dni od dnia, w którym skarżący powziął lub przy zachowaniu należytej staranności mógł powziąć informację o czynności podjętej przez organizatora w sprawie. Należy mieć przy tym na uwadze, że każdy podmiot ma możliwość uzyskania informacji na temat zamiaru bezpośredniego zawarcia umowy w Biuletynie Zamówień Publicznych, w którym informacja taka powinna się znaleźć w terminie co najmniej jednego roku lub sześciu miesięcy przed planowanym dniem bezpośredniego zawarcia umowy. Zagadnienie to zostało omówione wyżej.

W celu zapewnienia przewidzianego w Rozporządzeniu nr 1370/2007 szybkiego i skutecznego skontrolowania czynności organizatora, wprowadzono przepis, który nakłada na sąd obowiązek rozpoznania skargi niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania akt wraz z odpowiedzią na skargę.

## **12. Kary pieniężne**

Projekt ustawy przewiduje kary pieniężne za naruszenia obowiązków lub warunków wynikających z przepisów projektu ustawy w zakresie publicznego transportu zbiorowego realizowanego w transporcie drogowym (art. 58 projektu). Kary te nakładane są w drodze decyzji administracyjnej i stanowią dochód organizatora właściwego ze względu na miejsce przeprowadzonej kontroli. Jest to uzasadnione możliwością przeprowadzania kontroli również przez pracowników danego organizatora. Z uwagi na to, iż np. na obszarze gminy właściwym organizatorem może być również powiat lub województwo, uzasadnionym będzie wpływanie dochodów z kar pieniężnych do budżetu właściwego organizatora, którego pracownik przeprowadził kontrolę.

Kary pieniężne przewidziane w projektowanym art. 59 ustawy zostały wprowadzone w celu zapewnienia realizacji obowiązków nałożonych na operatorów i przewoźników związanych z posiadaniem odpowiednich dokumentów uprawniających do wykonywania publicznego transportu zbiorowego i wypełnianiem obowiązku związanego ze zwrotem dokumentów w przypadkach przewidzianych w projekcie. Poszczególne kary zostały wskazane przy omawianiu właściwych przepisów projektu, do których mają zastosowanie.

W powyższych artykułach wskazano na realizację jakich zadań dochód w ww. kar powinien być przeznaczony.

## **13. Termin wejścia w życie projektu ustawy**

Proponuje się, aby ustawa weszła w życie w terminie i na zasadach określonych w ustawie Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym.

## Ocena Skutków Regulacji (OSR)

### 1. Podmioty, na które oddziałuje projekt ustawy.

Projekt ustawy oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto projekt oddziałuje na ministra właściwego do spraw transportu w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

### 2. Wyniki konsultacji społecznych.

Celem przeprowadzonych konsultacji było zebranie możliwie największej liczby opinii środowisk zainteresowanych kształtem regulacji prawnych zawartych w projekcie. Spośród 55 podmiotów, do których wysłany został projekt ustawy (wraz z projektem ustawy – Przepisy wprowadzające ustawę o publicznym transporcie zbiorowym), swoje opinie przekazały następujące, podmioty:

1. Związek Województw RP, który przekazał opinie z następujących województw:
  - zachodniopomorskiego,
  - pomorskiego,
  - małopolskiego,
  - mazowieckiego,
  - podlaskiego,
2. Instytut Transportu Samochodowego,
3. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
4. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
5. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
6. PKP S.A.,
7. PKP Intercity S.A.,
8. Forum Związków Zawodowych,
9. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
10. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
11. Główny Inspektor Transportu Drogowego,
12. Urząd żeglugi śródlądowej:
  - we Wrocławiu,
  - w Gdańsku,

- w Giżycku,
- w Krakowie,
- w Warszawie,
- w Kędzierzynie-Koźlu,

13. Urząd morski w Gdyni oraz w Szczecinie,

14. Marszałkowie województw:

- podkarpackiego,
- śląskiego,
- opolskiego,
- małopolskiego,
- lubuskiego.

Przesłane przez ww. organizacje opinie odnosiły się w szczególności do poniżej przedstawionych kwestii:

1. w zakresie zawartego w art. 4 projektu słowniczka, do definicji:
  - a) *obszaru aglomeracyjnego* oraz *obszaru metropolitalnego* – z uwagi na zbyt duże rozbieżności interpretacyjne związane z brzmieniem zaproponowanym przez projekt przekazany organizacjom i samorządom w ramach konsultacji społecznych, oraz ze względu na uniknięcie rozbieżności w związku z trwającymi w MSWiA pracami nad projektem tzw. „ustawy metropolitalnej”, która ma regulować obszar metropolitalny, zrezygnowano z umieszczenia tej definicji w przedmiotowym projekcie, jak również definicji obszaru aglomeracyjnego,
  - b) *operatora publicznego transportu zbiorowego* oraz *przewoźnika* – wątpliwości budziło czy operator jest przewoźnikiem, o którym mowa w innych ustawach regulujących poszczególne rodzaje transportu. W związku z tymi wątpliwościami zgłoszonymi przez środowisko, w projekcie został wprowadzony przepis w art. 4 ust. 3, w którym wskazuje się wyraźnie, iż operatorem jest również przewoźnik, o którym w odrębnych przepisach, w tym w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe oraz w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego,
  - c) *organizatora publicznego transportu zbiorowego* – rozszerzono definicję o zapis, iż organizatorem jest również właściwy organ związku międzygminnego, co jest konsekwencją uwag zgłoszonych przez m.in. Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (dalej „IGKM”); pod kątem tej uwagi adekwatnie zmieniono dalsze przepisy projektu,
  - d) *sieci komunikacyjnej* – ze względu na podnoszone przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji (dalej „PIGTSiS”) argumenty odnoszące się do mogących wystąpić problemów interpretacyjnych tego pojęcia (w zakresie kwestii czy sieć komunikacyjna obejmuje całość obszaru właściwości organizatora, czy też może obejmować jego część), doprecyzowano definicję, wskazując, iż sieć komunikacyjna może dotyczyć również części obszaru właściwości organizatora.

Ponadto, w wyniku sugestii zgłaszanych przez część podmiotów postanowiono wprowadzić, na potrzeby ustawy, definicję dworca.

2. w zakresie organizatorów, na których nałożono obowiązek sporządzenia planu transportowego podniesiona została (w szczególności podczas rozmów przeprowadzonych z Ogólnopolskim Związkiem Pracodawców Transportu Samochodowego - dalej „OZPTS” – z PIGTSiS oraz IGKM) kwestia nałożenia tego obowiązku również na starostę, a także na zarząd związku międzygminnego; postanowiono wprowadzić w omawianym przepisie, jako organizatora, który obligatoryjnie opracowuje plan transportowy, starostę w powiecie liczącym co najmniej 80 000 osób oraz zarząd związku międzygminnego - w przypadku, jeżeli obszar, na którym ten związek został utworzony liczy co najmniej 80 000 osób;
3. w wyniku postulatów zgłoszonych m.in., przez OZPTS oraz Forum Związków Zawodowych (dalej „FZZ”), został do ustawy wprowadzony przepis, który zapewnia lokalnej społeczności udział w zakresie opracowywania planu transportowego poprzez zgłaszanie opinii dotyczących projektu planu transportowego;
4. w odniesieniu do przepisu mówiącego o aktualizacji planu transportowego, częstym zarzutem podnoszonym przez organizacje, jak również samorządy, był brak zapisu, który określałby częstotliwość aktualizacji planu transportowego; z uwagi jednak na to, iż projektodawca wprowadza możliwość aktualizacji planu transportowego, gdy wystąpi taka potrzeba (np. utworzenie nowej linii o charakterze użyteczności publicznej, którą organizator będzie chciał „chronić”), pozostawiono niezmienną treść omawianego przepisu;
5. uwzględniając argumentację przedstawioną przez OZPTS, postanowiono przepis art. 17 ust. 3 opiniowanego projektu przenieść do art. 19, jako ust. 2; doprecyzowano w szczególności, iż określenie zawartego w tym przepisie tzw. finansowania skrośnego, powinno być przewidziane w specyfikacji istotnych warunkach zamówienia i rozwiano wątpliwości interpretacyjne w zakresie zastosowania przepisu, czyli możliwości zorganizowania przetargu na linię/linie nierentowne w pakiecie z linią/liniami dochodowymi;
6. w związku z niezrozumiałym brzmieniem przepisu art. 16 ust. 1 pkt 7 opiniowanego projektu, w zakresie opłat za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w wyniku postulatów zgłoszonych w szczególności przez IGKM oraz PIGTSiS, zmieniono jego treść poprzez wyraźne wskazanie, iż chodzi o bilety oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej;
7. w art. 16 ust. 3 uwzględniono sugestie organizacji w zakresie sprecyzowania organu odpowiedzialnego za prowadzenie negocjacji stawek opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, poprzez wskazanie, iż jest nim wójt, burmistrz lub prezydent miasta, na którego obszarze usytuowany jest przystanek lub dworzec;
8. kontrowersje wzbudził okres, na jaki przewidziane zostało w projekcie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przyznanie operatorowi przez organizatora wyłącznego prawa świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; w wersji projektu przekazanego do konsultacji społecznych, okres ten wynosił maksymalnie trzy lata; postulaty przedsiębiorców (w tym: OZPTS, IGKM, PIGTSiS oraz FZZ) wskazywały, iż okres ten powinien być zdecydowanie dłuższy, nawet równy okresowi, na jaki może zostać zawarta z operatorem umowa nieprzyznająca prawa wyłącznego, co wiązałoby się z możliwością przyznania takiego prawa nawet na okres 10 (w przypadku transportu drogowego) czy 15 lat (w pozostałych rodzajach transportu); w wyniku przeprowadzonych rozmów, wypracowane zostało

porozumienie w kwestii okresu, na jaki organizator może przyznać prawo wyłączne, które znalazło odzwierciedlenie w aktualnym brzmieniu omawianego przepisu, poprzez wskazanie maksymalnie 5 lat, na jaki może być zawarta umowa przyznająca wyłączne prawo, o którym mowa powyżej;

9. w związku z argumentacją przedstawioną przez IGKM w zakresie niejasnego brzmienia przepisu, który wskazuje, że organizator może przedłużyć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na zasadach określonych w art. 4 ust. 4 Rozporządzenia nr 1370/2007 sugerowała, iż może to nastąpić, gdy okres zawartej już umowy kończy się, zmodyfikowano odpowiednio treść omawianego przepisu;
10. w wyniku licznych uwag odnoszących się do proponowanego brzmienia przepisu odnoszącego się do zmian rozkładu jazdy, wprowadzono w ustawie obowiązek (zarówno dla operatora, jak i przewoźnika) w zakresie zgłaszania wszelkich zmian w celu aktualizacji rozkładu jazdy na 21 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w terminach określonych w przepisach Prawa przewozowego;
11. konsekwencją zarzutu zgłoszonego przez PIGTSiS w odniesieniu do art. 27 ust. 5 opiniowanego projektu i podnoszonego argumentu, iż przepis ten narusza prawa nabyte, jest wykreślenie tego przepisu;
12. z związku z licznymi zastrzeżeniami (m.in. samorządów, OZPTS, PIGTSiS, IGKM) odnoszącymi się do art. 27 ust. 3 opiniowanego projektu, w odniesieniu do zbyt długiego okresu, po którym przewoźnik obowiązany jest poinformować właściwego organizatora o zaprzestaniu wykonywania przewozu na skutek okoliczności zależnych od niego (co najmniej przez trzy miesiące), skrócono ten okres do miesiąca;
13. uwzględniona została uwaga PIGTSiS dotycząca wprowadzenia trybu postępowania w przypadku wystąpienia niezależnych od przewoźnika okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozu zgodnie z określonym w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu przebiegiem trasy przewozu;
14. zawarty w projekcie przepis, iż skoordynowany dla obszaru właściwości organizatora rozkład jazdy środków transportu jest podawany do publicznej wiadomości przez ogłoszenia w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, pod wpływem argumentacji FZZ oraz PIGTSiS, iż rozkłady jazdy powinny być dostępne również w innej formie oraz także poza węzłami przesiadkowymi, zmodyfikowano treść omawianej regulacji poprzez wskazanie, iż skoordynowany rozkład jazdy jest podawany do publicznej wiadomości, w szczególności przez ogłoszenia w zintegrowanych węzłach przesiadkowych, co stwarza katalog otwarty dla wprowadzania innych rozwiązań;

Zgłoszone przez poszczególne organizacje i jednostki samorządu terytorialnego uwagi redakcyjne zostały uwzględnione w tekście projektu. Duża część uwag odnoszących się do treści merytorycznej została omówiona i wyjaśniona na spotkaniach z organizacjami, które uczestniczyły w Zespole ds. dialogu społecznego w zakresie przewozu osób. Część z nich jednak, jak np. postulat, aby wydłużyć okres, na jaki można zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, nie mogła być uwzględniona z uwagi na ograniczenia, jakie przewiduje Rozporządzenie nr 1370/2007.

W związku z przekazaniem projektu do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 16 lutego br. miało miejsce posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, którego przedmiotem było omówienie zgłoszonych uwag. Zasadne propozycje dotyczące m.in. takich kwestii jak doprecyzowanie przepisu mówiącego jakie zmiany operator i przewoźnik obowiązani są zgłaszać organizatorowi, zostały uwzględnione w treści

projektu. W dniu 25 lutego 2009 r. odbyło się posiedzenie plenarne KWRiST, które zakończyło się zaakceptowaniem projektu ustawy.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414), projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronach internetowych Ministerstwa Infrastruktury. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

### **3. Wpływ regulacji na:**

#### **a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektu ustawy w odniesieniu do transportu kolejowego osób nie spowoduje żadnych skutków finansowych. Projekt ustawy zakłada kontynuację istniejących rozwiązań prawnych w sferze organizacji i finansowania przewozów kolejowych osób. W celu wykonania obowiązku nałożonego na ministra właściwego do spraw transportu dotyczącego przekazywania określonych w projekcie ustawy informacji do Komisji Europejskiej, niezbędne jest utworzenie w Ministerstwie Infrastruktury systemu informatycznego, w tym bazy danych, a także stosowne jej zabezpieczenie. Realizacja tego zadania, jak również opracowanie projektu planu transportowego o zasięgu krajowym, w szczególności w zakresie analizy i badania potrzeb przewozowych, wymagające wiedzy eksperckiej, będzie wymagała dodatkowych środków z budżetu państwa.

Ponadto uchwalenie projektowanej ustawy spowoduje skutki finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego. Obowiązujący obecnie w transporcie drogowym system zezwoleń na krajowe przewozy regularne osób, zgodnie z projektem, zostanie zastąpiony w perspektywie 5 lat od dnia wejścia w życie projektu ustawy, systemem umów na świadczenie usług publicznych. Z danych resortu transportu wynika, iż na dzień 31 grudnia 2007 r. w krajowych przewozach drogowych osób wydano 26,4 tys. zezwoleń na przewozy regularne oraz 111,1 tys. wypisów z tych zezwoleń. Opłaty za wydanie zezwoleń i wypisów z tych zezwoleń stanowią dochód właściwej jednostki samorządu terytorialnego. Wysokość tych opłat jest zróżnicowana w zależności od okresu ważności (od 1 do 5 lat), a także zasięgu wykonywanych przewozów i wynosi: w przewozach na obszarze jednej gminy: od 100 do 300 zł, na obszarze powiatu: od 250 – 550 zł, na obszarze jednego województwa: od 350 – 600 zł i na obszarze więcej niż jednego województwa: od 500 – 700 zł. Projekt ustawy wprowadza opłatę za zaświadczenie oraz za potwierdzenie zgłoszenia przewozu – dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego. Opłata za ich wydanie będzie wynosić maksymalnie odpowiednio 500 lub 1000 zł, natomiast opłata za ich zmianę, wydanie wtórnika oraz za wydanie wypisu – maksymalnie 50 zł. Opłaty te będą stanowiły dochód właściwego organizatora (budżet państwa albo budżet jednostek samorządu terytorialnego). Przy czym należy podkreślić, że określając wysokość opłat należy uwzględnić m.in. koszty związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego.

Zatem opłaty ponoszone przez przedsiębiorców za wskazane wyżej dokumenty, jak również dochód z kar pieniężnych nakładanych przez organizatora, powinny umożliwić samorządom wykonywanie czynności związanych z publicznym transportem zbiorowym.

Ponadto, należy zauważyć, że zadania w zakresie przewozów regularnych osób na szczeblu samorządu, zarówno w transporcie drogowym, kolejowym, jak i pozostałych rodzajach transportu, o których mówi projekt ustawy, są już dziś wykonywane przez poszczególne samorządy (gminy, powiaty, województwa) i będą mogły być nadal wykonywane w ramach posiadanych etatów. Nowym zadaniem jest budowa i remont przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina oraz wiat przystankowych lub innych

budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanego przy drogach publicznych bez względu na kategorię tych dróg. Realizowanie tego zadania powinno być finansowane ze źródeł wskazanych powyżej (opłaty ponoszone przez przedsiębiorców w związku z wydawaniem stosownych dokumentów oraz dochód z kar pieniężnych nakładanych przez właściwego organizatora).

Proponowane w projekcie ustawy rozwiązania dotyczące m.in. obowiązku przekazywania oraz publikowania informacji dotyczących finansowania publicznego transportu zbiorowego ze środków publicznych zwiększy poziom kontroli administracji nad zarządzaniem środkami publicznymi oraz zwiększy jawność i przejrzystość finansów publicznych. Zagwarantują one również możliwość oceny efektywności wydatkowania środków publicznych.

Wprowadzenie proponowanych w ustawie przepisów skutkuje finansowaniem przez samorządy województw kolejowych przewozów transgranicznych w kwocie ok. 55 mln zł rocznie. Obecnie przewozy te są finansowane z budżetu państwa w ramach ogólnej kwoty przeznaczonej na finansowanie przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich. Wdrożenie przepisów ustawy spowoduje konieczność przeznaczenia tej kwoty z rezerwy celowej budżetu dla przygranicznych województw.

#### **b) rynek pracy**

Projekt ustawy będzie miał wpływ na rynek pracy poprzez zmianę zasad dostępu do wykonywania usług przewozowych zwłaszcza w transporcie drogowym. W myśl tych zasad przewoźnik będzie mieć zapewnioną rentowność usług oraz pewność ich wykonywania przez okres zgodny z zawartą umową. Takie warunki pozwolą przewoźnikom na stabilizację zatrudnienia, czego nie gwarantuje obecnie funkcjonujący system.

#### **c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Zgodnie z projektem ustawy świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma się odbywać na zasadach konkurencji regulowanej polegającej na określeniu zasad dostępu przedsiębiorców do wykonywania publicznego transportu zbiorowego, mającej na celu zapewnienie przejrzystych i porównywalnych warunków świadczenia usług przez wszystkich przedsiębiorców. Nowe zasady wykonywania usług pozwolą na wyeliminowanie z rynku przewozów nieuczciwej konkurencji w tym przewoźników działających w szarej strefie.

#### **d) sytuację i rozwój regionalny**

Projekt ustawy będzie miał pozytywny wpływ na rozwój regionalny poprzez wprowadzenie obowiązku opracowania planu rozwoju transportu publicznego. Ponadto wprowadzenie usług użyteczności publicznej w przewozach osób w transporcie drogowym zwiększy mobilność mieszkańców w regionach.

#### **e) środowisko naturalne**

Projekt ustawy daje możliwości znacznego podniesienia poziomu jakości oferty przewozowej, co powinno skutkować zwiększeniem ilości osób korzystających ze zbiorowego transportu publicznego w tym osób, które zrezygnują z podróży samochodem osobowym na rzecz transportu zbiorowego. Efektem takich zmian powinno być:

- zmniejszenie poziomu emisji zanieczyszczeń i hałasu do środowiska,
- zmniejszenie zatłoczenia dróg,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego – zmniejszenie liczby ofiar wypadków.