

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia                    2012 r.

**w sprawie rozkładów jazdy**

Na podstawie art. 34 ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1  
Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) treść rozkładów jazdy;
- 2) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy;
- 3) sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy;
- 4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości.

**§ 2. 1.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) komunikacji zwykłej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 150 km;
- 2) komunikacji przyspieszonej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się we wszystkich lub w niektórych miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość nie przekracza 200 km;
- 3) komunikacji pospiesznej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się w niektórych miejscowościach usytuowanych na linii komunikacyjnej, której długość przekracza 200 km;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

<sup>2)</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, z 2008 r. Nr 219, poz. 1408, z 2009 r. Nr 92, poz. 753 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 244, poz. 1454.

- 4) komunikacji ekspresowej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego, w którym środki transportu zatrzymują się w miejscowości:
  - a) początkowej i końcowej albo
  - b) początkowej i końcowej oraz co najmniej jednym mieście wojewódzkim usytuowanym na linii komunikacyjnej;
- 5) komunikacji międzynarodowej – należy przez to rozumieć regularny przewóz osób wykonywany środkami publicznego transportu zbiorowego z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) transporcie innym szynowym, linowym i linowo-terenowym – należy przez to rozumieć odpowiednio transport inny szynowy, linowy i linowo-terenowy, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368);
- 7) przewozach regularnych specjalnych – należy przez to rozumieć przewozy regularne specjalne, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 8) rejestrze terytorialnym – należy przez to rozumieć krajowy rejestr urzędowy podziału terytorialnego kraju, o którym mowa w ustawie z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. Nr 88, poz. 439, z późn. zm.<sup>4)</sup>);
- 9) właściwym organie – należy przez to rozumieć organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, oraz organ wydający dokument uprawniający do wykonywania regularnego przewozu osób lub przewozu regularnego specjalnego, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 10) przystanku komunikacyjnym – należy przez to rozumieć również peron w transporcie kolejowym oraz przystań usytuowaną na wodach śródlądowych.

2. Przepisy ust. 1 pkt 1-5 nie dotyczą regularnego przewozu osób wykonywanego w ramach publicznego transportu zbiorowego drogowego w komunikacji miejskiej.

## Rozdział 2

### Treść rozkładu jazdy

**§ 3. 1.** W rozkładzie jazdy określa się co najmniej:

---

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817, z 2010 r. Nr 43, poz. 246, Nr 164, poz. 1107 i Nr 225, poz. 1466, Nr 247, poz. 1652 i Nr 249, poz. 1656 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 30, poz. 151, Nr 48, poz. 247, Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 134, poz. 780, Nr 159, poz. 945, Nr 168, poz. 1005, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1996 r. Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 88, poz. 554 i Nr 121, poz. 769, z 1998 r. Nr 99, poz. 632 i Nr 106, poz. 668, z 2001 r. Nr 100, poz. 1080, z 2003 r. Nr 217, poz. 2125, z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362, z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 166, poz. 1172, z 2008 r. Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 76, poz. 489 oraz z 2011 r. Nr 131, poz. 764, Nr 139, poz. 814, Nr 171, poz. 1016 i Nr 204, poz. 1195.

- 1) imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika oraz jego adres zamieszkania albo siedzibę i adres;
  - 2) nazwę linii komunikacyjnej;
  - 3) przystanki komunikacyjne i dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;
  - 4) dzień, od którego rozkład jazdy obowiązuje oraz termin jego ważności;
  - 5) drogę przejazdu z uwzględnieniem:
    - a) odległości w kilometrach pomiędzy przystankami komunikacyjnymi,
    - b) długości poszczególnych odcinków drogi przejazdu na obszarze każdego z województw, przez których obszar przebiega linia komunikacyjna – w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie drogowym,
    - c) kategorii dróg na poszczególnych odcinkach linii komunikacyjnej;
  - 6) dni tygodnia lub okresy, w których komunikacja kursuje;
  - 7) godziny przyjazdu lub odjazdu środka transportowego z przystanku komunikacyjnego lub dworca albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania;
  - 8) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której ma być wykonywany:
    - a) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – literą „U”,
    - b) przewóz regularny specjalny – literami „RS”, albo
    - c) inny regularny przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej oraz przewozem regularnym specjalnym – literą „R”;
  - 9) oznaczenie odpowiednim symbolem:
    - a) w transporcie drogowym – usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej oraz ekspresowej,
    - b) w transporcie kolejowym – pociągu osobowego, pospiesznego lub ekspresowego oraz nazwę handlową pociągu, o ile istnieje,
    - c) usługi przewozowej wykonywanej w komunikacji międzynarodowej,
    - d) środka transportowego objętego częściową lub całkowitą rezerwacją miejsc – o ile dotyczy;
  - 10) oznaczenie linii komunikacyjnej, na której wszystkie kursy są wykonywane środkami transportowymi przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej zdolności ruchowej albo odpowiednie oznaczenie poszczególnych kursów, a w transporcie kolejowym – kursu wykonywanego środkiem transportowym przystosowanym do przewozu osób niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich;
  - 11) objaśnienia użytych w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli.
2. W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wskazuje się nazwę organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz jego adres.
3. Nazwę linii komunikacyjnej, o której mowa w ust. 1 pkt 2, oznacza się poprzez określenie miejscowości, w której położony jest przystanek komunikacyjny początkowy i końcowy, oraz co najmniej jeden przystanek komunikacyjny pośredni – o ile istnieje.

4. W regularnym przewozie osób w transporcie drogowym, drogę przejazdu, o której mowa w ust. 1 pkt 5, określa się:

- 1) na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych – na podstawie kilometrażu ustalonego dla danej kategorii drogi, a w razie jego braku – z uwzględnieniem odległości rzeczywistej w kilometrach,
  - 2) na drogach wewnętrznych – z uwzględnieniem odległości rzeczywistej w kilometrach
- podanych z dokładnością do 0,1 km, między poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi.

5. W rozkładzie jazdy w przewozach regularnych specjalnych, w przypadkach wskazanych w ust. 1 pkt 3 i 5, określa się:

- 1) miejsca inne niż przystanki komunikacyjne i dworce, w których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej – o ile dotyczy;
- 2) drogę przejazdu z uwzględnieniem przystanku komunikacyjnego lub miejsca początkowego i końcowego oraz co najmniej jednego przystanku komunikacyjnego lub miejsca pośredniego, na którym będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej – o ile dotyczy.

6. W transporcie drogowym nazwa przystanku komunikacyjnego, na którym będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej, zawiera:

- 1) nazwę miejscowości według rejestru terytorialnego;
- 2) określenie miejsca usytuowania przystanku komunikacyjnego, poprzez wskazanie w szczególności nazwy ulicy albo obiektu użyteczności publicznej – o ile dotyczy;
- 3) numer przystanku komunikacyjnego.

7. Numer przystanku komunikacyjnego, o którym mowa w ust. 6 pkt 3, nadawanego przez właściciela albo zarządzającego przystankiem komunikacyjnym, jest:

- 1) dwucyfrowy, parzysty – dla ciągu dróg publicznych według kilometrażu narastającego;
- 2) dwucyfrowy, nieparzysty – dla ciągu dróg publicznych według kilometrażu malejącego;
- 3) dwucyfrowy, parzysty albo nieparzysty, określany stosownie do wzrastającej numeracji porządkowej nieruchomości – dla miejscowości.

8. Wykaz podstawowych oznaczeń i symboli, które stosuje się w rozkładzie jazdy określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 4. 1.** W rozkładzie jazdy w transporcie drogowym, oprócz danych i informacji, o których mowa w § 3 ust. 1, określa się, w szczególności:

- 1) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem;
- 2) informacje w zakresie prędkości technicznej między przystankami komunikacyjnymi, w poszczególnych kursach na całej linii komunikacyjnej;
- 3) numer linii komunikacyjnej, o którym mowa w § 7 ust. 2.

2. Przepis ust. 1 pkt 1 nie dotyczy rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

3. Prędkość techniczna, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jest to średnia prędkość jazdy środka transportowego, między poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi w danym kursie.

4. Prędkość techniczną środka transportowego oblicza się z uwzględnieniem:

- 1) dopuszczalnej prędkości środka transportowego na drodze przejazdu;
- 2) ograniczeń w ruchu drogowym na drodze przejazdu.

5. Obliczanie prędkości technicznej nie jest wymagane, jeżeli odległość między przystankami komunikacyjnymi jest mniejsza niż 3 kilometry.

§ 5. 1. Przepisy § 3 ust. 1 pkt 8, ust. 3, 4 i 8 oraz § 4 nie dotyczą przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej.

2. Przepisy § 3 ust. 1 pkt 1, 2, 4, 6-8 i 11 oraz ust. 2 stosuje się odpowiednio do przewozów regularnych specjalnych.

### Rozdział 3

#### Tryb zatwierdzania rozkładów jazdy

§ 6. 1. Projekt rozkładu jazdy w regularnym przewozie osób w transporcie drogowym podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.

2. Przed zatwierdzeniem projektu rozkładu jazdy przeprowadza się jego weryfikację, dokonując oceny prawidłowości jego sporządzenia.

3. Weryfikacja projektu rozkładu jazdy w zakresie:

1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, polega w szczególności na sprawdzeniu:

- a) czy przekazane potwierdzenia uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców obejmują obiekty wskazane w projekcie rozkładu jazdy,
- b) prawidłowości określenia w projekcie rozkładu jazdy przystanków komunikacyjnych lub dworców zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

2) proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania, polega na sprawdzeniu:

- a) poprawności przyjętych odległości między przystankami komunikacyjnymi i długości linii komunikacyjnej,
- b) prawidłowości obliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami komunikacyjnymi i dworcami, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń w ruchu drogowym na danej drodze,
- c) prawidłowości obliczenia czasu jazdy i przejazdu dla poszczególnych kursów, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń w ruchu drogowym na danej

drodze i czasu postoju środka transportowego na przystankach komunikacyjnych niezbędnego do wsiadania i wysiadania pasażerów, oraz

d) prawidłowości obliczenia prędkości technicznej.

4. W przypadku braku danych lub informacji niezbędnych do dokonania weryfikacji, o której mowa w ust. 3, właściwy organ występuje do właściwego zarządcy drogi o zajęcie stanowiska we wskazanym zakresie.

**§ 7.** 1. W przypadku negatywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w § 6 ust. 2, lub stwierdzenia braku możliwości dotrzymania terminów, o których mowa w § 13 ust. 1 i 3, właściwy organ powiadamia przewoźnika o możliwości dokonania odpowiednich modyfikacji proponowanego rozkładu jazdy w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia, o ile ich dokonanie jest możliwe.

2. W przypadku pozytywnego wyniku weryfikacji, o której mowa w § 6 ust. 2, właściwy organ zatwierdza rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia oraz nadaje numer linii komunikacyjnej.

3. W przypadku rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, organizator ten zatwierdza rozkład jazdy poprzez złożenie podpisu, postawienie pieczęci i wpisanie daty zatwierdzenia oraz nadaje numer linii komunikacyjnej.

**§ 8.** 1. Numer linii komunikacyjnej, o którym mowa w § 7, składa się z:

- 1) odpowiedniego oznaczenia, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 8;
- 2) numeru właściwego organu według rejestru terytorialnego;
- 3) numeru ewidencyjnego.

2. W gminnych przewozach pasażerskich numer linii komunikacyjnej może składać się z odpowiedniego oznaczenia oraz numeru ewidencyjnego.

3. W przewozach wykonywanych w komunikacji miejskiej numer linii komunikacyjnej oznacza się literą alfabetu łacińskiego lub liczbą składającą się z cyfr arabskich.

**§ 9.** 1. Przepisy § 6 i § 7 ust. 1 nie dotyczą projektu rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

2. Przepisy § 6 ust. 3 pkt 2 nie dotyczą przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej.

3. Przepisy § 6 i § 7 stosuje się do zmiany rozkładu jazdy w transporcie drogowym.

4. Przepisy § 6 ust. 1, 2 i 3 pkt 1 oraz § 7 ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do przewozów regularnych specjalnych.

5. Do przewozów, o których mowa w ust. 4, nie stosuje się przepisu § 7 ust. 2 w zakresie nadawania numeru linii komunikacyjnej.

**§ 10.** 1. Zatwierdzanie rozkładu jazdy w transporcie kolejowym następuje poprzez przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w przepisach o transporcie kolejowym.

2. Przepisy § 6 ust. 3 pkt 1 oraz § 7 stosuje się odpowiednio do zatwierdzania projektu rozkładu jazdy w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz w żegludze śródlądowej.

3. Do przewozów, o których mowa w ust. 2, nie stosuje się przepisu § 7 ust. 2 w zakresie nadawania numeru linii komunikacyjnej.

#### Rozdział 4

### Sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy

**§ 11.** 1. Przewoźnik wykonujący regularny przewóz osób podaje rozkład jazdy do publicznej wiadomości w szczególności poprzez:

- 1) zamieszczenie na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada;
- 2) przekazanie rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera;
- 3) przekazanie rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie – w transporcie drogowym oraz innym szynowym;
- 4) zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na wszystkich przystankach komunikacyjnych lub dworcach wymienionych w rozkładzie jazdy – w transporcie linowym, linowo-terenowym oraz w żegludze śródlądowej.

2. W transporcie kolejowym rozkład jazdy do publicznej wiadomości podaje się w szczególności poprzez:

- 1) zamieszczenie przez przewoźnika na swojej stronie internetowej, o ile taką posiada;
- 2) przekazanie przez przewoźnika rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, na których obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera.

3. W transporcie drogowym podawanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na:

- 1) zamieszczeniu na stronie internetowej – następuje poprzez zamieszczenie przez przewoźnika zatwierdzonego rozkładu jazdy;
- 2) przekazaniu:
  - a) rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera,
  - b) rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie

– następuje poprzez przekazanie kopii zatwierdzonego rozkładu jazdy w postaci pliku w formacie PDF oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu.

**§ 12. 1.** W informacji dotyczącej rozkładu jazdy, o której mowa w § 11 ust. 1 pkt 3 i 4, określa się co najmniej:

- 1) nazwę podmiotu zamieszczającego informację dotyczącą rozkładu jazdy wraz z jego adresem i telefonem;
- 2) nazwę przystanku komunikacyjnego albo dworca, na którym zamieszczona jest informacja dotycząca rozkładu jazdy;
- 3) miejscowość docelową oraz co najmniej jedną miejscowość pośrednią, o ile istnieje; w komunikacji miejskiej – przystanki komunikacyjne lub dworce, na których będzie się zatrzymywał środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;
- 4) dzień, od którego obowiązuje informacja dotycząca rozkładu jazdy;
- 5) dane i informacje, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 8-10;
- 6) godziny przyjazdu lub odjazdu środków transportowych przewoźnika na przystankach komunikacyjnych lub dworcach, na których ma być zamieszczona informacja dotycząca rozkładu jazdy, albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania;
- 7) objaśnienia użytych w informacji dotyczącej rozkładu jazdy oznaczeń i symboli;
- 8) numer linii komunikacyjnej – w komunikacji miejskiej.

2. W zakresie informacji, o których mowa w ust. 1 pkt 6, w przypadku:

- 1) przystanku komunikacyjnego – podaje się godziny odjazdu środków transportowych przewoźnika z danego przystanku komunikacyjnego albo określoną w minutach częstotliwość jego kursowania;
- 2) budynku dworca – podaje się godziny przyjazdu i odjazdu środków transportowych przewoźnika z danego dworca albo częstotliwość, w minutach, ich kursowania.

3. Informację dotyczącą rozkładu jazdy zamieszczaną w budynku dworca przygotowuje się na:

- 1) żółtym tle – dla odjazdów środków transportowych;
- 2) białym tle – dla przyjazdów środków transportowych.

**§ 13. 1.** Podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca następuje nie później niż w terminie 7 dni przed dniem jego obowiązywania, z wyłączeniem rozkładu jazdy podawanego do publicznej wiadomości w transporcie kolejowym.

2. W przewozach wykonywanych w ramach publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na



zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym następuje nie później niż w terminie 1 dnia przed dniem jego obowiązywania.

3. W regularnym przewozie osób w transporcie drogowym przewoźnik przekazuje kopię zatwierdzonego rozkładu jazdy oraz informację dotyczącą rozkładu jazdy właścicielowi przystanku komunikacyjnego lub dworca albo zarządzającemu tymi obiektami nie później niż w terminie 10 dni przed dniem rozpoczęcia obowiązywania rozkładu jazdy, celem jej zamieszczenia na przystanku komunikacyjnym lub dworcu.

**§ 14.** 1. Aktualizacja rozkładu jazdy polega na potwierdzeniu aktualności obowiązującego rozkładu jazdy albo na wprowadzeniu zmian w tym rozkładzie.

2. Aktualizacji rozkładu jazdy przewoźnika wykonującego regularny przewóz osób dokonuje się w:

1) transporcie drogowym:

a) w przypadku planowanego wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy od:

– dnia 1 marca, albo

– najbliższej niedzieli po zakończeniu rocznych zajęć dydaktyczno-wychowawczych w publicznych szkołach i placówkach artystycznych, albo

– dnia 1 października, albo

– drugiej niedzieli grudnia,

b) w najbliższą niedzielę po zakończeniu rocznych zajęć dydaktyczno-wychowawczych w publicznych szkołach i placówkach artystycznych – o ile w tym terminie przewoźnik nie planuje wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy;

2) transporcie kolejowym – w terminach określonych na podstawie przepisów o transporcie kolejowym;

3) transporcie linowym, linowo-terenowym oraz w żegludze śródlądowej – w każdym czasie w przypadku planowanego wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy;

4) komunikacji miejskiej – w terminach ustalonych przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego w przypadku planowanego wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, przewoźnik przekazuje właściwemu organowi proponowany rozkład jazdy nie później niż w terminie 14 dni przed dniem wnioskowanego terminu aktualizacji.

4. W transporcie drogowym, w uzasadnionych przypadkach aktualizacji rozkładu jazdy dokonuje się w innych terminach niż określone w ust. 2 pkt 1 lit. a, w szczególności w przypadku:

1) planowanego ograniczenia zakresu wykonywanych przewozów, w tym:

a) częstotliwości kursowania na danej linii komunikacyjnej,

b) liczby przystanków komunikacyjnych, na których zatrzymuje się środek transportowy na danej linii komunikacyjnej;

2) wystąpienia okoliczności niezależnych od przewoźnika, wymagających zmiany rozkładu jazdy.

5. Jeżeli okoliczności, o których mowa w ust. 4 pkt 2, są związane z koniecznością zmiany rozkładu jazdy wyłącznie na okres występowania tych okoliczności, a okres ten nie jest dłuższy niż okres ważności rozkładu jazdy, zmieniony rozkład jazdy obowiązuje wyłącznie przez okres trwania tych okoliczności.

6. Po upływie okresu występowania okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami określonymi w dokumencie uprawniającym do wykonywania regularnego przewozu osób, o których mowa w ust. 4 pkt 2, obowiązującym rozkładem jazdy jest ten, który obowiązywał przed dniem zmiany rozkładu jazdy z powodu wystąpienia tych okoliczności.

**§ 15.** 1. W przypadku aktualizacji, o której mowa w § 14 ust. 2 pkt 1 lit. a, przewoźnik przekazuje właściwemu organowi potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których proponowane zmiany dotyczą, oraz schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną i przystankami komunikacyjnymi.

2. W przypadku aktualizacji, o której mowa w § 14 ust. 2 pkt 1 lit. b, przewoźnik przekazuje, nie później niż w terminie 30 dni przed terminem określonym w § 14 ust. 2 pkt 1 lit. b, właściwemu organowi oraz właścicielowi przystanku komunikacyjnego lub dworca albo zarządzającemu tymi obiektami powiadomienie o aktualności obowiązującego rozkładu jazdy.

3. Powiadomienie, o którym mowa w ust. 3, zawiera w szczególności:

- 1) imię i nazwisko lub nazwę przewoźnika albo organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz jego adres zamieszkania albo siedzibę i adres;
- 2) nazwę i numer linii komunikacyjnej;
- 3) potwierdzenie aktualności obowiązującego rozkładu jazdy.

4. W przypadku powiadomienia o aktualności rozkładu jazdy przekazywanego właścicielowi przystanku komunikacyjnego lub dworca albo zarządzającemu tymi obiektami, w powiadomieniu podaje się ponadto liczbę zatrzymań na przystankach komunikacyjnych i dworcach będących własnością lub w zarządzie tego podmiotu.

**§ 16.** 1. W przypadku aktualizacji, o której mowa w § 14 ust. 2 pkt 1 lit. a i pkt 2-4, przepisy § 11 i 12 stosuje się odpowiednio.

2. Przepisy § 11, 12, 14 i 15 nie dotyczą przewozów regularnych specjalnych.

## Rozdział 5

### **Warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości**

**§ 17.** 1. Ponoszenie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu oraz w systemie informacji dla pasażera, w transporcie drogowym oraz innym szynowym, odbywa się na podstawie umowy.

2. Koszty, o których mowa w ust. 1:

- 1) powinny być ustalane z uwzględnieniem:
  - a) częstotliwości dokonywania zmian rozkładu jazdy przez danego przewoźnika,
  - b) terminowego przekazywania rozkładu jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy przez przewoźnika,
  - c) terminowego zamieszczania informacji dotyczącej rozkładu jazdy przez właściciela przystanku komunikacyjnego lub dworca albo zarządzającego tymi obiektami oraz przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego w systemie informacji dla pasażera,
  - d) niedyskryminujących zasad;
- 2) nie powinny być uzależnione w szczególności od:
  - a) pojemności środków transportowych, którymi jest wykonywany przewóz,
  - b) liczby zatrzymań na danym przystanku komunikacyjnym lub dworcu środków transportowych danego przewoźnika.

**§ 18.** Przepisy § 17 stosuje się odpowiednio do organizatora publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, w zakresie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest dana jednostka samorządu terytorialnego.

## Rozdział 6

### Przepisy przejściowe i końcowe

**§ 19.** 1. Rozkłady jazdy obowiązujące na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres, którego dotyczą, albo do czasu wprowadzenia w nich zmian.

2. Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

**§ 20.** Do dnia 31 grudnia 2016 r. oznaczenie linii komunikacyjnej w sposób określony zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 8 nie jest wymagane.

**§ 21.** 1. W regularnym przewozie osób w transporcie drogowym:

- 1) przepisy § 3 ust. 1 pkt 5 lit. b i ust. 4 oraz § 6 ust. 3 pkt 2 stosuje się do rozkładów jazdy oraz do zmian rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r.;
- 2) przepis § 3 ust. 8 stosuje się do rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 marca 2013 r.;
- 3) przepisy § 3 ust. 6 i 7 stosuje się do rozkładów jazdy oraz do zmian rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 marca 2013 r.

2. W 2012 r. aktualizacji rozkładu jazdy polegającej na powiadomieniu właściwego organu o aktualności obowiązującego rozkładu jazdy dokonuje się w terminie do dnia 30 czerwca.

§ 22. W regularnym przewozie osób w transporcie kolejowym, przepis § 3 ust. 8 stosuje się do rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od grudnia 2013 r.

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie w terminie 14 dni od dnia następującego po dniu ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów § 11 ust. 1 pkt 3, § 13 ust. 3, § 14 ust. 2 pkt 1 lit. a i ust. 4-6, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.<sup>5)</sup>

MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I  
GOSPODARKI MORSKIEJ

---

<sup>5)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (Dz. U. Nr 12, poz. 79), które na podstawie art. 89 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368) utraciło moc z dniem 1 marca 2012 r.

**WYKAZ PODSTAWOWYCH OZNACZEŃ I SYMBOLI, KTÓRE STOSUJE SIĘ W  
ROZKŁADZIE JAZDY**

L.p.	Symbol/ Oznaczenie <sup>1)</sup>	Opis oznaczenia symbolu/oznaczenia
1	A	kursuje od poniedziałku do piątku
2	B	kursuje od poniedziałku do piątku oraz w niedzielę
3	C	kursuje w soboty, niedziele i święta
4	D	kursuje od poniedziałku do piątku oprócz świąt
5	E	kursuje od poniedziałku do soboty oprócz świąt
6	H	kursuje codziennie w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych
7	L	kursuje w okresie ferii letnich
8	S	kursuje w dni nauki szkolnej
9	+	kursuje w dni wolne od pracy (niedziele i święta)
10	1	kursuje w poniedziałki
11	2	kursuje we wtorki
12	3	kursuje w środy
13	4	kursuje w czwartki
14	5	kursuje w piątki
15	6	kursuje w soboty
16	7	kursuje w niedziele
17	1-4	kursuje od poniedziałku do czwartku <sup>2)</sup>
18	1/2	kursuje z poniedziałku na wtorek <sup>3)</sup>
19	a	nie kursuje w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 25.XII
20	b	nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych i w dniu 25.XII
21	c	nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII
22	d	nie kursuje w dniu 1.I, w pierwszy i drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniach 25 i 26.XII
23	e	nie kursuje w okresie ferii letnich
24	f	nie kursuje w okresie ferii letnich i zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych
25	g	nie kursuje w dniu 24.XII
26	h	nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniu 24.XII
27	i	nie kursuje w dniu 26.XII
28	j	nie kursuje w dniu 27.XII
29	k	nie kursuje w drugi dzień Świąt Wielkanocnych oraz w dniu 26.XII
30	l	nie kursuje w dniu 31.XII
31	m	nie kursuje w dniach 24 i 31.XII
32	n	nie kursuje w Wielką Sobotę oraz w dniach 24 i 31.XII
33	r	nie kursuje w okresie ferii zimowych oraz szkolnych przerw świątecznych
34	t	nie kursuje w okresie szkolnych przerw świątecznych
35	w	nie kursuje w dzień Bożego Ciała

36	z	nie kursuje w piątek po dniu Bożego Ciała
37	P	kurs pospieszny
38	V	kurs przyspieszony <sup>4)</sup>
39	Ex	kurs ekspresowy
40	Int.	kurs międzynarodowy
41	<b>08:15</b>	pogrubiony druk oznacza godzinę przyjazdu lub odjazdu środka transportowego w komunikacji przyspieszonej, pospiesznej i ekspresowej
42	<u>8:15</u>	podkreślenie godziny oznacza, że kurs obsługuje pojazd niskopodłogowy
43	o	odjazd
44	p	przyjazd
45	kolor czarny	komunikacja zwykła, przyspieszona / pociąg osobowy
46	kolor czerwony	komunikacja pospieszna, ekspresowa / pociąg pospieszny, ekspresowy

<sup>1)</sup> symbole i oznaczenia określone w wykazie mogą być użyte w rozkładzie jazdy również poprzez ich umieszczenie w ramce np. w kształcie kwadratu lub koła

<sup>2)</sup> jeżeli komunikacja kursuje w dwa lub więcej kolejnych dni, to symbole dni kursowania oddziela się znakiem "-"; jeżeli komunikacja kursuje w różne dni, to symbole dni tygodnia oddziela się przecinkiem

<sup>3)</sup> jeżeli komunikacja rozpoczyna się jednego dnia tygodnia i kończy dnia następnego, kurs oznacza się symbolem tych dni tygodnia przedzielonych znakiem "/"

<sup>4)</sup> dotyczy kursów wykonywanych w transporcie drogowym

## UZASADNIENIE

Wydanie przedmiotowego rozporządzenia stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 34 ust. 2 *ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe* (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), zwanej dalej „Prawem przewozowym”.

Upoważnienie do wydania projektowanego rozporządzenia zostało zmienione przez art. 66 pkt 10 *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r. Nr 5, poz. 13 i Nr 228, poz. 1368), zwanej dalej „ustawą o ptz”.

Ustawa o ptz przede wszystkim wprowadza różnicowanie pomiędzy przewozami o charakterze użyteczności publicznej i przewozami wykonywanymi na zasadach komercyjnych. Systemowa zmiana przepisów regulujących regularny przewóz osób stała się podstawową przyczyną dokonania zmian art. 34 Prawa przewozowego i opracowania projektowanego rozporządzenia.

Obecnie kwestie związane z rozkładami jazdy reguluje *rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 13 stycznia 2006 r. w sprawie treści, sposobu i terminów ogłaszania rozkładów jazdy oraz ich aktualizacji, warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości* (Dz. U. Nr 12, poz. 79). Obowiązująca regulacja jest zbyt ogólna i nie uwzględnia specyfiki poszczególnych rodzajów przewozów. Ponadto, dla prawidłowego funkcjonowania regularnych przewozów osób niezbędne jest uregulowanie tak istotnych zagadnień związanych z rozkładami jazdy, jak: proces zatwierdzania rozkładu jazdy przez właściwy organ, wprowadzanie zmian do rozkładów jazdy i ujednoczenie sposobu aktualizacji rozkładów jazdy, podawanie rozkładów jazdy do publicznej wiadomości oraz zamieszczanie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na obiektach przystankowych. W szczególności, mając na uwadze skalę przewozów, potrzeba uregulowania ww. kwestii dotyczy transportu drogowego (przy uwzględnieniu odrębności w przewozach wykonywanych w transporcie drogowym w komunikacji miejskiej) oraz transportu kolejowego (przy uwzględnieniu obowiązujących w tym zakresie regulacji o transporcie kolejowym).

Należy wyjaśnić, że w celu prawidłowego funkcjonowania rynku regularnych przewozów osób istnieje potrzeba właściwego uregulowania takich kwestii jak: podstawowego katalogu stosowanych w rozkładach jazdy oznaczeń i symboli, trybu przeprowadzania zmian rozkładów jazdy czy też powiadamiania odpowiednich podmiotów przez przewoźnika o aktualności rozkładu jazdy.

Ponadto, niezbędne jest uregulowanie i ujednoczenie ww. zagadnień dla właściwych organów wydających dokumenty uprawniające do wykonywania przewozów (do których załącznikiem jest rozkład jazdy) jako podmiotów, które powinny być odpowiedzialne za organizowanie i funkcjonowanie regularnych przewozów osób na swoim obszarze, w celu prawidłowej realizacji ich zadań.

Projektowane rozporządzenie w § 2 ust. 1 wprowadza definicje różnych rodzajów komunikacji w transporcie drogowym (zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej i ekspresowej).

Zaproponowane definicje mają na celu ujednoczenie poszczególnych rodzajów komunikacji, funkcjonujących w ramach regularnych przewozów osób. Ponadto, zaproponowano wprowadzenie definicji komunikacji międzynarodowej, również w celu ujednoczenia rozumienia tego pojęcia w różnych rodzajach transportu. Należy przy tym mieć na uwadze, że definicja ta – w odniesieniu do regularnego przewozu osób regulowanych ustawą o ptz – obejmuje zarówno międzynarodowe przewozy pasażerskie, jak również przewozy realizowane w strefie transgranicznej (obydwa przewozy odbywają się z przekroczeniem granicy RP).

Ponadto, wyjaśniono pojęcia stosowane w rozporządzeniu, w tym *rejestr terytorialny* (na potrzeby opisanych poniżej: oznakowania obiektów przystankowych oraz nadawania numeru linii komunikacyjnej) oraz *właściwy organ*. Należy przy tym wyjaśnić, że projektowana regulacja dotyczy, w zakresie:

- 1) przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak również przewozów komercyjnych w transporcie innym niż transport drogowy i kolejowy - organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ustawie o ptz;
- 2) przewozów komercyjnych w transporcie drogowym:
  - a) do dnia 31 grudnia 2016 r. - organów wskazanych w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.),
  - b) od dnia 1 lipca 2016 r. - organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ustawie o ptz, w związku ze zmianami, jakie wprowadza ta ustawa w zakresie dokumentu uprawniającego do wykonywania regularnych przewozów osób niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) przewozów regularnych specjalnych - organów wskazanych w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*.

W projektowanych przepisach rozdziału 2 („Treść rozkładu jazdy”) proponuje się uregulowanie i ujednoczenie kwestii związanych z niektórymi elementami treści rozkładu jazdy, w szczególności:

- 1) z uwagi na wspomnianą wyżej systemową zmianę, jaką wprowadziła ustawa o ptz, zasadnym jest wprowadzenie odpowiedniego oznaczenia linii komunikacyjnej; należy podkreślić, że z dniem 1 stycznia 2017 r. uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego będą obowiązywały wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, zatem odpowiednie oznaczenie linii komunikacyjnej będzie niezbędną informacją dla pasażerów, którzy będą chcieli korzystać z przysługujących im uprawnień;
- 2) w zakresie drogi przejazdu (§ 3 ust. 1 pkt 5) w transporcie drogowym zaproponowano doprecyzowanie, w jaki sposób powinno odbywać się określenie tej drogi (§ 3 ust. 4 i 5 pkt 2); należy wskazać, że obecnie obowiązujące rozporządzenie przewiduje wśród elementów rozkładu jazdy określenie drogi przejazdu z uwzględnieniem odległości w kilometrach pomiędzy punktami odprawy osób; mając na uwadze rozbieżności w



zakresie określania tego elementu, zasadnym wydaje się uregulowanie tego zagadnienia; powyższe określenie będzie niezbędne dla właściwego organu do badania prawidłowości sporządzenia rozkładu jazdy (§ 6 ust. 3 pkt 2); w odniesieniu do dróg publicznych przewidziano, że określenie drogi następuje na podstawie kilometrażu ustalonego dla danej kategorii drogi; jednakże w praktyce mogą wystąpić sytuacje, w których dla danej kategorii drogi, np. gminnej, nie będzie ustalonego kilometrażu, co może utrudnić przewoźnikom określenie drogi przejazdu a właściwym organom przeprowadzenie weryfikacji w tym zakresie; dlatego też proponuje się, aby w przypadku braku takiego kilometrażu określenie drogi przejazdu odbywało się z uwzględnieniem odległości rzeczywistej w kilometrach, analogicznie jak w przypadku dróg wewnętrznych; należy ponadto wyjaśnić, że wskazane w przepisie określenie drogi przejazdu z dokładnością do 0,1 km oznacza, że droga przejazdu powinna być określona z dokładnością od 0 do 100 m;

- 3) wprowadzenie, jako elementu obligatoryjnego rozkładu jazdy, objaśnień użytych oznaczeń i symboli; należy podkreślić, że katalog obecnie stosowanych oznaczeń i symboli jest bardzo zróżnicowany; te same oznaczenia/symbole stosowane u jednego przewoźnika, mogą oznaczać coś innego w drugiego przewoźnika, co nie wpływa korzystnie na przejrzystość informacji dla pasażerów; w związku z powyższym, w załączniku nr 1 do rozporządzenia, zaproponowano wykaz podstawowych oznaczeń i symboli, które stosuje się w rozkładzie jazdy (§ 3 ust. 8); jednocześnie należy podkreślić, że przewoźnik może stosować w rozkładzie jazdy również inne oznaczenia/symbole niż proponowane w wykazie oznaczeń/symboli;
- 4) mając na uwadze brak ujednoczenia nazewnictwa i numeracji obiektów przystankowych w transporcie drogowym (co w praktyce prowadzi do tego, iż ten sam obiekt jest różnie oznaczany przez poszczególnych przewoźników), w projektowanym rozporządzeniu postanowiono wskazać, co zawiera nazwa i numer takiego obiektu; ponadto, potrzeba uregulowania tego zagadnienia jest związana z przepisami ustawy o ptz, które nakładają na organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek określenia przystanków komunikacyjnych i dworców położonych na obszarze swojej właściwości; dla stworzenia wykazu obiektów przystankowych celowym jest ujednoczenie przedmiotowych kwestii;
- 5) ze względu na specyfikę przewozów wykonywanych w transporcie drogowym, w rozkładzie jazdy, poza elementami wskazanymi w § 3, powinny zostać określone:
  - a) numer linii komunikacyjnej, który jest nadawany przez właściwy organ (§ 7 ust. 2 i 3),
  - b) imię i nazwisko osoby zarządzającej transportem - w tym miejscu należy wyjaśnić, że z dniem 4 grudnia 2011 r. wszedł w życie tzw. „pakiet rozporządzeń”, który zmienił zasady wykonywania usług transportu drogowego<sup>1)</sup>, w tym w zakresie

---

<sup>1)</sup> rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72); rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad

wskazania u przewoźnika osoby fizycznej, która faktycznie i w sposób ciągły powinna zarządzać operacjami transportowymi przedsiębiorstwa i jednocześnie powinna mieć rzeczywisty związek z przedsiębiorstwem, chyba że przewoźnik przedsiębiorca samodzielnie zarządza transportem i posiada odpowiednie kwalifikacje; zarządzający transportem powinien odpowiadać za prawidłowe sporządzenie rozkładu jazdy, dlatego zasadnym jest wskazanie imienia i nazwiska tej osoby w rozkładzie jazdy;

- c) informacje w zakresie prędkości technicznej pomiędzy przystankami komunikacyjnymi w poszczególnych kursach na całej linii komunikacyjnej - wprowadzenie tego elementu wynika z obecnego określania przez przewoźników czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi przystankami komunikacyjnymi w taki sposób, że środki transportu, którymi wykonywany jest przewóz musiałyby przekraczać dozwoloną prędkość, a w pewnych przypadkach przejazd we wskazanym przez przewoźnika czasie jest niemożliwy z technicznego punktu widzenia; zatem omawiany element ma zapewnić rzetelne opracowanie przez przewoźnika rozkładu jazdy, przy uwzględnieniu dopuszczalnej prędkości środka transportowego na drodze przejazdu oraz ograniczeń w ruchu drogowym na drodze przejazdu; trzeba nadmienić, że podawanie przez przewoźnika prędkości technicznej między przystankami komunikacyjnymi przyczyni się do sprawnego przeprowadzenia przez właściwy organ procesu weryfikacji poprawności sporządzenia rozkładu jazdy w zakresie, o którym mowa w projektowanym § 6 ust. 3 pkt 2, natomiast przewoźnikowi umożliwi określenie rzeczywistego czasu przejazdu między poszczególnymi obiektami przystankowymi.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia, w odróżnieniu od obecnie obowiązującego, określa tryb zatwierdzania rozkładów jazdy (rozdział 3 „Tryb zatwierdzania rozkładów jazdy), który w transporcie drogowym obejmuje dokonanie przez właściwy organ weryfikacji proponowanego rozkładu jazdy, zwłaszcza pod względem:

- 1) prawidłowości sporządzenia rozkładu jazdy, w tym w zakresie obiektów przystankowych;
- 2) poprawności przyjętych odległości przystankowych i długości linii;
- 3) prawidłowości wyliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami komunikacyjnymi i dworcami oraz dla poszczególnych kursów;
- 4) prawidłowości wyliczenia prędkości technicznej.

Z uwagi na to, że właściwy organ może nie posiadać wystarczających danych i informacji niezbędnych do przeprowadzenia weryfikacji w zakresie określonym w § 6 ust. 3 pkt 2, w § 6 ust. 4 tego paragrafu zaproponowano, aby w przypadku braku danych lub informacji niezbędnych do dokonania weryfikacji, o której mowa w ust. 3, właściwy organ występował do właściwego zarządcy drogi z wnioskiem o zajęcie stanowiska we wskazanym zakresie (w trybie art. 106 *Kodeksu postępowania administracyjnego*).

---

dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88).

W przypadku negatywnego wyniku weryfikacji projektu rozkładu jazdy, przewoźnik będzie realizował przewozy na podstawie dotychczasowego rozkładu jazdy, chyba że przewoźnik ten dokona odpowiednich modyfikacji projektu rozkładu jazdy, które pozwolą na jego zatwierdzenie, o ile o możliwości dokonania takich modyfikacji powiadomi przewoźnika właściwy organ, a przewoźnik odpowiednio poprawi rozkład jazdy i przekaże właściwemu organowi w terminie 7 dni od dnia otrzymania powiadomienia (§ 7 ust. 1). W przypadku nie przekazania poprawionego rozkładu jazdy w ww. terminie przewoźnik powinien liczyć się z tym, że właściwy organ pozostawi jego wniosek bez rozpatrzenia (art. 64 *Kodeksu postępowania administracyjnego*). Powyżej wskazana możliwość dokonania modyfikacji będzie odnosić się również do sytuacji, w której właściwy organ stwierdzi brak możliwości zachowania terminów do przekazania przez przewoźnika rozkładu jazdy i informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu obiektami przystankowymi oraz zamieszczenia takiej informacji na przystanku komunikacyjnym oraz dworcu.

Pozytywny wynik weryfikacji właściwy organ zatwierdza, nadając numer linii komunikacyjnej i składając podpis, stawiając pieczęć i wpisując datę zatwierdzenia. W § 8 określone zostały elementy numeru linii komunikacyjnej.

W transporcie kolejowym kwestie związane z ustaleniem rozkładu jazdy przez uzgodnienia prowadzące do przydzielenia tras pociągów odbywają się na podstawie przepisów o transporcie kolejowym. W kolejowych przewozach pasażerskich decydującą rolę w ustaleniu rozkładu jazdy odgrywa zarządca infrastruktury, który przydziela trasy pociągów. W *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* (Dz. U. Nr 35, poz. 274), wydanym na podstawie art. 35 *ustawy o transporcie kolejowym*, uregulowane są zagadnienia dotyczące m.in.: trybu składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów oraz postępowania w razie nieprzydzielenia zdolności przepustowej w celu zapewnienia możliwości opracowania rozkładu jazdy z wykorzystaniem przepełnionej linii kolejowej lub jej części (tzw. aukcji).

Ww. rozporządzenie określa również sposób opracowania przez zarządcę regulaminu, o którym mowa w art. 32 *ustawy o transporcie kolejowym*, czyli *regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych*. Zgodnie z postanowieniami tego regulaminu dokonywane jest rozpatrywanie wniosków o przydział tras pociągów.

W związku z powyższym w projektowanym § 10 ust. 1 wskazano, że zatwierdzenie rozkładu jazdy w transporcie kolejowym następuje poprzez przydzielenie tras pociągów, o którym mowa w przepisach o transporcie kolejowym.

W odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu rozporządzenie wskazuje przepisy, jakie będą miały zastosowanie do rozkładów jazdy w tych rodzajach transportu.

Projektowany rozdział 4 („Sposób i terminy ogłaszania i aktualizacji rozkładów jazdy”) reguluje zagadnienie podawania rozkładów jazdy do publicznej wiadomości (ogłaszania), odróżniając ogłaszanie rozkładów jazdy od ogłaszania niektórych informacji zawartych w rozkładzie jazdy (m.in. na przystankach komunikacyjnych i dworcach), niezbędnych dla pasażerów w celu korzystania z określonych usług przewozowych i planowania podróży.

Należy zauważyć, że ustawa o ptz przewiduje, iż organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega m.in. na zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie systemu informacji dla pasażera, którego administrowanie należy do właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Dla prawidłowego funkcjonowania takiego systemu niezbędne jest posiadanie przez właściwych organizatorów rozkładów jazdy przewoźników wykonujących przewozy na obszarze ich właściwości, w celu podania do wiadomości pasażerów niezbędnych informacji dotyczącej określonych przewozów. W związku z powyższym, w projektowanym § 11 ust. 1 pkt 2 wskazano, jako jeden ze sposobów podania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, przekazanie rozkładu jazdy organizatorom publicznego transportu zbiorowego, na których obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera (poprzez przekazanie kopii zatwierdzonego rozkładu jazdy w postaci pliku w formacie PDF oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu - § 11 ust. 3 pkt 2 lit. b). W transporcie kolejowym przedmiotową kwestię reguluje projektowany § 11 ust. 2 pkt 2.

Mając na uwadze wspomniane wcześniej informacje niezbędne dla pasażerów celem korzystania z usług przewozowych, w projektowanym § 12 określono elementy, jakie powinna zawierać informacja dotycząca rozkładu jazdy, zamieszczona na przystanku komunikacyjnym i dworcu (z wyjątkiem transportu kolejowego). W celu ujednoczenia koloru tła, na którym przygotowuje się informację dotyczącą rozkładu jazdy zamieszczaną w budynku dworca, w projektowanym § 12 ust. 3 wskazano, że dla odjazdów środków transportowych informację przygotowuje się na tle żółtym, natomiast dla przyjazdów – na tle białym.

W § 13 ust. 1 i 2 określono w jakim terminie powinno nastąpić podanie rozkładu jazdy do publicznej wiadomości polegające na zamieszczeniu informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu. Ponadto, w ust. 3 wskazano, iż w transporcie drogowym przewoźnik przekazuje odpowiednio przygotowaną informację dotyczącą rozkładu jazdy, wraz z kopią zatwierdzonego rozkładu jazdy na 10 dni przed terminem obowiązywania rozkładu jazdy (w formie elektronicznej w postaci pliku PDF oraz w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu), właścicielowi lub zarządzającemu danym przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem zamieszczenia informacji na tym obiekcie przez jego właściciela lub zarządzającego (przepis ten nie dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie drogowym w komunikacji miejskiej, gdzie informację dotyczącą rozkładu jazdy zamieszcza się na przystanku komunikacyjnym w terminie określonym przez organizatora publicznego transportu zbiorowego).

W odniesieniu do transportu kolejowego (§ 14 ust. 2 pkt 2) poprzez wskazanie, że aktualizacji rozkładu jazdy dokonuje się w terminach określonych na podstawie przepisów o transporcie kolejowym, należy rozumieć wszystkie terminy określone na podstawie *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.), w tym w szczególności zmianę rozkładu jazdy dokonywaną o północy w drugą sobotę czerwca oraz zmiany dokonywane w terminach przewidzianych w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, opracowywanym przez zarządcę infrastruktury.

Przepis art. 34 ust. 1 *ustawy Prawo przewozowe* wskazuje, że przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach. Zgodnie z upoważnieniem ustawowym do wydania niniejszego rozporządzenia (art. 34 ust. 2 *ustawy Prawo przewozowe*), minister właściwy do spraw transportu określi m.in. sposób i terminy ogłaszania oraz aktualizacji rozkładów jazdy. W związku z powyższym oraz mając na uwadze potrzebę zapewnienia stabilności wykonywania usług przewozowych na podstawie określonego rozkładu jazdy oraz znaczenie tego rodzaju transportu dla regularnego przewozu osób, w transporcie drogowym przewidziane zostały cztery terminy, w których przewoźnik będzie miał możliwość dokonania aktualizacji rozkładu jazdy polegającej na jego zmianie: dzień 1 marca, najbliższa niedziela po zakończeniu rocznych zajęć dydaktyczno-wychowawczych w publicznych szkołach i placówkach artystycznych, dzień 1 października, druga niedziela grudnia. Wyjątek stanowi wystąpienie zakłócenia w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, jako sytuacji nadzwyczajnej, gdzie postanowiono pozostawić decyzję co do terminu obowiązywania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, zasadnym jest umożliwienie przewoźnikowi dokonania zmiany rozkładu jazdy w innym terminie, jednakże wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. Za takie przypadki uznano:

- 1) względy ekonomiczne związane z ograniczeniem zakresu wykonywanych usług przewozowych, z uwagi na ich nieopłacalność (w tym: częstotliwości kursowania, liczby kursów, dni kursowania, liczby miejsc zatrzymania środków transportowych, skrócenie niektórych kursów na danej linii komunikacyjnej);
- 2) wystąpienie okoliczności niezależnych od przewoźnika, wymagających zmiany rozkładu jazdy, jak np. zmiana nazwy ulicy czy likwidacja przystanku komunikacyjnego; jednakże w przypadku, gdy okoliczności te mają charakter przejściowy (np. awaria sieci, roboty drogowe, blokady drogowe), zmiany rozkładu jazdy dokonuje się na czas trwania tych okoliczności, po ustaniu których ponownie będzie obowiązywał rozkład jazdy sprzed ich wystąpienia (§ 14 ust. 5 i 6).

W przypadku, gdy w ramach aktualizacji rozkładu jazdy w transporcie drogowym przewoźnik:

- 1) planuje dokonanie zmian, to powinien je przekazać właściwemu organowi nie później niż w terminie 30 dni przed terminem obowiązywania rozkładu jazdy (celem przeprowadzenia procesu zatwierdzenia rozkładu jazdy); należy zauważyć, że wskazany termin wynika z art. 34 ust. 1 *ustawy – Prawo przewozowe*; jeżeli proponowane zmiany mają wpływ na uzgodnienia zasad korzystania z określonych obiektów przystankowych, przewoźnik powinien przekazać również stosowne potwierdzenia uzgodnienia tych zasad (§ 15 ust. 1);
- 2) nie planuje dokonywania zmian, to powinien przekazać właściwemu organowi, jak również właścicielom i zarządzającym obiektami przystankowymi, na których zatrzymują się środki transportowe danego przewoźnika w ramach określonej linii komunikacyjnej, nie później niż w terminie 30 dni przed najbliższą niedzielą po zakończeniu rocznych zajęć dydaktyczno-wychowawczych w publicznych szkołach i

placówkach artystycznych, powiadomienie o aktualności obowiązującego rozkładu jazdy.

Należy ponadto wskazać, że nie wszystkie projektowane przepisy będą miały zastosowanie do przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej oraz do przewozów regularnych specjalnych, dlatego też w poszczególnych rozdziałach wskazane zostały przepisy, które będą dotyczyły (bądź będą wyłączone) ww. przewozów. I tak, w przypadku:

- a) przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej należy mieć na uwadze specyfikę tego rodzaju przewozów; komunikacja miejska to przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowane i finansowane przez jednostkę samorządu terytorialnego szczebla lokalnego, wykonywane na zasadach i warunkach określonych przez właściwy organ w umowie o świadczenie usług publicznych; to właściwy organ powinien mieć możliwość swobodnego podejmowania decyzji w zakresie funkcjonowania komunikacji miejskiej; w związku z tym, w przypadku omawianych przewozów proponuje się, aby to do właściwego organu należało decydowanie o takich kwestiach jak: terminy, od których będzie obowiązywał rozkład jazdy oraz terminy aktualizacji rozkładu jazdy i zamieszczania informacji dotyczącej tego rozkładu na przystankach komunikacyjnych; z uwagi na specyfikę tych przewozów proponuje się natomiast, aby nie miały do nich zastosowania przepisy regulujące m.in. takie kwestie jak:

- oznaczenie linii komunikacyjnej literą „U” (użyteczność publiczna), albowiem wszystkie przewozy wykonywane w komunikacji miejskiej są przewozami użyteczności publicznej; ponadto, pojazdy wykonujące komunikację miejską wyróżniają się określoną barwą, umożliwiającą ich identyfikację przez pasażerów,

- weryfikacja rozkładu jazdy w zakresie proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania (§ 6 ust. 3 pkt 2) – z uwagi na gęstość infrastruktury przystankowej w miastach i prędkość, z jaką wykonywane są przewozy w komunikacji miejskiej;

- b) przewozów regularnych specjalnych proponuje się wyłączenie stosowania niektórych przepisów do tych przewozów, np. dotyczących:

- weryfikacji rozkładu jazdy w zakresie proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania – należy wyjaśnić, że środek transportowy wykonujący omawiane przewozy poza wyznaczonymi obiektami przystankowymi może zatrzymywać się w innych miejscach; przewóz ten jest przewozem przeznaczonym dla określonej grupy pasażerów, np. pracowników określonego zakładu pracy bądź dzieci i młodzieży do szkół,

- podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, z uwagi na to, że nie są to przewozy ogólnodostępne, zatem informacja o godzinach przyjazdu i odjazdu środka transportowego wykonującego tego rodzaju przewóz jest skierowana do ściśle określonej grupy pasażerów, np. pracowników danego zakładu.

Projektowany rozdział 5 rozporządzenia reguluje zagadnienia dotyczące warunków ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz podawaniem rozkładów jazdy do publicznej wiadomości. W myśl obecnie obowiązujących przepisów rozporządzenia informację o obowiązujących rozkładach jazdy lub o ich zmianach na przystankach położonych przy drogach publicznych i wymienionych w rozkładzie jazdy przewoźnik zamieszcza nieodpłatnie. Zmiana w tym zakresie polega na wprowadzeniu odpłatności za zamieszczanie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na obiektach przystankowych. Celowość proponowanej zmiany wynika w szczególności z następujących powodów:

- 1) po pierwsze obecnie przewoźnik drogowy, celem zamieszczenia tabliczki przystankowej na przystankach komunikacyjnych lub dworcach, zobowiązany jest do ponoszenia kosztów związanych przede wszystkim z: dotarciem do wszystkich obiektów przystankowych, na których ma być zamieszczona informacja dotycząca rozkładu jazdy (nowym oraz jego zmiany), opracowaniem i wydrukowaniem informacji dotyczącej rozkładu jazdy w liczbie odpowiadającej liczbie obiektów przystankowych określonych w rozkładzie jazdy;
- 2) po drugie – ujednoczenie zasad funkcjonujących w szczególności w transporcie drogowym i kolejowym w zakresie podawania rozkładów jazdy do publicznej wiadomości polegające na zamieszczaniu informacji dotyczących rozkładów jazdy na obiektach przystankowych; zasadnym wydaje się przyjęcie systemu funkcjonującego w transporcie kolejowym, polegającego na tym, że to właściciel (bądź zarządzający) danym obiektem przystankowym dba o zamieszczanie ujednoczonej informacji dotyczących rozkładów jazdy;
- 3) po trzecie należy mieć na uwadze odbiorców usług przewozowych, czyli pasażerów; zamieszczanie informacji dotyczącej rozkładu jazdy przez jeden podmiot (właściciela albo zarządzającego obiektem przystankowym) przyczyni się do standaryzacji tabliczek przystankowych, co pozytywnie wpłynie na jakość i ocenę przewozów pasażerskich.

Ponadto, w rozdziale 5 odróżniono wyżej omówione ogłaszanie rozkładów jazdy od ogłaszania niektórych informacji z rozkładu jazdy (informacji dotyczącej rozkładu jazdy) niezbędnych dla pasażerów. I tak, w odniesieniu do podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystankach komunikacyjnych i dworcach oraz w ramach systemu informacji dla pasażera, przez określone w projektowanym rozporządzeniu podmioty, w § 17 ust. 1 wskazano, że ponoszenie kosztów z tym związanych odbywa się na podstawie umowy. W ust. 2 określono, jakie kryteria należy brać pod uwagę przy określaniu przedmiotowych kosztów.

Jak wskazano w § 17 ust. 2 pkt 2 lit. b, ww. koszty nie powinny być uzależnione od liczby zatrzymań na danym przystanku komunikacyjnym lub dworcu środków transportowych danego przewoźnika. Bez względu na liczbę zatrzymań pojazdu na określonym obiekcie, właściciel bądź zarządzający nim musi wykonać takie same czynności związane z przygotowaniem i zamieszczeniem na tym obiekcie informacji dotyczącej rozkładu jazdy. Liczba zatrzymań środka transportowego na przystanku komunikacyjnym lub dworcu może mieć natomiast wpływ na wysokość opłaty pobieranej przez właściciela albo

zarządzającego za korzystanie z jego obiektu. Jednakże ustanowienie tej opłaty regulują przepisy ustawy o ptz.

Projektowany rozdział 6 („Przepisy przejściowe i końcowe”) przewiduje, że proponowane regulacje z dniem wejścia w życie rozporządzenia, będą miały zastosowanie do rozkładów jazdy obowiązujących na podstawie dotychczasowych przepisów w przypadku wprowadzenia w nich zmian. Aby uregulować kwestię wniosków dotyczących rozkładów jazdy (w tym ich zmian) złożonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, w § 19 ust. 2 przewidziano, że do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy tegoż rozporządzenia.

Ze względu na to, że od dnia 1 stycznia 2017 r. uprawnienia do ulgowych przejazdów będą przysługiwały wyłącznie w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, w § 20 przewidziano, że do końca 2016 r. oznaczenie kursu lub linii komunikacyjnej w sposób określony zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 8 nie jest wymagane. Oznaczenie kursu lub linii komunikacyjnej *de facto* będzie miało znaczenie dla pasażerów od dnia 1 stycznia 2017 r., którzy powinni mieć dostęp do informacji czy korzystając z określonego przewozu mogą skorzystać z przysługującej im ulgi. W związku z powyższym, stosowanie przedmiotowych oznaczeń do końca 2016 r. pozostawia się do decyzji przewoźników (organizatorów publicznego transportu zbiorowego – w przypadku opracowywanych przez nich rozkładów jazdy).

W odniesieniu do transportu drogowego proponuje się, aby:

- a) określanie w rozkładzie jazdy drogi przejazdu z uwzględnieniem długości poszczególnych odcinków drogi przejazdu na obszarze każdego z województw, przez których obszar przebiega linia komunikacyjna, w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie drogowym (§ 3 ust. 1 pkt 5 lit. b) miało zastosowanie do rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r. – ma to związek z art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy o ptz, który wskazuje województwo jako organizatora właściwego ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich; powyższa przesłanka w praktyce będzie miała zastosowanie przede wszystkim do przewozów komercyjnych w transporcie drogowym, które do końca 2016 r. będą wykonywane na podstawie *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*; natomiast obecnie obowiązujące przepisy o transporcie drogowym do wykonywania komercyjnych międzywojewódzkich przewozów pasażerskich przewidują kryterium siedziby przedsiębiorcy;
- b) wymogi dotyczące określania drogi przejazdu w sposób, o którym mowa w § 3 ust. 4, oraz dokonywania przez właściwy organ weryfikacji w tym zakresie (§ 6 ust. 4 pkt 2), miały zastosowanie do rozkładów jazdy oraz do zmian rozkładów



jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r.; należy przede wszystkim mieć na uwadze, że obecnie funkcjonujący w transporcie drogowym system polegający na tym, że zmiana rozkładu jazdy każdorazowo wymaga zmiany zezwolenia; wejście w życie z dniem 1 stycznia 2017 r. potwierdzeń zgłoszenia przewozu na podstawie ustawy o ptz, mających zastąpić obecne zezwolenia, pozwoli organizatorom przygotowanie się i właściwe wdrożenie ww. przepisów, a przewoźnikom – na odpowiednie opracowywanie rozkładów jazdy pod kątem wymaganych danych i informacji;

- c) w związku z określeniem w załączniku do rozporządzenia podstawowego katalogu oznaczeń i symboli, które stosuje się w rozkładzie jazdy, zaproponowano aby obligatoryjne stosowanie określonych oznaczeń i symboli (w przypadku ich występowania w danym rozkładzie jazdy) odnosiło się do nowych rozkładów jazdy, które wejdą w życie z dniem 1 marca 2013 r.; proponowane rozwiązanie daje przewoźnikom rozsądny termin na przygotowanie rozkładów jazdy, które będą zgodne w zakresie stosowanych oznaczeń/symboli z ww. załącznikiem;
- d) przepisy dotyczące określenia nazw i numerów przystanków komunikacyjnych, z uwagi na potrzebny czas do przygotowania się zainteresowanych podmiotów do wdrożenia projektowanych regulacji, miały zastosowanie do rozkładów jazdy oraz zmian rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 marca 2013 r.; okres jednego roku jest okresem wystarczającym na przygotowanie przez właścicieli i zarządzających obiektami przystankowymi wykazu nazw tych obiektów i nadania im numerów zgodnie z przepisami rozporządzenia; takie rozwiązanie umożliwi również przewoźnikom opracowanie na dzień 1 marca 2013 r. rozkładów jazdy oraz ich zmian zgodnie z proponowanymi przepisami rozporządzenia, a jednocześnie umożliwi zainteresowanym podmiotom przygotowanie się do wprowadzenia stosowania proponowanych regulacji.

W związku z tym, że przepisy regulujące terminy obowiązywania i aktualizacji rozkładów jazdy wejdą w życie w 2013 r., w § 21 w ust. 2 zaproponowano przepis obligujący przewoźników do dokonania aktualizacji obowiązujących rozkładów jazdy w terminie do dnia 30 czerwca 2012 r.

W odniesieniu do transportu kolejowego, w § 22 proponuje się, aby przepisy rozporządzenia dotyczące stosowania w rozkładzie jazdy oznaczeń i symboli określonych w załączniku do rozporządzenia miały zastosowanie do rozkładów jazdy, które będą obowiązywać od grudnia 2013 r. Pozwoli to na dostosowanie rozkładów jazdy i programów informatycznych obsługujących te rozkłady jazdy do określonych oznaczeń i symboli.

Przepis § 23 określa termin wejścia w życie rozporządzenia – 14 dni od dnia następującego po dniu ogłoszenia. Inny termin wejścia w życie, dzień 1 stycznia 2013 r., przewidziano dla przepisów:

- a) § 11 ust. 1 pkt 3 i § 13 ust. 3 dotyczące zamieszczania informacji dotyczącej rozkładu jazdy na obiekcie przystankowym przez właściciela bądź zarządzającego tym obiektem – odroczenie terminu wejścia w życie tego przepisu zostało dokonane na wniosek strony samorządowej; takie wydłużenie *vacatio legis* w odniesieniu do ww. przepisu zapewni właścicielom i zarządzającym obiektami przystankowymi odpowiednie przygotowanie się do jego stosowania, m.in. w zakresie przygotowania odpowiednich umów z przewoźnikami dotyczących uiszczenia opłaty za zamieszczanie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na obiektach przystankowych;
- b) § 14 ust. 2 pkt 1 lit. a i ust. 4-6, które określają terminy, w których możliwe jest dokonanie zmiany rozkładu jazdy w transporcie drogowym – obecnie brak jest terminów, w których może być dokonana zmiana rozkładów jazdy, dlatego też przewoźnicy muszą mieć zapewniony odpowiedni okres, żeby przygotować się na proponowaną terminowość i stabilizację w obowiązywaniu rozkładów jazdy i wprowadzania do nich zmian; zaproponowane *vacatio legis* jest wystarczające, aby przewoźnicy przygotowali i skoordynowali swoje rozkłady jazdy w taki sposób, aby ich ewentualna zmiana w 2013 r. nastąpiła w jednym z przewidzianych w rozporządzeniu terminów.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt przedmiotowego rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad przedmiotowym projektem.

Projektowane rozporządzenie nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

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

rozporządzenie



Projekt rozporządzenia oddziałuje na:

- jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki,
- przedsiębiorców wykonujących usługi w zakresie regularnych przewozów osób,
- zarządców infrastruktury kolejowej,
- właścicieli i zarządzających dworcami.

### 2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został przesłany w ramach konsultacji społecznych do:

#### *I. Organizacje samorządowe:*

1. Związek Powiatów Polskich,
2. Związek Miast Polskich,
3. Związek Gmin Wiejskich RP.
4. Związek Województw RP.

#### *II. Izby gospodarcze:*

1. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
2. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
3. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego.

#### *III. Stowarzyszenia:*

1. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
2. Związek Polskich Armatorów Śródlądowych.
3. Związek Armatorów Polskich.
4. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP.
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.
6. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego.

#### *VI. Inne:*

1. PKP S.A.,
2. Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
3. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.,
4. ARRIVA RP Sp. z o.o.,
5. PKP Intercity S.A.,
6. PLK S.A.,

## 7. PKL S.A.

Projekt przedmiotowego rozporządzenia dwukrotnie był przekazywany do konsultacji społecznych. Po raz pierwszy projekt został skierowany do konsultacji społecznych w styczniu 2011 r. Z uwagi na znaczące zmiany, które zostały wprowadzone do projektowanej regulacji w wyniku konsultacji społecznych, w listopadzie 2011 r. ponownie przesłano projekt do podmiotów, które przekazały swoją opinię i uwagi na temat proponowanych rozwiązań.

W toku pierwszych konsultacji społecznych, spośród podmiotów, do których skierowano projektowane rozporządzenie, swoje opinie z uwagami przekazały następujące podmioty:

- a) ze strony samorządowej – marszałkowie województw: lubelskiego, opolskiego, podlaskiego i zachodniopomorskiego,
- b) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- c) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- d) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,
- e) Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,
- f) Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.,
- g) PKP Intercity S.A.,
- h) PLK S.A.

Wnioski zgłaszane przez ww. podmioty odnosiły się w szczególności do następujących kwestii:

- dodania kolejnych elementów, jakie powinny znaleźć się w rozkładzie jazdy, np. numeru linii komunikacyjnej (PIGTSiS) i terminu ważności rozkładu jazdy (strona samorządowa), oraz modyfikacji niektórych elementów przewidzianych w opiniowanym projekcie rozporządzenia, np. nazwy linii komunikacyjnej, oznaczenia rodzajów prowadzonych usług przewozowych, oznaczenia przewozów o charakterze użyteczności publicznej (strona samorządowa; IGKM; PIGTSiS; PKP IC; KM Sp. z o.o.) – w tym zakresie zgłaszane postulaty zasadniczo uznane zostały za zasadne i po dokonaniu odpowiednich modyfikacji uwzględnione w projekcie rozporządzenia;

- wyłączenia niektórych przepisów w przypadku przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej z uwagi na specyfikę tych przewozów (IGKM, PIGTSiS), np. dotyczące terminów obowiązywania i aktualizacji rozkładów jazdy, obowiązku wyliczenia średniej prędkości technicznej i komunikacyjnej – większość wnioskowanych wyłączeń została uwzględniona w projekcie;

- potrzeby zdefiniowania pojęcia „właściwy organ” (IGKM, PKP IC) – wniosek został uwzględniony poprzez wprowadzenie definicji w § 2 ust. 2 rozporządzenia;

- terminów obowiązywania i aktualizacji rozkładów jazdy w transporcie drogowym (strona samorządowa, IGKM, PIGTSiS); w odniesieniu do przewozów wykonywanych w komunikacji miejskiej, jak wskazano powyżej, wniosek dotyczył potrzeby wyłączenia tych przewozów z zakresu stosowania przepisów określających ww. terminy; ponadto, wskazana została potrzeba wprowadzenia przepisów przejściowych regulujących sytuację przewoźników wykonujących przewozy według rozkładów jazdy wydanych na podstawie dotychczasowych przepisów, jak również przewoźników, którzy złożyli wnioski o zmianę rozkładu jazdy przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia; mając na uwadze podniesione wątpliwości co do okresu przejściowego oraz potrzebę przygotowania się podmiotów, których dotyczą projektowane regulacje, wprowadzono również odpowiednie

przepisy przejściowe; wskazano również na dodanie kolejnego (czwartego) terminu wejścia w życie rozkładu, który miałby być zbieżny z grudniowym terminem wejścia w życie rozkładu jazdy w transporcie kolejowym – postulat kierunkowo uznano za zasadny i po odpowiedniej modyfikacji uwzględniono w projekcie;

- zamieszczenia w rozkładzie jazdy w transporcie drogowym osoby odpowiedzialnej za sporządzenie rozkładu jazdy (PIGTSiS) – wniosek uznano za zasadny i po dostosowaniu propozycji do stanu prawnego, który miał obowiązywać od dnia 4 grudnia 2011 r., wprowadzono do § 4 rozporządzenia;

- podawania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, zamieszczania informacji o rozkładzie jazdy na przystankach komunikacyjnych i dworcach oraz terminów z tym związanych (strona samorządowa, IGKM, PIGTSiS, PR Sp. z o.o., PKP IC, PLK, KM Sp. z o.o.) – mając na uwadze przedstawione wątpliwości co do propozycji uregulowania przedmiotowych zagadnień, uznano za wskazane zmodyfikowanie projektowanych rozwiązań celem ich dostosowania do przedstawionych oczekiwań;

- proponowanego procesu zatwierdzania i weryfikacji projektu rozkładu jazdy (strona samorządowa, IGKM, PIGTSiS, PKP IC, ZMPD) – część wniosków uznana została za niezasadne, jak również wynikające z niezrozumienia projektowanych regulacji (bezpodstawny zarzut wprowadzania procedury zmiany rozkładu jazdy, jego weryfikacji i zatwierdzenia, odrębnej od procedury zmiany rozkładu jazdy przewidzianej w przepisach o transporcie drogowym); za zasadny uznano wniosek wyłączenia z procesu weryfikacji projektu rozkładu jazdy opracowanego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego; ponadto, za wskazane uznano uszczegółowienie przepisów regulujących proces weryfikacji i zatwierdzania rozkładu jazdy;

- aktualizacji rozkładu jazdy (strona samorządowa, PIGTSiS) – za niezasadną uznano uwagę odnoszącą się do przewidzianego w projekcie terminu na przekazanie przez przewoźnika zmian rozkładu jazdy (30 dni), z uwagi na to, że termin taki wynika z ustawy – Prawo przewozowe; za wskazane uznano wprowadzenie katalogu uzasadnionych przypadków aktualizacji rozkładów jazdy w transporcie drogowym (§ 15 ust. 4); ponadto, mając na uwadze wątpliwości co do określenia trybu zatwierdzania rozkładu jazdy w transporcie kolejowym, w § 11 ust. 1 rozporządzenia wskazano, że zatwierdzanie rozkładu jazdy w transporcie kolejowym odbywa się w trybie określonym w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, opracowanym przez zarządcę infrastruktury na podstawie przepisów o transporcie kolejowym;

- ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji o rozkładach jazdy (PIGTSiS) – mając na uwadze przedstawioną propozycję zmiany rozporządzenia w tym temacie, za wskazane uznano dokonanie odpowiednich modyfikacji i wprowadzenia do projektu rozporządzenia przepisów regulujących przedmiotowe zagadnienie (§ 19).

W konsekwencji przeprowadzenia powyżej omówionych konsultacji społecznych oraz mając na względzie opinie strony społecznej przekazane w toku tych konsultacji, jak również potrzebę ujednoczenia niektórych istotnych kwestii związanych z rozkładami jazdy, postanowiono o wprowadzeniu definicji komunikacji międzynarodowej oraz w transporcie drogowym: zwykłej, przyspieszonej, pospiesznej, ekspresowej. Ponadto, za potrzebne i całowe uznano wprowadzenie następujących załączników do rozporządzenia:

- a) wykaz podstawowych oznaczeń i symboli, które mogą być stosowane w rozkładzie jazdy;
- b) przykładowy sposób sporządzenia rozkładu jazdy w transporcie drogowym;

- c) przykładowy sposób sporządzenia przez przewoźnika powiadomienia o aktualności rozkładu jazdy przekazywanego do właściwego organu;
- d) przykładowy sposób sporządzenia przez przewoźnika powiadomienia o aktualności rozkładu jazdy przekazywanego właścicielowi przystanku komunikacyjnego lub dworca albo zarządzającemu tymi obiektami.

W wyniku ponownego przeprowadzenia konsultacji społecznych, spośród podmiotów, do których został skierowany projekt rozporządzenia, swoje opinie przekazały następujące:

- a) ze strony samorządowej – marszałkowie województw: mazowieckiego, lubelskiego, lubuskiego, łódzkiego, opolskiego, podlaskiego, śląskiego, zachodniopomorskiego,
- b) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
- c) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
- d) PKP Intercity S.A.,
- e) PLK S.A.

Zasadnicze wątpliwości i wnioski przekazane przez ww. podmioty odnosiły się do następujących kwestii:

- ogólny postulat – odrębne uregulowanie zagadnień określonych w rozporządzeniu w odniesieniu przede wszystkim do transportu drogowego, transportu kolejowego oraz komunikacji miejskiej – wniosek uznany za niezasadny ze względu na to, że zdecydowana większość przepisów rozporządzenia jest wspólna dla części bądź wszystkich rodzajów przewozów, a zakres przedmiotowy poszczególnych przepisów wyraźnie określony, zatem wiele przepisów powtarzałoby się, co uznano za niecelowe;
- definicji „komunikacji zwykłej” – w tym zakresie strona samorządowa zaproponowała ograniczenie długości linii komunikacyjnej do 100 km (z projektowanych 150 km), na której mogłaby się odbywać komunikacja zwykła; propozycję tą uznano nie zbyt daleko idącą, mając na względzie konsekwencje jej uwzględnienia dla pasażerów uprawnionych do ulgowych przejazdów w transporcie drogowym na podstawie przepisów o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego;
- definicji poszczególnych rodzajów komunikacji (strona samorządowa, IGKM, PIGTSiS) – przedstawione propozycje miały na celu doprecyzowanie definicji i w tym kierunku dokonano modyfikacji definicji zaproponowanych w projekcie rozporządzenia;
- katalogu elementów, które powinny zostać określone w rozkładzie jazdy (strona samorządowa, IGKM, PIGTSiS, PKP PLK, PKP IC) – w wyniku przekazanych propozycji niektóre z elementów rozkładu jazdy zostały zmodyfikowane; ponadto, sprecyzowano § 3 ust. 5 rozporządzenia wprowadzającego załącznik określający wykaz podstawowych oznaczeń i symboli, które stosuje się w rozkładzie jazdy, aby nie było wątpliwości co do tego, że jest to wykaz oznaczeń/symboli, które w przypadku ich zamieszczenia w rozkładzie jazdy muszą być zgodne z załącznikiem;
- nadawania numeru przystanku komunikacyjnego – na wniosek strony samorządowej doprecyzowano w rozporządzeniu jaki podmiot nadaje numer przystanku komunikacyjnego (§ 3 ust. 7); ponadto, w wyniku niezrozumienia przepisu określającego z czego składa się numer przystanku komunikacyjnego usytuowanego w miejscowości (IGKM, PLK), postanowiono zmodyfikować przepis § 3 ust. 7 pkt 3 poprzez wskazanie numer przystanku komunikacyjnego jest dwucyfrowy, parzysty lub nieparzysty, określane stosownie do wzrastającej numeracji porządkowej nieruchomości (posesji);
- wprowadzenia załącznika określającego przykładowy sposób sporządzenia rozkładu jazdy w transporcie drogowym – w opinii strony samorządowej przekazany do zaopiniowania

załącznik był nieczytelny i zawierał zbyt wiele zbędnych informacji; w związku z tym, postanowiono o pozostawieniu w omawianym załączniku wyłącznie danych i informacji podstawowych, które powinny znaleźć się w rozkładzie jazdy zgodnie z rozporządzeniem;

- zatwierdzania rozkładu jazdy w transporcie kolejowym (PKP IC, PLK) – w związku z wątpliwościami co do treści § 11 ust. 1 opiniowanego rozporządzenia, przepis został uzupełniony poprzez nadanie mu następującego brzmienia: „Zatwierdzanie rozkładu jazdy w transporcie kolejowym, polegające na akceptacji przez przewoźnika kolejowego projektu rozkładu jazdy przygotowanego przez zarządcę infrastruktury, odbywa się w trybie określonym w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, opracowanym przez zarządcę infrastruktury na podstawie przepisów o transporcie kolejowym.”;

- weryfikacji rozkładu jazdy w zakresie poprawności przyjętych odległości między przystankami komunikacyjnymi i długości linii komunikacyjnej oraz prawidłowości wyliczenia czasu jazdy i przejazdu między przystankami komunikacyjnymi i dworcami oraz dla poszczególnych kursów, z uwzględnieniem obowiązujących ograniczeń w ruchu drogowym na danej drodze – za zasadne uznano propozycję strony samorządowej, aby w tym zakresie weryfikacji rozkładu jazdy dokonywał zarządca drogi, jako posiadający informację w tym przedmiocie, a nie właściwy organ, który takich informacji może nie posiadać bądź może posiadać je w niepełnym wymiarze;

- terminu możliwości dokonania przez przewoźnika odpowiednich modyfikacji proponowanego rozkładu jazdy w celu jego zatwierdzenia przez właściwy organ (strona samorządowa) – wskazano na potrzebę wydłużenia terminu na dokonanie modyfikacji z 3 do 7 dni, aby termin ten był zbieżny z terminem na uzupełnienie braków formalnych wniosku, o którym mowa w *Kodeksie postępowania administracyjnego*; uwaga została uwzględniona;

- przekazywania przez przewoźnika kopii rozkładu jazdy organizatorom publicznego transportu zbiorowego celem podania do publicznej wiadomości niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera (IGKM) – za uzasadniony uznano sugestię, aby organizator otrzymywał od przewoźnika zatwierdzony rozkład jazdy w wersji edytowalnej, dlatego zmodyfikowano przepis § 12 ust. 3 pkt 2 poprzez wskazanie, że przekazanie kopii zatwierdzonego rozkładu jazdy powinno nastąpić, poza plikiem w formacie PDF, również w wersji elektronicznej umożliwiającej edycję tekstu;

- terminu zamieszczenia informacji o rozkładzie jazdy na przystanku komunikacyjnym lub w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca w transporcie kolejowym (PLK) – za zasadną uznano uwagę dotyczącą ww. terminu w transporcie kolejowym i dokonano modyfikacji § 13 ust. 3 opiniowanego rozporządzenia poprzez wskazanie, że w transporcie kolejowym zamieszczenie informacji o rozkładzie jazdy następuje nie później niż w terminie 21 dni przed dniem jego wejścia w życie;

- koloru tła, na którym powinna być przygotowywana informacja o rozkładach jazdy (strona samorządowa, IGKM) – w związku ze zgłoszonymi wątpliwościami co do zakresu stosowania przepisu § 13 ust. 4 opiniowanego rozporządzenia, postanowiono o ograniczeniu przepisu do informacji o rozkładach jazdy zamieszczanej w budynku dworca;

- wprowadzeniu do rozporządzenia przepisu wyraźnie wskazującego, że aktualizacja rozkładów jazdy w regularnym przewozie osób nie może polegać na zmianie zezwolenia (strona samorządowa) – uwaga niezasadna i nieuwzględniona w projekcie z dwóch zasadniczych powodów: po pierwsze – rozporządzenie w żaden sposób nie wyłącza procedury wynikającej z przepisów *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, które do zmiany rozkładu jazdy wymagają zmiany zezwolenia, a po drugie – rozporządzenie w omawianym zakresie nie dotyczy tylko zezwoleń w transporcie drogowym,

ale także zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz od 1 stycznia 2017 r. potwierdzeń zgłoszenia przewozu;

- ustalenia katalogu zamkniętego uzasadnionych przypadków, w których w transporcie drogowym będzie możliwość dokonania aktualizacji rozkładu jazdy (strona samorządowa) – wniosek nie został uwzględniony; poza wskazanymi w rozporządzeniu przypadkami, w których będzie konieczność dokonania aktualizacji rozkładu jazdy poza ustalonymi czterema terminami aktualizacji, może wystąpić sytuacja nieprzewidziana w ww. katalogu, a która będzie wymagała dokonania aktualizacji rozkładu jazdy;

- wydłużenia terminu przekazania właściwemu organowi zmian dotyczących rozkładów jazdy (strona samorządowa) – uwaga nie została uwzględniona, ponieważ termin na zgłaszanie zmian w rozkładzie jazdy wynika z ustawy – Prawo przewozowe i nie można w tym zakresie dokonać modyfikacji;

- kosztów związanych z zamieszczaniem informacji o rozkładzie jazdy na przystanku komunikacyjnym w transporcie kolejowym – w związku z wątpliwościami przedstawionymi przez PKP IC, postanowiono o dodaniu w § 19 nowego ust. 3 wskazującego, że koszty związane z zamieszczaniem informacji o rozkładzie jazdy na przystanku komunikacyjnym w transporcie kolejowym ponosi przewoźnik w ramach opłaty za korzystanie z infrastruktury przystankowej, o której mowa w przepisach o transporcie kolejowym;

- regulacji, które będą miały zastosowanie od dnia wejścia w życie rozporządzenia, które planowane jest na dzień 1 marca 2012 r. – mając na uwadze przekazane w toku konsultacji społecznych opinie, postanowiono o zmodyfikowaniu przepisów odnoszących się do okresu przejściowego w taki sposób, aby podmioty, których dotyczą poszczególne regulacje, miały czas na właściwe przygotowanie się do ich stosowania.

Ponadto, biorąc pod uwagę opinie odnoszące się do załącznika nr 1 określającego wykaz podstawowych symboli i oznaczeń stosowanych w rozkładzie jazdy (PIGTSiS, PLK, PKP IC), dokonano odpowiednich modyfikacji przedmiotowego załącznika, aby oznaczenia i symbole w nim określone uwzględniały w najszerszym zakresie dotychczasową praktykę i mogły być stosowane w różnych rodzajach transportu.

Po przeprowadzeniu analizy załącznika nr 2 do rozporządzenia, określającego sposób wyliczenia średniej prędkości technicznej oraz prędkości komunikacyjnej, jak również celowości wyliczania prędkości komunikacyjnej, postanowiono o wykreśleniu z projektowanych przepisów prędkości komunikacyjnej i o przeniesieniu do treści rozporządzenia niezbędnych przepisów dotyczących prędkości technicznej, a w konsekwencji - rezygnacji z określania załącznika nr 2.

Projekt uzyskał pozytywną opinię Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

### **3. Wpływ regulacji na:**

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

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na budżet państwa, jak również na zmniejszenie dochodów jednostek samorządu terytorialnego. Projektowane regulacje mogą mieć natomiast wpływ na zwiększenie wydatków jednostek samorządu terytorialnego, jednakże na ich pokrycie przewidziane zostało źródło finansowania. Jednostki samorządu terytorialnego będące właścicielami lub zarządzającymi przystankami komunikacyjnymi lub dworcami będą miały możliwość zawierania umów



cywilnoprawnych na podstawie projektowanego § 17. Po wejściu w życie proponowanych rozwiązań, jednostki samorządu terytorialnego będą uprawnione do pobierania opłat za zamieszczanie informacji dotyczących rozkładów jazdy na przystanku komunikacyjnym lub dworcu (oraz w systemie informacji dla pasażera), które powinny odzwierciedlać rzeczywiste koszty związane z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy na tych obiektach przystankowych, przy uwzględnieniu kryteriów wskazanych w § 17 rozporządzenia. Ponadto, opłaty takie będą mogły być ustalone w zakresie kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczącej rozkładu jazdy w systemie informacji dla pasażera administrowanym przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Jeśli chodzi o czynności związane z weryfikacją i zatwierdzaniem rozkładów jazdy w transporcie drogowym, sprecyzowano czynności jakie należy wykonać w związku z dokonywaną przez właściwe organy analizą przedkładanego przez przewoźnika rozkładu jazdy. Finansowanie wykonywania tych czynności będzie pokrywane z opłat za:

- wydanie bądź zmianę zezwolenia na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym (do dnia 31 grudnia 2016 r.),
- wydanie bądź zmianę zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych w transporcie drogowym,
- wydanie zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego (dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym),
- zmianę rozkładu jazdy stanowiącego załącznik do ww. zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego,
- wydanie potwierdzenia zgłoszenia przewozu (z tym, że w przewozach komercyjnych w transporcie drogowym od dnia 1 lipca 2016 r.),
- zmianę rozkładu jazdy stanowiącego załącznik do ww. potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Opłaty za ww. dokumenty określone są w odpowiednich aktach wykonawczych do ustaw: o transporcie drogowym oraz o publicznym transporcie zbiorowym.

Należy jednocześnie zaznaczyć, że weryfikacja dokonywana przez właściwe organy w zakresie proponowanej drogi przejazdu oraz proponowanych dni, godzin przyjazdu lub odjazdu środków transportowych danego przewoźnika na poszczególnych przystankach komunikacyjnych albo częstotliwości ich kursowania (§ 6 ust. 3 pkt 2) będzie dotyczyła rozkładów jazdy, które zaczną obowiązywać od dnia 1 stycznia 2017 r.

Należy również wyjaśnić, że w zakresie obowiązku przygotowywania informacji dotyczących rozkładów jazdy w budynku dworca odpowiednio na białym albo żółtym tle, wymóg ten nie będzie skutkował zwiększeniem wydatkowania środków finansowych w przypadku dworców samorządowych. Już obecnie rozkłady jazdy zamieszczane w budynkach dworców przygotowywane są na białym i żółtym tle.

Ponadto, nie przewiduje się wpływu przewidzianego w projekcie trybu zatwierdzania rozkładów jazdy na funkcjonowanie jednostek samorządu terytorialnego i ich związków. W transporcie kolejowym zatwierdzanie będzie się odbywało na analogicznych zasadach jak obecnie. Natomiast w odniesieniu do transportu drogowego należy wskazać, że zatwierdzanie rozkładów jazdy *de facto* aktualnie już się odbywa i następuje na podstawie obecnie obowiązującej *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* w procesie uzgodnienia i wydania zezwolenia na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób.

## **b) rynek pracy**

Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie zasadniczo na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Jednakże należy wskazać, że w zakresie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym, ograniczono możliwość dokonywania zmian rozkładów jazdy do czterech terminów w roku, co ma jednak na celu uporządkowanie i zapewnienie stabilności rynku przewozowego w transporcie drogowym, podobnie jak ma to miejsce w transporcie kolejowym w zakresie terminów dotyczących rozkładów jazdy. Przewidziane w projektowanej regulacji rozwiązania umożliwią właściwym organom monitorowanie zmieniających się potrzeb przewozowych, a tym samym organizowanie przewozów w celu zaspokajania istniejących (rzeczywistych) potrzeb przewozowych w niezbędnym zakresie.

Cztery terminy, w których będzie możliwość dokonywania zmian rozkładów jazdy w transporcie drogowym i dążenie do ujednoczenia tych terminów w najczęściej wykorzystywanych przez pasażerów rodzajach transportu (drogowy i kolejowy) umożliwi koordynację przewozów i planowanie podróży. Proponowane rozwiązania powinny przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego również poprzez stworzenie ogólnodostępnego i zintegrowanego systemu informacji dla pasażera.

Przedsiębiorcy funkcjonujący na rynku regularnych przewozów pasażerskich, zwłaszcza w transporcie drogowym i innym szynowym zostaną zwolnieni z obowiązku samodzielnego zamieszczania rozkładów jazdy na przystankach komunikacyjnych i dworcach, na rzecz właścicieli i zarządzających tymi obiektami, którzy z kolei będą mogli pobierać z tego tytułu stosowne opłaty.

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

Projekt rozporządzenia nie przewiduje się wpływu na sytuację i rozwój regionalny.