

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 4 w ust. 1 pkt 20 otrzymuje brzmienie:

„20) transport kolejowy – przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym;”;
- 2) po art. 20 dodaje się art. 20a w brzmieniu:

„Art. 20a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6, może zawrzeć z tym samym operatorem jedną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmującą międzywojewódzkie przewozy pasażerskie i międzynarodowe przewozy pasażerskie.”;
- 3) w art. 22:
 - a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo”;
 - b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, progi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu

¹⁾ Niniejsza ustawa służy stosowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22).

umowy mniejszej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie.”,

c) uchyla się ust. 7;

4) po art. 22 dodaje się art. 22a i art. 22b w brzmieniu:

„Art. 22a. Przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 nie stosuje się do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie.

Art. 22b. W przypadku dokonywania wyboru operatora mającego świadczyć usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, organizator może podjąć negocjacje z podmiotem, który jako jedyny wyraził zainteresowanie udziałem w postępowaniu, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.”;

5) w art. 23:

a) w ust. 4 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”,

b) w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1–3 i 5, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie.”,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zmiana informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1–3 i 5, nie może nastąpić później niż do połowy okresów określonych w ust. 1.”;

6) w art. 25:

a) w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) 15 lat – w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 5 ust. 3a i 4a–5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;”,

b) w ust. 3 w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu:

„24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.”;

7) w art. 49:

a) w ust. 1:

- we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „art. 7 ust. 1 pkt 1–4” zastępuje się wyrazami „art. 7 ust. 1 pkt 1–5”;
- w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4–7 w brzmieniu:
 - „4) łączną liczbę przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie zbiorowym oraz łączny przebieg na wszystkich liniach komunikacyjnych;
 - 5) liczbę dworców i przystanków na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy;
 - 6) czas trwania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 7) kwoty rekompensat, które otrzymali operatorzy.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy.”;

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia zbiorcze informacje otrzymane od marszałków województw w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.”;

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wzory formularzy do przekazywania tych informacji, uwzględniając konieczność zapewnienia monitorowania i oceny funkcjonowania jakości i finansowania publicznego transportu zbiorowego.”;

Art. 2. 1. W okresie od dnia 3 grudnia 2019 r. do dnia 24 grudnia 2023 r. dopuszcza się zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybie określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego

usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.²⁾), na zasadach określonych w art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia, przy czym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujące wojewódzkie przewozy pasażerskie mogą być zawierane w tym trybie nie później niż do dnia 12 grudnia 2020 r. i mogą obowiązywać nie dłużej niż do dnia 14 grudnia 2030 r.

2. Do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie zawartych do dnia 12 grudnia 2020 r. dopuszcza się również stosowanie przepisów art. 5 ust. 2, 4 i 4a rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.

Art. 3. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy obowiązują do dnia ich wygaśnięcia albo rozwiązania.

Art. 4. 1. Do postępowań dotyczących udzielenia zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Ogłoszenia, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, opublikowane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i nie wymagają dostosowania.

Art. 5. 1. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4, prześlą marszałkom województw nie później niż do dnia 31 sierpnia 2018 r. informacje, o których mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, dotyczące roku 2017.

2. Marszałkowie województw prześlą ministrowi właściwemu do spraw transportu nie później niż do dnia 31 października 2018 r. informacje, o których mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, dotyczące roku 2017.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

Art. 6. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 i 4, które wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2019 r.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o ptz”, ma na celu zapewnienie zgodności przepisów prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej poprzez dostosowanie przepisów ustawy o ptz do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/2338”.

Wejście w życie projektowanej ustawy powinno nastąpić jak najszybciej, ze względu na rozporządzenie (UE) 2016/2338, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, a które weszło w życie 24 grudnia 2017 r. W konsekwencji przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Obecnie obowiązująca ustawa o ptz służy stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) 1370/2007”. Stanowi ona ramy prawne dla wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce.

Projektowana ustawa zawiera zmiany nie tylko umożliwiające stosowanie rozporządzenia (WE) 1370/2007 zmienionego rozporządzeniem (UE) 2016/2338, ale także wprowadza inne modyfikacje (niezwiązane z koniecznością dostosowania prawa krajowego do przepisów Unii Europejskiej). Wynikają one przede wszystkim z dotychczasowych doświadczeń we wdrażaniu i stosowaniu przepisów ustawy o ptz oraz są uzasadnione nowelizacją ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.). Dodatkowo należy wskazać, że niektóre z proponowanych regulacji zawartych w projektowanej ustawie mają na celu wypełnienie zobowiązań nałożonych przez Komisję Europejską w związku z trwającym procesem notyfikacji pomocy publicznej udzielonej spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. w 2015 r. na restrukturyzację.

Projektowana ustawa wprowadza następujące zmiany dostosowujące przepisy ustawy o ptz do nowych regulacji unijnych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/2338:

1) uzupełnienie art. 22 ustawy o ptz poprzez zmianę brzmienia pkt 3 w ust. 1 w zakresie zasad bezpośredniego zawierania umów. W transporcie kolejowym zawieranie umów w trybie bezprzetargowym możliwe będzie na dotychczasowych zasadach do 24 grudnia 2023 r. Przy czym w przypadku umów zawieranych między dniem 3 grudnia 2019 r. a dniem 24 grudnia 2023 r. okres obowiązywania umowy nie będzie mógł przekraczać 10 lat. Natomiast w okresie od 24 grudnia 2017 r. do 2 grudnia 2019 r. umowy zawarte bezpośrednio nie mogą przekraczać 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie ma art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) 1370/2007. Po 24 grudnia 2023 r. bezpośrednie udzielanie zamówień możliwe będzie tylko w przypadkach, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4–5 rozporządzenia (WE) 1370/2007, tj.:

- a) gdy dotyczyć będzie świadczenia usług przez podmiot wewnętrzny powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na terenie aglomeracji miejskich lub obszarów wiejskich,
- b) gdy prowadzone są inne konkurencyjne procedury przetargowe mające wpływ na liczbę i jakość spodziewanych ofert w przypadku wyboru operatora w trybie określonym w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o ptz lub wymagane są zmiany zakresu jednej lub większej liczby umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w celu optymalizacji świadczenia usług publicznych (umowa na tej podstawie może być zawarta tylko jeden raz, a okres jej obowiązywania nie może przekroczyć 5 lat; ponadto organizator musi przesłać Komisji Europejskiej uzasadnienie wyboru operatora na tej podstawie),
- c) gdy średnia wartość roczna przedmiotu umowy szacowana jest na mniej niż 7 500 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 500 000 kilometrów rocznie,
- d) gdy występuje odpowiednia strukturalna i geograficzna charakterystyka danego rynku i sieci obejmująca wielkość, charakterystykę popytu, złożoność sieci, odseparowanie pod względem technicznym i geograficznym oraz ze względu na charakter usługi objętej umową lub gdy skutkiem będzie poprawa jakości usług

- lub efektywności kosztowej, w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem (umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w tym przypadku może być zawarta na okres 10 lat, z wyjątkiem art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) 1370/2007; niezależny organ może ocenić decyzję organizatora o wyborze operatora w tym przypadku),
- e) gdy dotyczyć będzie świadczenia wyłącznie kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone (umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawierana w tym przypadku może być zawarta na okres 10 lat, z wyjątkiem art. 4 ust. 4 rozporządzenia (WE) 1370/2007; niezależny organ może ocenić decyzję organizatora o wyborze operatora w tym przypadku),
- f) w przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji;
- 2) zmiana w art. 22 ust. 2 ustawy o ptz dotyczy wyłącznie transportu drogowego;
- 3) dodanie nowego art. 22b w ustawie o ptz przyznającego organizatorowi prawo do podjęcia negocjacji z podmiotem, który jako jedyny wyraził zainteresowanie udziałem w procedurze przetargowej, bez konieczności ponownej publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania przetargowego, przy spełnieniu następujących warunków:
- podmiot ten udowodnił, że jest w stanie świadczyć usługę transportową zgodną ze zobowiązaniami określonymi w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
 - brak konkurencji nie jest wynikiem sztucznego zawężenia parametrów zamówienia,
 - nie ma żadnej innej rozsądnej alternatywy;
- 4) uzupełnienie ust. 4 w art. 23 ustawy o ptz o informacje, jakie powinno zawierać ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1–3;
- 5) nałożenie na organizatora obowiązku udostępniania zainteresowanym podmiotom informacji istotnych do przygotowania oferty zgodnie z art. 4 ust. 8 zdanie trzecie

rozporządzenia (WE) 1370/2007, w tym informacji dotyczących specyfikacji infrastruktury. Zgodnie z powyższą regulacją zarządcy infrastruktury kolejowej będą zobowiązani do wspierania organizatora w uzyskaniu wszystkich istotnych danych dotyczących specyfikacji infrastruktury (art. 25 ust. 3 pkt 24 ustawy o ptz);

- 6) uzupełnienie ust. 1 w art. 49 w ustawy o ptz poprzez poszerzenie zakresu informacji przekazywanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego marszałkowi województwa, który zobowiązany jest do przygotowania informacji zbiorczej dotyczącej publicznego transportu zbiorowego, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy, oraz nałożenie obowiązków sprawozdawczych dodatkowo na związki powiatowo-gminne, związki metropolitalne i marszałków województw. Zobowiązanie w art. 49 ust. 3a ustawy o ptz ministra właściwego do spraw transportu do umieszczania otrzymywanych informacji zbiorczych w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu. Zmiana w art. 49 ust. 5 ustawy o ptz, stanowiącego upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do określania (w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej) szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, w celu zapewnienia monitorowania i oceny funkcjonowania jakości i finansowania publicznego transportu zbiorowego. Zmiana ta skutkuje koniecznością wydania nowego rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji. Nowe rozporządzenie zastąpi rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, które utraci moc w dniu, w którym wejdzie w życie projektowana ustawa.

Projektowana ustawa zawiera również przepisy (art. 2 ust. 1 i 2) służące otwarciu polskiego rynku kolejowych przewozów wojewódzkich, które mają ograniczyć zakłócenia konkurencji w związku z notyfikacją Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzielonej spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Wskazane poniżej regulacje mają na celu rzeczywistą realizację uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej:

- 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do pasażerskich przewozów wojewódzkich w transporcie kolejowym

zawarte z operatorem wybranym w trybie zgodnym z art. 22 ust. 1 ustawy o ptz tracą moc z dniem 14 grudnia 2030 r.;

2) zgodnie z nowym art. 22a ustawy o ptz oraz w związku z art. 2 ust. 2 projektowanej ustawy po 12 grudnia 2020 r. w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich nie będzie można stosować niektórych wyłączeń od ogólnej zasady konkurencyjnego przyznawania umów. Oznacza to, że bezpośrednio zawieranie umów w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich będzie możliwe tylko w następujących przypadkach:

a) z uwagi na nadzwyczajne okoliczności obejmujące istnienie pewnej liczby konkurencyjnych procedur przetargowych już prowadzonych przez właściwy organ lub inne właściwe organy, które mogłyby mieć wpływ na liczbę i jakość spodziewanych ofert w konkurencyjnej procedurze przetargowej, oraz gdy w celu optymalizacji świadczenia usług publicznych wymagane są zmiany zakresu jednej lub większej liczby umów o świadczenie usług publicznych (art. 5 ust. 3a rozporządzenia (WE) 1370/2007),

b) gdy dotyczyć będzie świadczenia wyłącznie kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której usługi są świadczone (art. 5 ust. 4b rozporządzenia (WE) 1370/2007),

c) gdy wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o ptz (art. 5 ust. 5 rozporządzenia (WE) 1370/2007).

Ponadto projektowana ustawa zawiera także inne zmiany:

1) w art. 4 ustawy o ptz doprecyzowano definicję „transportu kolejowego” w celu zapewnienia spójności z przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;

2) dodano art. 20a umożliwiający zawarcie jednej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w przypadku powierzenia ich wykonywania temu samemu

operatorowi. Pozwoli to ministrowi właściwemu do spraw transportu jako organizatorowi przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zawierać jedną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Dzięki takiemu rozwiązaniu oferta przewozowa będzie spójna, a środki budżetowe przeznaczone na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych racjonalnie oraz efektywnie wykorzystane.

Na skutek uwag zgłoszonych podczas konsultacji międzyresortowych, projektodawca zdecydował, że zapisy dotyczące przewozów pasażerskich pomiędzy stacjami ulokowanymi w sąsiednich województwach zostały usunięte z obecnie projektowanej ustawy. Rozwiązanie powyższej kwestii nastąpi przy okazji kolejnej inicjatywy legislacyjnej, tak aby wypracować przejrzyste rozwiązania problemu połączeń stykowych.

W art. 3 projektowanej ustawy uregulowano kwestie okresów obowiązywania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 4 projektowanej ustawy uregulowano kwestie ogłoszeń opublikowanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a także kwestie postępowań dotyczących udzielenia zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego zawarcia umowy, które zostały wszczęte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a nie zostały zakończone.

Natomiast w art. 5 projektowanej ustawy wskazano termin realizacji obowiązku przekazywania informacji za rok 2017 w zakresie, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy o ptz, przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego – do 31 sierpnia 2018 r., przez marszałków województw – do 31 października 2018 r. Organizatorzy oraz marszałkowie województw dostarczą informacje za rok 2017 w zakresie, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy o ptz, jako uzupełnienie przesłanych wcześniej informacji sprawozdawczych. Przesłanie pełnej informacji zbiorczej na nowym formularzu do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego będzie obowiązywać organizatorów i marszałków województw w 2019 r.

Proponowane rozwiązania nie wywołują skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy został zamieszczony w Wykazie prac legislacyjnych Rady Ministrów pod numerem UC99.

Projekt ustawy nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej, z dniem przekazania go do uzgodnień międzyresortowych. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Andrzej Bittel – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Jakub Kapturzak – Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, Tel. 22 630 13 00</p>	<p>Data sporządzenia: 12 lutego 2018 r.</p> <p>Źródło: rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22)</p> <p>Nr w Wykazie prac UC99</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 24 grudnia 2017 r., co skutkuje koniecznością dostosowania ustawodawstwa krajowego w możliwie jak najszybszym czasie.

Oczekiwania Komisji Europejskiej w związku z trwającym procesem notyfikacji pomocy publicznej, udzielonej w 2015 r. spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na restrukturyzację.

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

Nowelizacja ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136, z późn. zm.).

Ponadto zmiany (niezwiązane z koniecznością dostosowania prawa krajowego do przepisów Unii Europejskiej), które wynikają z dotychczasowych doświadczeń we wdrażaniu i stosowaniu przepisów zmienianej ustawy, a także ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.) oraz z konieczności wypełnienia oczekiwań Komisji Europejskiej w związku z trwającym procesem notyfikacji pomocy publicznej, udzielonej w 2015 r. spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. na restrukturyzację.

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

Inne kraje członkowskie Unii Europejskiej również są obowiązane do dostosowania swojego ustawodawstwa krajowego do nowych wymogów dotyczących pasażerskich usług transportu kolejowego zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/2338. W związku z powyższym należy spodziewać się, że rozwiązania przyjęte przez inne kraje Unii Europejskiej będą analogiczne do rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przewoźnicy realizujący pasażerskie przewozy kolejowe	16	Urząd Transportu Kolejowego (stan na kwiecień 2017 r.)	Obowiązek przekazywania właściwym organom istotnych informacji do przygotowania oferty w ramach przetargu.
Zarządcy infrastruktury kolejowej	8	Urząd Transportu Kolejowego (stan na kwiecień 2017 r.)	Obowiązek dostarczenia wszelkich istotnych informacji odnośnie do specyfikacji infrastruktury kolejowej.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – minister właściwy do spraw transportu oraz	Minister właściwy do spraw transportu, 16 województw, 380 powiatów	GUS	Nowe zasady udzielania zamówień bezpośrednich i konkurencyjnej procedury przetargowej, nowe obowiązki

jednostki samorządu terytorialnego	i 2478 gmin.		informacyjne dotyczące udzielanych zamówień.									
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji												
<p>Projekt został przekazany do konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, zainteresowane podmioty miały 14 dni na zgłoszenie ewentualnych uwag od dnia otrzymania projektu. Projekt został także przedstawiony do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego i uzyskał jej pozytywną opinię.</p> <p>Niezależnie od powyższego projekt dokumentu został bezpośrednio przekazany do konsultacji z podmiotami rynku kolejowego i organizacjami branżowymi oraz jednostkami samorządu terytorialnego i instytucjami. Omówienie wyników z konsultacji publicznych zostało zawarte w raporcie z konsultacji.</p> <p>Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.</p>												
6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej ustawy nie zwiększy wydatków oraz nie zmniejszy dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nowelizacja ustawy nie ma wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz rodziny, obywateli i gospodarstwa domowe.
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	---

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
--	--

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
--	--

Komentarz:

Organizatorzy transportu publicznego będą zobowiązani do przekazywania szerszego zakresu informacji dotyczących organizowania publicznego transportu zbiorowego marszałkowi województwa, który przygotowuje informację zbiorczą i przesyła ją ministrowi właściwemu do spraw transportu.

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana ustawa nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu

Projektowana ustawa nie ma wpływu na obszary wymienione w punkcie 10.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 i 4, które wejdą w życie z dniem 3 grudnia 2019 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W okresie sześciu miesięcy po 25 grudnia 2020 r. państwa członkowskie przekażą Komisji Europejskiej sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnych z art. 5 rozporządzenia (WE) 1370/2007.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

RAPORT Z KONSULTACJI

do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Stosownie do postanowień art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) z chwilą skierowania projektu ustawy do uzgodnień i konsultacji publicznych, projekt został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Jednocześnie zgodnie z § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

W trybie art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* żaden podmiot nie dokonał zgłoszenia zainteresowania pracami nad projektem ustawy.

Projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Komisja na posiedzeniu w dniu 25 października 2017 r. pozytywnie zaopiniowała projekt.

Z uwagi na zakres projektu nie zasięgnięto opinii oraz nie przeprowadzono konsultacji i uzgodnień z organami oraz instytucjami Unii Europejskiej.

Projekt ustawy (przy piśmie z dnia 14 lipca 2017 r., znak: DTK.VI.0211.7.2017.AS.4) został poddany konsultacjom publicznym. Projekt przekazano do 40 podmiotów, tj.:

1. PKP S.A.
2. PKP Intercity S.A.
3. PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.
4. Przewozy Regionalne sp. z o.o.
5. Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.
6. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.
7. Koleje Dolnośląskie S.A.
8. Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.
9. Koleje Śląskie sp. z o.o.
10. Arriva RP sp. z o.o.
11. Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o.
12. Koleje Małopolskie sp. z o.o.
13. Pomorska Kolej Metropolitarna sp. z o.o.
14. Cargo Master sp. z o.o.
15. SKPL Cargo sp. z o.o.
16. Railpolonia sp. z o.o.
17. Związek Województw RP
18. Związek Powiatów Polskich
19. Związek Gmin Wiejskich RP
20. PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.
21. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
22. Business Centre Club – Związek Pracodawców
23. Fundacja „Pro Kolej”
24. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
25. Instytut Kolejnictwa
26. Konfederacja Lewiatan
27. Polska Izba Spedycji i Logistyki
28. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
29. Krajowa Izba Gospodarcza
30. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
31. Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego
32. Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na rzecz Kolei
33. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
34. Railway Business Forum
35. Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego
36. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych
37. Związek Pracodawców Kolejowych
38. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”

39. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych

40. Forum Związków Zawodowych

Do przedmiotowego projektu uwagi zgłosiły następujące podmioty: Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o., Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o., PKP PLK S.A., Arriva RP sp. z o.o., Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Krajowa Izba Gospodarcza, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego, Fundacja ProKolej, Fundacja Nowe Spojrzenie, za pośrednictwem Związku Województw RP – województwa dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie, lubuskie, małopolskie, mazowieckie, podlaskie, śląskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie.

Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych zostało przedstawione w załącznikach do raportu.

Zestawienie uwag zgłoszonych przez samorządy województw w ramach konsultacji publicznych do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
1	Woj. lubelskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4a)	Realizacja zaleceń dotyczących odcinków linii kolejowych, na których samorządy mają zapewnić transport kolejowy na wybranych odcinkach linii kolejowych oznaczać będzie zwiększone zapotrzebowanie na wydatki z budżetu samorządu na dodatkową rekompensatę do tych przewozów, także na tabor.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 1 pkt 11 (art. 58b i 58c)	Proponowana w art. 1 ust. 1 pkt 11 <i>projektu ustawy...</i> zmiana w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym polegająca na dodaniu art. 58b i art. 58c nie rozwiązuje problemu finansowego przed jakim staną samorządy, bowiem zmiana ta nie nakłada na ministra właściwego do spraw transportu obowiązku dofinansowania samorządom zalecanych w jego planie transportowym zadań. Nowe art. 58b i art. 58c stwierdzają jedynie „miętko”, że może (a więc nie musi) dofinansować wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym oraz zakup i modernizację pojazdów i nie precyzują nawet, że dofinansowanie to powinno być w szczególności związane zaleceniami zawartymi w planie transportowym i być w związku z tym obligatoryjne. Dodatkowo, teoretycznie określone dofinansowanie ma obejmować jedynie lata 2020 - 2023. Co więcej, ustawodawca w art. 3 <i>projektu ustawy...</i> przewiduje sankcje za niewykonanie wspomnianych zaleceń, opisane m. innymi w dodatkowym ust. 9 <i>ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym</i> , w postaci uznaniowego uzależnienia przekazania w danym roku środków Funduszu Kolejowego od pozytywnej opinii Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu w zakresie realizacji zaleceń. Ustawodawca nie daje czytelnego sygnału świadczącego o tym, że uwzględni okres jaki musi upłynąć na procedurę aktualizacji planu transportowego województwa, bez której ewentualne podjęcie realizacji zaleceń wynikających z planu transportowego ministra właściwego ds. transportu może okazać się niemożliwe.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 3 (art. 3 ust. 9 ustawy o FK)	Mając na uwadze proponowane terminy wejścia w życie poszczególnych części <i>projektu ustawy...</i> to przy sprawnej korekcie planu transportowego przez ministra właściwego do spraw transportu, tego typu sankcje wobec samorządów województw można byłoby wdrożyć już w 2018 r., a więc na długo przed terminem potencjalnego	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Uzasadnienie	<p>dofinansowania (wynikającego z projektowanych art. 58b i art. 58c w <i>ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym</i>). Ustawodawca ponadto nie daje także czytelnego sygnału świadczącego o tym, że uwzględni okres jaki musi upłynąć na procedurę aktualizacji planu transportowego województwa (zgodnie z art. 14 <i>ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym</i>), bez której ewentualne podjęcie realizacji zaleceń wynikających z planu transportowego ministra właściwego do spraw transportu może okazać się niemożliwe. Istotną okolicznością, której ustawodawca również nie bierze pod uwagę jest fakt, że środki Funduszu Kolejowego przypadające województwom jako organizatorom przewozów na lata 2016 - 2020 zostały już odpowiednio rozplanowane w perspektywie wynikającej z art. 11a ust. 7 <i>ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym</i> (do 2021 r.) na zadania w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów z operatorami, które w większości województw zawarto co najmniej do 2020 r. Środki Funduszu Kolejowego w ramach wieloletnich prognoz finansowych wspierają więc realizację ofert przewozowych i zakupów w aktualnie znanym organizatorom przewozów i operatorom zakresie. Realizacja koncepcji ograniczenia tych środków po pretekstem braku lub niedostatecznej realizacji zaleceń zagraża realizacji ustabilizowanych ofert przewozowych, wywoła istotne problemy budżetowe (zwłaszcza w województwach, które są największymi beneficjentami Funduszu Kolejowego) i w efekcie wpłynie negatywnie na zakres i jakość usługi publicznej ze szkodą dla pasażerów.</p> <p>W uzasadnieniu do <i>projektu ustawy...</i> stwierdza się, że proponowane rozwiązania nie wywołują skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. O ile można zgodzić się, że na obecnym etapie nie wywołują one skutków finansowych po stronie budżetu państwa (poprzez prosty zabieg nie wpisania planowanych wydatków do <i>projektu ustawy...</i>), to inaczej przedstawia się sytuacja po stronie budżetu samorządów województw. W momencie realizacji przez ministra właściwego do spraw transportu zadania określonego w art. 1, ust. 1 pkt 3 <i>projektu ustawy...</i> samorządy województw otrzymają zalecenia dotyczące odcinków linii kolejowych na których powinny zapewnić transport kolejowy wraz z określeniem minimalnej liczby par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinkach (dopisane jako ust. 4a w art. 12 <i>ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym</i>). Należy liczyć się z tym, że realizacja tych zaleceń oznaczać będzie zwiększone zapotrzebowanie na wydatki z budżetu samorządu na dodatkową rekompensatę do tych przewozów, a być może również na dodatkowy tabor (np. na</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>zakup, leasing, lub dzierżawę).</p> <p>Reasumując, wnosi się o ponowne opracowanie <i>projektu ustawy...</i> w części dotyczącej nakładania nowych obowiązków na samorządy województw oraz tzw. „mechanizmów zachęt” (termin użyty w uzasadnieniu), dla wyeliminowania wskazanych powyżej zagrożeń.</p>	
2	Woj. dolnośląskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4 a)	<p>Plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu w stosunku do linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim powinien uwzględniać również ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, rentowność danej linii komunikacyjnej oraz pozostałe aspekty wymienione w art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a nie tylko uwarunkowania ekonomiczne.</p> <p>Co ustawodawca rozumie pod pojęciem uwarunkowań ekonomicznych? Czy dotyczyć one będą możliwości finansowych danego województwa czy rentowności linii?</p> <p>Wskazanie przez ministra właściwego do spraw transportu w swoim planie transportowym linii komunikacyjnych oraz wymagań określonych w art. 12 ust. 4a pkt 2, 3, 4, 5 rodzić będzie skutki finansowe dla budżetów samorządów województw. W planie transportowym opracowywanym przez ministra właściwego do spraw transportu mogą pojawić się linie komunikacyjne, na których dane województwo nie organizuje i nie planuje organizować publicznego transportu zbiorowego z wykorzystaniem transportu kolejowego.</p> <p>W myśl art. 7 ust. 1 pkt 5 organizatorem publicznego transportu zbiorowego, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów jest województwo</p> <p>a) na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz w transporcie morskim,</p> <p>b) właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>c) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie;</p> <p>Zapis proponowany w art. 12 ust. 4a pkt 1, 2, 3, 4, 5 i 6 tym samym ogranicza prawo samorządów województw do samodzielnego organizowania publicznego transportu</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>zbiorowego na liniach komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz wyboru rodzaju transportu, za pomocą którego będzie realizowane to zadanie własne.</p> <p>W art. 12 ust. 4a w wprowadzeniu do wyliczenia brak określenia rodzaju przewozów, których dotyczy zapis, a do organizowania przewozów międzywojewódzkich w myśl art. 7 ust. 1 pkt 5 lit b niezbędne jest zawarcie stosownych uzgodnień pomiędzy województwami.</p> <p>Wskazane w zaleceniach wymagania dotyczące skomunikowań, w tym zapewnienia ciągłości przewozów na liniach łączących stacje o istotnym potencjale pasażerskim położone po obu stronach granicy województw, bez podania: czy dotyczyć one mają wojewódzkich przewozów pasażerskich organizowanych przez województwa sąsiednie? czy też dotyczyć one mają również przewozów, których organizatorem jest minister właściwy do spraw transportu?</p> <p>powoduje obawę, że wymagania te nie będą służyły zaspokojeniu potrzeb przewozowych mieszkańców danych województw, przede wszystkim w zakresie przejazdów pracowniczych i szkolnych.</p> <p>Z treści zapisu art. 12 ust. 4a pkt 4 wynika, że wskazane w zaleceniach wymagania dotyczące stabilności oferty przewozowej odnoszą się do całej oferty planowanej do realizacji na danej linii komunikacyjnej. Biorąc pod uwagę kolejność opracowywania planów transportowych wymagania te mogą dotyczyć tylko oferty przewozowej ujętej w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w tym minimalnej liczby par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinanych linii komunikacyjnych.</p> <p>Proponowane zmiany w art. 12 ust. 4a nie wskazują co w sytuacji jeżeli parametry techniczne linii (pkt 5) nie będą odpowiadały zaleceniom określonym w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu zawartym w pkt 1-4. Przede wszystkim jaki wpływ sytuacja ta będzie miała na opiniowanie przez Prezesa UTK planu transportowego danego województwa i umowy oświadczenie usług w zakresie ptz.</p> <p>Województwa mają niewielki wpływ na parametry techniczne linii komunikacyjnych, których zarządzaniem zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym zajmują się zarządcy infrastruktury kolejowej.</p> <p>Niezależnie od w/w uwag do art. 12 ust. 4a w przypadku przyjęcia projektowanej zmiany proponuje się:</p>	

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>Art. 1 pkt 8 (art. 25 ust. 3 pkt 4)</p> <p>Art. 1 pkt 11 (art. 58b i 58c)</p>	<p>w pkt 1 zmianę zapisu na: „1. odcinki linii komunikacyjnych, na których samorząd powinien zapewnić transport kolejowy;” Definicja wojewódzkich przewozów pasażerskich odnosi się do linii komunikacyjnych, a nie linii kolejowych; w pkt 2 na końcu dodać „linii komunikacyjnych”; w pkt 3 wskazać jakiego rodzaju przewozów na liniach „komunikacyjnych” mają dotyczyć te wymagania; w pkt 4 zapis zbyt ogólny doprecyzować, o jaką ofertę przewozową chodzi; pkt 5 uwzględnić co w przypadku jeżeli parametry techniczne linii (pkt 5) nie będą odpowiadały zaleceniom określonym w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu zawartym w pkt 1-4 oraz wpływ tego zapisu na opiniowanie przez Prezesa UTK planu transportowego danego województwa i umowy o świadczenie usług w zakresie ptz; w pkt 6 – zapis nieczytelny. Zarządcy infrastruktury opracowują rozkłady jazdy nie ofertę.</p> <p>Czego dotyczyć mają standardy socjalne?</p> <p>Proponowany zapis wyklucza możliwość dofinansowania przez ministra właściwego do spraw transportu wojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych przez podmioty wewnętrzne samorządów województw oraz operatorów (spółkę „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.), którym bezpośrednio udzielono zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie ptz. O ile wykluczenie z dofinansowania przez ministra właściwego do spraw transportu wojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych przez spółkę „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. jest zrozumiałe (ze względu na notyfikację Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzieloną spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.), o tyle brak możliwości dofinansowania przez ministra właściwego do spraw transportu wojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych przez podmioty wewnętrzne województw jest wysoce niesprawiedliwe. Proponowany zapis w art. 58b powinien obejmować, przynajmniej, możliwość dofinansowania wojewódzkich przewozów pasażerskich na odcinkach linii komunikacyjnych, które w zakresie zaleceń dotyczących działań samorządu województwa, uwzględniać będzie plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu, i które będą realizowane przez operatorów, którym bezpośrednio udzielono zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie</p>	<p>Przepisy zostały usunięte</p> <p>Przepisy zostały usunięte</p>

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 (art. 28pa ust. 1a ustawy o tk)	<p>usług w zakresie ptz, w stosunku do których marszałek województwa sprawuje kontrolę podobną do tej, jaką sprawuje nad swoimi własnymi działaniami.</p> <p>W art. 59c – proponowany zapis wyklucza możliwość dofinansowania przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych realizowanych przez podmioty wewnętrzne samorządów województw oraz operatorów (spółkę „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.), którym bezpośrednio udzielono zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie ptz. O ile wykluczenie z dofinansowania przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych realizowanych przez spółkę „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. jest zrozumiałe (ze względu na notyfikację Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzieloną spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.), o tyle brak możliwości dofinansowania przez ministra właściwego do spraw transportu zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych realizowanych przez podmioty wewnętrzne województw jest wysoce niesprawiedliwe.</p> <p>Proponowany zapis w art. 58c powinien obejmować, przynajmniej, możliwość dofinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych na odcinkach linii komunikacyjnych, które w zakresie zaleceń dotyczących działań samorządu województwa, uwzględniać będzie plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu, i które będą realizowane przez operatorów, którym bezpośrednio udzielono zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie ptz, w stosunku do których marszałek województwa sprawuje kontrolę podobną do tej, jaką sprawuje nad swoimi własnymi działaniami.</p> <p>Proponowany zapis w art. 28pa ust. 1a będzie możliwy do zrealizowania po opracowaniu przez ministra właściwego do spraw transportu planu transportowego w którym uwzględnione zostaną zalecenia dotyczące działań samorządu województwa określone przez nowy art. 4a ustawy o ptz.</p> <p>Biorąc pod uwagę, że zmiany wprowadzane niniejszym projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, w art. 12 - odnoszą się do szczegółowych zaleceń dla samorządów województw odnośnie przewozów do sąsiednich województw, również zapis w art. 28pa ust. 1a powinien</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 (art. 28pb ust. 1a ustawy o tk)	<p>określać zakres zgodności pod względem, którego Prezes UTK opiniuje plan transportowy opracowany przez marszałka województwa ogłoszonym planem transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>W związku z tym do projektowanego zapisu należy na końcu zdania dodać zapis o treści:</p> <p>„w zakresie realizacji zaleceń dotyczących działań samorządu województwa, o których mowa w art. 12 ust. 4a pkt 1 -4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z póź zm.), jeżeli parametry techniczne danych linii komunikacyjnych są takie, jak zostały określone w ogłoszonym planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.”</p> <p>Proponowany zapis w art. 28pb ust. 1a będzie możliwy do zrealizowania po opracowaniu przez ministra właściwego do spraw transportu planu transportowego w którym uwzględnione zostaną zalecenia dotyczące działań samorządu województwa określone przez nowy art. 4a ustawy o ptz.</p> <p>Biorąc pod uwagę, że zmiany wprowadzane niniejszym projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, w art. 12 - odnoszą się do szczegółowych zaleceń dla samorządów województw odnośnie przewozów do sąsiednich województw, również zapis w art. 28pa ust. 1a powinien określać zakres zgodności pod względem, którego Prezes UTK opiniuje plan transportowy opracowany przez marszałka województwa z ogłoszonym planem transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>W związku z tym proponuje się wprowadzenie zapisu o treści:</p> <p>„W przypadku projektu umowy zawieranej przez marszałka województwa, Prezes UTK opiniuje ten projekt również pod względem zgodności z ogłoszonym planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń dotyczących działań samorządu województwa, o których mowa w art. 12 ust. 4a pkt 1 -4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z póź zm.), jeżeli parametry techniczne danych linii komunikacyjnych są takie, jak zostały określone w ogłoszonym planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.”</p> <p>Jeżeli w ogłoszonym planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu zostały określone zalecenia, to projekt planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa będzie opiniowany pod względem zgodności z tym dokumentem. W związku z tym hierarchia dokumentów jest oczywista. Ponadto każdy projekt planu transportowego lub jego aktualizacja z mocy</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 (art. 28pb ust. 5 ustawy o tk)	<p>prawa art. 13 ust 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest uzgadniany z marszałkami sąsiednich województw.</p> <p>Uwzględniając powyższe zbędny jest na końcu art. 28pb ust. 1a dopisek o treści „z uwzględnieniem hierarchii dokumentów oraz stanowisk województw sąsiednich”.</p> <p>Z projektowanego zapisu w art. 28pb ust. 5 oznacza, że minister właściwy do spraw transportu oraz właściwy marszałek województwa w każdym czasie będzie mógł wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o opinię w sprawie zgodności umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich już podpisanych przez samorządy województw?</p> <p>Czy zapis w art. 28pb ust. 5 oznacza, że minister właściwy do spraw transportu w każdym czasie będzie mógł wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o opinię w sprawie zgodności umów o świadczenie usług w zakresie ptz już podpisanych przez samorządy województw?</p> <p>W konsekwencji tego zapisu samorządy województw nie dość, że zostaną obarczone koniecznością organizowania wojewódzkich przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych wymienionych w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w tym finansowaniem tych przewozów, to jeszcze w myśl art. 3 ust. 9 ustawy o Funduszu Kolejowym w danym roku mogą nie otrzymać środków na zakup, modernizację oraz naprawę pojazdów kolejowych przewidzianych dla samorządów województw w ustawie o Funduszu Kolejowym.</p> <p>Jednocześnie w uzasadnieniu do niniejszego projektu zmiany ustawy zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, brak jest informacji, w jaki sposób środki w wysokości określonej w art. 3 ust. 4a ustawy o Funduszu Kolejowym będą przyznawane pozostałym samorządom województw. Jaki będzie nowy klucz ich podziału?</p> <p>Proponuje się wprowadzenie zapisu o treści:</p> <p>„Prezes UTK, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, opiniuje umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zawieraną przez marszałka województwa pod względem zgodności z ogłoszonym planem transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń dotyczących działań samorządu województwa, o których mowa w art. 12 ust. 4a pkt 1 -4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.), jeżeli parametry techniczne danych linii komunikacyjnych są takie, jak zostały określone w ogłoszonym planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.”</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 (art. 38 ust. 7a ustawy o tk)	<p>Zgodnie z art. 13 ust 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym projekt planu transportowego lub jego aktualizacja opracowywany przez marszałka województwa jest uzgadniany z marszałkami sąsiednich województw, a Prezes UTK opiniuje projekt umowy o świadczenie usług w zakresie ptz w zakresie ich zgodności z planem transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu i danego marszałka województwa. Biorąc powyższe pod uwagę nie zachodzi potrzeba aby z wnioskiem, o którym mowa w projektowanym zapisie art. 28pb ust. 5, występował właściwy marszałek województwa.</p> <p>Proponowany zapis w art. 38 ust 7a będzie możliwy do zrealizowania po opracowaniu przez ministra właściwego do spraw transportu planu transportowego w którym uwzględnione zostaną zalecenia dotyczące działań samorządu województwa określone przez nowy art. 4a ustawy o ptz.</p> <p>Ponadto projektowany zapis w art.38 ust 7a powinien uzależniać możliwość dofinansowania z budżetu państwa linii komunikacyjnych (kolejowych) w stosunku do których nie zostaną spełnione zalecenia dotyczące działań samorządu województwa, o których mowa w art. 12 ust. 4a pkt 1 -4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z póź zm.), jeżeli parametry techniczne danych linii komunikacyjnych są takie, jak zostały określone w ogłoszonym planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu. Z projektowanego zapisu w art. 38 ust 7a wynika, że z dofinansowania z budżetu państwa mogą zostać objęte linie, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 2, tzn. wszystkie linie pozostałe na terenie danego województwa. Taki zapis jest wysoce krzywdzący dla mieszkańców tego województwa.</p> <p>Zapis w art. 3 ust. 9 będzie możliwy do zrealizowania po opracowaniu przez ministra właściwego do spraw transportu planu transportowego w którym uwzględnione zostaną zalecenia dotyczące działań samorządu województwa określone przez nowy art. 4a ustawy ptz. Dodatkową trudność w realizacji tego zapisu mogą stworzyć istniejące uzgodnienia w umowach wieloletnich już zawartych przez samorządy województw.</p> <p>W przypadku uzależnienia przekazania w danym roku środków, o których mowa w art. 3 ust. 4a ustawy o Funduszu Kolejowym, od uzyskania pozytywnej opinii Prezesa UTK w zakresie zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń, o których mowa w art. 12 ust. 4a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, należałoby wysokość środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 3 (art. 3 ust. 9 ustawy o FK) Art. 6	na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa, zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych uzależnić od wielkości przewozów (pracy eksploatacyjnej) wykonywanej na odcinakach linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu. Określić termin wejścia w życie zapisów art. 2 i 3, które będą mogły być realizowane dopiero po wprowadzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu zaleceń dotyczących działań samorządu województwa określonych przez nowy art. 4a ustawy ptz	Przepisy zostały usunięte
3	Woj. kujawsko-pomorskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4a ustawy o ptz) Art. 1 pkt 11 (art. 58b i 58c ustawy o ptz)	Projektowana zmiana ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zakłada dodanie art. 12 ust. 4a, zawierającego szczegółowe zalecenia dla samorządu województwa odnośnie przewozów do sąsiednich województw, które ma zawierać plan transportowy opracowany przez ministra właściwego ds. transportu. W opinii samorządu województwa proponowana regulacja ust. 4a stanowiąca próbę uregulowania kwestii przewozów na granicy województw budzi następujące zastrzeżenia: 1. Przepis nie zawiera konkretnych przesłanek, którymi ma kierować się właściwy minister opracowując plan transportowy, zawierający szczegółowe zalecenia dla samorządów województw. W projekcie ustawy użyto jedynie niedookreślonego sformułowania, że plan transportowy ma być opracowany „z uwzględnieniem uwarunkowań ekonomicznych”. 2. Wskazanie w planie transportowym, opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu odcinków linii kolejowych, na których samorządy województw powinny zapewnić transport kolejowy oraz wymagań z tym związanych będzie dla samorządów województw rodziło znaczne skutki finansowe, trudne do oszacowania na obecnym etapie. 3. Treść projektowanego przepisu rodzi obawy, że finansowanie zadania uwzględniającego dodatkowe zalecenia zawarte w planie transportowym, opracowanym przez właściwego ministra, będzie obciążało jedynie samorządy województw. Ponadto, projektowana regulacja poprzez dodanie art. 58b w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym nadaje ministrowi właściwemu do spraw transportu uprawnienie do dofinansowywania w latach 2020 - 2023 wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa stosownej umowy w trybie konkursowym. W opinii samorządu województwa proponowana regulacja w art. 58b dotycząca finansowania wojewódzkich	Przepisy zostały usunięte Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>przewozów pasażerskich rodzi następujące zastrzeżenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nie określono jasnych zasad na podstawie, których określone samorzady będą otrzymywały dofinansowanie do przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. 2. Przepis pozostawia właściwym ministrom decyzję, co do ewentualnego skorzystania z przysługującego im upoważnienia do dotowania województw, tym samym nie daje samorządom gwarancji dofinansowania nałożonych przez ustawę zadań. <p>Zważyć również należy, że proponowane regulacje dotyczące szczegółowych zaleceń dla samorządu województwa odnośnie przewozów do sąsiednich województw, które ma zawierać plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu, mogą spowodować znaczny wzrost wydatków ponoszonych przez samorzady na realizację przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Powyższe stoi w sprzeczności z twierdzeniem wyrażonym w uzasadnieniu do projektu ustawy, że proponowane rozwiązania nie wywołują skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.</p>	
4	Woj. Warmińsko-mazurskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4a)	Przewozy kolejowe zlecane przez samorząd województwa i realizowane przez operatora w ramach umowy, w której wskazane są środki finansowe przewidziane na ten cel. Wielkość środków finansowych określana jest w Wieloletniej Prognozie Finansowej zatwierdzonej przez Sejmik Województwa. Wykonywanie przez samorząd zaleceń wskazanych w planie transportowym przez ministra właściwego ds. transportu uwarunkowane będzie możliwościami finansowymi województwa.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 1 pkt 11 (art. 58b i 58c)	Projekt ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie przewiduje kwoty i warunków brzegowych ewentualnego dofinansowania. Sejmik Województwa w Wieloletniej Prognozie Finansowej określił kwotę na to zadanie do roku 2023. Województwo zawarło umowę 5 letnią na lata 2016-2020. Uwzględniając zapisy zawarte w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym musielibyśmy w 2019 roku ogłosić informacje w Biuletynie Informacji Publicznej o trybie i sposobie wyboru Operatora nie wiedząc na jakie środki finansowe Samorząd będzie mógł liczyć ze strony Ministerstwa.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 (art. 28pb ust. 1a ustawy o tk)	W naszej ocenie niedookreślone jest stwierdzenie „oraz stanowisk województw sąsiednich”. Należy ten zapis doprecyzować lub usunąć z projektu ustawy.	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 3 (art. 3 ust. 9 ustawy o FK)	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przy wydawaniu opinii w zakresie zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń o których mowa w art. 12 ust. 4a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r., poz.1867, z późn. zm.) powinien uwzględnić uwarunkowania finansowe samorządu województwa.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 6	Samorząd Województwa zawarł umowę na wykonanie kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na lata 2016 - 2020, a środki na jej realizację określone zostały w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Kwota ta uwzględnia środki Funduszu Kolejowego określone ustawą z dnia 16 grudnia 2005 roku o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) przyznane dla województwa na lata 2016-2020. Na rok 2020 mamy zagwarantowane środki na podstawie ww. ustawy. W związku z powyższym wskazane byłoby aby wejście w życie zapisów dotyczących ustawy o funduszu kolejowym nastąpiło w dniu 1 stycznia 2021 roku.	Przepisy zostały usunięte
5	Woj. lubuskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4a)	<p>Wykreślić w całości.</p> <p>Przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, mieści się obecnie w definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich. Organizatorem przewozów wojewódzkich jest Marszałek Województwa, który określa w swoim planie transportowym odcinki tych linii oraz minimalną liczbę par pociągów. Ten przepis jest respektowany przez Województwo Lubuskie, czego dowodem jest zachowana od wielu lat ciągłość przewozów pomiędzy sąsiednimi województwami.</p> <p>Jeżeli intencją wprowadzenia nowego ust. 4a jest wyeliminowanie sytuacji z innych regionów Polski, w których pociągi kończą bieg na granicy województw, to w naszej ocenie nowe zapisy w tej formie niczego nie zmieniają. Źródłem problemu jest bowiem konieczność finansowania przewozów z budżetu województw na nie swoim terenie. W celu zapewnienia ciągłości takich przewozów tworzone są jednak protezy połączeń, często w oparciu o porozumienia międzywojewódzkie. Tym niemniej jest to możliwe w oparciu o istniejące przepisy.</p> <p>W naszym odczuciu faktycznym problemem jest brak wsparcia budżetu państwa, a wręcz zaniechanie organizacji przewozów międzywojewódzkich, pociągami osobowymi. Z kolei narzucanie przez ministra kształtu połączeń wojewódzkich, podważa rolę niezależnego organizatora przewozów wojewódzkich.</p> <p>W obecnych realiach skutecznym mechanizmem zachęty wobec samorządów</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			województw do zapewnienia lokalnych połączeń kolejowych na granicach województw, byłaby dotacja celowa z budżetu państwa. Taką dotacją można by objąć co najmniej problemowe odcinki linii kolejowych, tj. chociażby od granicy województwa będącego organizatorem do najbliższej stacji w województwie sąsiednim.	
		Art. 1 pkt 9 (art. 29a)	Ujęcie tego zapisu w kolejnym ustępie w art. 49 lub w nowym art. 49a . Z uwagi na fakt, że proponowany przepis dotyczy obowiązków sprawozdawczych, wydaje się właściwym ujęcie tego zapisu w art. 49 [<i>Przekazywanie informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego</i>] lub bezpośrednio po nim.	Uwaga uwzględniona
		Art. 2 pkt 2 (art. 28pb ust. 1a ustawy o tk))	Usunięcie odniesienia do art. 12 ust 4a Uzasadnienie jak wyżej do art. 12 ust 4a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 pkt 2 (art. 28pb ust. 5 ustawy o tk))	Wykreślić w całości Nowy przepis jest zbędny, gdyż powiela ten sam zakres czynności Prezesa UTK określony w art. 28pb ust. 1. Doprowadzi to do sytuacji, w której Prezes UTK będzie dwukrotnie opiniował tą samą umowę w dwóch różnych terminach. Oczywiście jest, co wynika wprost z art. 11 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, iż plan transportowy województwa musi uwzględniać plan wyższego szczebla. Prezes UTK może to badać już na etapie opiniowania planów transportowych.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 pkt 3 (art. 38 ust. 7a ustawy o tk))	Usunięcie odniesienia do art. 12 ust 4a Uzasadnienie jak wyżej do art. 12 ust 4a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto, zapis jest zbędny w sytuacji gdy nie ma innych kryteriów, którymi kieruje się Minister właściwy ds. transportu w zakresie dofinansowania linii kolejowych z budżetu państwa.	Przepisy zostały usunięte
		(art. 3 ust. 9 ustawy o FK))	Usunięcie odniesienia do art. 12 ust 4a Uzasadnienie jak wyżej do art. 12 ust 4a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.	Przepisy zostały usunięte
6	Woj. wielkopolskie	Art. 1 pkt 3 (art. 12 ust. 4a)	Dopisanie przedstawionego fragmentu jest zasadne w kwestii uregulowania połączeń za granicę województwa. Organizatorzy przewozów w sąsiadujących województwach będą znali wytyczne w niniejszym zakresie. W Planie transportowym Ministra zostanie również określona minimalna liczba par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinkach, co bezpośrednio wpływa na wielkość rekompensaty wypłacanej Operatorowi ze środków Organizatora, którym jest Marszałek. Co prawda zostało	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>zapisane, że Plan Transportowy Ministra uwzględni uwarunkowania ekonomiczne. Jednak nie ma pewności, że zostaną one poprawnie uwzględnione, ponieważ w art. 12 ust. 4 ustawy ptz wskazano, że plan transportowy' przygotowywany przez Ministra nie określa preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu. Brak zmian w przytoczonym zapisie może wpłynąć na znaczący wzrost rekompensaty wypłacanej Operatorowi przez Marszałka.</p> <p>Art. 10 ptz stanowi o konsultacjach społecznych dla projektów planów transportowych przygotowywanych przez Organizatorów. Natomiast dla każdego Organizatora, poza Ministrem, art. 13 ptz określa z jakimi jednostkami przedmiotowy Plan powinien zostać uzgodniony, a przez jakie zaopiniowany. Skoro w zmianie ustawy mają zostać wprowadzone zmiany co do zakresu Planu Transportowego przygotowywanego przez Ministra w zakresie m.in. określenia minimalnej liczby par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinkach, to do art. 13 powinien zostać dodany ustęp stanowiący o konieczności uzgodnienia Planu Transportowego z Marszałkami województw.</p>	
		Art. 1 pkt 11 (art.58b i 58c)	<p>Niniejszy punkt stanowi o dodaniu art. 58 b oraz c dotyczących dofinansowania wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym w latach 2020-2023 przez Ministra oraz dofinansowania zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych. Brak jest wskazania w jakich przypadkach jest możliwe zastosowanie tych przepisów, jaka jest ścieżka negocjacji dofinansowania z Ministrami. Natomiast w uzasadnieniu do projektu ustawy' (pkt c) zostało zapisane, że wykorzystanie przedmiotowego upoważnienia zależy od decyzji Ministrów, a ewentualne koszty dla budżetu będą wynikały z negocjacji z poszczególnymi marszałkami i zostaną uzgodnione w formie zmiany kontraktu terytorialnego oraz wpłyną na teść odpowiedniej ustawy budżetowej. Ponadto dodano, że na etapie projektowania niniejszej ustawy nie planuje się konkretnych wydatków w tym zakresie. Jeżeli nie planuje się takich wydatków, to zapisy obu art. będą zapisami "martwymi". W przypadku braku możliwości określenia procesu negocjacji w projekcie zmian do ustawy powinien zostać dołączony zapis, że kwestie te zostaną uregulowane w odpowiednim rozporządzeniu.</p>	Przepisy zostały usunięte
		Uzasadnienie	<p>Uzasadnienie do projektu zmian zawiera błąd pkt 3 w zakresie innych zmian odwołuje się do art. 21 a, a powinno być 20a.</p> <p>Dalej w uzasadnieniu zostało wpisane, że proponowane nie wywołują skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jst. Zapisy wprowadzone art. 1 pkt. 3 oraz 11 mogą wywołać skutki. Komentarze odpowiednio powyżej.</p>	Przepisy zostały usunięte
		Ocena skutków regulacji	W pkt 3 nie wskazano jak w innych krajach został rozwiązany brak połączeń między ostatnimi stacjami węzłowymi w danym województwie, a ich granicą oraz nie	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>wskazano jakie mechanizmy zachęt są stosowane w innych krajach, a być może te dwa problemy rozwiązano całkowicie inaczej.</p> <p>W pkt 7 wskazano również, że zmiany w ustawie nie wpłyną na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, co może okazać się nieprawdą. W przypadku, gdy Minister w Planie Transportowym określi szczegóły dotyczące połączeń kolejowych na granicach województw bez uwzględnienia preferencji dotyczących wyboru środka transportu, może się okazać, że zostanie zachwiana konkurencyjność międzygałęziowa: transport kolejowy - transport autobusowy.</p> <p>W pkt 9 stwierdzono, że zmiana ustawy nie wpłynie na rynek pracy. Jeżeli zostanie zachwiana konkurencyjność międzygałęziowa na korzyść transportu kolejowego, to skutkiem mogą być znaczne braki w zakresie zawodów kolejowych (wykształcenie i szkolenie kadry w tych zawodach jest procesem długotrwałym, zbyt mała liczba szkół kształcących w tych zawodach), a tym samym powstanie nadwyżka pracowników obsługujących przewozy autobusowe.</p>	
		Art. 3 (art. 3 ust. 9 ustawy o FK)	<p>Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie zawiera artykułu 12 ust. 4a, do którego odnosi się nowelizacja zawarta w art.3 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i innych ustaw.</p> <p>Poza tym słuszna jest uwaga województwa warmińsko - mazurskiego o tym, że kwoty Funduszu Kolejowego do roku 2020 - jako już podzielone - należy stabilizować.</p>	Przepisy zostały usunięte
7	Woj. świętokrzyskie	Art. 1 pkt 3 (Art. 12 ust. 4a)	<p>Opinia negatywna.</p> <p>Proponowane w projekcie ustawy zmiany - w art. 12 po ust. 4 dodanie ust 4a - obejmujące zalecenia w planie transportowym opracowanym Ministra właściwego ds. transportu dla samorządów, wchodzi w kompetencje działań nałożonych ustawą na organizatora co do organizacji transportu kolejowego na terenie województwa. Transport regionalny ma na celu przede wszystkim zapewnienie dowozu i odwozu mieszkańców województwa do i z pracy/ szkoły. Minister właściwy ds. transportu narzucając ilość połączeń na odcinkach linii kolejowych może zakłócić organizację transportu w województwie z uwagi np. na ograniczone środki finansowe organizatora transportu na przewozy kolejowe.</p>	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 pkt 1 (Art. 28pa ustawy o transporcie kolejowym)	<p>Opinia negatywna.</p> <p>Proponowane w projekcie ustawy zmiany - w art. 28pa po ust. 1 dodanie ust 1a.</p> <p>Uwagi j.w.</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 pkt 2 (Art. 28pb ustawy o transporcie kolejowym)	Opinia negatywna. Proponowane w projekcie ustawy zmiany - w art. 28pb po ust. 1 dodanie ust 1a i dodanie ust 5. Uwagi j.w.	Przepisy zostały usunięte
		Art. 3 (Art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym)	Opinia negatywna. Proponowane w projekcie ustawy zmiany - w art. 3 po ust. 8 dodanie ust 9 Zaproponowane zmiany zaburzają zaplanowane już inwestycje na przyszłe lata, uwzględniające niejednokrotnie środki przysługujące Marszałkom Województw zgodnie z dotychczasowymi zapisami ustawy o FK. Ponadto warunkiem restrukturyzacji PR, było uwzględnienie przez organizatorów w umowach PSC środków pochodzących z FK. Jak proponowane zmiany wpłyną na powyższe zobowiązania, począwszy od 1 stycznia 2018 r., skoro projekt ustawy wchodzi w życie 24 grudnia 2017r .	Przepisy zostały usunięte
8	Woj. podlaskie	(art. 12 ust. 4a)	W art. 12 w ust. 4a po pkt 6 w ustawie o ptz dodać pkt 7 w brzmieniu: „pkt 7 – wymaga się zawarcia stosownego porozumienia między samorządami dotyczącego realizacji przewozów na odcinek linii kolejowej od granicy województwa do najbliższej stacji w województwie sąsiednim” - zapis zabezpieczy wykonywanie przewozów za granicą województwa	Przepisy zostały usunięte
		(art. 38)	W art. 38 po ust 7a w ustawie o ptz dodać ustęp 7b w brzmieniu: „7b. W przypadku nie wykonania zaleceń, o których mowa w art. 12 w ust. 4a pkt 7 ustawy, minister właściwy ds. transportu dofinansuje z budżetu państwa działania samorządu województwa w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim.” - zapis zabezpieczy wykonywanie przewozów na sąsiednim województwie w przypadku gdy samorząd nie zawrze porozumienia.	Przepisy zostały usunięte
9	Woj. śląskie	(art. 12 ust 4a ustawy o ptz)	Wątpliwości budzi zapis, według którego w planie transportowym ministra właściwego ds. transportu mają znajdować się zalecenia dotyczące działań samorządu województwa w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiających przesiadki w celu odbycia dalszej podróży. Zapis dodanego art. 12. ust. 4a, dotyczący planu transportowego opracowywanego przez ministerstwo właściwe ds. transportu zawiera zapis zaleceń dotyczących działań samorządu województw w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, czyli połączeń stykowych określając między innymi: <ul style="list-style-type: none"> • odcinki linii kolejowych, na których samorządy województw powinny zapewnić transport kolejowy; • minimalną liczbę par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinkach; • wymagania dotyczące skomunikowań w tym zapewnienie ciągłości przewozów na 	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>liniach łączących stacje o istotnym potencjale pasażerskim położone po obu stronach granicy województwa</p> <ul style="list-style-type: none"> wymagania dotyczące stabilności oferty przewozowej, <p>narzuca samorządom województw stosowanie polityki wyznaczonej przez ministerstwo w zakresie tworzenia oferty przewozowej na styku województw. Propozycja zmiany – usunięcie przedmiotowego zapisu, w konsekwencji czego konieczne jest wprowadzenie odpowiednich korekt w zapisach: art. 58a, art. 58b i art. 58c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, art. 3 ust. 9 ustawy dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, art. 28pa, art. 28pb oraz art. 38 ustawy o transporcie kolejowym. Alternatywnym rozwiązaniem byłoby przejęcie finansowania oferty przewozowej na styku województw, przez Ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Uzasadnienie: Danymi na temat zapotrzebowania na przewozy na styku województw dysponują przewoźnicy i organizatorzy przewozów, zatem cedowanie uprawnień w wyżej wymienionym zakresie na szczebel ministerialny jest nieuzasadnione</p>	
		art. 58a, art. 58b i art. 58c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym	<p>Zastrzeżenia budzi sposób uregulowania kwestii dofinansowania w latach 2020-2023 wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych.</p> <p>Propozycja zmiany – odpowiednio do propozycji zmian w uwadze nr 1</p> <p>Uzasadnienie: Uzupełnione brzmienie art. 58a, art. 58b i art. 58c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym uprzywilejowuje przewoźników wyłonionych w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt. 1 lub 2 ustawy</p>	Przepisy zostały usunięte
		3 ust. 9 ustawy dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym	<p>Przekazanie w danym roku środków Funduszu Kolejowego zgodnie z dodanym zapisem art. 3 ust. 9 ustawy dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. Z 2017 r. poz. 510) jest uzależnione od pozytywnej opinii Prezesa UTK w zakresie zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu w zakresie realizacji zaleceń, o których mowa w art. 12. ust. 4a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Niestosowanie się do zaleceń sformułowanych w planie transportowym, w zakresie art. 12. ust. 4a ustawy może skutkować utratą środków Funduszu Kolejowego.</p> <p>Propozycja zmiany – odpowiednio do propozycji zmian w uwadze nr 1</p> <p>Uzasadnienie: Danymi na temat zapotrzebowania na przewozy na styku województw</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			dysponują przewoźnicy i organizatorzy przewozów, zatem cedowanie uprawnień w wyżej wymienionym zakresie na szczebel ministerialny jest nieuzasadnione.	
		art. 28pa, art. 28pb oraz art. 38 ustawy o transporcie kolejowym	<p>Uzupełnione brzmienie art. 28pa, art. 28pb oraz art. 38 ustawy o transporcie kolejowym wiąże kwestie dofinansowania z budżetu państwa z oceną zgodności planów transportowych województw oraz zawartej przez marszałka województwa umowy przewozowej z planem transportowym, opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Propozycja zmiany – odpowiednio do propozycji zmian w uwadze nr 1 Uzasadnienie: Danymi na temat zapotrzebowania na przewozy na styku województw dysponują przewoźnicy i organizatorzy przewozów, zatem cedowanie uprawnień w wyżej wymienionym zakresie na szczebel ministerialny jest nieuzasadnione.</p>	Przepisy zostały usunięte
10	Woj. małopolskie	Art. 1 pkt 3	<p>Proponuje się dodać w art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ust. 4b w brzmieniu:</p> <p>„1) Zalecenia, o których mowa w ust. 4a, wymagają zaopiniowania przez samorzady województw, właściwych ze względu na zasięg przewozów, których te zalecenia dotyczą.</p> <p>2) Samorzady województw opiniują zalecenia, o których mowa w ust. 4a, w ciągu 30 dni od dnia doręczenia wniosku ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenia opinii.</p> <p>3) Brak udzielenia opinii, w terminie wskazanym w punkcie 2, jest równoznaczny z pozytywnym zaopiniowaniem przedstawionych zaleceń.</p> <p>Minister właściwy do spraw transportu zamieści w załączniku do rozporządzenia, o którym mowa w art. 13 ust. 6, informację, czy poszczególne zalecenia ust. 4a uzyskały pozytywną opinię samorządów województw.</p> <p>Zgodnie z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym to minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>Natomiast województwo jest co do zasady organizatorem w wojewódzkich przewozach pasażerskich, które w przypadku transportu kolejowego mogą być również wykonywane do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwa jest przesiadka w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny. Są to przy tym przewozy inne niż przewozy międzywojewódzkie.</p> <p>Skoro zatem to województwo posiada kompetencje do organizowania wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, to zasadnym jest, aby zalecenia ministra dotyczące tego rodzaju przewozów, były co najmniej zaopiniowane przez</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>województwa właściwe ze względu na zasięg tych przewozów. Jest to tym bardziej uzasadnione, że przedmiotowy projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw przewiduje możliwość gratyfikacji finansowej dla tych województw, które zawrą umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniające zalecenia zawarte w planie transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu.</p>	
		Art. 1 pkt 11	<p>Proponuje się zmienić brzmienie art. 58b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z:</p> <p>„Minister właściwy do spraw transportu w latach 2020 - 2023 może dofinansować wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2”</p> <p>na:</p> <p>„Minister właściwy do spraw transportu w latach 2020 - 2023 dofinansuje wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2, która będzie zgodna z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu, o których mowa w art. 12 ust. 4a, pozytywnie zaopiniowanymi przez właściwe samorzady województw”.</p> <p>Proponowane brzmienie art. 58b, ma stanowić zachętę dla samorządów do wyboru operatorów kolejowych w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zapis „może dofinansować” nie daje jednak samorządom gwarancji, że dokonując wyboru operatora w w/w. trybach uzyskają dofinansowanie do wojewódzkich przewozów pasażerskich.</p> <p>Zasadnym jest zatem wprowadzenie przepisu, który dawałby samorządom gwarancję otrzymania takiego dofinansowania, pod warunkiem zastosowania jednego z w/w. trybów zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zgodnej z zaleceniami ministra właściwego do spraw transportu, określonymi w opracowanym przez niego planie transportowym. Zalecenia te powinny być przy tym pozytywnie zaopiniowane przez właściwe samorzady województw, tak aby odpowiadały one rzeczywistym potrzebom przewozowym na danym terenie oraz aby uwzględniały one możliwości finansowe województw.</p> <p>Wprowadzenie powyższych zasad pozwoliłoby stworzyć jasne kryteria przyznawania dofinansowania, a jednocześnie sprzyjałoby współpracy pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, a samorządami województw.</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			<p>Proponuje się usunąć proponowany art. 58c ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p> <p>Proponowany przepis uzależnia dofinansowanie zakupu i modernizacji pojazdów kolejowych od zawarcia przez marszałka umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>Takie rozwiązanie pozbawiłoby możliwości ubiegania się o dodatkowe środki na zakup czy modernizację pociągów, przez te samorzady, które zawarłyby bezpośrednio umowę z operatorem.</p> <p>Tymczasem potrzeby taborowe są wciąż ogromne i zakup nowych pociągów stanowi olbrzymie wyzwanie finansowe dla wszystkich samorządów. Rozróżnianie zatem w tym zakresie samorządów ze względu na sposób wyboru operatora wydaje się być bezzasadne, zwłaszcza że nowe i zmodernizowane pociągi służą pasażerom, korzystającym z usług operatorów kolejowych wybieranych w różnych trybach.</p>	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 pkt 3	<p>Proponuje się usunąć proponowany art. 38 ust. 7a ustawy o transporcie kolejowym.</p> <p>Proponowany przepis pozwala uzależnić dofinansowanie z budżetu państwa do inwestycji obejmujących pozostałe linie kolejowe, od uzyskania pozytywnej opinii Prezesa UTK w zakresie zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym opracowanym przez ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń dla samorządu województwa.</p> <p>Takie rozwiązanie ograniczyłoby inwestycje na niektórych liniach kolejowych, tymczasem od poprawy stanu technicznego infrastruktury kolejowej może zależeć uruchomienie w przyszłości większej liczby kursów na danej linii kolejowej lub zwiększenie częstotliwości realizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.</p>	
		Art. 3	<p>Proponuje się usunąć art. 3 projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p> <p>Proponowany przepis pozwala uzależnić przekazanie województwom środków z Funduszu Kolejowego na zakup, naprawę czy modernizację pociągów od pozytywnego zaopiniowania przez Prezesa UTK zgodności umowy o świadczenie usług publicznych z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń dla tych województw.</p> <p>Takie rozwiązanie może pozbawić możliwości ubiegania się o środki na zakup, naprawę czy modernizację pociągów, przez te samorzady województw, które realizując ustawowe zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, w wojewódzkich przewozach pasażerskich, nie uwzględniły zaleceń ministra.</p> <p>Tymczasem potrzeby taborowe są wciąż ogromne i zakup nowych pociągów stanowi</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
			olbrzymie wyzwanie finansowe dla wszystkich samorządów. Rozróżnianie, w tym zakresie, samorządów realizujących ustawowe zadania organizatorów publicznego transportu zbiorowego na te, które uwzględniły zalecenia ministra i te które tych zaleceń nie uwzględniły, może prowadzić do nierównego traktowania województw, borykających z problemami finansowymi, ograniczającymi ich możliwości zakupu lub podnoszenia jakości taboru.	
11	Woj. mazowieckie	Art. 1 pkt 3 – dot. wprowadzenia art. 12 ust. 4a	<p>Istnieje ryzyko, że zapisy mówiące o zaleceniach dotyczących działań samorządu województwa w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiających przesiadki w celu odbycia dalszej podróży oraz przewóz powrotny, staną się najważniejszym punktem odniesienia dla ministerstw w dofinansowaniu samorządów z budżetu państwa.</p> <p>Propozycja zmiany w art. 12 :</p> <p>„4a. Plan transportowy opracowywany przez ministra właściwego do spraw transportu, zawiera zalecenia dotyczące działań samorządu województwa w zakresie przewozów do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiających przesiadki w celu odbycia dalszej podróży oraz przewóz powrotny.”</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Istnieje obawa, że zalecenia staną się imperatywem i wyznacznikiem decyzji dot. przyznawanych dofinansowań w zakresie przewozów organizowanych przez województwo (w świetle dalszych zmian określonych Art. 2). 2. Przepis nie wskazuje kto i na jakiej podstawie będzie określał „uwarunkowania ekonomiczne” oraz co mieści się pod tym pojęciem. 3. Wprowadzany zapis zbyt szczegółowo określa lub wprost narzuca województwom zakres organizowanych przewozów, a następnie sprawdza – za pomocą UTK – ich realizację. 4. Przepis nie precyzuje czy umowy o świadczenie usług publicznych zawarte przed wejściem w życie nowych zapisów będą podlegały również ocenie pod względem zastosowania się do omawianych zaleceń. 	Przepisy zostały usunięte
		Art. 2 oraz art. 3	<p>Istnieje obawa, że zalecenia staną się imperatywem i wyznacznikiem decyzji dot. przyznawanych dofinansowań w zakresie przewozów organizowanych przez województwo (w świetle dalszych zmian określonych art. 2).</p> <p>Przepis mówi wprost o uzależnieniu dofinansowania samorządów od pozytywnej opinii Prezesa UTK w zakresie realizacji zaleceń określonych w nowym zapisie ustawy o PTZ - art. 12 ust. 4a</p>	Przepisy zostały usunięte

Lp.	Organ zgłaszający	Przepis	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		Art. 2 pkt 2a	<p>Propozycja zapisu w art. 28pb : „1a. W przypadku projektu umowy zawieranej przez marszałka województwa, Prezes UTK opiniuje ten projekt również pod względem zgodności z planem transportowym ministra właściwego do spraw transportu, w zakresie realizacji zaleceń, o których mowa w art. 12 ust. 4a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, 1920 i 1954 oraz z 2017 r. poz. 60 i 730).” Takie określenie warunków opiniowania projektów umów o świadczenie usług nie jest precyzyjne. Przepis nie określa jaki rodzaj dokumentów oraz stanowisk będzie brany pod uwagę. Proponujemy usnąć zapis”.., z uwzględnieniem hierarchii dokumentów oraz stanowisk województw sąsiednich.”</p>	Przepisy zostały usunięte
		Art. 1 pkt 11 – dot. wprowadzenia art. 58b i 58c	<p>Propozycja zmiany: „Art. 58b. Minister właściwy do spraw transportu w latach 2020-2023 może dofinansowywać wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 oraz art. 22” „58c. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego w latach 2020-2023 może dofinansowywać zakup i modernizację pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 oraz art. 22” Proponowany zapis uniemożliwia przekazywanie dofinansowania województwom, które zawarły i będą zawierały (na podstawie umów wieloletnich umowy roczne) umowy na warunkach innych niż określone we wskazanych art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2. tj. przed wejściem w życie nowych zapisów.</p>	Przepisy zostały usunięte

*Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw był wysłany do konsultacji społecznych, po których część zapisów została usunięta, a projekt zmienił nazwę na projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

**Zestawienie uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych
do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw**

I. Uwagi przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
1	Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.	<p>W zakresie treści art. 12 ust. 4a pkt. 6) i w związku z pkt 4) proponujemy uszczegółowienie zapisu w postaci dodania na końcu zdania słów: „w szczególności nie ograniczania przez Zarządcę infrastruktury dostępu na odcinkach i liniach komunikacyjnych, na których zawarto wieloletnie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego”.</p> <p>Bieżące doświadczenia spółki Koleje Wielkopolskie związane z realizacją przewozów na linii kolejowej E-20, na odcinkach Swarzędz – Kutno z całkowitym wstrzymaniem ruchu na odcinku Września – Konin w okresie 12.06.2017 – 15.07.2018 i kolejnych okresach/odcinkach, wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej oraz konieczność innych działań korygujących powoduje ogromne utrudnienia dla pasażerów, utrudnienia organizacyjne i to w sytuacji, w której przewoźnik posiada wieloletnią umowę PSC na lata 2015-2015 dla obsługi tego ciągu komunikacyjnego.</p> <p>Analiza uzasadnienia zmiany ustawy, gdyż w naszej ocenie określenie przez Ministra właściwego ds. transportu (art. 12 ust. 4a) minimalnej liczby par pociągów w ciągu doby na poszczególnych odcinkach, czy zapewnienie ciągłości przewozów – wydane w formie zaleceń – od spełnienia których może być uzależnione przyznanie dofinansowania z poziomu Ministerstwa dla wojewódzkich przewozów pasażerskich, o czym mowa choćby w proponowanym art. 58b – może mieć jednak wpływ na budżet Państwa, czy budżet jednostek samorządu terytorialnego.</p>	Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.
2	PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Art. 5 ustawy o ptz – zgodnie z treścią art. 8 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007 okres obowiązywania umów zawieranych w trybie art. 5 ust. 6 (tj. bezpośredniego przyznawania bez żadnych warunków) możliwe jest obowiązywanie umów do dnia 24 grudnia 2033 r. (względnie do dnia 14 grudnia 2033 r. – zmiana rozkładu jazdy). W związku z tym taki też powinien być wprowadzony okres ich trwania, a nie proponowany w projekcie dzień 14 grudnia 2030 r. 2. Art. 12 ust. 4a ustawy o ptz (nowy) – pojęcie „stacja” ma konkretne odniesienie techniczno-ruchowe, w związku z czym nie każdy posterunek ruchu to stacja. Należy doprecyzować zapisy, aby zapewnić odpowiedni poziom dostępności komunikacyjnej i przesiadek w miejscach do tego jak najbardziej dogodnych, na styku sąsiadujących regionów. Optymalnym rozwiązaniem byłoby powiązanie pociągów regionalnych na stacji węzłowej lub w mieście wojewódzkim/powiatowym w zależności od lokalnych uwarunkowań. Również sam charakter zapisów planu transportowego opracowywanego przez ministra właściwego do spraw transportu, tj. jako zalecenia to typowa „lex imperfecta”, nie dająca gwarancji poprawnej komunikacji na styku województw, ale będąca w praktyce bardziej deklaracją dobrych intencji w zakresie poprawy dostępności transportowej. 3. Art. 22a ustawy o ptz (nowy) – projektowane tutaj rozwiązanie będzie miało zastosowanie do tu. Spółki w 	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Propozycja treści art. 3 projektu ustawy o ptz wynika z prowadzonych negocjacji z KE dotyczących warunków uznania pomocy restrukturyzacyjnej dla Przewozów Regionalnych sp. zo.o.</p> <p>Przepis art. 3 projektu dotyczy wyłącznie kolejowych wojewódzkich przewozów pasażerskich i stanowi <i>lex specialis</i> wobec zmienionej treści art. 22 ust. 1 pkt 3.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p>

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>przypadku utworzenia związku metropolitalnego w oparciu o przepisy ustawy z dnia 9 października 2015 r. Wówczas pojawi się nowy rodzaj pasażerskich przewozów kolejowych na określonym obszarze województwa pomorskiego obejmującym wymienione we właściwym rozporządzeniu gminy i powiaty. Związek ten stanie się organizatorem przewozów i wówczas będzie możliwe bezpośrednie powierzenie przewozów z ograniczeniem wartości umowy do szacunkowej sumy w ujęciu rocznym poniżej 7,5 mln euro. Dotyczy to również zastosowania bezpośredniego przyznania w oparciu o przepisy art. 5 ust. 4a, które to uzależniają możliwość bezpośredniego przyznania odpowiednią strukturalną i geograficzną charakterystyką danego rynku i sieci, czy też poprawą jakości usług lub efektywności kosztowej. W tym miejscu przypominamy i podkreślamy, że tutaj. Spółka podczas uczestnictwa w procesie negocjacji IV pakietu kolejowego opowiadała się za wprowadzeniem zapisów aktualnego art. 5 ust. 4, a art. 5 ust. 4a został dodany w ostatnim etapie negocjacji.</p> <p>4. Art. 58b i 58c ustawy o ptz (nowe) – Marszałek województwa nie jest organizatorem przewozów, w związku z czym niewłaściwym jest stosowanie w przepisach prawa powszechnie obowiązującego swobodnego skrótu myślowego. Nowe rozwiązania pozostawiają zbyt duże pole do dowolności. Dla przewoźników, w zależności od ich statusu na rynku – może w związku z tym pojawić się szansa albo zagrożenie dla ich działalności.</p>	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p>
3	Koleje Mazowieckie – KM	<p>Analiza treści projektu ustawy i uzasadnienia do ustawy <u>nie pozwala jednoznacznie rozstrzygnąć</u> kiedy wygasają umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do pasażerskich przewozów wojewódzkich w transporcie kolejowym zawartych w trybie określonym w przepisie art. 22 ust. 1 pkt 1-2 i 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W uzasadnieniu do projektu wskazuje się: że „umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do pasażerskich przewozów wojewódzkich w transporcie kolejowym zawarte z operatorem wybranym w trybie zgodnym z art. 22 ust. 1 ustawy tracą moc z dniem 14 grudnia 2030 roku”. Przywołany art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wymienia przypadki kiedy możliwe jest zawarcie umowy w trybie bezprzetargowym.</p> <p>Projekt ustawy w przepisie art. 4 stanowi: Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy obowiązują do dnia ich wygaśnięcia.</p> <p>Jednocześnie przepis art. 5 stanowi, że: <i>Na zasadach określonych w art. 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.) w okresie od dnia 3 grudnia 2019 r do dnia 24 grudnia 2023 r. dopuszcza się zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybie określonym w art. 5 ust. 6 (bezpośrednie zawieranie umów w zakresie transportu kolejowego; odpowiednik art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – przypis autora) tego rozporządzenia, przy czym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujące wojewódzkie przewozy pasażerskie zawarte w tym trybie mogą obowiązywać nie dłużej niż do dnia 14 grudnia 2030 r.</i></p> <p>W kontekście brzmienia uzasadnienia do projektu i projektu rodzi się pytanie: czy umowy zawarte z wojewódzkimi przewoźnikami kolejowymi zawarte w trybie określonym w przepisie art. 5 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 lub art. 22 ust. 1 pkt 1-2 i 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym rozwiązują się na podstawie art. 5 projektu z dniem 14 grudnia 2030 r. , czy też zgodnie z przepisem art. 4 projektu obowiązują do czasu ich wygaśnięcia, czyli w konkretnych przypadkach dłużej niż do dnia 14 grudnia 2030 r.</p> <p>Jednocześnie wskazujemy, że projekt powyższej ustawy w zakresie kolejowych przewozów wojewódzkich wyklucza</p>	<p>Zapisy dotyczące wojewódzkich przewozów pasażerskich odnoszące się do czasu trwania umów zawartych w trybie bezprzetargowym oraz do ograniczonych możliwości zawierania umów bezpośrednio są wynikiem uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej w związku z trwającym procesem notyfikacji pomocy publicznej udzielonej spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Zapisy te stanowią wyjątek wobec ogólnych zasad zawierania umów w trybie bezprzetargowym zgodnie z art. 5 rozporządzenia 1370/2007, a także wobec treści art. 4 projektu ustawy.</p>

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>możliwość stosowania wyłączeń od ogólnej zasady konkurencyjnego przyznawania umów. Mianowicie, zgodnie z projektowanym art. 22a ust. 1 projektu: <u>Przepisów art. 5 ust. 4 i 4a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 nie stosuje się do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie¹.</u></p> <p>W związku z powyższym w odniesieniu do pasażerskich przewozów wojewódzkich w transporcie kolejowym projekt ogranicza możliwości zawierania umów w trybie bezprzetargowym.</p>	
4	PKP PLK S.A.	<ol style="list-style-type: none"> 1. W projekcie w art. 1 pkt. 3 (dot. Art. 4a ustawy zmienianej) stosowane są pojęcia „odcinki linii kolejowych” oraz „linie kolejowe”. Spółka zwraca uwagę na potrzebę weryfikacji czy pojęcia te zostały zastosowane zgodnie z definicjami ujętymi w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. 2. W projekcie ustawy wprowadzone jest pojęcie „usługi publiczne”, która nie została zdefiniowana ani w obowiązującej ustawie ani w projekcie. W ocenie spółki powyższe pojęcie wymaga wprowadzenia jego definicji. 3. Spółka proponuje następujące brzmienie art. 12 ust. 4a pkt 6: „6) wymagania dotyczące stabilności oferty zarządcy infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem ograniczeń w korzystaniu z odcinków linii kolejowych związanych z budową, rozwojem i modernizacją sieci kolejowej, do których mają zastosowanie zalecenia zawarte w pkt 1-4.” 	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Pojęcie te zostało usunięte.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p>
5.	Arriva RP sp. z o.o.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak w projekcie ustawy o ptz przepisów dotyczących podjęcia odpowiednich środków w celu zapewnienia skutecznego i niedyskryminującego dostępu do taboru, a także postanowień określających zobowiązanie do oceny czy ww. środki są konieczne oraz obowiązek publikacji sprawozdań z przedmiotowej oceny. 2. Postulujemy, aby umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w odniesieniu do pasażerskich przewozów wojewódzkich w transporcie kolejowym zawarte od 3 grudnia 2019 r. z operatorem wybranym w trybie innym niż konkurencyjny mogły być zawierane na okres maksymalnie do końca 2022 r. Większość obecnie obowiązujących umów zawartych przez Marszałków województw z 	<p>Rozporządzenie 1370/2007 wywrze w tym zakresie bezpośredni skutek co do oceny sytuacji w tym zakresie.</p> <p>Zgodnie z treścią Uzasadnienia oraz treścią art. 3 projektu ustawy umowy zawarte na podstawie umowy zawarte zgodnie z art. 22 ust. 1 ustawy stracą moc z dniem 14 grudnia</p>

¹ 4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych:

a) w przypadku gdy ich średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniej niż 7 500 000 EUR; lub

b) w przypadku gdy dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego rocznie w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniejszym niż 500 000 kilometrów.

W przypadku gdy udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy drogowe, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na mniej niż 2 000 000 EUR albo do rocznego wymiaru usług publicznych świadczonych w zakresie transportu pasażerskiego mniejszego niż 600 000 kilometrów.

4a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego:

a) w przypadku gdy uzna, że bezpośrednie udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy jest uzasadnione odpowiednią strukturalną i geograficzną charakterystyką danego rynku i sieci, a w szczególności wielkością, charakterystyką popytu, złożonością sieci, odseparowaniem pod względem technicznym i geograficznym oraz usługami objętymi umową; oraz

b) w przypadku gdy skutkiem takiej umowy byłaby poprawa jakości usług lub efektywności kosztowej, w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem prowadzącym do zawarcia umowy o świadczenie usługi publicznej.

Na tej podstawie właściwy organ publikuje decyzję wraz z uzasadnieniem oraz informuje o niej Komisję w terminie miesiąca od jej publikacji. Właściwy organ może przystąpić do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy.

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>„Przewozami Regionalnymi” wygaśnie w 2020 r. Art. 5 projektu ustawy o ptz umożliwi zawarcie kolejnych umów z pominięciem trybu konkurencyjnego na okres nawet 10 lat (do grudnia 2030 r.).</p> <p>3. Brak okresu przejściowego na dostosowanie do nowych przepisów treści obecnie obowiązującego planu zrównoważonego rozwoju w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich. Brak ten może powodować problemy interpretacyjne, odnośnie treści umów na świadczenie usług przewozowych zawieranych po ww. dacie w sytuacji, gdy treść planu transportowego nie będzie dostosowana do wymogów projektowanego art. 12 ust. 4a. Brak zapisów o minimalnych wymogach dotyczących procedur przetargowych w kolejowym publicznym transporcie zbiorowym i pozostawienie zapisów w obecnym kształcie znacznie ogranicza konkurencyjność przetargów. Brak ogłoszenia przetargów z odpowiednim wyprzedzeniem oraz brak zachowania odpowiednich okresów pomiędzy datą podpisania umowy a rozpoczęciem świadczenia usługi, na przygotowanie się uruchomienia usług, rozstrzygnięcie ich w terminie nie pozwalającym na odpowiednie przygotowanie do świadczenia usług czy brak jednoznacznych zapisów obligujących organizatora do udostępnienia w dokumentacji przetargowej informacji istotnych do przygotowania oferty oznacza, że taki proces będzie jedynie pozornie konkurencyjną procedurą, podczas gdy w rzeczywistości jedynie przewoźnik wykonujący obecnie usługę będzie mógł do nie przystąpić.</p> <p>4. Propozycja zapisu delegacji dla ministra właściwego ds. transportu do wydania rozporządzenia co do szczegółowo określonych minimalnych wymagań dotyczących otwartych i konkurencyjnych procedur przetargowych w transporcie.</p> <p>5. Propozycja łącznej szerszej nowelizacji przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj. w zakresie zagadnień objętych projektem z 1 czerwca 2017 r. (DTD).</p>	<p>2030 roku.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie transportu drogowego jest procedowana przez Departament Transportu Drogowego w MliB.</p>

II. Pozostałe uwagi (stowarzyszenia, fundacje, osoby prywatne)

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
1	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie	<p>1. W art. 1 w zmianie 8 lit. b odnoszącej się do art. 25 ust. 3 gdzie nadaje się nowe brzmienie pkt 4 polegające na dodaniu wyrazów „i standardów socjalnych”, zwracamy uwagę, że przepis ten nie będzie dotyczył tylko przewozów kolejowych, ale także przewozów autobusowych. Dlatego też, nie wtrącając się do regulacji kolejowych, prosimy o sprecyzowanie, na czym miałyby polegać i jakie powinny być „standardy socjalne” w autobusach.</p> <p>W uzasadnieniu do tego projektu wnioskodawcy nigdzie nie odnieśli się do tych proponowanych zmian. Każdy autobus posiada jakąś określoną homologację, która w Polsce nie wymaga żadnych dodatkowych warunków od autobusów przeznaczonych do komunikacji publicznej, z wyjątkiem kilku elementów dotyczących autobusu przeznaczonego do komunikacji miejskiej. Nie wiemy o co autorom dodania tych kilku wyrazów chodzi i czym to grozi w realizacji przewozów publicznych autobusami.</p> <p>Naszym zdaniem należy zrezygnować z tej zmiany lub zapisać to wyraźnie <u>w odniesieniu wyłącznie do przewozów kolejowych.</u></p> <p>2. W art. 1 w zmianie 8 lit. b odnoszącej się do art. 25 ust. 3 gdzie dodaje się nowy punkt 24 zobowiązujący operatorów do podawania organizatorom wielu informacji np. o ilości przewożonych pasażerów czy wykonanej pracy przewozowej jest wypełnieniem zobowiązań nałożonych przez znowelizowany art. 4 ust. 8 rozporządzenia 1370/2007.</p> <p>Jednocześnie jednak, w tym samym przepisie w/w rozporządzenia, nakłada się na organizatorów (marszałków, starostów, wójtów i prezydentów) obowiązek przekazywania w przyszłości - np. w 2019 r. - kiedy będą ogłaszane postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na realizację usług w przewozach drogowych informacji określonych w art. 4 ust. 8 rozporządzenia 1370/2007. Przewoźników kolejowych jest kilkunastu i takie informacje będą w stanie podać, natomiast przewoźników drogowych jest kilka tysięcy i dotychczas żaden organizator nic nie wie o skali realizowanych przewozów i nie będzie w stanie udzielić takich informacji na żądanie podmiotów, które będą chciały złożyć ofertę w ogłoszonym w 2019 r. przetargu publicznym. Naszym zdaniem należy doprecyzować, co mają zrobić organizatorzy szczebla wojewódzkiego, powiatowego i gminnego, aby się do tego przygotować, ponieważ znowelizowane rozporządzenie 1370/2007 wejdzie w życie w grudniu 2017 r. a w przewozach drogowych żaden w wymienionych organizatorów nie czuje się wystarczająco zobowiązany do zbierania i przetwarzania danych wymaganych w tych przepisach, lub zapisać w ustawie, że ten obowiązek wynikający z w/w rozporządzenia będzie obowiązywał za kilka lat np., po roku 2025.</p>	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Zapis art. 25 ust. 3 pkt 24 zwiera odnośnik do art. 4 ust. 8 rozporządzenia (WE), które z dniem 24 grudnia 2017 r. zostanie znowelizowane przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego. Ponadto przekazywanie zainteresowanym stronom informacji odpowiednich do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej nie powinno obejmować tworzenia informacji dodatkowych, jeżeli takie nie istnieją.</p>
2	Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych	<p>Art. 58b i 58c powinien mieć następujące brzmienie:</p> <p>„58b Minister do spraw transportu w latach 2020 – 2023 może dofinansować wojewódzkie przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 a w przypadku przewozów organizowanych przez organizatora określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1-4b pod warunkiem zawarcia przez tego organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 lub w trybie wskazanym w art. 5 ust. 4-4b i 6 rozporządzenia nr 1370/2007.</p> <p>58c Minister do spraw rozwoju regionalnego w latach 2020-2023 może dofinansować zakup i modernizację pojazdów kolejowych wykorzystywanych do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych pod warunkiem zawarcia przez marszałka województwa umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 a w przypadku przewozów organizowanych przez organizatora określonego w art. 7 ust. 1 pkt 1-4b pod warunkiem zawarcia przez tego organizatora umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w trybie wskazanym w art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 lub w trybie wskazanym w art. 5 ust. 4-4b i 6 rozporządzenia nr 1370/2007.</p> <p>Pozostawienie wyłącznie marszałka województwa jako beneficjenta i operatorów z którymi tylko marszałek</p>	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p>

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>podpisał umowę stanowi dyskryminację dla organizatorów innego szczebla samorządowego i operatorów funkcjonujących na podstawie umów z nimi zawartych.</p> <p>Ponadto uzależnienie podpisania umowy w trybie art. 19 ust. 1 pkt 1 lub 2 przynajmniej na poziomie powiatowym i gminnym stanowi dyskryminację dla małych przedsiębiorstw operujących w przewozach poziomu powiatowego i gminnego. W przewozach poziomu powiatowego i gminnego istnieje więcej małych operatorów, którzy są w stanie elastycznie reagować na rynek. Wyłączenie możliwości finansowania w tym zakresie małych operatorów przynajmniej na poziomie powiatowym i gminnym którzy zawarli umowy na podstawie art. 5 ust. 4-4b i 6 rozporządzenia WE 1370/2007 stanowi zbędną dyskryminację wobec przepisów tego rozporządzenia. Wszakże przepisy rozporządzenia wskazują na możliwość zawierania umów w takim trybie co nie powinno być ograniczane prawem krajowym.</p> <p>Wskazane jest rozszerzenie zapisu o organizatorów innych niż marszałek województwa oraz rozszerzenie możliwości stosowania tego finansowania także dla operatorów przewozów na poziomie powiatowym i gminnym, którzy zawarli umowy na podstawie art. 5 ust. 4-4b i 6 rozporządzenia nr 1370/2007.</p>	
3	Krajowa Izba Gospodarcza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekompensaty dla przewoźników realizujących przewozy użyteczności publicznej powinny być wyliczone przy uwzględnieniu zerowej stawki opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. W praktyce oznaczałoby to obowiązek zwrotu takich opłat przewoźnikowi, jeśli byłyby one uprzednio poniesione. 2. Powinna być wyraźnie wskazana hierarchia ważności planów transportowych opracowanych przez poszczególne szczeble samorządu terytorialnego i Ministra Infrastruktury i Budownictwa. 3. Należałoby rozszerzyć plan transportowy przygotowywany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczący przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych o: <ul style="list-style-type: none"> - przewozy jakie mogłyby być organizowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa i samorządy województw przygranicznych; - inne ważne przewozy publiczne, jakie powinny być organizowane, koordynowane i współfinansowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa. 4. Odstąpienie od idei jednej umowy z przewoźnikiem na realizację przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, nawet w sytuacji ich realizacji przez tego samego przewoźnika. Są to przewozy o różnych systemach organizacji i różnych warunkach ich finansowania. Regulacje dotyczące tych różnych przewozów zmieniają się odrębnie i w różnych cyklach czasowych. 5. Ustalić w ustawie o ptz konkretne stawki opłat dla przewoźników kolejowych za korzystanie z dworców i stacji kolejowych. <p>Wnosimy o rozważenie podjęcia przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa w porozumieniu z Ministrem Rozwoju decyzji inwestycyjnej polegającej o centralnym zakupie taboru do publicznych przewozów pasażerskich, z wykorzystaniem środków unijnych przyznanych Polsce w ramach obecnej perspektywy budżetowej UE. Taborem tym powinna zarządzać nowo powołana jednostka organizacyjna i udostępniać go kolejowym przewoźnikom pasażerskim na równych zasadach. Wkład własny do tego przedsięwzięcia inwestycyjnego powinien być finansowany ze środków Funduszu Kolejowego.</p> <p>Postulujemy także wprowadzenie (dopuszczenie regulacyjne) długookresowych (np. 15 letnich) kontraktów na pasażerskie przewozy kolejowe. Przy dłuższych kontraktach przewoźnicy kolejowi będą w stanie kupować tabor dedykowany dla danego zamówienia i w razie potrzeby otrzymają odpowiednie finansowanie na rynku.</p>	<p>Projekt ustawy nie dotyczy tej kwestii.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Zapis z tym zakresie daje organizatorowi możliwość zawarcia jednej umowy, a nie obowiązek.</p> <p>Projekt ustawy nie dotyczy tej kwestii.</p>
4	Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekompensaty dla przewoźników realizujących przewozy użyteczności publicznej powinny być wyliczone przy uwzględnieniu zerowej stawki opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. W praktyce oznaczałoby to obowiązek zwrotu takich 	Projekt ustawy nie dotyczy tej kwestii.

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
	Szynowego	<p>opłat przewoźnikowi, jeśli byłyby one uprzednio poniesione.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Powinna być wyraźnie wskazana hierarchia ważności planów transportowych opracowanych przez poszczególne szczeble samorządu terytorialnego i Ministra Infrastruktury i Budownictwa – nadrzędność planu transportowego jednostki samorządu terytorialnego wyższego szczebla nad takimi jednostkami niższych szczebli. 3. Należałoby rozszerzyć plan transportowy przygotowywany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczący przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych o: <ul style="list-style-type: none"> - przewozy jakie mogłyby być organizowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa i samorządy województw przygranicznych; - inne ważne przewozy publiczne, jakie powinny być organizowane, koordynowane i współfinansowane przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa. 4. Odstąpienie od idei jednej umowy z przewoźnikiem na realizację przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, nawet w sytuacji ich realizacji przez tego samego przewoźnika. Są to przewozy o różnych systemach organizacji i różnych warunkach ich finansowania. Regulacje dotyczące tych różnych przewozów zmieniają się odrębnie i w różnych cyklach czasowych. 5. W art. 58b i 58c zamiast okresu 2020-2023, w którym przewoźnicy mogliby uzyskać dofinansowanie od Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz od Ministra Rozwoju, powinien być okres 2018-2023. 6. Ustalić w ustawie o ptz konkretne stawki opłat dla przewoźników kolejowych za korzystanie z dworców i stacji kolejowych. <p>Propozycja centralnego zakupu taboru do publicznych przewozów pasażerskich w ilości około 300 jednostek, z wykorzystaniem środków unijnych. Taborem powinna zarządzać nowo powołana jednostka organizacyjna i udostępniać go przewoźnikom kolejowym na równych zasadach.</p> <p>Propozycja wprowadzenia długookresowych kontraktów na pasażerskie przewozy kolejowe – 15 letnich</p>	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Zapis z tym zakresie daje organizatorowi możliwość zawarcia jednej umowy, a nie obowiązek.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Projekt ustawy nie dotyczy tej kwestii.</p> <p>Rozporządzenie 1370/2007 wywrze w tym zakresie bezpośredni skutek co do oceny sytuacji w tym zakresie.</p>
5	Fundacja ProKolej	<ol style="list-style-type: none"> 1. Umowy na świadczenie usług o charakterze służby publicznej w transporcie kolejowym, zawarte w trybie innym niż konkurencyjny powinny utracić moc najpóźniej w grudniu 2022 r. Zaproponowana w projekcie ustawy data do 14 grudnia 2030r. odsuwa realne efekty procedowanej ustawy. 2. Zawarcie w projekcie ustawy delegacji do rozporządzenia Ministra właściwego ds. transportu, w którym zdefiniowałoby następujące elementy: <ul style="list-style-type: none"> - minimalny okres czasu pomiędzy ogłoszeniem przetargu a rozpoczęciem działalności operacyjnej; - zasady pozyskiwania lub udostępniania taboru kolejowego; - obowiązki informacyjne dotyczące zakresu dotychczas realizowanych usług i oczekiwań organizatora – w tym gwarancja dostępu do danych o obsługiwanym rynku, dystrybucji ryzyka ekonomicznego w zakresie przychodów, wymaganiach wobec systemów taryfowo-biletowych; - obowiązki w zakresie gwarancji socjalnych i zasad przejmowania pracowników. 	<p>Zapisy dotyczące wojewódzkich przewozów pasażerskich odnoszące się do czasu trwania umów zawartych w trybie bezprzetargowym oraz do ograniczonych możliwości zawierania umów bezpośrednio są wynikiem uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej w związku z trwającym procesem notyfikacji pomocy publicznej udzielonej spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Zapisy te stanowią wyjątek wobec ogólnych zasad zawierania umów w trybie bezprzetargowym zgodnie z art. 5 rozporządzenia 1370/2007, a także wobec treści art. 4 projektu ustawy.</p>
6	Fundacja Nowe Spojrzenie	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brak zapisów co do procentowej kwoty dofinansowania przewozów kolejowych organizowanych przez marszałków województw - wprowadzenie obiektywnych kryteriów w zakresie przyznawania dofinansowań organizowanego przez marszałków województw transportu kolejowego, a także zawarcia procentowego poziomu możliwego dofinansowania. 2. Niezrozumiałe rozwiązanie, w którym marszałek traci możliwość uzyskania dofinansowania z budżetu państwa wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym na całym obszarze jego 	<p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p> <p>Przepisy w tym zakresie zostały usunięte.</p>

Lp.	Organ zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko projektodawcy
		<p>właściwości, w przypadku niewykonania zaleceń dotyczących połączeń stykowych - wprowadzenie zasady proporcjonalności, w ramach której marszałek może nie otrzymać dofinansowania wyłącznie w tym zakresie w jakim organizowane przez niego przewozy nie spełniają zaleceń zawartych w krajowym planie transportowym.</p> <p>3. Brak zapisów dotyczących zaleceń w zakresie połączeń trans granicznych – propozycja rozszerzenia uprawnień ministra właściwego ds transportu o zawieranie w krajowym planie transportowym zaleceń w zakresie organizacji przez marszałków województw kolejowych przewozów transgranicznych.</p>	<p>Projekt ustawy nie dotyczy tej kwestii.</p>

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO:		Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22)			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Art. 1 pkt 1	<p>w art. 1 ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:</p> <p>„Z zastrzeżeniem zgody właściwych organów państw członkowskich, na których terytorium usługi są świadczone, zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych mogą dotyczyć usług transportu publicznego na poziomie transgranicznym, w tym usług zaspokajających lokalne i regionalne potrzeby transportowe.”</p>	N			
Art. 1 pkt 2	<p>w art. 2 dodaje się literę w brzmieniu:</p> <p>„aa) »usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego« oznaczają publiczny kolejowy transport pasażerski, z wyłączeniem transportu pasażerskiego prowadzonego innymi rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje;”</p>	N			

Art. 1 pkt 3	<p>dodaje się artykuł w brzmieniu: „Artykuł 2a Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych 1. Właściwy organ określa specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego oraz zakres ich stosowania zgodnie z art. 2 lit. e). Obejmuje to możliwość łączenia usług pokrywających koszty z usługami niepokrywającymi kosztów. Określając te specyfikacje i zakres ich stosowania, właściwy organ należy przestrzega zasady proporcjonalności, zgodnie z prawem Unii. Specyfikacje muszą być spójne z celami polityki określonymi w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego w państwach członkowskich. Treść i format dokumentów dotyczących polityki transportu publicznego oraz procedury konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami określa się zgodnie z prawem krajowym. 2. Specyfikacje zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych i odnośne rekompensaty związane z wynikiem finansowym netto realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych muszą prowadzić do: a) osiągnięcia celów polityki transportu publicznego w sposób efektywny kosztowo; oraz b) stabilności finansowej świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, zgodnie z wymogami określonymi w polityce transportu publicznego w perspektywie długoterminowej.”</p>	N			
Art. 1 pkt 4	<p>w art. 4 wprowadza się następujące zmiany: a) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie: „a) jasno określają zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określone w niniejszym rozporządzeniu i wyszczególnione zgodnie z jego art. 2a, które ma wypełniać podmiot świadczący usługi publiczne, a także obszary geograficzne, których te zobowiązania dotyczą; b) określają uprzednio, w sposób obiektywny i przejrzysty: (i) parametry, według których obliczane są ewentualne rekompensaty; oraz (ii) charakter i zakres wszelkich przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty. W przypadku zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych nieudzielanych zgodnie z art. 5</p>	N			

	<p>ust. 1, 3 lub 3b parametry te określa się w taki sposób, aby rekompensata nie mogła przekroczyć kwoty niezbędnej do pokrycia wyniku finansowego netto w odniesieniu do kosztów poniesionych i przychodów osiągniętych podczas realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z tym przychodów uzyskanych przez podmiot świadczący usługi publiczne oraz rozsądnego zysku;”;</p> <p>b) dodaje się ustępy w brzmieniu: „4a. Wykonując umowy o świadczenie usług publicznych, podmioty świadczące usługi publiczne muszą przestrzegać obowiązków mających zastosowanie w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy ustanowionych na mocy prawa Unii, prawa krajowego lub układów zbiorowych. 4b. Dyrektywa 2001/23/WE ma zastosowanie do zmiany podmiotu świadczącego usługi publiczne, w przypadku gdy taka zmiana stanowi przejęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu tej dyrektywy.”;</p> <p>c) ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. W przypadku gdy właściwe organy zgodnie z prawem krajowym zobowiązują podmioty świadczące usługi publiczne do przestrzegania określonych norm jakości i standardów socjalnych lub ustanawiają kryteria socjalne i jakościowe, te normy, standardy i kryteria ujmuje się w dokumentacji przetargowej oraz w umowach o świadczenie usług publicznych. Taka dokumentacja przetargowa i umowy o świadczenie usług publicznych muszą zawierać także, w stosownych przypadkach, informacje o prawach i obowiązkach dotyczących przejęcia personelu zatrudnionego przez poprzedni podmiot, nie naruszając jednocześnie dyrektywy 2001/23/WE.”;</p> <p>d) dodaje się ustęp 8 w brzmieniu: „8. Umowy o świadczenie usług publicznych zobowiązują podmiot świadczący te usługi do przekazywania właściwemu organowi odpowiednich informacji do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Właściwe organy udostępniają wszystkim zainteresowanym stronom informacje istotne do przygotowania oferty w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej, zapewniając jednocześnie uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych. Obejmuje to informacje dotyczące popytu ze strony podróżnych, cen biletów, kosztów i przychodów związanych z publicznym transportem pasażerskim objętym konkurencyjną procedurą przetargową oraz</p>	<p>N</p> <p>N</p> <p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 6 projektu ustawy – art. 25 ust. 3 pkt 24 ustawy o ptz</p>	<p>W art. 25 w ust. 3 w pkt 23 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 24 w brzmieniu: „24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.”</p>	
--	---	----------------------------	--	---	--

	szczegółowe informacje na temat specyfikacji infrastruktury istotne dla użytkowania wymaganych pojazdów lub taboru, aby umożliwić zainteresowanym stronom przygotowanie odpowiednich planów działalności gospodarczej. Zarządcy infrastruktury kolejowej wspierają właściwe organy w dostarczaniu wszystkich istotnych specyfikacji infrastruktury. Niezgodność z przepisami określonymi powyżej podlega kontroli prawnej przewidzianej w art. 5 ust. 7.”				
Art. 1 pkt 5	<p>w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) w ust. 2 wyrażenie wprowadzające otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, każdy właściwy organ lokalny – bez względu na to, czy jest to pojedynczy organ czy grupa organów świadczących usługi publiczne w zakresie zintegrowanego transportu pasażerskiego – może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że bezpośrednio udzieli zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych odrębnej prawnie jednostce, nad którą ten właściwy organ lokalny lub – w przypadku grupy organów – co najmniej jeden właściwy organ lokalny sprawuje kontrolę podobną do tej, jaką organ ten sprawuje nad swoimi własnymi działaniami.</p> <p>W przypadku usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego grupa organów, o której mowa w akapicie pierwszym, może składać się wyłącznie z właściwych organów lokalnych, których właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju. Usługa publiczna w zakresie transportu pasażerskiego lub umowa o świadczenie usług publicznych, o których mowa w akapicie pierwszym, mogą obejmować wyłącznie potrzeby transportowe aglomeracji miejskich lub obszarów wiejskich.</p> <p>W przypadku podjęcia takiej decyzji przez właściwy organ lokalny zastosowanie mają następujące przepisy:”;</p> <p>b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Każdy właściwy organ, który zleca świadczenie usług stronie trzeciej innej niż podmiot wewnętrzny, udziela zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, z wyjątkiem przypadków określonych w ust. 3a, 4, 4a, 4b, 5 i 6. Procedura konkurencyjnego przetargu musi być</p>	T	Art. 1 pkt 3 lit.a projektu ustawy – art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz	W art. 22 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie: "3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo”	
		N			

	<p>otwarta dla wszystkich podmiotów, sprawiedliwa i zgodna z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji. Po złożeniu ofert i preselekcji procedura ta może obejmować negocjacje zgodnie z tymi zasadami w celu ustalenia najlepszego sposobu spełnienia szczegółowych lub kompleksowych wymogów.”;</p> <p>c) dodaje się ustępy w brzmieniu:</p> <p>„3a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, w odniesieniu do zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego zawartych na podstawie konkurencyjnej procedury przetargowej, właściwy organ może zdecydować o tymczasowym bezpośrednim udzielaniu nowych zamówień prowadzących do zawarcia umów, w przypadku gdy ten właściwy organ uzna, że takie bezpośrednie udzielanie jest uzasadnione z uwagi na nadzwyczajne okoliczności. Takie nadzwyczajne okoliczności obejmują sytuacje, gdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> — istnieje pewna liczba konkurencyjnych procedur przetargowych już prowadzonych przez właściwy organ lub inne właściwe organy, które mogłyby mieć wpływ na liczbę i jakość spodziewanych ofert, jeżeli umowa podlega konkurencyjnej procedurze przetargowej, lub — w celu optymalizacji świadczenia usług publicznych wymagane są zmiany zakresu jednej lub większej liczby umów o świadczenie usług publicznych. <p>Właściwy organ wydaje decyzję wraz z uzasadnieniem i bez zbędnej zwłoki informuje o niej Komisję.</p> <p>Okres obowiązywania umów zawieranych na mocy niniejszego ustępu musi być proporcjonalny do danych nadzwyczajnych okoliczności i w żadnym przypadku nie może przekraczać 5 lat.</p> <p>Właściwy organ publikuje takie umowy. Publikując je, uwzględnia on uzasadnioną ochronę poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.</p> <p>Kolejna umowa, która dotyczy tych samych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, nie może być zawarta na podstawie niniejszego przepisu.</p> <p>3b. Stosując ust. 3, właściwe organy mogą zdecydować o stosowaniu następującej procedury:</p> <p>Właściwe organy mogą w drodze publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej podać do wiadomości publicznej zamiar udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit.a projektu ustawy – art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz</p> <p>Art. 1 pkt 4 projektu ustawy – art. 22b ustawy o ptz</p>	<p>W art. 22 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo”</p> <p>Po art. 22 dodaje się art. 22a i art. 22b w brzmieniu:</p> <p>„Art. 22a. (...).</p> <p>Art. 22b. W przypadku dokonywania wyboru operatora mającego świadczyć usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2, organizator może podjąć negocjacje z podmiotem, który jako jedyny wyraził zainteresowanie udziałem w postępowaniu, pod warunkiem</p>	
--	---	-------------------	---	---	--

	<p>kolejowego transportu pasażerskiego. Ogłoszenie to musi zawierać szczegółowy opis usług, które są przedmiotem zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy, które ma zostać udzielone, a także rodzaj i okres obowiązywania umowy. Podmioty mogą wyrazić swoje zainteresowanie w okresie ustalonym przez właściwy organ; okres ten nie może być krótszy niż 60 dni od publikacji ogłoszenia. Jeżeli po upływie tego okresu:</p> <p>a) tylko jeden podmiot wyraził zainteresowanie udziałem w procedurze udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych; b) podmiot ten należy udowodnić, że faktycznie będzie w stanie świadczyć usługę transportową zgodną z zobowiązaniami określonymi w umowie o świadczenie usług publicznych; c) brak konkurencji nie jest wynikiem sztucznego zawężenia parametrów zamówienia; oraz d) nie ma żadnej rozsądnej alternatywy;</p> <p>właściwe organy mogą podjąć negocjacje z tym podmiotem w celu udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy bez kolejnej publikacji otwartej procedury przetargowej.”;</p> <p>d) ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych:</p> <p>a) w przypadku gdy ich średnia wartość roczna szacowana jest na mniej niż 1 000 000 EUR lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniej niż 7 500 000 EUR; lub</p> <p>b) w przypadku gdy dotyczą świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego rocznie w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów lub, w przypadku umowy o świadczenie usług publicznych obejmującej usługi publiczne w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, mniejszym niż 500 000 kilometrów.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit.a projektu ustawy – art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz</p>	<p>spełnienia wymogów określonych w art. 5 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.”</p> <p>W art. 22 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo”</p>	
--	--	----------	---	--	--

	<p>W przypadku gdy udzielone bezpośrednio zamówienie prowadzące do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy małego lub średniego przedsiębiorstwa eksploatującego nie więcej niż 23 pojazdy drogowe, progi te mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej szacowanej na mniej niż 2 000 000 EUR albo do rocznego wymiaru usług publicznych świadczonych w zakresie transportu pasażerskiego mniejszego niż 600 000 kilometrów.”;</p> <p>e) dodaje się ustępy w brzmieniu:</p> <p>„4a. O ile nie zabrania tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego:</p> <p>a) w przypadku gdy uzna, że bezpośrednie udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy jest uzasadnione odpowiednią strukturalną i geograficzną charakterystyką danego rynku i sieci, a w szczególności wielkością, charakterystyką popytu, złożonością sieci, odseparowaniem pod względem technicznym i geograficznym oraz usługami objętymi umową; oraz</p> <p>b) w przypadku gdy skutkiem takiej umowy byłaby poprawa jakości usług lub efektywności kosztowej, w porównaniu z poprzednio udzielonym zamówieniem prowadzącym do zawarcia umowy o świadczenie usługi publicznej.</p> <p>Na tej podstawie właściwy organ publikuje decyzję wraz z uzasadnieniem oraz informuje o niej Komisję w terminie miesiąca od jej publikacji. Właściwy organ może przystąpić do udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy.</p> <p>Uznaje się, że warunki określone w lit. a) są spełniane przez państwa członkowskie, w których w dniu 24 grudnia 2017 r. maksymalny roczny wolumen rynku wynosi mniej niż 23 milionów pociągokilometrów i które na poziomie krajowym mają tylko jeden właściwy organ i mają zawartą jedną umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą całą sieć. W przypadku gdy właściwy organ jednego z tych państw członkowskich zadecyduje o bezpośrednim udzieleniu</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit.b projektu ustawy – art. 22 ust. 2 ustawy o ptz</p> <p>Art. 1 pkt 3 lit.a projektu ustaw – art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz</p>	<p>W art. 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"2. Jeżeli bezpośrednio zawarta umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy małego lub średniego przedsiębiorcy eksploatującego nie więcej niż 23 środki transportu, którymi będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym, progi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą zostać podwyższone do średniej wartości rocznej przedmiotu umowy mniejszej niż 2 000 000 euro lub świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wymiarze mniejszym niż 600 000 kilometrów rocznie."</p> <p>W art. 22 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo”</p>	
--	---	-------------------	--	---	--

<p>zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, dane państwo członkowskie informuje o tym Komisję. Zjednoczone Królestwo może zdecydować o stosowaniu niniejszego akapitu do Irlandii Północnej.</p> <p>W przypadku gdy właściwy organ zdecyduje o bezpośrednim udzieleniu zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, określa mierzalne, przejrzyste i weryfikowalne wymogi w zakresie wykonywania umowy. Wymogi te określa się w umowie.</p> <p>Wymogi w zakresie wykonywania umowy obejmują w szczególności: punktualność usług, częstotliwość ruchu pociągów, jakość taboru i zdolność do przewozu pasażerów.</p> <p>Umowa musi zawierać szczegółowe wskaźniki w zakresie wykonywania umowy umożliwiające właściwemu organowi przeprowadzanie okresowych ocen. Umowa musi również zawierać skuteczne i odstraszające środki, które mają być nakładane, w przypadku gdy przedsiębiorstwo kolejowe nie spełni wymogów w zakresie wykonywania umowy.</p> <p>Właściwy organ okresowo ocenia, czy przedsiębiorstwo kolejowe osiągnęło swoje cele odnośnie do wymogów w zakresie wykonywania umowy zawartych w umowie oraz podaje swoje ustalenia do wiadomości publicznej. Takie okresowe oceny muszą mieć miejsce nie rzadziej niż co pięć lat. Właściwy organ podejmuje w stosownym czasie odpowiednie środki, obejmujące nakładanie skutecznych i odstraszających kar umownych, w przypadku gdy wymagana poprawa jakości usług lub efektywność kosztowa nie zostały osiągnięte. Właściwy organ może w każdym momencie w całości lub częściowo zawiesić lub wypowiedzieć umowę zawartą na podstawie niniejszego przepisu, w przypadku gdy podmiot nie spełnia wymogów w zakresie wykonywania umowy.</p> <p>4b. O ile nie zakazuje tego prawo krajowe, właściwy organ może zdecydować o bezpośrednim udzieleniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, w przypadku gdy dotyczą one świadczenia wyłącznie kolejowych usług pasażerskich przez podmiot zarządzający jednocześnie całością lub dużą częścią infrastruktury kolejowej, na której</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 3 lit.a projektu ustaw – art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz</p>	<p>W art. 22 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>"3) świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a, albo"</p>	
--	----------	--	--	--

<p>usługi są świadczone, w przypadku gdy ta infrastruktura kolejowa jest wyłączona ze stosowania art. 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 i 13 oraz rozdziału IV dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (*1) zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. a) lub b) tej dyrektywy.</p> <p>Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania umowy zawartej w wyniku takiego bezpośredniego udzielenia zamówień zgodnie z niniejszym ustępem oraz ust. 4a niniejszego artykułu nie może przekraczać 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie ma art. 4 ust. 4.</p> <p>Umowy zawierane zgodnie z niniejszym ustępem oraz ust. 4a publikuje się przy jednoczesnym uwzględnieniu uzasadnionej ochrony poufnych informacji handlowych oraz interesów handlowych.</p> <p>(*1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).”;</p> <p>f) ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwy organ może zastosować środki nadzwyczajne.</p> <p>Środki nadzwyczajne przyjmują formę bezpośredniego udzielenia zamówienia lub formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych, lub wymogu spełnienia określonych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej obowiązek spełnienia określonych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Okres, na jaki udziela się zamówienia lub przedłuża się umowę o świadczenie usług publicznych w ramach środka nadzwyczajnego lub nakłada się wymóg wykonania takiej umowy, nie może przekraczać dwóch lat.”;</p> <p>g) dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>„6a. W celu zwiększenia konkurencji między przedsiębiorstwami</p>	<p>N</p> <p>N</p>			
---	-------------------	--	--	--

	<p>kolejowymi właściwe organy mogą zdecydować, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego obejmujące części tej samej sieci lub pakietu tras mają być udzielane różnym przedsiębiorstwom kolejowym. W tym celu przed rozpoczęciem konkurencyjnej procedury przetargowej właściwe organy mogą zdecydować o ograniczeniu liczby zamówień prowadzących do zawarcia umów, które są udzielane temu samemu przedsiębiorstwu kolejowemu.”;</p> <p>h) w ust. 7 po akapicie pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:</p> <p>„W przypadkach objętych ust. 4a i 4b takie środki obejmują możliwość zwrócenia się do niezależnego organu wyznaczonego przez dane państwo członkowskie o ocenę decyzji wraz z uzasadnieniem podjętej przez właściwy organ. Wynik takiej oceny jest udostępniany publicznie zgodnie z prawem krajowym.”;</p>	N			
Art. 1 pkt 6	<p>dodaje się artykuł w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 5a</p> <p>Tabor kolejowy</p> <p>1. Z myślą o wszczęciu konkurencyjnej procedury przetargowej właściwe organy oceniają, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru. W ocenie tej uwzględnia się obecność na rynku właściwym przedsiębiorstw prowadzących leasing taboru kolejowego lub innych podmiotów rynkowych prowadzących leasing taboru. Sprawozdanie z oceny jest udostępniane publicznie.</p> <p>2. Właściwe organy mogą zdecydować, zgodnie z prawem krajowym i zgodnie z zasadami pomocy państwa, o podjęciu odpowiednich środków w celu zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru. Takie środki mogą obejmować:</p> <p>a) nabycie przez właściwy organ taboru wykorzystywanego do wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych w celu udostępnienia go wybranemu podmiotowi</p>	N			

	<p>świadczącemu usługi publiczne po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika;</p> <p>b) udzielenie przez właściwy organ gwarancji na finansowanie taboru wykorzystywanego do wykonania umowy o świadczenie usług publicznych po cenie rynkowej lub w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na podstawie art. 4 ust. 1 lit. b), art. 6 oraz, w stosownych przypadkach, załącznika, w tym gwarancji obejmującej ryzyko związane z wartością końcową;</p> <p>c) zobowiązanie się właściwego organu w umowie o świadczenie usług publicznych do przejścia taboru na wcześniej ustalonych warunkach finansowych na koniec umowy po cenie rynkowej; lub</p> <p>d) współpracę z innymi właściwymi organami w celu stworzenia większego zasobu taborowego.</p> <p>3. W przypadku udostępnienia taboru nowemu podmiotowi świadczącemu usługi transportu publicznego właściwy organ zawiera w dokumentach przetargowych wszelkie dostępne informacje na temat kosztów utrzymania taboru i jego stanu fizycznego.”;</p>				
Art. 1 pkt 7	<p>art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Każda rekompensata wynikająca z zasady ogólnej lub z umowy o świadczenie usług publicznych musi być zgodna z art. 4, bez względu na sposób udzielenia zamówienia. Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie zamówienia nieudzielonego zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b, lub wynikająca z zasady ogólnej musi także być zgodna z przepisami określonymi w załączniku.”;</p>	N			
Art. 1 pkt 8	<p>w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Każdy właściwy organ podaje raz w roku do publicznej wiadomości sprawozdanie zbiorcze dotyczące zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, za które jest</p>	T	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy – art. 49 ust. 1, 2, 3a i 5	W art. 49: a) w ust. 1: – we wprowadzeniu do wyliczenia wyrazy „art. 7 ust. 1 pkt 1-4” zastępuje się wyrazami „art. 7 ust. 1 pkt 1-5”, – w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4-7 w brzmieniu: „4) łączną liczbę przewiezionych pasażerów w publicznym	

	<p>odpowiedzialny. Sprawozdanie to zawiera datę rozpoczęcia i okres obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, podmioty wybrane do świadczenia usług publicznych oraz rekompensaty i wyłączne prawa, które te podmioty świadczące usługi publiczne otrzymują w zamian. Sprawozdanie to zawiera rozróżnienie między transportem autobusowym a transportem kolejowym, umożliwia monitorowanie i ocenę funkcjonowania, jakości i finansowania sieci transportu publicznego oraz, w stosownych przypadkach, zawiera informacje o rodzaju i zakresie wszelkich udzielonych wyłącznych praw. Sprawozdanie uwzględnia także cele polityki określone w dokumentach dotyczących polityki transportu publicznego w danym państwie członkowskim. Państwa członkowskie ułatwiają centralny dostęp do tych sprawozdań, na przykład za pośrednictwem wspólnego portalu internetowego.”;</p>			<p>transporte zbiorowym oraz łączny przebieg na wszystkich liniach komunikacyjnych; 5) liczbę dworców i przystanków na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy; 6) czas trwania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; 7) kwoty rekompensat, które otrzymali operatorzy.”, b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Marszałek województwa, na podstawie otrzymanych informacji, przygotowuje zbiorczą informację dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy.”, c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: "3a. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia zbiorcze informacje otrzymane od marszałków województw w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu.”, d)ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej oraz ministrem właściwym do spraw żeglugi śródlądowej określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy zakres informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 1 i 2, oraz wzory formularzy do przekazywania tych informacji, uwzględniając konieczność zapewnienia monitorowania i oceny funkcjonowania jakości i finansowania publicznego transportu zbiorowego.”;</p>	
--	--	--	--	--	--

	<p>b) w ust. 2 akapit pierwszy dodaje się literę d) w brzmieniu:</p> <p>„d) przewidywana data rozpoczęcia oraz okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych.”;</p>	T	Art. 1 pkt 5 projektu ustawy – art. 23 ust. 4 pkt 5 ustawy o ptz	<p>W art. 23:</p> <p>a) w ust. 4 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”</p> <p>b) w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:</p> <p>„W przypadku zmiany informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-3 i 5, organizator niezwłocznie zamieszcza ogłoszenie o tej zmianie.”,</p> <p>c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„6.Zmiana informacji, o których mowa w ust. 4 pkt 1-3 i 5, nie może nastąpić później niż do połowy okresów określonych w ust. 1.”</p>	
Art. 1 pkt 9	<p>w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:</p> <p>a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Bez uszczerbku dla ust. 3:</p> <p>(i) art. 5 ma zastosowanie do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie drogowego transportu pasażerskiego oraz transportu pasażerskiego prowadzonego innymi niż kolej rodzajami transportu szynowego, takimi jak metro lub tramwaje, od dnia 3 grudnia 2019 r.;</p> <p>(ii) art. 5 ma zastosowanie do usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego od dnia 3 grudnia 2019 r.;</p> <p>(iii) art. 5 ust. 6 i art. 7 ust. 3 przestają mieć zastosowanie od dnia 25 grudnia 2023 r.</p> <p>Okres obowiązywania umów zawieranych zgodnie z art. 5 ust. 6 między dniem 3 grudnia 2019 r. a dniem 24 grudnia 2023 r. nie może przekraczać 10 lat.</p>	T	Art. 1 pkt 6 lit.a projektu ustawy – art. 25 ust. 2 pkt 2 ustawy o ptz	<p>W art. 25 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2) 15 lat - w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 5 ust. 3a i 4a-5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;”</p>	
		T	Art. 6 projektu ustawy	Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 i 4, które wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2019 r.	
		T	Art. 1 pkt 3 lit.c projektu ustawy	W art. 22 uchyla się ust. 7	
		T	Art. 2 ust. 1 projektu ustawy	W okresie od dnia 3 grudnia 2019 r. do dnia 24 grudnia 2023 r. dopuszcza się zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w	

	<p>Do dnia 2 grudnia 2019 r. państwa członkowskie podejmą środki mające na celu stopniowe osiągnięcie zgodności z art. 5 w celu uniknięcia poważnych problemów strukturalnych, zwłaszcza związanych ze zdolnością przepustową w transporcie.</p> <p>W okresie sześciu miesięcy po dniu 25 grudnia 2020 r. państwa członkowskie przekażą Komisji sprawozdanie z postępów, ze szczególnym uwzględnieniem wdrażania udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych zgodnych z art. 5. Na podstawie sprawozdań z postępów przekazanych przez państwa członkowskie Komisja przeprowadza przegląd oraz, w stosownych przypadkach, przedstawia wnioski ustawodawcze.”;</p> <p>b) dodaje się ustęp w brzmieniu:</p> <p>„2a. Umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego, zawarte w następstwie udzielonych bezpośrednio zamówień na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję od dnia 24 grudnia 2017 r. do dnia 2 grudnia 2019 r., mogą obowiązywać do dnia ich wygaśnięcia. Na zasadzie odstępstwa od art. 4 ust. 3 okres obowiązywania takich umów nie może przekraczać 10 lat, z wyjątkiem sytuacji, w których zastosowanie ma art. 4 ust. 4.”;</p> <p>c) ust. 3 akapit pierwszy lit. d) otrzymuje brzmienie:</p> <p>„d) od dnia 26 lipca 2000 r. i przed dniem 24 grudnia 2017 r. na podstawie procedury innej niż procedura przetargowa zapewniająca uczciwą konkurencję.”.</p>	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 6 lit.a projektu ustawy – art. 25 ust. 2 pkt 2 ustawy o ptz</p> <p>Art. 3 projektu ustawy</p>	<p>transporcie kolejowym w trybie określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007) Parlamentu i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), na zasadach określonych w art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia, przy czym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujące wojewódzkie przewozy pasażerskie mogą być zawierane w tym trybie nie później niż do dnia 12 grudnia 2020 r. i mogą obowiązywać nie dłużej niż do dnia 14 grudnia 2030 r.</p> <p>W art. 25 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) 15 lat - w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, których mowa w art. 5 ust. 3a, 4a-5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;”</p> <p>Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy obowiązują do dnia ich wygaśnięcia albo rozwiązania.</p>	
Art. 2	Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 24 grudnia 2017 r.	T	Art. 6 projektu ustawy	Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 i 4, które wchodzi w życie z dniem 3 grudnia 2019 r.	

TABELA ZGODNOŚCI

**w zakresie objętym przedmiotem projektu ustawy
o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym**

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU			
Lp.	Jedn. red.	Treść przepisu projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
1.	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy	W art. 4 w ust. 1 pkt 20 otrzymuje brzmienie: „20) transport kolejowy - przewóz osób środkiem transportu poruszającym się po torach kolejowych, z wyłączeniem środków, które służą do przewozu osób w transporcie innym szynowym;”	Doprecyzowanie definicji „transportu kolejowego” w celu zapewnienia spójności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym
2.	Art. 1 pkt 2 projektu ustawy	Po art. 20 dodaje się art. 20a w brzmieniu: „20a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 6, może zawrzeć z tym samym operatorem jedną umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmującą międzywojewódzkie przewozy pasażerskie i międzynarodowe przewozy pasażerskie.”;	Umożliwienie zawarcie jednej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych w przypadku powierzenia ich wykonywania temu samemu operatorowi. Pozwoli to ministrowi właściwemu do spraw transportu jako organizatorowi przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zawierać jedną umowę o świadczenie usług publicznych. Dzięki takiemu rozwiązaniu oferta przewozowa będzie spójna, a środki budżetowe przeznaczone na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych racjonalnie oraz efektywnie wykorzystane.
3.	Art. 1 pkt 4 projektu ustawy	Po art. 22 dodaje się art. 22a w brzmieniu: „Art. 22a. Przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 nie stosuje się do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie.”	Przepis ten ma służyć otwarciu polskiego rynku kolejowych przewozów wojewódzkich, a także ma ograniczyć zakłócenia konkurencji w związku z notyfikacją Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzieloną spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Ma to na celu rzeczywistą realizację uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej.
4.	Art. 2 ust. 1 projektu ustawy	1. W okresie od dnia 3 grudnia 2019 r. do dnia 24 grudnia 2023 r. dopuszcza się zawieranie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w trybie określonym w art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), na zasadach określonych w art. 8 ust. 2 tego rozporządzenia, przy czym umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu	Przepis ten ma służyć otwarciu polskiego rynku kolejowych przewozów wojewódzkich, a także ma ograniczyć zakłócenia konkurencji w związku z notyfikacją Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzieloną spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Ma to na celu rzeczywistą realizację uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej.

		<p>zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujące wojewódzkie przewozy pasażerskie mogą być zawierane w tym trybie nie później niż do dnia 12 grudnia 2020 r. i mogą obowiązywać nie dłużej niż do dnia 14 grudnia 2030 r.</p>	
5.	Art. 2 ust. 2 projektu ustawy	<p>Do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie zawartych do dnia 12 grudnia 2020 r. dopuszcza się również stosowanie przepisów art. 5 ust. 2, 4 i 4a rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1.</p>	<p>Przepis ten ma służyć otwarciu polskiego rynku kolejowych przewozów wojewódzkich, a także ma ograniczyć zakłócenia konkurencji w związku z notyfikacją Komisji Europejskiej pomocy publicznej na restrukturyzację udzieloną spółce „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Ma to na celu rzeczywistą realizację uzgodnień Rządu RP i Komisji Europejskiej.</p>
6.	Art. 4 projektu ustawy	<p>1. Do postępowań dotyczących udzielenia zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego oraz bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Ogłoszenia, o których mowa w art. 23 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, opublikowane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność i nie wymagają dostosowania.</p>	<p>Przepisy przejściowe, w których uregulowano kwestie ogłoszeń opublikowanych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a także kwestie postępowań dotyczących udzielenia zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośredniego zawarcia umowy, które zostały wszczęte przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy, a nie zostały zakończone.</p>
7.	Art. 5 projektu ustawy	<p>1. Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1-4, prześlą marszałkom województw nie później niż do dnia 31 sierpnia 2018 r. informacje, o których mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, dotyczące roku 2017.</p> <p>2. Marszałkowie województw prześlą ministrowi właściwemu do spraw transportu nie później niż do dnia 31 października 2018 r. informacje, o których mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 ustawy zmienianej w art. 1, dotyczące roku 2017.</p>	<p>Projekt ustawy zakłada, że organizatorzy prześlą informacje o których mowa w art. 49 ust. 1 pkt 6 i 7 w charakterze uzupełniającym do 31 sierpnia 2018 r., a marszałkowie województw prześlą informacje zbiorcze do 31 października 2018 r.</p>



Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1152.2017 / 12 / ag

dot.: RM-10-22-18 z 15.02.2018 r.

RKP-16073-2018

Warszawa, 16 lutego 2018 r.

KPRM



Pani
Jolanta Rusiniak
Sekretarz Rady Ministrów


**Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym
transporcie zbiorowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa
Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

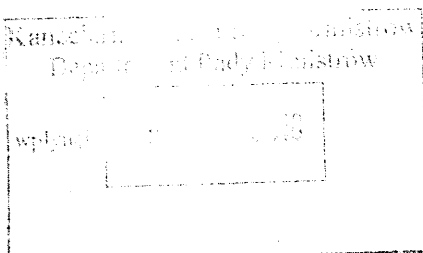
Szanowna Pani Minister,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.
Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Do wiadomości:
Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury


z up. Ministra Spraw Zagranicznych
Piotr Wawrzyk
Podsekretarz Stanu



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

**w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu
zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji**²⁾

Na podstawie art. 49 ust. 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2136 i 2371 oraz z 2018 r. poz. 317) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy zakres informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 49 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, oraz wzory formularzy do przekazywania tych informacji.

§ 2. Zakres:

- 1) informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego przekazywanych marszałkowi województwa przez:
 - a) wójta, burmistrza albo prezydenta miasta,
 - b) zarząd związku międzygminnego,
 - c) prezydenta miasta na prawach powiatu,
 - d) starostę,
 - e) zarząd związku powiatów,
 - f) zarząd związku powiatowo-gminnego,
 - g) zarząd związku metropolitalnego,
 - h) marszałka województwa działającego jako organizator publicznego transportu zbiorowego

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie służy stosowaniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22).

– oraz wzór formularza do przekazywania tych informacji określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;

- 2) zbiorczej informacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego przekazywanej ministrowi właściwemu do spraw transportu przez marszałka województwa oraz wzór formularza do przekazywania tej informacji określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER GOSPODARKI MORSKIEJ

I ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. poz. 473), które utraciło moc z dniem ... w związku z wejściem w życie ustawy z dnia ... o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. poz. ...).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia ... (poz. ...)

Załącznik nr 1

WZÓR

FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA INFORMACJI DOTYCZĄCYCH PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Nazwa organizatora publicznego transportu zbiorowego ¹⁾ :	Zakres wykonywanych przewozów ²⁾ :	Miejsce na pieczętę ³⁾ :
--	---	-------------------------------------

INFORMACJE DOTYCZĄCE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
W⁴⁾ _____ ZA ROK 20 ____

CZĘŚĆ A

Lp.		PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ WYKONYWANE:						POZOSTAŁE PRZEWOZY WYKONYWANE:	
		przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie ustawy PZP ⁵⁾	przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie ustawy o koncesji ⁶⁾	przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 22 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym				przez operatora publicznego transportu zbiorowego będącego samorządowym zakładem budżetowym	przez przewoźników ⁷⁾
				ust. 1 pkt 1 lub ust. 2	ust. 1 pkt 2	ust. 1 pkt 3	ust. 1 pkt 4		
1	Liczba podmiotów wykonujących publiczny transport zbiorowy								

2	Czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego								
3	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
4	Liczba linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy								
5	Łączny przebieg roczny na wszystkich liniach komunikacyjnych w kilometrach ⁸⁾								
6	Łączna liczba przewiezionych pasażerów w danym roku kalendarzowym ⁹⁾ , liczona według liczby:								
	– sprzedanych biletów jednorazowych, gdzie jeden bilet = 1 pasażer								
	– sprzedanych biletów miesięcznych, gdzie jeden bilet miesięczny = 44 pasażerów								
	– sprzedanych biletów okresowych, gdzie jeden bilet okresowy = liczba dni w tym okresie x 2 przejazdy								
7	Łączna liczba przewiezionych pasażerów w danym roku kalendarzowym ¹⁰⁾								
8	Łączna liczba autobusów, którymi są wykonywane przewozy na obszarze właściwości organizatora, w tym o pojemności:								
	–od 9 do 17 miejsc								
	–od 18 do 50 miejsc								

	-powyżej 50 miejsc		
9	Inne informacje ¹¹⁾		
10	Uwagi ¹²⁾		
CZĘŚĆ B DWORCE I PRZYSTANKI			
		UDOSTĘPNIONE DLA WSZYSTKICH OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW	NIEUDOSTĘPNIONE DLA WSZYSTKICH OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW
11	Liczba dworców, w tym będące:		
	– własnością jednostki samorządu terytorialnego		
	– w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego		
	– własnością lub w zarządzie innych podmiotów		
12	Liczba przystanków, w tym będące:		
	– własnością jednostki samorządu terytorialnego		
	– w zarządzie jednostki samorządu terytorialnego		
	– własnością lub w zarządzie innych podmiotów		

13	Inne informacje ¹¹⁾	
14	Uwagi ¹²⁾	

.....
(data i podpis właściwego organizatora publicznego transportu
zbiorowego)

UWAGI

1. Formularz należy wypełnić w następujący sposób:
 - w niewypełnionych rubrykach należy wstawić znak „X”,
 - w niewypełnionych ze względu na brak danych rubrykach należy wpisać: „brak danych”.
2. Jeżeli na obszarze danej gminy, związku międzygminnego bądź porozumienia międzygminnego wykonywane są przewozy w komunikacji miejskiej oraz pozostałe gminne przewozy pasażerskie, właściwy organizator publicznego transportu zbiorowego powinien przekazać informacje dotyczące tych przewozów na odrębnych formularzach.
3. Jeżeli na obszarze właściwości danego organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonywane są przewozy w ramach różnych rodzajów transportu, organizator ten powinien przekazać informacje dotyczące przewozów wykonywanych w zakresie każdego rodzaju transportu na odrębnych formularzach.
4. W przypadku przewozów wykonywanych w transporcie innym szynowym, wypełniając formularz, należy uwzględnić rozróżnienie środków transportu na tramwaje oraz metro; w przypadku danych dotyczących przewozów wykonywanych przez metro należy przy nich wstawić „(m)”.

OBJAŚNIENIA

- ¹⁾Należy wpisać właściwy podmiot wykonujący zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ust. 4 pkt 1–5b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; w przypadku:
- porozumienia międzygminnego albo porozumienia powiatów – wskazać, że podany organizator jest organizatorem, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między odpowiednimi gminami albo powiatami, oraz wymienić wszystkie jednostki samorządu terytorialnego wchodzące w skład porozumienia międzygminnego albo porozumienia powiatów w pkt 10 formularza („Uwagi”),
 - związku międzygminnego, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego albo związku metropolitalnego – podać numer wpisu takiego związku w rejestrze prowadzonym przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej.
- ²⁾W przypadku przewozu wykonywanego na obszarze:

- gminy, związku międzygminnego, porozumienia międzygminnego – wpisać odpowiednio: komunikacja miejska albo gminne przewozy pasażerskie,
- powiatu, związku powiatów, porozumienia powiatów – wpisać: powiatowe przewozy pasażerskie,
- związku powiatowo-gminnego – wpisać: powiatowo-gminne przewozy pasażerskie,
- związku metropolitalnego – wpisać: metropolitalne przewozy pasażerskie.

³⁾ Należy umieścić pieczętkę odpowiednio:

- gminy,
- związku międzygminnego,
- powiatu,
- związku powiatów,
- związku powiatowo-gminnego,
- związku metropolitalnego,
- województwa.

⁴⁾ Wstawić odpowiednio:

- transporcie drogowym,
- transporcie kolejowym,
- transporcie innym szynowym,
- transporcie linowym,
- transporcie linowo-terenowym,
- transporcie morskim,
- żegludze śródlądowej.

⁵⁾ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579, z późn. zm.).

⁶⁾ Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920).

⁷⁾ Należy podać informacje dotyczące przewozów niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej wykonywanymi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu (w transporcie drogowym do dnia 31 grudnia 2018 r., na podstawie zezwolenia na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym).

⁸⁾ Dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie drogowym, kolejowym oraz innym szynowym.

⁹⁾ Dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie drogowym.

¹⁰⁾ Uzupełnić w przypadku, gdy formularz dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie innym niż transport drogowy.

¹¹⁾ Inne informacje dotyczące przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które organizator publicznego transportu zbiorowego uzna za zasadne.

¹²⁾ W przypadku nieposiadania przez właściwego organizatora wszystkich danych dotyczących przewozów wykonywanych na obszarze właściwości tego organizatora należy wskazać, jakiego zakresu (w liczbie i procentach) przewozów, w stosunku do wszystkich przewozów, dotyczą podane dane.

Opis formularza:

- format A-4, poziomo.

WZÓR

FORMULARZ DO PRZEKAZYWANIA ZBIORCZEJ INFORMACJI DOTYCZĄCEJ PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
PRZEZ MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Miejsce na pieczęć¹⁾:

INFORMACJE DOTYCZĄCE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO
W TRANSPORCIE KOLEJOWYM/AUTOBUSOWYM*
ZA ROK 20__

CZĘŚĆ A

Lp.		PRZEWOZY O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ WYKONYWANE:						POZOSTAŁE PRZEWOZY WYKONYWANE:
		przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie ustawy PZP ²⁾	przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie ustawy o koncesji ³⁾	przez operatora publicznego transportu zbiorowego wybranego w trybie bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 22 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym				przez operatora publicznego transportu zbiorowego będącego samorządowym zakładem budżetowym
				ust. 1 pkt 1 lub ust. 2	ust. 1 pkt 2	ust. 1 pkt 3	ust. 1 pkt 4	
1	Liczba organizatorów:							
	– komunikacji miejskiej							
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego							
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego							
	– gminnych przewozów pasażerskich							
	Okres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych							

	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
	– powiatowych przewozów pasażerskich								
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego								
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
	– powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich								
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego								
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
	– metropolitalnych przewozów pasażerskich								
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego								
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
	– wojewódzkich przewozów pasażerskich								
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego kres obowiązywania umowy o świadczenie usług publicznych								
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
	– międzywojewódzkich przewozów pasażerskich								
	Czas trwania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego								
	Kwota rekompensaty otrzymywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego								
2	Liczba podmiotów wykonujących publiczny transport zbiorowy:								

	- w komunikacji miejskiej								
	- w gminnych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich								
	- w metropolitalnych przewozach pasażerskich								
	- w wojewódzkich przewozach pasażerskich								
	- w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich								
3	Liczba linii komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy:								
	- w komunikacji miejskiej								
	- w gminnych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich								
	- w metropolitalnych przewozach pasażerskich								
	- w wojewódzkich przewozach pasażerskich								
	- w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich								
4	Łączny przebieg roczny na wszystkich liniach komunikacyjnych w kilometrach ⁵⁾ :								
	- w komunikacji miejskiej								
	- w gminnych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowych przewozach pasażerskich								

	- w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich								
	- w metropolitalnych przewozach pasażerskich								
	- w wojewódzkich przewozach pasażerskich								
	- w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich								
5	Łączna liczba przewiezionych pasażerów w danym roku kalendarzowym, liczona według liczby ⁶⁾ :								
	a) sprzedanych biletów jednorazowych, gdzie jeden bilet = 1 pasażer:								
	- w komunikacji miejskiej								
	- w gminnych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich								
	- w metropolitalnych przewozach pasażerskich								
	- w wojewódzkich przewozach pasażerskich								
	- w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich								
	b) sprzedanych biletów miesięcznych, gdzie jeden bilet miesięczny = 44 pasażerów:								
	- w komunikacji miejskiej								
	- w gminnych przewozach pasażerskich								
	- w powiatowych przewozach pasażerskich								

	- w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich								
	- w metropolitalnych przewozach pasażerskich								
	- w wojewódzkich przewozach pasażerskich								
	- w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich								
6	Łączna liczba przewiezionych pasażerów w danym roku kalendarzowym w transporcie kolejowym								
7	Łączna liczba autobusów, którymi są wykonywane przewozy w transporcie drogowym na obszarze właściwości organizatora, w tym o pojemności:								
	- od 9 do 17 miejsc								
	- od 18 do 50 miejsc								
	- powyżej 50 miejsc								
8	Inne informacje ⁷⁾								
9	Uwagi ⁸⁾								
CZĘŚĆ B DWORCE I PRZYSTANKI									
		UDOSTĘPNIONE DLA WSZYSTKICH OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW					NIEUDOSTĘPNIONE DLA WSZYSTKICH OPERATORÓW I PRZEWOŹNIKÓW		
10	Liczba dworców, w tym będące:								
	- własnością gmin								
	- w zarządzie gmin								
	- własnością lub w zarządzie innych niż gmina podmiotów								

	- własnością powiatu		
	- w zarządzie powiatu		
	- własnością lub w zarządzie innych niż powiat podmiotów		
	- własnością województwa		
	- w zarządzie województwa		
	- własnością lub w zarządzie innych niż województwo podmiotów		
11.	Liczba przystanków, w tym będące:		
	- własnością gmin		
	- w zarządzie gmin		
	- własnością lub w zarządzie innych niż gmina podmiotów		
	- własnością powiatu		
	- w zarządzie powiatu		
	- własnością lub w zarządzie innych niż powiat podmiotów		
	- własnością województwa		
	- w zarządzie województwa		
	- własnością lub w zarządzie innych niż województwo podmiotów		
12.	Inne informacje ⁷⁾		
13.	Uwagi ⁸⁾		

CZEŚĆ C INFORMACJE DOTYCZĄCE ORGANIZATORÓW PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO NA OBSZARZE WŁAŚCIWOŚCI MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA		
14	Zawarte porozumienia międzygminne lub powiatów oraz utworzone związki międzygminne, powiatów, powiatowo-gminne lub metropolitalne na obszarze właściwości marszałka województwa ⁹⁾	
15	Łączna liczba gmin oraz powiatów położonych na obszarze właściwości marszałka województwa ¹⁰⁾	
16	Łączna liczba gmin (porozumień, związków międzygminnych) oraz powiatów (porozumień, związków powiatów), związków powiatowo-gminnych oraz metropolitalnych, które przekazały informacje na temat przewozów wykonywanych w określonym rodzaju transportu	

.....
(data i podpis marszałka województwa)

UWAGI

1. Formularz należy wypełnić w następujący sposób:
 - w niewypełnionych rubrykach należy wstawić znak „X”,
 - w niewypełnionych ze względu na brak danych rubrykach należy wpisać: „brak danych”.
2. *Zaznaczyć właściwe.

OBJAŚNIENIA:

- ¹⁾ Należy umieścić pieczęć województwa.
- ²⁾ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1579, z późn. zm.).
- ³⁾ Ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. poz. 1920).
- ⁴⁾ Należy podać informacje dotyczące przewozów niebędących przewozami o charakterze użyteczności publicznej wykonywanymi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu (w transporcie drogowym do dnia 31 grudnia 2018 r., na podstawie zezwolenia na wykonywanie krajowych regularnych przewozów osób w transporcie drogowym).
- ⁵⁾ Dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie drogowym oraz kolejowym.
- ⁶⁾ Dotyczy przewozów wykonywanych w transporcie drogowym.
- ⁷⁾ Inne informacje dotyczące publicznego transportu zbiorowego, które organizator uzna za zasadne.
- ⁸⁾ Należy wskazać, jakiego zakresu (w liczbie i procentach) przewozów, w stosunku do wszystkich przewozów, dotyczą podane dane – w przypadku nieposiadania przez właściwego organizatora wszystkich danych dotyczących przewozów wykonywanych na obszarze właściwości tego organizatora.
- ⁹⁾ Uzupełnić w przypadku, gdy takie porozumienia lub związki zostały zawarte bądź utworzone, ze wskazaniem jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład danego porozumienia lub numeru wpisu danego związku w rejestrze związków prowadzonym przez ministra właściwego do spraw administracji publicznej.
- ¹⁰⁾ Porozumienie międzygminne oraz związek międzygminny uznaje się za jedną gminę; porozumienie powiatów oraz związek powiatów uznaje się za jeden powiat.

Opis formularza:

– format A-4, poziomo.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia ma na celu umożliwienie przygotowania zbiorczej informacji w zakresie publicznego transportu zbiorowego, której zakres wynika z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22), zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/2338”.

Rozporządzenie (UE) 2016/2338, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich, weszło w życie 24 grudnia 2017 r. Przewiduje ono m.in. poszerzenie informacji przekazywanych marszałkowi województwa, który zobowiązany jest do przygotowania informacji zbiorczej odnośnie publicznego transportu zbiorowego, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy. Skutkuje to koniecznością dostosowania rozporządzenia w zakresie przekazywanych przez operatorów informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego w formularzach będących załącznikami do rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia rozporządzenia – zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1523).

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji w trybie przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114), projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Andrzej Bittel – Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Jakub Kapturzak – Zastępca Dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 13 00</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>12 lutego 2018 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22).</p> <p>Nr w wykazie prac ...</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Dostosowanie przepisów krajowych do przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego, zwanego dalej „rozporządzeniem (UE) 2016/2338”. Powyższe rozporządzenie weszło w życie z dniem 24 grudnia 2017 r. i nakłada poszerzone obowiązki sprawozdawcze na operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Konieczna jest zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie wzoru formularza do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. poz. 473) ze względu na niepełny zakres danych zawartych w aktualnie obowiązujących wzorach formularza.

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

Wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do przekazywania tych informacji.

Projekt rozporządzenia nakłada obowiązki sprawozdawcze dodatkowo na związki powiatowo-gminne, związki metropolitalne i marszałków województw.

Uaktualnienie formularzy do przekazywania informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego, będących załącznikami do rozporządzenia, poprzez wprowadzenie dwóch nowych informacji sprawozdawczych: okresu obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych oraz wysokości rekompensaty, którą otrzymują operatorzy publicznego transportu zbiorowego.

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

Inne kraje członkowskie UE również są zobowiązane do dostosowania swojego ustawodawstwa krajowego do nowych wymogów dotyczących pasażerskich usług transportu kolejowego zawartych w rozporządzeniu (UE) 2016/2338.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Marszałkowie województw	16	GUS	Przygotowanie zbiorczej informacji dotyczącej publicznego transportu zbiorowego i przekazanie jej ministrowi właściwemu do spraw transportu.

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego	380 powiatów i 2478 gmin.	GUS	Przekazanie właściwemu marszałkowi poszerzonych informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego.
---	---------------------------	-----	---

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

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych.

Niezależnie od powyższego projekt rozporządzenia zostanie bezpośrednio przekazany do konsultacji z podmiotami rynku kolejowego i organizacjami branżowymi oraz jednostkami samorządu terytorialnego i instytucjami.

Projekt rozporządzenia zostanie również zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą skierowania go do uzgodnień i konsultacji publicznych.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie zwiększy wydatków oraz nie zmniejszy dochodów jednostek sektora finansów publicznych, w tym budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, w stosunku do wielkości wynikających z obowiązujących przepisów.												

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na ww. obszary.</p>
--	--

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zobowiązani będą do przekazywania szerszego zakresu informacji marszałkowi województwa, który na ich podstawie przygotuje informację zbiorczą dotyczącą publicznego transportu zbiorowego na całym obszarze objętym swoją właściwością, z podziałem na transport autobusowy i kolejowy, a następnie przekaże ją ministrowi właściwemu do spraw transportu. Organ ten umożliwi dostęp do wskazanych informacji za pośrednictwem strony podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej.

9. Wpływ na rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na ww. obszary.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji efektów samego projektu rozporządzenia.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		