Prezes
Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-89-26
UD232

Pan Włodzimierz CZARZASTY
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem
Donald Tusk
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

tel. +48 (22) 694 75 00
dkpl@kprm.gov.pl
gov.pl/premier

Al. Ujazdowskie 1/3; 00-583
Warszawa

Projekt

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw[1)]

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843 oraz z 2026 r. poz. 475) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1:

a) po pkt 2 dodaje się pkt 2a–2c w brzmieniu:

„2a) gmina miejska – należy przez to rozumieć gminę ujętą jako gmina miejska w rejestrze TERYT w rozumieniu art. 2 pkt 12b ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1799, z 2025 r. poz. 1792 oraz z 2026 r. poz. 507 i 548);

2b) gmina miejsko-wiejska – należy przez to rozumieć gminę ujętą jako gmina miejsko-wiejska w rejestrze TERYT w rozumieniu art. 2 pkt 12b ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej;

2c) gmina wiejska – należy przez to rozumieć gminę ujętą jako gmina wiejska w rejestrze TERYT w rozumieniu art. 2 pkt 12b ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny, a w przypadku gminy, której siedziba znajduje się poza jej granicami administracyjnymi – także do gminy, w której

---

[1)] Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi, ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach oraz ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

ta siedziba się znajduje; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;”,

c) pkt 10 i 10a otrzymują brzmienie:

„10) powiatowe przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów, a w przypadku powiatu, którego siedziba znajduje się poza jego granicami administracyjnymi – także do powiatu, w którym ta siedziba się znajduje; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;

10a) powiatowo-gminne przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny, a w przypadku gdy siedziba co najmniej jednej z tych gmin lub jednego z tych powiatów znajduje się poza granicami administracyjnymi jednostek tworzących taki związek – także między tymi granicami a gminą lub powiatem, w których ta siedziba się znajduje; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;”,

d) w pkt 12 po wyrazach „na danym obszarze” dodaje się wyrazy „lub przejazd na żądanie;”,

e) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu:

„23a) przejazd na żądanie – przewóz organizowany przez gminę wiejską lub gminę miejsko-wiejską lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy ta gmina, wykonywany w jej granicach administracyjnych w celu ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego, realizowany samochodem osobowym;”,

f) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie:

a) kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa,

b) drogowym – także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna

– inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;”,

g) po pkt 25 dodaje się pkt 25a w brzmieniu:

„25a) wykluczenie transportowe – brak dostępności do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a w ust. 1 i 2, albo brak zapewnienia przejazdu na żądanie;”;

2) po art. 5 dodaje się art. 5a i art. 5b w brzmieniu:

„Art. 5a. 1. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego zapewniają:

1) połączenia między:

a) miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa,

b) miejscowością stanowiącą siedzibę powiatu a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu;

2) możliwość dojazdu, w granicach administracyjnych danej gminy, do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

2. Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1:

1) zapewniają dostępność do co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy – do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości;

2) mogą być realizowane:

a) w ramach więcej niż jednej linii komunikacyjnej,

b) z wykorzystaniem różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego.

3. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 1 pkt 2, mogą zostać zrealizowane z wykorzystaniem przejazdu na żądanie.

4. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 1:

1) pkt 1,

2) pkt 2, jeżeli nie są realizowane jako przejazd na żądanie

– mogą uwzględniać regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym wykonywane na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Art. 5b. Za linię komunikacyjną utworzoną w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu uznaje się linię, która spełnia wymagania określone w art. 5a ust. 1 pkt 1 i ust. 2.”;

3) w art. 7:

1) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest obowiązany do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o przystąpieniu do istniejącego związku jednostek samorządu terytorialnego lub wystąpieniu z tego związku, lub przystąpieniu do nowego związku jednostek samorządu terytorialnego.”;

2) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Gmina na podstawie porozumienia może przekazać powiatowi, w którego granicach się znajduje, zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego.

3b. Związek powiatowo-gminny lub związek powiatów może na podstawie porozumienia przejąć od gminy lub powiatu niewchodzącego w jego skład część zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.”;

4) w art. 8 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) planowanie rozwoju transportu z uwzględnieniem rozwiązań ograniczających wykluczenie transportowe;”;

5) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Art. 8a. 1. Do zadań marszałka województwa jako integratora przewozów należy koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa dla efektywnego funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz publicznego transportu zbiorowego, realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w celu ograniczenia wykluczenia transportowego, w szczególności:

1) sporządzanie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie i jego bieżące aktualizowanie;
2) dążenie do zapewnienia przez organizatorów gminnych przewozów pasażerskich, powiatowych przewozów pasażerskich oraz wojewódzkich przewozów pasażerskich, w tym przez zawieranie porozumień, funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw;
3) podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia integracji połączeń komunikacyjnych różnych rodzajów transportu;
4) możliwość zawierania porozumienia dotyczącego integracji sieci komunikacyjnej województwa.

2. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, może zostać zawarte z organizatorem lub przewoźnikiem wykonującym przewozy na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, określa w szczególności odpowiednie warunki funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3.”;

6) w art. 9:
   a) w ust. 1 pkt 1–4a otrzymują brzmienie:
      „1) gmina miejska:
         a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, jeżeli podjęła decyzję o jej organizacji,
         b) której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze w komunikacji miejskiej, jeżeli podjęła decyzję o jej organizacji;
      2) związek międzygminny – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, jeżeli podjął decyzję o jej organizacji;
      3) powiat:
         a) w zakresie gminnych przewozów pasażerskich, z wyłączeniem komunikacji miejskiej,

b) w odniesieniu do komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim może ona podlegać dopłacie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. ...),

c) w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich,

d) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich na danym obszarze;

4) związek powiatów – na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

4a) związek powiatowo-gminny – na obszarze gmin i powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;”,

b) uchyla się ust. 2,

c) dodaje się ust. 4–6 w brzmieniu:

„4. Propozycje do planu transportowego opracowywanego przez powiat przedkładają na jego wniosek i w wyznaczonym terminie:

1) gminy wchodzące w skład tego powiatu – w zakresie gminnych przewozów pasażerskich, z wyłączeniem komunikacji miejskiej;

2) związek międzygminny – w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich realizowanych w granicach administracyjnych powiatu, z wyłączeniem komunikacji miejskiej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny.

5. Propozycje do planu transportowego, o których mowa w ust. 4, obejmują wymagane elementy planu transportowego, o których mowa w art. 12 ust. 1.

6. Jeżeli minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ust. 1 i 2, są realizowane z uwzględnieniem przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, propozycje do planu transportowego, o których mowa w ust. 4, obejmują także informacje o tych zezwoleniach.”;

7) w art. 10 w ust. 1 skreśla się wyrazy „w miejscowej prasie,”;

8) w art. 12:

a) w ust. 1:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) połączenia komunikacyjne planowane do uruchomienia na obszarze działania organizatora, które wskazuje się przez określenie miejscowości planowanych do połączenia lub określenie sposobu połączenia miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiązań, a w przypadku planu transportowego opracowywanego dla komunikacji miejskiej przez organizatora, o którym mowa w art. ust. 1 pkt 1 i 2, sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) miejscowości w granicach administracyjnych gmin, w których są planowane przejazdy na żądanie – w planach transportowych obejmujących gminne przewozy pasażerskie;”,

– pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) metodykę oceny i prognozowania potrzeb przewozowych;

3) przewidywane źródła finansowania usług przewozowych;”,

– po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) minimalne standardy częstotliwości przewozów o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem art. 5a ust. 2, oraz zasady kształtowania połączeń komunikacyjnych;”,

– pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) przewidywany sposób organizowania integracji publicznego transportu zbiorowego, w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.”,

– uchyla się pkt 8,

b) uchyla się ust. 1a,

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Plan transportowy opracowuje się na podstawie:

1) stanu zagospodarowania przestrzennego;

2) kierunków rozwoju mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym, wynikających z przyjętego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, w przypadku jego przyjęcia na obszarze, dla którego jest opracowywany plan transportowy;

3) sytuacji społeczno-gospodarczej danego regionu;

4) wpływu transportu na środowisko, z uwzględnieniem możliwości wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych;
5) potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie usług przewozowych;
6) danych dotyczących przepustowości infrastruktury kolejowej oraz standardu jakości dostępu otrzymanych od zarządcy tej infrastruktury – w zakresie transportu kolejowego.”,

d) uchyla się ust. 2b i 2c,
e) uchyla się ust. 4 i 5;

9) w art. 13:
a) w ust. 1a pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) uzgodniony przez marszałka właściwego województwa;”,
b) uchyla się ust. 4;

10) art. 14 otrzymuje brzmienie:
„Art. 14. Do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, art. 11 ust. 1, art. 12 ust. 1, 2 i 3 oraz art. 13 ust. 1–3 i 5.”;

11) w dziale II w rozdziale 2 po art. 14 dodaje się art. 14a–14e w brzmieniu:
„Art. 14a. 1. Na wniosek marszałka województwa i w terminie przez niego wskazanym lub z własnej inicjatywy Schemat sieci komunikacyjnej opracowuje:
1) powiat:
a) w odniesieniu do powiatowych przewozów pasażerskich,
b) w uzgodnieniu z organizatorem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, w odniesieniu do:
– gminnych przewozów pasażerskich, z wyłączeniem komunikacji miejskiej,
– komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim może ona podlegać dopłacie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,
c) w uzgodnieniu z organizatorem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2, w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gmin tworzących związek międzygminny,

d) któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami w odniesieniu do powiatowych przewozów pasażerskich na danym obszarze;

2) związek powiatów – w odniesieniu do powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;

3) związek powiatowo-gminny – w odniesieniu do powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gmin i powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;

4) związek metropolitalny w odniesieniu do:

a) metropolitalnych przewozów pasażerskich w zakresie, w jakim mogą one podlegać dopłacie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,

b) gminnych przewozów pasażerskich lub powiatowych przewozów pasażerskich, jeżeli gmina lub powiat należące do związku metropolitalnego powierzyli mu w drodze porozumienia organizację publicznego transportu zbiorowego.

2. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1, przekazuje powiatowi z własnej inicjatywy lub na jego wniosek i w terminie przez niego wskazanym informacje niezbędne do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej.

3. Przepisu ust. 2 nie stosuje się do organizatora komunikacji miejskiej, z wyłączeniem organizatora metropolitalnych przewozów pasażerskich.

4. Schemat sieci komunikacyjnej zawiera w szczególności:

1) obecne i planowane sieci komunikacyjne organizatorów, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie komunikacyjne utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu;

2) wskazanie linii komunikacyjnych, na których są wykonywane przewozy na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;

3) wskazanie linii komunikacyjnych podlegających skomunikowaniu z transportem kolejowym;

4) obecne i planowane miejscowości objęte przejazdem na żądanie – w przypadku Schematu sieci komunikacyjnej opracowywanego przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2.

5. Schemat sieci komunikacyjnej sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej.

6. Schemat sieci komunikacyjnej jest uchwalany przez właściwy organ wykonawczy danej jednostki samorządu terytorialnego lub związku jednostek samorządu terytorialnego.

Art. 14b. 1. Uchwalony Schemat sieci komunikacyjnej organizator przekazuje marszałkowi województwa.

2. Przy opracowaniu Schematu sieci komunikacyjnej w województwie marszałek województwa:

1) weryfikuje przekazane Schematy sieci komunikacyjnej na podstawie uchwalonego planu transportowego;
2) uzupełnia Schematy, o których mowa w pkt 1, o wojewódzkie przewozy pasażerskie.

3. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie zawiera elementy, o których mowa w art. 14a ust. 4.

4. W przypadku linii komunikacyjnych, na których przewozy są realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa, te linie zawiera się w Schemacie, o którym mowa w ust. 2, każdego z tych województw.

5. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej i publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej.

6. Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa i dostosowania:

1) rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym;
2) każdej zmiany rozkładu jazdy tych linii.

Art. 14c. 1. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie jest aktualizowany przez marszałka województwa na bieżąco, nierzadziej niż raz w roku i niepóźniej niż do końca trzeciego kwartału tego roku.

2. Marszałek województwa informuje organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2–4b, o opublikowaniu Schematu sieci komunikacyjnej w województwie i jego aktualizacji w Biuletynie Informacji Publicznej.

Art. 14d. 1. Po opublikowaniu w Biuletynie Informacji Publicznej przez marszałka województwa Schematu sieci komunikacyjnej w województwie albo jego aktualizacji organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2–4b, w terminie 14 dni od dnia

opublikowania Schematu albo jego aktualizacji, mogą zgłosić do wojewody uwagi w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą w nich Schematu sieci komunikacyjnej przedłożonego przez tego organizatora.

2. Wojewoda rozpatruje zgłoszone uwagi w terminie do 14 dni od dnia ich otrzymania, mając na względzie zapewnienie zgodności Schematu sieci komunikacyjnej w województwie albo jego aktualizacji ze Schematami sieci komunikacyjnej organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2–4b.

3. W przypadku uwzględnienia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o obowiązku dokonania zmian w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

4. Do dnia dokonania zmian w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie na skutek uwzględnienia przez wojewodę uwag aktualny pozostaje dotychczasowy Schemat.

Art. 14e. 1. Minister właściwy do spraw transportu opracowuje Schemat sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz aktualizuje go w zależności od potrzeb.

2. Schemat, o którym mowa w ust. 1, zawiera obecne i planowane linie komunikacyjne, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

3. Minister właściwy do spraw transportu przy opracowaniu Schematu, o którym mowa w ust. 1, bierze pod uwagę plan transportowy, o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 6.

4. Schemat, o którym mowa w ust. 1, sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej i publikuje się na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.”;

12) w art. 15 w ust. 1 po pkt 6 dodaje się pkt 6a i 6b w brzmieniu:

„6a) obowiązku udostępnienia przez gminę miejską przystanków komunikacyjnych i dworców, o których mowa w pkt 6, wszystkim operatorom i przewoźnikom, w przypadku gdy liczy ona:

a) co najmniej 500 tys. mieszkańców – co najmniej 6 takich obiektów,

b) co najmniej 250 tys. mieszkańców i niewięcej niż 500 tys. mieszkańców – co najmniej 5 takich obiektów,

c) co najmniej 100 tys. mieszkańców i niewięcej niż 250 tys. mieszkańców – co najmniej 4 takich obiektów,

d) co najmniej 50 tys. mieszkańców i niewięcej niż 100 tys. mieszkańców – co najmniej 3 takich obiektów,

e) niewięcej niż 50 tys. mieszkańców – co najmniej 2 takich obiektów;

6b) na obowiązku udostępnienia co najmniej jednego z obiektów, o których mowa w pkt 6a, zlokalizowanego w centrum miasta lub gminy miejskiej;";

13) po art. 15a dodaje się art. 15b w brzmieniu:

„Art. 15b. 1. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–5, może ustanowić skomunikowania na organizowanej przez siebie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w transporcie autobusowym lub kolejowym w powiązaniu z linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną w przewozach pasażerskich o dowolnym charakterze, w tym z połączeniami lotniczymi i morskimi.

2. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4a, uzgadnia z organizatorem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4b i 5, stacje i przystanki komunikacyjne położone na sieci kolejowej będące węzłami przesiadkowymi, na których są realizowane skomunikowania między transportem autobusowym a transportem kolejowym.

3. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4b, uzgadnia z organizatorem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5, stacje i przystanki komunikacyjne położone na sieci kolejowej będące węzłami przesiadkowymi, na których są realizowane skomunikowania między transportem autobusowym a transportem kolejowym.

4. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–5, wyróżnia przystanki na linii komunikacyjnej w transporcie autobusowym lub kolejowym, na których są realizowane skomunikowania, przez umieszczenie w rozkładzie jazdy piktogramu oraz wyróżnia wybrane kursy lub pociągi realizowane w ramach danej linii komunikacyjnej jako oczekujące na skomunikowanie lub pociągów, określając maksymalny czas oczekiwania oraz identyfikując kurs, pociąg, lot lub rejs, na który ten kurs lub pociąg ma oczekiwać.";

14) w art. 16:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W transporcie drogowym organizator może zwolnić operatora, z którym zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych lub dworców, których jest właścicielem albo zarządzającym tym obiektem.",

b) w ust. 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, dla operatora nie może być wyższa niż:",

c) po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. Stawka opłaty, o której mowa w ust. 4, dla przewoźnika nie może być wyższa niż:

1) 0,20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym;

2) 5,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu;

3) 10,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.”,

d) w ust. 6 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Stawki opłat, o których mowa w ust. 5 i 5a, ulegają zmianie w stopniu odpowiadającemu planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok.”;

15) w art. 23:

a) w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „sześć miesięcy” zastępuje się wyrazami „trzy miesiące”,

b) w ust. 4 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy, lub obszarów, na których jest planowane wykonywane przewozów;”,

c) w ust. 5 w zdaniu pierwszym skreśla się wyrazy „pkt 1–3 i 5”,

d) uchyla się ust. 6;

16) w art. 28:

a) w ust. 3 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W komunikacji miejskiej rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające odczytanie rozkładu jazdy w postaci elektronicznej lub w urządzenie prezentujące w czasie rzeczywistym informację o rozkładzie jazdy w zakresie zgodności czasu i trasy przejazdu.”,

b) w ust. 4 dodaje się zdanie trzecie w brzmieniu:

„W komunikacji miejskiej rozkład jazdy w środku transportu może zostać zastąpiony informacją o rozkładzie jazdy, o której mowa w ust. 3 zdanie drugie.”;

17) w dziale II po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

„Rozdział 3a

Przejazd na żądanie

Art. 42a. 1. Przejazd na żądanie może być wykonywany samochodem osobowym:

1) pozostającym w dyspozycji gminy wiejskiej lub gminy miejsko-wiejskiej lub
2) przez przedsiębiorcę posiadającego licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

2. W przypadku wykonywania przejazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie stosuje się przepisu art. 5b ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. Kierowca wykonujący przejazd, o którym mowa w ust. 1 pkt 1:

1) nie jest prawomocnie skazany za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 1939), a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec niego zakazu wykonywania zawodu kierowcy;
2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, 1676 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180 i 187);
3) nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
4) nie ma przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

4. Do przejazdu na żądanie, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 5b ust. 2 pkt 2 oraz art. 18 ust. 4a–5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

5. Określenie organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie, w tym pobierania i rozliczania opłaty za ten przejazd, częstotliwości wykonywania tego przejazdu oraz sposobu jego zamawiania następuje w drodze uchwały rady gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina.

Art. 42b. Przejazd na żądanie jest wykonywany według następujących zasad:

1) do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, są podawane:

a) dni i godziny funkcjonowania tego przejazdu,
b) trasa i miejscowości, w których pasażer może zamówić ten przejazd,
c) punkty w miejscowościach, w których pasażerowie mogą rozpocząć lub zakończyć ten przejazd;

2) punkt rozpoczęcia i zakończenia przejazdu w ramach jednego przejazdu na żądanie nie może być zlokalizowany na obszarze miasta;
3) ten przejazd jest wykonywany po zgłoszeniu zapotrzebowania najpóźniej na jeden dzień przed planowanym wykonaniem tego przejazdu;
4) rada gminy lub rada miasta ustali stawki opłaty pobieranej za ten przejazd;
5) zapewnia się nieprzerwaną możliwość dostępu do tego przejazdu w miejscowościach, o których mowa w pkt 1 lit. b;
6) ten przejazd jest wykonywany po podanej trasie, ale jedynie z miejscowości, z której ten przejazd został zamówiony;
7) nie stosuje się uprawień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.”;

18) w art. 46 w ust. 1:
a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) rozkłady jazdy są:
a) poddawane aktualizacji, o której mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
b) sporządzane i aktualizowane przez organizatorów, operatorów i przewoźników z wykorzystaniem normy NeTEx CEN/TS 16614, o której mowa w rozporządzeniu delegowanym komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, str. 1, z późn. zm.), i późniejszych jej wersji, lub przy wykorzystaniu innego formatu pod warunkiem wykazania pełnej kompatybilności i interoperacyjności z normą NeTEx CEN/TS 16614,
c) przekazywane do organizatora wydającego zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, i organu udzielającego zezwolenie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

d) przekazywane do marszałka województwa właściwego ze względu na obszar wykonywania przewozów przez organizatora wydającego zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r., oraz organ wydający zezwolenie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Marszałek województwa określa formę przekazywanych danych,

e) zamieszczane na stronie internetowej operatora i przewoźnika, jeżeli ją posiadają,

f) zamieszczane na stronie internetowej prowadzonej przez właściwego terytorialnie marszałka województwa;”,

b) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) w przypadku dwóch i więcej linii komunikacyjnych, w tym przynajmniej jednej linii komunikacyjnej realizowanej w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, innych niż realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego, obsługiwanych przez tego samego operatora lub przewoźnika, które:

a) stykają się w punktach końcowych,

b) stanowią swoją funkcjonalną kontynuację,

c) są obsługiwane jedną grupą pojazdów w taki sposób, że pojazd obsługujący jedną linię komunikacyjną przechodzi bezpośrednio na kolejną linię komunikacyjną z możliwością fizycznego kontynuowania podróży przez pasażera

– operator lub przewoźnik może oznakować takie linie komunikacyjne jako jedną linię komunikacyjną, ze zintegrowanym rozkładem jazdy i tablicą kierunkową odnoszącą się do całej trasy pokonywanej przez pojazd, pod warunkiem wskazania w rozkładzie jazdy charakteru poszczególnych odcinków tej linii komunikacyjnej. Pasażerów obowiązują odpowiednie taryfy określone przez operatora lub przewoźnika dla poszczególnych linii komunikacyjnych składających się na całą trasę.”;

19) w art. 50 w pkt 4 po wyrazach i dodaje się wyrazy „lub zwolnieniu operatora z opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 15 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W odniesieniu do powiatowego regularnego przewozu osób przepisy porządkowe określa rada powiatu, w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób – sejmik województwa, a w odniesieniu do metropolitalnego regularnego przewozu osób – zgromadzenie związku metropolitalnego.”;

2) w art. 33a dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona dokonujące kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu korzystają z ochrony przewidzianej w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, 1818 i 1872) dla funkcjonariuszy publicznych.”;

3) w art. 34a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W odniesieniu do gminnego, powiatowego, wojewódzkiego i metropolitalnego regularnego przewozu osób przepisy, o których mowa w ust. 1, określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu, sejmik województwa albo zgromadzenie związku metropolitalnego, a w mieście stołecznym Warszawie – Rada miasta stołecznego Warszawy.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2026 r. poz. 218 i 635) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 37i w ust. 1 wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303 i 1843)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …);

2) użyte w art. 37o ust. 2, art. 37oa ust. 3 oraz art. 37p ust. 2 w różnym przypadku wyrazy „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”.

Art. 4. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm. [2)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 140ae w ust. 4a w zdaniu drugim wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402)" zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)";
2) w art. 140af w ust. 1 i 2 wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej" zastępuje się wyrazami: „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu";
3) w art. 140mc w ust. 6 w pkt 1 i 7 wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej" zastępuje się wyrazami: „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu".

Art. 5. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2023 r. poz. 1580, z 2025 r. poz. 1696 i 1795 oraz z 2026 r. poz. 737) w art. 37ba wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 2464)" zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)".

[2)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 820, 1006, 1676, 1734, 1843 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 180.

Art. 6. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647, z późn. zm.[3)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 321b otrzymuje brzmienie:

„Art. 321b. Opłata emisyjna stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …), z tym że kwota stanowiąca 95% opłaty emisyjnej stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a kwota 5% tej opłaty – Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.”;

2) w art. 321i ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje kwotę, o której mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia jej wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 321b, na rachunek bankowy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 321h ust. 2.”;

3) w art. 400b w ust. 1 wyrazy „5–9a” zastępuje się wyrazami „5–9b”;

4) w art. 401c w ust. 9c pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, w kwocie stanowiącej 55% wpływów z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 35d ust. 2 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”;

5) w art. 402 ust. 17 otrzymuje brzmienie:

„17. Narodowy Fundusz przekazuje kwotę, o której mowa w art. 401c ust. 9c pkt 13, na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, do dnia 30 marca roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek, o którym mowa

[3)] Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 1080, 1812 i 1863 oraz z 2026 r. poz. 176, 426, 605, 607 i 635.

w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych.”.

Art. 7. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2063) w art. 26b wyrazy: „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, 802 i 2165 oraz z 2022 r. poz. 640 i 1561)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)”.

Art. 8. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860, z późn. zm.[4)]) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 51 w § 4 w zdaniu drugim wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …).”;
2) w art. 100 w § 3 wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”.

Art. 9. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, 1676, 1795 i 1843) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 22a:
   a) w ust. 1 w pkt 2 uchyla się lit. a,
   b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

---

4) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2025 r. poz. 1178, 1661, 1814, 1818 i 1872 oraz z 2026 r. poz. 473.

„2. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1, mogą odmówić udzielenia zezwolenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych specjalnych w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 oraz pkt 2 lit. d.

c) uchyla się ust. 3,

d) uchyla się ust. 5,

e) uchyla się ust. 7;

2) w art. 46 w ust. 1a pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) do Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …) – 80 % wpływów.”;

3) w art. 50 w pkt 1 w lit. m średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. n w brzmieniu:

„n) spełnienia obowiązków, o których mowa w art. 11g ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu;”;

4) w art. 55 w ust. 1 po pkt 3b dodaje się pkt 3c w brzmieniu:

„3c) kontroli używanego w autobusie lokalizatora, o którym mowa w art. 11g ust. 1 i 4 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, danych gromadzonych przez ten lokalizator i obowiązku ich przechowywania, o którym mowa z art. 11g ust. 2 tej ustawy;”;

5) w art. 56 w ust. 4 w zdaniu pierwszym wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”;

6) w art. 68 w ust. 1 w pkt 3 dodaje się przecinek i pkt 4 w brzmieniu:

„4) w art. 50 pkt 1 lit. n podlegają organizator publicznego transportu zbiorowego, który zawarł umowę o dopłatę z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, i operator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, który realizuje przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu

transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”;

7) w art. 83:

a) ust. 3–3b otrzymują brzmienie:

„3. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 4 pkt 3 oraz art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. a–d, są obowiązane przedstawiać właściwemu staroście, w terminie do dnia 15 stycznia, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych w obrocie prawnym licencji oraz wypisów z tych licencji oraz zezwoleń oraz wypisów z tych zezwoleń.

3a. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 2, art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. d^1 i e oraz art. 33 ust. 8, w zakresie zaświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 4, uwzględniając informacje, o których mowa w ust. 3, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do dnia 31 stycznia, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

3b. Organy, o których mowa w art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 4 pkt 1 i 4, art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. f–g oraz pkt 2 oraz art. 33 ust. 8, w zakresie zaświadczeń, o których mowa w art. 33 ust. 5, są obowiązane przedstawiać ministrowi właściwemu do spraw transportu, w terminie do dnia 31 stycznia, informacje dotyczące liczby i zakresu ważnych zezwoleń na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, licencji, zezwoleń i wydanych zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne oraz liczby wypisów z tych dokumentów, a także liczby licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie osób.”,

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

„3c. Informacje, o których mowa w ust. 3–3b, zawierają dane według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok, w którym te informacje są składane.”,

c) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Minister właściwy do spraw transportu może określić, w drodze rozporządzenia, wzory formularzy do przekazywania informacji, o których mowa w ust. 3–3b, mając na uwadze konieczność zapewnienia spójności danych służących

do monitorowania i oceny funkcjonowania krajowego transportu drogowego oraz ich efektywnej analizy.”;

8) w art. 86 w ust. 2 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego – w krajowym transporcie drogowym, w tym w zakresie związanym z wydaniem zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na linię komunikacyjną objętą dopłatą ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,”;

9) w art. 87 dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Podczas kontroli drogowej krajowego przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, kierowca jest obowiązany do umożliwienia kontroli spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 11g ust. 4 tej ustawy.”;

10) w art. 94 w ust. 1, w art. 95a w ust. 4 oraz w art. 95b w ust. 4 w pkt 2 wyrazy „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zastępuje się użytymi w odpowiedniej liczbie i odpowiednim przypadku wyrazami: „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”;

11) w załączniku nr 1 do ustawy:

a) w tabeli w lp. 6 dodaje się pkt 6.4 w brzmieniu:

	6.4.	Wykonywanie krajowego przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, z naruszeniem obowiązku korzystania z lokalizatora, o którym mowa w art. 11g ust. 4 tej ustawy[4a)]	2000	

b) w objaśnieniach pod tabelą po objaśnieniu 4 dodaje się objaśnienie 4a w brzmieniu:

„[4a)] Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …).”;

12) w załączniku nr 3 do ustawy:

a) w tabeli w lp. 2 dodaje się pkt 2.2a i 2.2b w brzmieniu:

	2.2a.	Wykonywanie krajowego przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu[6a)], z naruszeniem obowiązku wyposażenia pojazdu w lokalizator, o którym mowa w art. 11g ust. 1 tej ustawy	12 000	
	2.2b.	Nieprzechowywanie lub przechowywanie niezgodnych ze stanem faktycznym danych, o których mowa w art. 11g ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu[6a)]	12 000	

b) w objaśnieniach pod tabelą po objaśnieniu 6 dodaje się objaśnienie 6a w brzmieniu:

„[6a)] Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …).”;

Art. 10. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643) w art. 114 w ust. 1 wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464 oraz z 2023 r. poz. 1720)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)”.

Art. 11. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (Dz. U. z 2024 r. poz. 1218) w art. 32a wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)”.

Art. 12. W ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, 1853 i 1881) w art. 36 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Obowiązku, o którym mowa w ust. 2, nie stosuje się do nabywania autobusów ze środków przeznaczonych na realizację zadań z zakresu ochrony ludności i obrony cywilnej wskazanych w Programie Ochrony Ludności i Obrony Cywilnej, które będą przewidziane do wykorzystania podczas ewakuacji ludności zgodnie z wojewódzkim planem ewakuacji ludności, o którym mowa w art. 42 ust. 1 ustawy z dnia 5 grudnia 2024 r. o ochronie ludności i obronie cywilnej (Dz. U. poz. 1907, z 2025 r. poz. 1705 oraz z 2026 r. poz. 646).”.

Art. 13. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. z 2024 r. poz. 1037) w art. 57a wyrazy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402)” zastępuje się wyrazami „Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …)”.

Art. 14. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572, z 2025 r. poz. 303 i 1843 oraz z 2026 r. poz. …) wprowadza się następujące zmiany:

1) w tytule określenie przedmiotu ustawy otrzymuje brzmienie:

„**o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu**”;

2) w art. 1:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ustawa reguluje:

1) utworzenie i funkcjonowanie Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, zwanego dalej „Funduszem”;

2) zasady dofinasowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz przejazdu na żądanie.”,

b) uchyla się ust. 2;

3) w art. 2:

a) dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i w tym ustępie:

– w pkt 1 po wyrazie „wozokilometra” dodaje się wyrazy „lub kwotę deficytu pojedynczego przejazdu na żądanie w odniesieniu do 1 kilometra”,

– po pkt 2 dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a) kwota deficytu pojedynczego przejazdu na żądanie – ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tego przejazdu nieuwzględniający rozsądnego zysku, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70;

2b) lokalizator – telekomunikacyjne urządzenie końcowe wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, służące do monitorowania trasy przejazdu autobusu;”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) organizator – organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, 1173 i 1843 oraz z 2026 r. poz. 475 i …), z wyłączeniem ministra właściwego do spraw transportu;”,

– po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) przejazd na żądanie – przejazd na żądanie w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;”,

– w pkt 8 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje się pkt 9 w brzmieniu:

„9) wykluczenie transportowe – wykluczenie transportowe w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 25a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”,

b) dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o związku powiatowo-gminnym, należy przez to rozumieć także związek metropolitalny, o którym mowa w ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U.

z 2025 r. poz. 186) oraz w ustawie z dnia … o związku metropolitalnym w województwie pomorskim (Dz. U. poz. …).”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. Fundusz gromadzi środki finansowe w celu dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz przejazdu na żądanie.”;

5) art. 6 i art. 6a otrzymują brzmienie:

„Art. 6. Środki Funduszu przeznacza się na:

1) dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz przejazdu na żądanie przez dopłatę do ceny usługi, zwaną dalej „dopłatą”;
2) wydatki na obsługę Funduszu w zakresie prowadzenia rachunku bankowego przez dysponenta Funduszu;
3) wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich oraz realizację zadań integratora przewozów na obszarze województwa, o których mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Art. 6a. 1. Dopłacie z Funduszu mogą podlegać wyłącznie zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, linie komunikacyjne realizowane w ramach przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem ust. 2 i 3, oraz przejazdy na żądanie.

2. Dopłatą ze środków Funduszu może być objęta:

1) linia komunikacyjna przebiegająca wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta;
2) linia komunikacyjna, na której przewozy, inne niż komunikacja miejska lub metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach administracyjnych i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 100 000 mieszkańców lub mniej, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach administracyjnych i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
3) część linii komunikacyjnej, na której przewozy, inne niż komunikacja miejska lub metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 100 000 mieszkańców, w przypadku

gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach administracyjnych i poza granicami administracyjnymi tego miasta;

4) część linii komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w mieście liczącym niewięcej niż 50 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach administracyjnych i poza granicami administracyjnymi tego miasta;

5) część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach administracyjnych i poza granicami administracyjnymi tego miasta.

3. Dopłatą ze środków Funduszu nie mogą być objęte linie komunikacyjne ani ich części realizowane w ramach komunikacji miejskiej lub metropolitalnych przewozów pasażerskich – wyłącznie w granicach administracyjnych miasta.

4. Ujęcie w Schemacie sieci komunikacyjnej linii komunikacyjnej pokrywającej się z istniejącą linią komunikacyjną organizowaną w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich wymaga uzgodnienia z marszałkiem województwa.

5. Brak uzgodnienia nie wyklucza ujęcia danej linii komunikacyjnej w Schemacie sieci komunikacyjnej i jej uruchomienia, przy czym linie te nie podlegają dopłacie z Funduszu.”;

6) w art. 8 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się wydatki, o których mowa w art. 6 pkt 3, w kwocie 0,75% środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i przejazdu na żądanie.”;

7) w art. 9a ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Marszałek województwa oraz wojewoda, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu, przekazuje dysponentowi Funduszu informacje o kwocie środków zaangażowanych na kolejny rok budżetowy, wynikającej z zawartych umów o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, w którym te umowy zostały zawarte.

2. Kwota środków, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 40% kwoty środków przekazanych dla województwa w roku poprzednim.”;

8) w art. 10 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków, o których mowa w art. 8 ust. 1a, na poszczególne województwa proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie, którą ustala się na podstawie danych dostępnych w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok, dla którego są one dostępne.”;

9) w art. 10a:

a) w ust. 1:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Marszałek województwa zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego informację o:”,

– po pkt 1 dodaje się pkt 1a–1c w brzmieniu:

„1a) kwocie środków Funduszu, które mogą zostać przeznaczone na dopłatę do przejazdu na żądanie wyodrębnionej z kwoty środków, o której mowa w pkt 1, jednak niewięcej niż 10% środków, o których mowa w ust. 1;

1b) kwocie środków Funduszu, na dopłatę do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wyodrębnionej z kwoty środków, o których mowa w pkt 1;

1c) sumie kwot, o których mowa w pkt 1a i 1b;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) terminach w ciągu roku na składanie przez organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1–4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Marszałek województwa aktualizuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego informacje, o których mowa w ust. 1, stosownie do informacji otrzymanej od dysponenta Funduszu zgodnie z art. 16 ust. 13.”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2g w brzmieniu:

„2a. Marszałek województwa obejmuje dopłatą określone w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, linie komunikacyjne, których jest organizatorem, oraz linie komunikacyjne objęte dopłatą wskazane we wniosku, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, do wysokości dostępnych środków, o których mowa w ust. 1 pkt 1b.

2b. W ramach środków Funduszu przyznanych dla województwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1b, dopłatę z Funduszu przyznaje się organizatorom w następującej kolejności grup tych organizatorów:

1) powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny i województwo w przypadku linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
2) województwo;
3) związek powiatowo-gminny;
4) związek powiatów;
5) powiat;
6) związek międzygminny;
7) gmina.

2c. W przypadku braku wystarczających środków do objęcia dopłatą wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 4, w ramach danej grupy organizatorów, o której mowa w ust. 2b, dopłatą obejmuje się wszystkich organizatorów z tej grupy, udzielając dofinasowania, w ramach tej grupy, proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.

2d. Marszałek województwa po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 4, informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach środków, o których mowa w ust. 1pkt 1b, albo o nieobjęciu dopłatą.

2e. Marszałek województwa obejmuje dopłatą umowy, o których mowa w art. 9a ust. 1, do wysokości limitu, o którym mowa w art. 9a ust. 2.

2f. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przekazuje właściwemu wojewodzie dane i informacje niezbędne do zawarcia umowy o dopłatę, w szczególności dane i informacje, o których mowa w ust. 4.

2g. W przypadku, o którym mowa w ust. 2f, właściwość miejscową wojewody ustala się według siedziby organizatora.”,

d) w ust. 3 w pkt 2 wyraz „wojewodę” zastępuje się wyrazem „marszałka województwa”,

e) w ust. 4 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1–4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, składa do właściwego marszałka województwa wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, dotyczący dopłat do przewozów autobusowych użyteczności publicznej zawierający:”,

f) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Właściwość miejscową marszałka województwa do rozpatrzenia wniosku określonego w ust. 4 i objęcia tego wniosku dopłatą ustala się według siedziby organizatora.

4b. W przypadku wniosku określonego w ust. 4 dotyczącego przewozów, w których wyłącznie część linii komunikacyjnej może być objęta dopłatą, wniosek składa się w odniesieniu do danych i informacji dotyczących części linii komunikacyjnej, które mogą podlegać dopłacie.”;

10) po art. 10a dodaje się art. 10b i art. 10c w brzmieniu:

„Art. 10b. 1. Marszałek województwa na wniosek, o którym mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, dotyczący dopłaty do przejazdu na żądanie, złożony przez organizatora obejmuje do wysokości dostępnych środków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 1a, wnioski organizatorów o dopłatę do przejazdu na żądanie w miejscowościach określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

2. Wniosek określony w ust. 1 zawiera w szczególności:

1) nazwę organizatora i numer identyfikacji podatkowej (NIP);

2) miejscowości, w których jest wykonywany przejazd na żądanie, określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

3) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w kilometrach;

4) planowaną liczbę dni świadczenia przejazdu na żądanie w okresie rozliczeniowym.

3. W przypadku braku wystarczających środków do objęcia dopłatą wniosków, określonych w ust. 1, marszałek województwa obejmuje dopłatą wszystkie wnioski złożone przez organizatorów proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.

4. Marszałek województwa po rozpatrzeniu wniosków określonych w ust. 1 informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach środków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 1a, albo o nieobjęciu dopłatą.

5. Właściwość miejscową marszałka województwa do rozpatrzenia wniosku, określonego w ust. 1, i objęcia tego wniosku dopłatą ustala się według siedziby organizatora.

Art. 10c. W przypadku niepełnego zaangażowania środków Funduszu, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 1a, w ramach wniosków określonych w ust. 1 środki te powiększają środki, o których mowa w art. 10a ust.1 pkt 1b.”;

11) w art. 11 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„Dysponent Funduszu zawiera z wojewodą i z marszałkiem województwa porozumienie określające w szczególności:”;

12) uchyla się art. 11a–11c;

13) w art. 11d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dopłata na zadania, o których mowa w art. 6 pkt 1, w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jest udzielana po zawarciu przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1–4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, umowy o dopłatę z właściwym marszałkiem województwa.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Dopłata na zadania, o których mowa w art. 6 pkt 1, w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jest udzielana po zawarciu przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, umowy o dopłatę z właściwym wojewodą.

1b. Wojewoda jest uprawniony do żądania danych i informacji niezbędnych do zawarcia umowy o dopłatę, o której mowa w ust. 1a, z właściwym marszałkiem województwa.”,

c) w ust. 3:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Warunkiem uzyskania dopłaty, o której mowa w ust. 1:”,

– w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 i 5 w brzmieniu:

„4) spełnienie wymagań, o których mowa w art. 11f;

5) zawarcie porozumienia , o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli marszałek województwa zdecyduje o zawieraniu takich porozumień na obszarze swojej właściwości.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Umowa, o której mowa ust. 1, jest zawierana na 1 rok budżetowy, przy czym umowa obejmująca linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, może zostać zawarta na czas oznaczony niedłuższy niż 5 lat.”,

e) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, mogą ulec zmianie, z wyłączeniem zwiększenia maksymalnej kwoty dopłaty, o której mowa w ust. 4 pkt 5.”:

14) po art. 11d dodaje się art. $11d^1$ i art. $11d^2$ w brzmieniu:

„Art. $11d^1$. 1. Dopłata na zadania, o których mowa w art. 6 pkt 1, w zakresie przejazdu na żądanie jest udzielana po zawarciu przez gminę lub związek jednostek samorządu terytorialnego, w skład którego wchodzi gmina, umowy o dopłatę z właściwym marszałkiem województwa.

2. Dopłatę ustala się w kwocie niewyższej niż 1,15 zł do kilometra przejazdu na żądanie, z zastrzeżeniem możliwości objęcia dopłatą w miesiącu niewięcej niż 20 przejazdów na żądanie organizowanych przez daną gminę w miejscowościach objętych przejazdem na żądanie, określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

3. Umowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:

1) nazwę gminy i numer identyfikacji podatkowej (NIP);

2) miejscowości, w których będzie wykonywany przejazd na żądanie, określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
3) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażoną w kilometrach;
4) planowaną liczbę dni świadczenia przejazdu na żądanie w okresie rozliczeniowym;
5) maksymalną kwotę dopłaty w wysokości niewiększej niż zawarta we wniosku określonym w art. 10b ust. 1;
6) termin i sposób przekazywania dopłaty, o której mowa w ust. 1;
7) termin i sposób rozliczania dopłaty, o której mowa w ust. 1;
8) termin i zasady zwrotu dopłaty, o której mowa w ust. 1;
9) zasady i termin składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

4. Postanowienia umowy, o której mowa w ust. 1, mogą ulec zmianie, z wyłączeniem zwiększenia maksymalnej kwoty dopłaty, o której mowa w ust. 3 pkt 5.

Art. 11d[2]. 1. Po zawarciu umów o dopłatę wojewoda i marszałek województwa informują dysponenta Funduszu o łącznej kwocie, na jaką każdy z nich zawarł te umowy.

2. Kwota, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć łącznej kwoty przyznanej dla województwa.”;

15) w art. 11e:
a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Linie komunikacyjne, których organizatorem jest organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, nieuruchomione w terminie wskazanym w umowie o dopłatę nie podlegają dofinansowaniu ze środków Funduszu w danym roku budżetowym.”,

b) w ust. 2 wyrazy „ust. 1” zastępuje się wyrazami „ust. 1 i 1a”;

16) po art. 11e dodaje się art. 11f i art. 11g w brzmieniu:

„Art. 11f. Przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu są realizowane:
1) od 2028 r. – autobusem, który w roku świadczenia usług jest niestarszy niż 20 lat;
2) od 2036 r. – autobusem, który w roku świadczenia usług jest niestarszy niż 15 lat.

Art. 11g. 1. Operator, na całej trasie przewozu objętego dopłatą ze środków Funduszu zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jest obowiązany zapewnić gromadzenie aktualnych danych geolokalizacyjnych autobusu przy użyciu lokalizatora.

2. Operator jest obowiązany przechowywać dane, o których mowa w ust. 1, przez okres niekrótszy niż 1 rok po zakończeniu roku kalendarzowego, w którym wykonywany był przewóz , o którym mowa w ust. 1, i udostępniać je na żądanie wojewody, marszałka województwa lub Inspekcji Transportu Drogowego.

3. Operator jest obowiązany wyposażyć autobus, o którym mowa w ust. 1, w lokalizator.

4. Kierowca jest obowiązany do używania lokalizatora w trakcie przewozu, o którym mowa w ust. 1.”;

17) w art. 14:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizator, o którym mowa w art. 7 pkt 1–4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, składa marszałkowi województwa wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę zawartej z marszałkiem województwa.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, składa wojewodzie wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę zawartej z wojewodą.”,

c) ust. 4–10 otrzymują brzmienie:

„4. Rozliczenie dopłaty przekazanej w oparciu o wielkości prognozowane organizator składa odpowiednio marszałkowi województwa albo wojewodzie w terminie 30 dni, licząc od ostatniego dnia okresu rozliczeniowego, w którym przekazano środki dopłaty. Rozliczenie dotyczy również dodatniego wyniku finansowego osiągniętego na każdej z linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętych umową o dopłatę, który nie został uwzględniony we wcześniejszych wnioskach o dopłatę.

5. Marszałek województwa i wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o dopłatę.

6. Wniosek o dopłatę:

1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1,

2) nieuzupełniony w terminie wyznaczonym przez marszałka województwa lub wojewodę

– nie podlega rozpatrzeniu.

7. Marszałek województwa i wojewoda występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłaty.

8. Dysponent Funduszu przekazuje dofinansowanie odpowiednio na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego albo urzędu wojewódzkiego. Warunkiem przekazania dofinansowania jest dostępność środków na rachunku Funduszu.

9. Marszałek województwa przekazuje organizatorom, o których mowa w art. 7 pkt 1–4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu dofinansowania od dysponenta Funduszu.

10. Wojewoda przekazuje organizatorowi, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu dofinansowania od dysponenta Funduszu.”,

d) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Środki wynikające z wniosku marszałka województwa lub wojewody, o którym mowa w ust. 7, są przekazywane w terminach wynikających z porozumienia, o którym mowa w art. 11, niepóźniej niż do dnia 31 grudnia. Dofinansowanie dotyczące przewozów realizowanych w danym roku przekazane na wyodrębniony rachunek urzędu marszałkowskiego albo urzędu wojewódzkiego i niewykorzystane w terminie do dnia 25 stycznia roku następnego podlega zwrotowi na rachunek Funduszu.”;

18) w art. 16:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dysponent Funduszu może polecić marszałkom województw przeprowadzenie analizy zaangażowania środków przewidzianych na województwo na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz przejazdów na żądanie, a także środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo.”,

b) ust. 8–13 otrzymują brzmienie:

„8. Marszałek województwa, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu, przekazuje informacje o kwocie środków niezaangażowanych wynikającej z analizy, o której mowa w ust. 1. Wielkość tych środków pomniejsza kwotę, o której mowa w art. 10a ust. 1 pkt 1.

9. W przypadku pełnego zaangażowania środków Funduszu w danym województwie marszałek województwa, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu, przekazuje informacje o kwocie środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo.

10. Dysponent Funduszu dokonuje podziału sumy środków, o których mowa w ust. 8, zgodnie z zapotrzebowaniem marszałków województw, o którym mowa w ust. 9, z zastrzeżeniem ust. 12.

11. Ewentualne środki pozostałe po dokonaniu podziału, o którym mowa w ust. 10, mogą być uruchomione na realizację kolejnych umów na wniosek złożony przez marszałka województwa lub wojewodę do dysponenta Funduszu. Wnioski są realizowane w kolejności wpływu do dysponenta Funduszu do wyczerpania się dostępnych środków.

12. W przypadku gdy łączna kwota środków zgłoszonych przez marszałków województw zgodnie z ust. 9 przekracza łączną kwotę środków niezaangażowanych, o których mowa w ust. 8, dysponent Funduszu dokonuje podziału sumy środków, o których mowa w ust. 8, do wysokości kwoty środków niezaangażowanych, proporcjonalnie do zgłoszonego przez marszałków województw zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 9.

13. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje marszałkowi województwa informację o kwocie dodatkowych środków na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie.”,

c) uchyla się ust. 14;

d) dodaje się ust. 15 w brzmieniu:

„15. Po otrzymaniu dodatkowych środków, o których mowa w ust. 13, marszałek województwa przekazuje dysponentowi Funduszu i wojewodzie

informacje o kwocie środków, wynikającej z zawartych w związku z przyznanymi dodatkowymi środkami umów o dopłatę.”;

19) w art. 17:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie o dopłatę lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej lub przejazdu na żądanie, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej lub pojedynczego przejazdu na żądanie.”.

b) ust. 7–10 otrzymują brzmienie:

„7. W przypadku niedokonania zwrotu dopłaty w terminie, o którym mowa w ust. 1:

1) właściwy marszałek województwa – w przypadku gdy zwrotu nie dokonał organizator publicznego transportu zbiorowego inny niż województwo,

2) właściwy wojewoda – w przypadku gdy zwrotu nie dokonało województwo

– wydaje decyzję administracyjną określającą kwotę podlegającą zwrotowi i termin, od którego nalicza się odsetki. O wydaniu decyzji marszałek województwa lub wojewoda informuje dysponenta Funduszu.

8. Zwrot dopłaty jest dokonywany odpowiednio na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu marszałkowskiego albo urzędu wojewódzkiego, o których mowa w art. 14 ust. 8 zdanie pierwsze. Marszałek województwa lub wojewoda niezwłocznie przekazuje zgromadzone środki na rachunek Funduszu.

9. Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 7 zdanie pierwsze:

1) pkt 1 – rozpatruje właściwy wojewoda;

2) pkt 2 – rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.

10. Do spraw dotyczących zwrotu dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości nieuregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2026 r. poz. 622), z tym że uprawnienia organu podatkowego przysługują odpowiednio marszałkowi województwa i wojewodzie .”;

20) w art. 18:

a) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Marszałek województwa lub wojewoda kontroluje w zakresie zawartych przez siebie umów o dopłatę:”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kontrola przez marszałka województwa jest realizowana w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 5% środków przekazanych przez marszałka województwa w danym roku organizatorom funkcjonującym w danym województwie. Kontrola jest przeprowadzana co najmniej u 15% organizatorów funkcjonujących w województwie, z którymi zawarto umowę o dopłatę.”;

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kontrola przez wojewodę jest realizowana w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 10% środków przekazanych przez wojewodę w danym roku organizatorowi, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”;

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na wniosek dysponenta Funduszu marszałek województwa i wojewoda zarządza przeprowadzenie kontroli nieprzewidzianej w okresowym planie kontroli w zakresie zawartych przez siebie umów o dopłatę.”;

21) art. 18a otrzymuje brzmienie:

„Art. 18a. Marszałek województwa i wojewoda jest uprawniony w zakresie zawartych przez siebie umów o dopłatę do żądania dokumentów związanych z wykorzystaniem środków Funduszu bez wszczynania kontroli, o której mowa w art. 18.”;

22) w art. 19:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W terminie do dnia 10 marca danego roku marszałek województwa przedstawia dysponentowi Funduszu roczne sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W terminie do dnia 1 marca danego roku wojewoda przekazuje marszałkowi województwa dane i informacje niezbędne do sporządzenia

sprawozdania, o którym mowa w ust. 1, w zakresie udzielonego przez wojewodę dofinansowania w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego.”,

c) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nazwę marszałka województwa i jego numer identyfikacji podatkowej (NIP),”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) kwotę dopłaty wydatkowaną przez marszałka województwa,”,

– w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:

„7) wykaz miejscowości, przez które przebiegają linie, o których mowa w pkt 6;

8) miejscowości, w których jest wykonywany przejazd na żądanie.”;

23) po art. 20 dodaje się art. 20a:

„Art. 20a. Marszałek województwa publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego informacje o liniach komunikacyjnych częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu ze środków przyznanych dla województwa wraz z informacją o organizatorach tych linii.”;

24) w art. 53 w ust. 1 w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16–18 w brzmieniu:

„16) 2034 – 400 000 000 zł;

17) 2035 – 400 000 000 zł;

18) 2036 – 400 000 000 zł.”.

Art. 15. 1. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego sporządzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pozostają w mocy do dnia 31 grudnia 2029 r.

2. W terminie, o którym mowa w ust. 1:

1) nie jest wymagana zgodność Schematu sieci komunikacyjnej, o którym mowa w art. 14a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, oraz Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 tej ustawy, z planami, o których mowa w ust. 1;

2) nie stosuje się art. 14b ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1.

Art. 16. Pierwszy po wejściu w życie niniejszej ustawy:

1) Schemat sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy zmienianej w art.1, sporządza się w terminie do dnia 15 listopada 2026 r.;
2) Schemat sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14e ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, sporządza się w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 17. W sprawach dotyczących umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 18. W terminie do dnia 31 grudnia 2027 r. rozkłady jazdy sporządzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy należy dostosować do zasad, o których mowa w art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b–f ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 19. W okresie do dnia zakończenia obowiązywania umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, a które zostały zawarte przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 20. 1.W okresie obowiązywania umów o dopłatę zawartych na podstawie przepisów dotychczasowych, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, w którym te umowy zostały zawarte, wojewoda, w terminie wskazanym przez dysponenta Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, przekazuje mu informacje o kwocie środków zaangażowanych na kolejny rok budżetowy, wynikającej z tych umów.

2. Dysponent Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu na podstawie otrzymanych informacji określa łączną wysokość środków Funduszu przewidzianych do podziału na województwa na dany rok budżetowy przez pomniejszenie kwoty przewidzianej w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i przejazdu na żądanie o środki zaangażowane w ramach umów o dopłatę, o których mowa ust. 1 oraz w art. 9a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1.

3. Dysponent Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu dokonuje podziału niezaangażowanych środków, o których mowa w ust. 2, przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, w poszczególnych województwach, po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 8 ust. 4 tej ustawy.

Art. 21. Operatorzy realizujący przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu są obowiązani dostosować, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, pojazdy do realizacji obowiązku, o którym mowa w art. 11g ust. 1 ustawy zmienianej w art. 14.

Art. 22. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy w sprawach dotyczących zwrotu dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 23. Limitu, o którym mowa w art. 9a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, nie stosuje się do umów wieloletnich zawartych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 24. Przepisy ustawy zmienianej w art. 14 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą stosuje się od naboru wniosków o objęcie w 2027 r. dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Art. 25. 1. Dysponent Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu sporządza plan finansowy tego funduszu na rok 2027 i przedstawia do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokonuje uzgodnienia planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia jego otrzymania.

Art. 26. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) art. 1 pkt 18 lit. a w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b–f, które wchodzą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
2) art. 9 pkt 3, 4, 9, 11 i 12, które wchodzą w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Transport odgrywa ogromną rolę w promowaniu rozwoju gospodarczego, dobrostanu i sprawiedliwości społecznej, umożliwiając dostęp do wysokiej jakości miejsc pracy osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym oraz niektórym grupom społecznych znajdującym się w trudnej sytuacji. Może także przyczyniać się do zwiększenia sprawiedliwości i solidarności międzypokoleniowej[1)]. Zgodnie z zasadą nr 20 Europejskiego filaru praw socjalnych[2)], każdy ma prawo dostępu do podstawowych usług, w tym transportu, zaś osoby potrzebujące powinny otrzymywać wsparcie w zakresie dostępu do tych usług. Transport umożliwia również dostęp do innych usług, które są bardzo ważne dla aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym i w rynku pracy, takich jak opieka zdrowotna i edukacja. W tym kontekście ubóstwo transportowe staje się coraz większym problemem – w szczególności dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji – ponieważ ogranicza dostęp do tych usług i w konsekwencji przyczynia się do wykluczenia społecznego.

W niektórych regionach Polski brak jest odpowiedniej dostępności do autobusowego transportu publicznego bądź nie funkcjonuje on w ogóle. Taka sytuacja ogranicza dostęp do podstawowych usług i miejsc pracy oraz stanowi również poważną barierę w dostępie do właściwej oferty edukacyjnej i kulturalnej dzieci i młodzieży. Taka sytuacja ma wpływ m.in. na wybór miejsca kształcenia osób młodych, powodując rezygnację z wybranej szkoły na rzecz placówki oświatowej znajdującej się bliżej miejsca zamieszkania. Z problemem wykluczenia transportowego zmagają się także seniorzy z obszarów wiejskich.

W obszarach oddalonych od aglomeracji miejskich transport publiczny dociera w ograniczonym zakresie, a oferta przewozowa jest często niedostosowana do potrzeb lokalnych społeczności, w tym także ze względu na kryterium częstotliwości i dni wykonywania kursów.

Problemy z odpowiednią dostępnością do transportu publicznego wynikają z:

- występującego deficytu linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym,

---

1) Economic Perspectives on Transport and Equality [Perspektywy gospodarcze dotyczące transportu i równości] (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers [Badanie na temat społecznego wymiaru przyszłego systemu transportowego UE w odniesieniu do użytkowników i pasażerów] (UE 2022).

2) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_pl.

- braku stabilnego finansowania przewozów regionalnych i lokalnych oraz przeniesienia ciężaru organizacji transportu na samorządy, które często nie mają wystarczających środków,
- niskiego zainteresowania przewoźników działających na zasadach komercyjnych obsługą nierentownych tras, co prowadzi do rezygnacji z kursów szczególnie w mniej zaludnionych obszarach,
- wzrostu kosztów paliwa i pracy kierowców, co znacząco wpływa na opłacalność przewozów,
- ograniczonego dostęp do transportu autobusowego w wielu regionach kraju;
- wyboru transportu indywidualnego jak podstawowego środka przemieszczania się.

Uruchomiony w 2019 r. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwany dalej „Funduszem", wpłynął pozytywnie na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego osób zamieszkujących tereny oddalone od aglomeracji miejskich, niemniej jednak nadal występują problemy z dostępnością do transportu publicznego, a na mapie kraju nadal pozostają obszary wykluczone transportowo.

Mając na uwadze konieczność poprawy dostępności do transportu publicznego i eliminacji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, została przeprowadzona rewizja podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego, tj. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.) oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.), jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego, tj. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262).

W ramach prowadzonej rewizji został powołany przez Ministra Infrastruktury i pracował Zespół Ekspercki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Zespół zakończył swoje prace z dniem 31 marca 2025 r. Do udziału w pracach Zespołu zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele reprezentujący korporacje samorządowe, tj. Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich oraz Związek Miast Polskich.

Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, dalej: „ustawa o ptz”

a) zmiany w zakresie definicji ustawowych

- **zdefiniowanie gmin miejskich, miejsko-wiejskich i wiejskich**

Projektowana zmiana ma na celu wprowadzenie do ustawy jednoznacznych definicji gmin miejskich, wiejskich oraz miejsko-wiejskich poprzez odwołanie do tych pojęć użytych w rejestrze TERYT w rozumieniu ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 1799, z późn. zm.). Przyjęcie tego rozwiązania zapewnia spójność terminologiczną z funkcjonującym systemem statystyki publicznej oraz zmniejsza wątpliwości interpretacyjne dotyczące klasyfikacji poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.

Wprowadzenie ustawowego rozróżnienia gmin według ich statusu administracyjnego odpowiada rzeczywistym różnicom w strukturze przestrzennej, demograficznej i funkcjonalnej poszczególnych typów gmin. Gminy miejskie, obejmujące wyłącznie obszary miejskie, gminy wiejskie, obejmujące wyłącznie obszary wiejskie, gminy miejsko-wiejskie łączą cechy obu powyższych kategorii.

Uwzględnienie tego podziału w przepisach ma istotne znaczenie praktyczne dla właściwego planowania, organizacji oraz finansowania publicznego transportu zbiorowego. Pozwoli ono na lepsze dostosowanie instrumentów wsparcia do specyfiki danego rodzaju gminy, wspierając efektywniejsze przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, szczególnie na obszarach wiejskich i miejsko-wiejskich.

Podobne zdefiniowanie gmin wiejskich, gmin miejsko-wiejskich oraz gmin miejskich zostało zastosowane w przepisach art. 2 pkt 4–6 ustawy z dnia 6 marca 2025 r. o finansowaniu zadań oświatowych (Dz. U. z 2026 r. poz. 650)

- **rozszerzenie definicji gminnych, powiatowych i powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich**

Projekt przewiduje zmianę definicji: gminnych przewozów pasażerskich (art. 4 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz), powiatowych przewozów pasażerskich (art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o ptz), powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich (art. 4 ust. 1 pkt 10a ustawy o ptz) poprzez rozszerzenie zakresu terytorialnego takich przewozów o obszar odpowiednio gminy sąsiedniej lub powiatu sąsiedniego, na terenie której znajduje się siedziba właściwej gminy lub powiatu, w przypadku gdy siedziba ta zlokalizowana jest poza jej granicami administracyjnymi gminy lub powiatu lub związku powiatowo-gminnego.

Celem wprowadzenia proponowanej regulacji jest umożliwienie skutecznej organizacji publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców tych jednostek samorządu terytorialnego, których siedziba znajduje się poza ich obszarem administracyjnym. W obowiązującym stanie prawnym brak jest bezpośredniej podstawy prawnej do realizacji takich przewozów, pomimo że pełnią one kluczowe funkcje administracyjne i społeczne dla danej wspólnoty samorządowej.

W praktyce funkcjonowania jednostek samorządu terytorialnego występują sytuacje, w których mieszkańcy mają stałą i uzasadnioną potrzebę przemieszczania się do siedziby swojej gminy lub powiatu, położonej na terenie sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego. Dotyczy to w szczególności dostępu do urzędów, jednostek organizacyjnych czy innych usług publicznych nierozerwalnie związanych z realizacją zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Brak możliwości objęcia takich relacji przewozowych ramami gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich prowadzi do ograniczenia dostępności transportowej i utrudnia realizację zasady równego dostępu mieszkańców do usług publicznych.

Proponowana zmiana ma na celu usunięcie istniejącej luki prawnej oraz dostosowanie przepisów do faktycznych uwarunkowań przestrzennych i funkcjonalnych. Rozszerzenie definicji gminnych przewozów pasażerskich nie narusza systematyki ustawy ani podziału kompetencji pomiędzy organizatorów transportu, gdyż odnosi się wyłącznie do sytuacji szczególnych, w których siedziba gminy/powiatu znajduje się poza jej granicami administracyjnymi.

W skali kraju problem ten dotyczy kilkudziesięciu gmin i powiatów i wynika z historycznych lub organizacyjnych decyzji dotyczących lokalizacji siedziby władz gminy. Wprowadzenie proponowanego rozwiązania umożliwi jednemu organizatorowi publicznego transportu zbiorowego realizację przewozów do miejsc kluczowych z punktu widzenia funkcjonowania danej jednostki samorządu terytorialnego, bez konieczności zawierania dodatkowych porozumień.

Zmiana przyczyni się do poprawy dostępności transportowej, zwiększenia spójności systemu publicznego transportu zbiorowego oraz lepszego dostosowania regulacji prawnych do rzeczywistych potrzeb mieszkańców i jednostek samorządu terytorialnego.

- **wprowadzenie definicji „przejazdu na żądanie”**

Projektowana ustawa wprowadza do systemu prawa nową kategorię usług przewozowych – „przejazd na żądanie” (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz), jako elastyczną, uzupełniającą formę

publicznego transportu zbiorowego, służącą przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu mieszkańców, w szczególności na obszarach o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych.

Przejazd na żądanie stanowi odpowiedź na problem wykluczenia transportowego, który dotyka przede wszystkim mieszkańców terenów wiejskich, wyludniających się oraz oddalonych od większych ośrodków miejskich, gdzie organizacja regularnych linii komunikacyjnych jest ekonomicznie nieefektywna lub społecznie nieuzasadniona. Elastyczny charakter tej formy przewozów pozwala na dostosowanie oferty transportowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, zwiększając ich mobilność i dostęp do podstawowych usług publicznych, rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

Wprowadzenie przejazdu na żądanie sprzyja racjonalnemu gospodarowaniu środkami publicznymi, poprzez ograniczenie liczby kursów o bardzo niskim obłożeniu pasażerów i umożliwi optymalny dobór środków i metod realizacji zadania, zgodnie z zasadami określonymi w art. 44 ust. 3 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 1483, z późn. zm.), przez optymalny dobór metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Jednocześnie rozwiązanie to wzmacnia spójność terytorialną oraz realizację konstytucyjnej zasady równego dostępu obywateli do usług publicznych, niezależnie od miejsca zamieszkania.

Regulacja zakłada, że przejazd na żądanie będzie uzupełniał, a nie zastępował, publiczny transport zbiorowy tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych. Pozwala to zachować integralność systemu transportowego, przy jednoczesnym zapewnieniu gminom narzędzia do elastycznego reagowania na lokalne potrzeby przewozowe, wynikające ze specyfiki geograficznej, demograficznej i społecznej poszczególnych obszarów.

W przejeździe na żądanie nie będą stosowane uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, bowiem będzie on realizowany samochodem osobowym, a nie autobusem.

W związku ze zmianą definicji „przewozu o charakterze użyteczności publicznej” (art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz) przejazd na żądanie będzie przewozem o charakterze użyteczności publicznej.

Przejazd na żądanie będzie elastyczną formą realizacji zadań własnych gminy w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, służących przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu na obszarach o szczególnej specyfice demograficznej.

Przejazd na żądanie może być uruchamiany wyłącznie na terenie gmin wiejskich i miejsko-wiejskich, przy czym projektowana ustawa wyłącza możliwość jego wykonywania na terenach wyłącznie miejskich, z zastrzeżeniem przejazdów, których punkt rozpoczęcia lub zakończenia przejazdu znajduje się poza obszarem miasta. Takie rozwiązanie zapewnia, że instrument ten będzie kierowany do obszarów najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym, a jednocześnie umożliwi mieszkańcom sołectw i obszarów wiejskich dojazd do centralnej miejscowości gminy, gdzie zlokalizowane są kluczowe instytucje publiczne, takie jak urząd gminy, jednostki organizacyjne, szkoły, placówki ochrony zdrowia, instytucje kultury oraz inne podmioty świadczące usługi publiczne.

W projektowanym rozdziale 3a ustawy (art. 42a i art. 42b ustawy o ptz) zostało określone funkcjonowanie przejazdu na żądanie, powierzając kompetencję do jego uruchomienia gminie wiejskiej lub gminie miejsko-wiejskiej. Rozwiązanie to zapewnia sprawne i elastyczne wdrożenie tej formy transportu, przy jednoczesnym zachowaniu kontroli uchwałodawczej rady gminy, która w drodze uchwały określi organizację i wykonywanie przejazdu, w tym pobierania opłat, rozliczanie, częstotliwość realizacji.

Przejazd na żądanie realizowany będzie samochodem osobowym, tj. pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu do 9 osób łącznie z kierowcą, co umożliwia wykorzystanie taboru będącego często już w dyspozycji gminy oraz obniża koszty organizacji przewozów. Jednocześnie zastosowanie mniejszych pojazdów sprzyja ograniczeniu emisji zanieczyszczeń i hałasu w porównaniu z autobusami.

Wprowadzenie przejazdu na żądanie umożliwia elastyczne wykonywanie zadań własnych gminy dotyczących zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2026 r. poz. 662), w szczególności na obszarach, gdzie organizacja regularnych przewozów spełniających standardy publicznego transportu zbiorowego nie znajduje uzasadnienia w realnych potrzebach przewozowych.

Projektowane rozwiązanie zapewnia gminom pełną elastyczność organizacyjną i pozwala dostosować model realizacji przejazdu na żądanie do lokalnych warunków, potencjału kadrowego i infrastrukturalnego.

- **rozszerzenie definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich w odniesieniu do transportu drogowego**

Zmiana art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy polega na rozszerzeniu i doprecyzowaniu definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich poprzez wyodrębnienie w definicji dwóch kategorii: przewozów realizowanych w transporcie kolejowym oraz przewozów realizowanych w transporcie drogowym, z uwzględnieniem ich odmiennej specyfiki organizacyjnej, technicznej i funkcjonalnej.

W obowiązującym stanie prawnym definicja wojewódzkich przewozów pasażerskich, zwłaszcza w odniesieniu do transportu drogowego, nie uwzględnia w sposób wystarczający rzeczywistych potrzeb komunikacyjnych regionów oraz policentrycznego układu osadniczego, w którym ośrodki pełniące funkcje ponadlokalne często znajdują się w różnych województwach, pomimo silnych powiązań funkcjonalnych, gospodarczych i społecznych. Skutkuje to ograniczeniami w organizacji połączeń oraz utrudnia zapewnienie mieszkańcom dostępu do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i innych usług publicznych.

Wprowadzenie odrębnych regulacji dla transportu kolejowego i drogowego pozwoli na lepsze dostosowanie tej definicji do realiów funkcjonowania obu gałęzi transportu.

W transporcie drogowym wprowadza się możliwość realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich do miejscowości położonych w innym województwie wraz z przewozem powrotnym, po uprzednim poinformowaniu województwa, przez którego obszar będzie przebiegać linia komunikacyjna, bez konieczności zawierania dodatkowych porozumień. Zwiększa to elastyczność organizacyjną marszałków województw, pozwala na szybsze reagowanie na potrzeby przewozowe mieszkańców oraz ułatwia tworzenie połączeń na styku granic administracyjnych województw.

Zmiana ta umożliwia lepsze skomunikowanie regionów Polski, w szczególności tam, gdzie nie istnieje infrastruktura kolejowa lub jej budowa nie jest uzasadniona, a połączenia autobusowe stanowią realną alternatywę dla transportu kolejowego. Rozwiązanie to pozwala także na obsługę miejscowości generujących duże potoki pasażerskie, które – mimo położenia w innym województwie – pełnią funkcję naturalnych ośrodków rozwoju dla obszarów przygranicznych.

Regulacja odpowiada na rozproszony charakter osadnictwa w Polsce, w którym kilka równorzędnych ośrodków o zbliżonym potencjale demograficznym i gospodarczym tworzy wspólne obszary funkcjonalne, często rozdzielone granicami administracyjnymi województw. Dzięki temu możliwe będzie skuteczniejsze przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu,

zapewnienie mieszkańcom realnego dostępu do miejsc pracy i usług społecznych oraz wzmocnienie spójności terytorialnej i społecznej kraju.

Rozszerzenie definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich w zakresie transportu drogowego przyczyni się do zwiększenia efektywności systemu publicznego transportu zbiorowego, jego lepszego dopasowania do rzeczywistych potrzeb mieszkańców.

- **wprowadzenie definicji „wykluczenia transportowego"**

Przepisy ustawy o ptz w art. 4 ust. 1 pkt 25a zostaną także uzupełnione o definicję „wykluczenia transportowego".

Wprowadzenie definicji legalnej „wykluczenia transportowego" jest kluczowe w celu właściwego zdefiniowania problemu oraz wprowadzenia skutecznych narzędzi przeciwdziałania temu zjawisku. Wykluczenie transportowe zostanie zdefiniowane jako brak dostępności do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, które zostały określone w art. 5a ustawy o ptz, albo brak możliwości skorzystania z transportu na żądanie.

Dotychczasowy stan prawny w przepisach prawa krajowego nie definiował pojęcia wykluczenia transportowego. Wyjaśnienia również wymaga, że przepisy prawa Unii Europejskiej nie zawierają definicji legalnej tego pojęcia. Natomiast przepis art. 2 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniającego rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz. Urz. UE L 130 z 16.05.2023, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego", zawiera pierwszą i jedyną obowiązującą w całej Unii Europejskiej definicję pojęcia zbliżonego, tj. ubóstwa transportowego. Odnosi się ona do niezdolności osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego lub trudności w tym zakresie lub braku dostępu lub ograniczonego dostępu dla tych osób lub gospodarstw domowych do transportu niezbędnego, by mieli oni dostęp do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem kontekstu krajowego i przestrzennego.

b) określenie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego

W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zostanie dodany art. 5a wprowadzający minimalne, wymagane przepisami publicznego transportu zbiorowego, usługi, nakładając na właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek zapewnienia skomunikowania podstawowych ośrodków administracyjnych na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego państwa. Rozwiązanie to ma na celu zagwarantowanie każdemu

mieszkańcowi realnego dostępu do usług publicznych, rynku pracy oraz instytucji o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania państwa i samorządu terytorialnego.

Ustawa nie narzuca sztywnych godzin realizacji kursów, pozostawiając organizatorom swobodę w kształtowaniu rozkładów jazdy, tak aby mogły one zostać dostosowane do lokalnych i regionalnych uwarunkowań oraz rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Przy wyznaczaniu godzin odjazdów organizator zobowiązany jest uwzględnić potoki pasażerskie, godziny funkcjonowania urzędów, placówek ochrony zdrowia, szkół, zakładów pracy oraz innych instytucji, tak aby jak największa liczba osób mogła skorzystać z oferowanych połączeń, zarówno w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń.

Wprowadzenie minimalnych standardów połączeń opiera się na trójstopniowym podziale administracyjnym kraju na województwa, powiaty i gminy i obejmuje trzy zasadnicze poziomy:

- minimalny standard wojewódzki,
- minimalny standard powiatowy,
- standard gminny.

Minimalny standard wojewódzki (art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o ptz)

Wprowadzenie minimalnego standardu **połączeń pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami będącymi siedzibami władz powiatów** wchodzących w skład danego województwa stanowi jeden z kluczowych elementów regulacji, ukierunkowany na zapewnienie spójności funkcjonalnej regionów oraz realnego dostępu mieszkańców do podstawowych ośrodków rozwoju i usług publicznych.

Miasta wojewódzkie pełnią rolę głównych centrów administracyjnych, gospodarczych i społecznych, w których skoncentrowane są instytucje decyzyjne, największe rynki pracy oraz specjalistyczne usługi o znaczeniu regionalnym. To w tych ośrodkach znajdują się urzędy wojewódzkie, urzędy marszałkowskie i sejmiki województw, a także podmioty realizujące zadania istotne dla funkcjonowania całego regionu. Zapewnienie minimalnego standardu połączeń umożliwia mieszkańcom powiatów skuteczny dojazd do tych miejsc, co ma zasadnicze znaczenie dla pełnego uczestnictwa w życiu społecznym i gospodarczym województwa.

Regulacja odpowiada na faktyczne potrzeby transportowe wynikające z koncentracji inwestycji, miejsc pracy, szkolnictwa wyższego oraz specjalistycznych placówek ochrony

zdrowia i instytucji kultury w miastach wojewódzkich. Brak regularnych, dostępnych połączeń między ośrodkami powiatowymi a stolicą regionu prowadzi do ograniczenia mobilności mieszkańców, pogłębiania różnic rozwojowych.

Minimalny standard powiatowy (art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o ptz)

Wprowadzenie minimalnego standardu **połączeń pomiędzy miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu a miejscowościami będącymi siedzibami władz gmin** stanowi drugi filar wprowadzanej regulacji, ukierunkowany na zapewnienie mieszkańcom realnego dostępu do podstawowych usług publicznych realizowanych na szczeblu powiatowym.

Powiat jest poziomem samorządu terytorialnego, na którym są skoncentrowane zadania o istotnym znaczeniu dla jakości życia mieszkańców, w szczególności w obszarze ochrony zdrowia i edukacji ponadpodstawowej. To w miastach powiatowych znajdują się szpitale powiatowe, poradnie specjalistyczne, izby przyjęć i szpitalne oddziały ratunkowe. Zapewnienie minimalnego standardu połączeń umożliwia mieszkańcom dojazd do tych placówek, co ma bezpośrednie przełożenie na dostęp do leczenia, profilaktykę zdrowotną, bezpieczeństwo zdrowotne oraz opiekę nad osobami starszymi.

Jednocześnie samorząd powiatowy odpowiada za prowadzenie szkół ponadpodstawowych, w tym liceów ogólnokształcących, techników i szkół branżowych, które w praktyce często obsługują młodzież z całego powiatu. Dostępność transportowa do tych placówek warunkuje możliwość wyboru ścieżki edukacyjnej, a w konsekwencji wpływa na przyszłe szanse zawodowe młodych ludzi i ich pozycję na rynku pracy. Brak regularnych połączeń między siedzibami gmin a miastem powiatowym prowadzi do pogłębienia nierówności rozwojowych.

Regulacja zapewnia, że za realizację tego standardu odpowiadać będzie organizator powiatowych przewozów pasażerskich, co zobowiązuje samorząd powiatowy do prowadzenia aktywnej polityki transportowej. Rozwiązanie zwiększa dostępność kluczowych usług publicznych oraz realnie przeciwdziała wykluczeniu transportowemu mieszkańców obszarów mniej zurbanizowanych.

W ramach minimalnego standardu wojewódzkiego i minimalnego standardu powiatowego projektowana ustawa określi także minimalny poziom dostępności transportowej poprzez wskazanie **liczby połączeń, jakie muszą zostać zapewnione w ramach standardów**, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności organizacyjnej po stronie organizatorów (art. 5a ust. 2 pkt 1 ustawy o ptz). Przyjęto zasadę, że w dni powszednie realizowane będą co najmniej cztery pary połączeń pomiędzy wskazanymi ośrodkami, natomiast w dni wolne od pracy – co najmniej

dwie pary połączeń. Rozróżnienie to wynika z rzeczywistej skali zapotrzebowania na przejazdy, które w dni robocze są największe ze względu na funkcjonowanie urzędów, placówek ochrony zdrowia, szkół, zakładów pracy oraz instytucji usługowych, a także z konieczności zapewnienia dojazdu w dni wolne osobom pracującym w systemie zmianowym, studentom i osobom kształcącym się w trybie weekendowym. Linie komunikacyjne powinny być tak poprowadzone, aby umożliwić mieszkańcom jak najszybszy dojazd do wskazanych miejsc. Niemniej jednak w projektowanym art. 5a ust. 2 pkt 2 wprowadzono możliwość realizacji standardu wojewódzkiego i standardu powiatowego w ramach więcej niż jednej linii komunikacyjnej oraz z wykorzystaniem różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego.

Projektowana ustawa wprowadza wyłącznie minimalny standard połączeń, pozostawiając organizatorom możliwość zwiększenia liczby kursów w przypadku większego zapotrzebowania transportowego. Jednocześnie regulacja ta nakłada obowiązek faktycznej realizacji połączeń, co eliminuje dotychczasową bierność części organizatorów, którzy prowadzili ograniczone działania w zakresie z organizacji przewozów, zwłaszcza autobusowych, na niższych poziomach administracyjnych. Wprowadzenie jednoznacznego obowiązku tworzenia linii w publicznym transporcie zbiorowym wzmacnia odpowiedzialność organizatorów za zapewnienie dostępności komunikacyjnej i przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.

Nowe przepisy zobowiązują organizatorów wojewódzkich i powiatowych, a także związki jednostek samorządu terytorialnego, do prowadzenia aktywnej polityki transportowej, opartej na analizie potrzeb mieszkańców oraz racjonalnym planowaniu sieci połączeń. Przyjęte rozwiązania sprzyjają zaangażowaniu samorządów w kształtowanie oferty przewozowej oraz przyczyniają się do podniesienia kompetencji organizacyjnych w tym obszarze, co w dłuższej perspektywie przełoży się na trwałą poprawę dostępności transportowej w całym kraju.

Standard gminny (art. 5a ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz)

Projektowane przepisy przewidują, że minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym obejmą w szczególności zapewnienie możliwości dojazdu w granicach administracyjnych danej gminy do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej, z których mieszkańcy korzystają na co dzień w celu realizacji podstawowych potrzeb życiowych. Chodzi w szczególności o dostęp do urzędów, placówek ochrony zdrowia, instytucji pomocy społecznej, obiektów kultury, sportu oraz innych miejsc pełniących funkcje publiczne. Zapewnienie takiej dostępności transportowej stanowi jeden z kluczowych

warunków realnego korzystania przez mieszkańców z praw i usług gwarantowanych przez państwo i samorząd.

Gmina jako podstawowa jednostka samorządu terytorialnego wskazana w Konstytucji RP pełni szczególną rolę w organizacji życia społecznego i gospodarczego na poziomie lokalnym. To właśnie do niej w pierwszej kolejności zwracają się mieszkańcy z większością spraw administracyjnych, społecznych i bytowych, a od jakości funkcjonowania gminy w dużej mierze zależy codzienne funkcjonowanie lokalnych wspólnot. Dlatego ustawowe nałożenie obowiązku zapewnienia minimalnej dostępności transportowej ma charakter nie tylko organizacyjny, ale również społeczny – ma przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu, szczególnie na obszarach wiejskich i słabiej zurbanizowanych, gdzie brak transportu publicznego stanowi jedną z głównych barier rozwojowych.

Jednocześnie projektowana ustawa wprowadza elastyczne narzędzia realizacji tego standardu, dopuszczając na terenie gmin możliwość wykorzystania transportu na żądanie. Rozwiązanie to pozwala gminom dostosować sposób organizacji transportu do lokalnych uwarunkowań demograficznych, przestrzennych i finansowych, w szczególności tam, gdzie tradycyjna, liniowa komunikacja autobusowa nie jest efektywna ekonomicznie lub nie odpowiada rzeczywistym potrzebom transportowym.

Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, zgodnie projektowanym art. 5a ust. 4 ustawy o ptz, będą mogły być zapewnione z uwzględnieniem przewozów realizowanych na zasadach komercyjnych, tj. na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym.

Rozwiązanie to odzwierciedla realia rynku przewozowego, na którym obok organizatorów publicznego transportu zbiorowego funkcjonuje wielu prywatnych przewoźników świadczących regularne usługi przewozowe, często od lat pełniących istotną rolę w obsłudze połączeń lokalnych i regionalnych.

Projektowana ustawa nie tworzy dwóch równoległych, konkurencyjnych systemów transportowych, lecz zmierza do ich komplementarnego powiązania. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego mogą być realizowane zarówno poprzez przewozy użyteczności publicznej, jak i poprzez włączenie do systemu istniejących przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń, o ile spełniają one wymagania określone w ustawie. Takie podejście pozwala efektywnie wykorzystać potencjał rynku, ograniczyć koszty po stronie

samorządów oraz uniknąć dublowania oferty przewozowej, a jednocześnie zapewnić ciągłość i stabilność obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

Jednocześnie regulacja chroni zasadę swobody działalności gospodarczej oraz przeciwdziała nieuczciwej konkurencji, tworząc ramy prawne współpracy między organizatorami a przedsiębiorcami. Włączenie przewoźników działających na zasadach komercyjnych w realizację minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego wzmacnia skuteczność działań na rzecz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy interesem publicznym a interesem gospodarczym. Przedsiębiorcy uczestniczący w tym procesie stają się partnerami samorządów w realizacji celu publicznego, ponosząc współodpowiedzialność społeczną za zapewnienie mieszkańcom dostępu do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych, co nadaje systemowi transportowemu charakter spójny, stabilny i długofalowo zrównoważony.

Ustanowienie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym, powiatowym i wojewódzkim ma na celu stworzenie spójnego, komplementarnego systemu publicznego transportu zbiorowego, który umożliwia przejazd od najmniejszej miejscowości do największego ośrodka regionalnego w sposób przewidywalny, dostępny i ciągły. Tylko takie podejście pozwala realnie zwiększyć mobilność mieszkańców, wzmocnić spójność terytorialną kraju oraz stworzyć warunki do rozwoju społeczno-gospodarczego, opartego na równości szans i powszechnym dostępie do usług publicznych. Wprowadzenie obowiązku zapewnienia minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego nie jest zatem celem samym w sobie, lecz narzędziem budowy efektywnego i społecznie odpowiedzialnego systemu transportu publicznego.

c) zadania organizatorów publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z art. 7 ust. 2a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym gmina oraz powiat będą obowiązani do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o wejściu w skład nowego związku jednostek samorządu terytorialnego lub dołączeniu do istniejącego związku, a także w przypadku kiedy dana jednostka samorządu terytorialnego występuje ze związku. Takie rozwiązanie ma zapewnić integratorowi przewozów kompleksową wiedzę na temat integracji samorządów w ramach związków.

Ponadto przepis art. 7 został uzupełniony o ust. 3a i 3b wprowadzający elastyczne formy współpracy samorządów w celu organizacji sprawniej działającego transportu publicznego. Zgodnie z wprowadzanymi rozwiązaniami gmina będzie mogła, na podstawie porozumienia,

przekazać powiatowi, w którego graniach się znajduje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego (ust. 3a). Ponadto zgodnie z wprowadzanymi rozwiązaniami związek powiatowo-gminny lub związek powiatów będzie mógł na podstawie porozumienia przejąć od gminy lub powiatu niewchodzącego w jego skład część zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązania te są oczekiwane przez jednostki samorządu terytorialnego.

Zmiana art. 8 pkt 1 ustawy o ptz polega na doprecyzowaniu zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego poprzez wyraźne wskazanie, że planowanie rozwoju transportu powinno uwzględniać rozwiązania ograniczające zjawisko wykluczenia transportowego. Dotychczasowe brzmienie przepisu koncentrowało się na samym planowaniu rozwoju sieci połączeń, nie akcentując wprost celu społecznego, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Wprowadzenie tego elementu do katalogu zadań organizatora nadaje temu obowiązkowi charakter systemowy i wiążący, a nie jedynie fakultatywny.

Jednocześnie regulacja wiąże planowanie rozwoju transportu z obowiązkiem realizacji minimalnych standardów usług publicznego transportu zbiorowego, które zostały wprowadzone w ustawie jako podstawowy instrument przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Działania mogą obejmować zarówno tworzenie nowych linii o charakterze użyteczności publicznej, modyfikację istniejących tras i rozkładów jazdy, umiejscowienie przystanków, jak i zastosowanie elastycznych form przewozu, takich jak transport na żądanie, na obszarach gmin. Organizator powinien również aktywnie poszukiwać źródeł finansowania rozwoju sieci połączeń oraz współpracować z innymi jednostkami samorządu terytorialnego w celu budowy spójnego systemu transportowego.

d) zadania marszałka województwa jako integratora przewozów

Projektowane przepisy wprowadzają nowy przepis, tj. art. 8a ust. 1 ustawy o ptz, który określa zadania marszałka województwa jako integratora przewozów na obszarze województwa. Rozwiązanie to stanowi odpowiedź na obecny, silnie rozproszony model organizacji publicznego transportu zbiorowego, w którym funkcjonuje blisko 2500 organizatorów realizujących swoje zadania wyłącznie w granicach właściwości poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Brak systemowego obowiązku współpracy oraz koordynacji pomiędzy tymi podmiotami prowadzi do fragmentaryzacji sieci połączeń, ogranicza efektywność podejmowanych działań oraz utrudnia racjonalne i skoordynowane wydatkowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy.

Województwo jako jednostka samorządu terytorialnego o charakterze regionalnym dysponuje kompetencjami, zasobami organizacyjnymi i kadrowymi pozwalającymi na prowadzenie działań integrujących system transportowy w skali całego regionu. Samorząd województwa pełni już funkcję organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich, zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym, które w naturalny sposób łączą przewozy gminne i powiatowe w spójną sieć komunikacyjną. Nadanie marszałkowi województwa roli integratora przewozów wzmacnia tę funkcję i umożliwia świadome kształtowanie systemu transportu zbiorowego jako jednolitej całości.

Zadaniem marszałka województwa będzie koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz sieci komunikacyjnych poszczególnych organizatorów, a także uwzględnianie funkcjonujących przewozów realizowanych komercyjnie. Celem tej koordynacji jest przede wszystkim ograniczenie wykluczenia transportowego oraz zapewnienie spójności sieci połączeń, wpływanie na nieuzasadnione tworzenie wielokrotnego dublowania linii na tych samych odcinkach oraz identyfikowanie obszarów, na których oferta przewozowa jest niewystarczająca lub nie istnieje. Integracja na poziomie regionalnym umożliwi bardziej efektywne planowanie przebiegu tras, częstotliwości kursów oraz punktów przesiadkowych, co przełoży się na lepszą dostępność transportu zbiorowego dla mieszkańców.

Nadrzędnym celem wprowadzenia roli marszałka województwa jako integratora przewozów jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Samorząd województwa, dzięki bieżącej współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego innych szczebli, w szczególności z powiatami, posiada narzędzia i wiedzę pozwalające na identyfikowanie problemów komunikacyjnych w skali regionalnej oraz na dobór adekwatnych środków zaradczych. Powierzenie marszałkowi tej odpowiedzialnej społecznie roli wzmacnia spójność systemu publicznego transportu zbiorowego i realnie wpływa na poprawę codziennej mobilności mieszkańców, umożliwiając im dostęp do pracy, edukacji, usług publicznych i życia społecznego.

Narzędziem (art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz) umożliwiającym marszałkowi województwa skuteczną realizację zadań integratora przewozów jest sporządzanie i aktualizowanie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Schemat ten ma odzwierciedlać rzeczywisty układ połączeń funkcjonujących na obszarze województwa, zarówno w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozów realizowanych komercyjnie.

Jednocześnie, obok schematów komunikacyjnych opracowywanych na poziomie województwa, przewiduje się wprowadzenie schematów powiatowych, które obejmować będą zarówno gminne, jak i powiatowe przewozy pasażerskie. W tym kontekście należy wskazać, że sporządzanie Schematów sieci komunikacyjnej na poziomie niższym niż województwo należeć będzie do właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, tj. w zakresie gminnych przewozów pasażerskich (z wyłączeniem komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim nie może ona być objęta dopłatą z Funduszu), powiatowych przewozów pasażerskich, a także podmiotów, którym powierzono organizację transportu na mocy porozumień między powiatami. Zadanie to realizować będą również związki powiatów oraz związki powiatowo-gminne – odpowiednio na obszarach jednostek samorządu terytorialnego tworzących te związki.

W przypadku gdy gmina lub powiat wchodzi w skład takiego związku, Schemat sieci komunikacyjnej obejmować będzie przewozy realizowane na całym obszarze objętym współpracą. Rozwiązanie to ma charakter prointegracyjny, sprzyjając współdziałaniu jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji transportu zbiorowego. Obecne rozdrobnienie organizatorów może zostać w ten sposób ograniczone, co umożliwi tworzenie większych, bardziej efektywnych struktur odpowiedzialnych za przewozy. W konsekwencji przyczyni się to do lepszej integracji systemu transportowego oraz zwiększenia dostępności i atrakcyjności oferty przewozowej dla pasażerów. Schemat ma odpowiadać na zapotrzebowanie na połączenia zgłaszane przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Dokument ten pozwoli na kompleksowe zobrazowanie relacji komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami oraz identyfikację obszarów, w których oferta transportowa jest niewystarczająca lub nie spełnia minimalnych standardów usług publicznego transportu zbiorowego. Istotnym elementem Schematu jest także możliwość uwzględniania w procesie integracji przewoźników działających na zasadach komercyjnych, co sprzyja tworzeniu jednego, komplementarnego systemu transportowego, zamiast funkcjonowania odrębnych, niepowiązanych ze sobą sieci. Takie podejście zwiększa elastyczność systemu i pozwala lepiej odpowiadać na zróżnicowane potrzeby transportowe wynikające ze specyfiki demograficznej, przestrzennej i gospodarczej poszczególnych regionów.

Cykliczna aktualizacja Schematów sieci komunikacyjnej, umożliwi bieżący monitoring funkcjonowania systemu transportowego. Pozwoli to na podejmowanie działań w szczególności w sytuacjach, gdy zachodzi potrzeba uzupełnienia sieci połączeń lub dostosowania jej do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Dzięki temu schemat

stanie się nie tylko narzędziem o charakterze planistycznym, lecz także instrumentem operacyjnym wspierającym realizację polityki transportowej w województwie.

W ramach realizacji zadań integratora **marszałek województwa powinien także dążyć do zapewnienia funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw, w szczególności poprzez koordynację działań organizatorów gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz inicjowanie zawierania stosownych porozumień** (art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz). Obszary przygraniczne województw są szczególnie narażone na wykluczenie transportowe, co wynika m.in. z policentrycznego układu osadniczego kraju oraz faktu, że ośrodki pełniące funkcje ponadlokalne często znajdują się w różnych województwach, mimo istniejących między nimi silnych powiązań społecznych, gospodarczych i funkcjonalnych. Koordynacja tych działań na poziomie regionalnym wzmacnia pozycję mniejszych organizatorów i ułatwia im podejmowanie współpracy ponad granicami administracyjnymi.

Istotnym elementem realizacji **funkcji integratora jest także dążenie do integracji różnych rodzajów transportu** (art. 8a ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz). Marszałkowie województw jako organizatorzy wojewódzkich przewozów pasażerskich, w szczególności w transporcie kolejowym, odpowiadają za tworzenie linii stanowiących kręgosłup transportowy regionu. Integracja przewozów autobusowych z koleją ma na celu zapewnienie pasażerom spójnej i atrakcyjnej oferty przewozowej, umożliwiającej wygodne przesiadki oraz dotarcie do miejsc, do których infrastruktura kolejowa nie prowadzi. Takie podejście sprzyja zwiększeniu wykorzystania transportu kolejowego, który cechuje się niskim oddziaływaniem na środowisko oraz wysoką efektywnością w obsłudze potoków pasażerskich.

Uzupełnieniem działań integracyjnych jest **możliwość zawierania przez marszałka województwa porozumień dotyczących integracji sieci komunikacyjnej województwa** (art. 8a ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz). Porozumienia te, mające charakter dobrowolny, mogą być zawierane zarówno z organizatorami publicznego transportu zbiorowego, jak i z przewoźnikami realizującymi przewozy na zasadach komercyjnych, a ich celem jest standaryzacja funkcjonowania systemu przewozów na obszarze województwa. W ramach takich porozumień strony mogą określić zasady integracji, w tym standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych i dworców, zasad korzystania z infrastruktury przystankowej, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji pasażerskiej.

Zawieranie porozumień integracyjnych ma prowadzić do zwiększenia liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego przez poprawę czytelności oferty przewozowej, skrócenie czasu podróży oraz podniesienie komfortu przemieszczania się. W dłuższej perspektywie rozwiązania te mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu samochodowego, co pozytywnie wpłynie na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców. Spójna i zintegrowana sieć transportowa zwiększa również atrakcyjność regionów, w których funkcjonuje, wspierając ich rozwój społeczno-gospodarczy oraz wzmacniając dostępność komunikacyjną.

e) zmiany dotyczące planu transportowego

Projektowana ustawa wprowadza istotne zmiany w zakresie sporządzania planów transportowych **(planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego)**, zarówno w odniesieniu do jednostek samorządu terytorialnego zobowiązanych do ich opracowania (art. 9 ustawy o ptz), jak i do zakresu przedmiotowego tego dokumentu (art. 12 ustawy o ptz). Celem proponowanych rozwiązań jest zapewnienie pełnego pokrycia terytorium kraju spójnymi i rzeczywistymi planami transportowymi, które stanowić będą podstawowe narzędzie planowania i rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Podmioty zobowiązane do sporządzenia planu transportowego (art. 9)

Obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską oraz powiatów, związków powiatowych, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie ustawa uchyla przepisy nakładające dotychczas taki obowiązek na gminy.

Doświadczenia z dotychczasowego funkcjonowania przepisów wykazały, że stosowanie fakultatywności w odniesieniu do części jednostek samorządu terytorialnego nie doprowadziło do objęcia całego obszaru kraju planami transportowymi, a znaczna część tych dokumentów nie była sporządzana lub miała jedynie charakter formalny.

Dodatkowo złożoność oraz szeroki zakres planów transportowych, przekraczały często realne możliwości organizacyjne i kadrowe mniejszych jednostek samorządu terytorialnego. W związku z tym ustawa zakłada planowanie transportu na poziomie powiatu i województwa.

Sposób sporządzania planu transportowego

Projektowane przepisy w sposób kompleksowy określają zasady sporządzania planów transportowych, wskazując właściwe podmioty odpowiedzialne za ich opracowanie oraz mechanizmy współpracy pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego.

Zgodnie z proponowanymi rozwiązaniami, plan transportowy w zakresie komunikacji miejskiej sporządza gmina miejska, o ile podjęła decyzję o organizacji tego rodzaju przewozów, a także gmina, której powierzono to zadanie na mocy porozumienia międzygminnego. Kompetencje te przysługują również związkom międzygminnym, jeżeli realizują zadania w zakresie organizacji komunikacji miejskiej. Natomiast na poziomie powiatowym plan transportowy sporządza powiat – zarówno w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich (z wyłączeniem komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim nie może ona być objęta dopłatą z Funduszu), jak i powiatowych przewozów pasażerskich, w tym także w sytuacji, gdy zadanie to zostało mu powierzone w drodze porozumienia między gminami i powiatami. Zadania te są również realizowane przez związki powiatów oraz związki powiatowo-gminne, obejmujące obszary jednostek tworzących te struktury. Województwo uchwala plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.

W przypadku uczestnictwa gminy lub powiatu w związku międzygminnym, powiatowym lub powiatowo-gminnym, plan transportowy obejmuje swoim zakresem przewozy realizowane na całym obszarze objętym danym związkiem, co sprzyja integracji działań organizacyjnych oraz zapewnia spójność planowania transportowego.

Projektowane przepisy wprowadzają także mechanizm współtworzenia planu transportowego na poziomie powiatu. Gminy wchodzące w skład powiatu, a także związki międzygminne, na wniosek powiatu i w określonym terminie, przedkładają propozycje dotyczące sieci komunikacyjnej w zakresie gminnych przewozów pasażerskich (z wyłączeniem komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim nie może ona być objęta dopłatą z Funduszu). Propozycje te obejmują wszystkie wymagane elementy planu transportowego, co pozwala na ich bezpośrednie wykorzystanie w procesie planistycznym. Dodatkowo, w przypadku realizacji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń, plan transportowy uwzględnia również informacje dotyczące tych zezwoleń.

Plan transportowy przyjmowany jest przez radę powiatu i stanowi akt prawa miejscowego. Następnie przekazywany jest do samorządy województwa. Takie rozwiązanie usprawnia proces uzgadniania proponowanych połączeń, zapewniając jednocześnie możliwość całościowego i spójnego ujęcia sieci transportowej na poziomie regionalnym.

Proponowane regulacje wzmacniają udział gmin i powiatów w procesie planowania transportu zbiorowego, umożliwiając lepsze dostosowanie oferty przewozowej do lokalnych potrzeb mieszkańców. Jednocześnie sprzyjają integracji systemu transportowego oraz zwiększeniu efektywności organizacyjnej poprzez ograniczenie rozproszenia kompetencji i wzmocnienie współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego.

Plan ma określać miejscowości, które planuje się połączyć, a także obszary przewidziane do objęcia transportem na żądanie. Wskazanie takich obszarów nie oznacza obowiązku natychmiastowego uruchomienia określonej formy transportu, lecz daje możliwość elastycznego podejmowania decyzji w tym zakresie, w zależności od lokalnych uwarunkowań i dostępnych środków.

Celem wprowadzanych zmian jest stworzenie jednolitego i przejrzystego systemu planowania transportu zbiorowego, który obejmie całe terytorium województwa i zapewni mieszkańcom dostęp do rzetelnej informacji o kształcie sieci połączeń w perspektywie okresu obowiązywania planu. Uporządkowanie kompetencji planistycznych mają prowadzić do usprawnienia funkcjonowania systemu transportowego.

Zmiana art. 10 ust. 1 ustawy o ptz ma na celu odstąpienie od obowiązku zamieszczenia ogłoszenia w miejscowej prasie informacji o opracowanym projekcie planu transportowego. Mając na uwadze zmniejszenie popularności prasy drukowanej na rzecz internetu, taki obowiązek wydaje się nadmiarowy.

W art. 11 ust. 1 ustawy o ptz wprowadzono zmiany wynikowe związane ze sporządzeniem planu transportowego województwa na podstawie propozycji od samorządów z obszaru województwa.

Obowiązek uzgodnienia lub zaopiniowania planu transportowego wynika z obowiązujących przepisów art. 13 ustawy o ptz. W art. 13 ustawy o ptz dokonano wyłącznie zmian wynikowych związanych z ograniczeniem liczby podmiotów zobowiązanych do sporządzenia planu transportowego oraz zastąpiono zaopiniowanie przez marszałka województwa planu transportowego przygotowanego przez zarząd związku metropolitalnego „uzgodnieniem".

Zakres planu transportowego (art. 12)

Plan transportowy województwa koncentruje się na wskazaniu połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami, a nie na szczegółowym określaniu przebiegu konkretnych linii, lokalizacji przystanków czy dróg (art. 12 ust. 1 pkt 1). Uogólnienie zakresu planu ma na celu zwiększenie jego elastyczności oraz umożliwienie bieżącego reagowania na zmieniające się

potrzeby transportowe mieszkańców. Dotychczasowe, bardzo szczegółowe uregulowanie tych kwestii powodowało konieczność częstych aktualizacji planu, który jako akt prawa miejscowego podlega sformalizowanej i czasochłonnej procedurze przyjmowania. Przyjęte rozwiązanie ma zapobiegać nadmiernemu usztywnieniu działań organizatorów i ułatwić wprowadzanie nowych przystanków lub modyfikację przebiegu linii bez konieczności każdorazowej zmiany planu. Jednocześnie daje możliwość reagowania na zmieniające się potrzeby mieszkańców.

W planach transportowych sporządzanych przez gminy i związki międzygminne dla komunikacji miejskiej pozostawiono dotychczasowe rozwiązania dotyczące określania w planach transportowych sieci komunikacyjnej, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Istotnym elementem planu będzie również określenie metodyki oceny i prognozowania potrzeb przewozowych pasażerów (art. 12 ust. 1 pkt 1) zamiast dotychczasowej oceny i prognozy potrzeb przewozowych. Ocena ta powinna być prowadzona w sposób ciągły, a nie jedynie okresowy, co umożliwi organizatorom bieżące reagowanie na zmiany demograficzne, społeczne i przestrzenne. Plan nie będzie zawierał sztywnych wyników analiz, które z uwagi na zmienność czynników zewnętrznych szybko mogłyby się dezaktualizować, lecz opis sposobu prowadzenia tych analiz.

Analogiczne podejście zastosowano w odniesieniu do części planu transportowego dotyczącej finansowania usług przewozowych (art. 12 ust. 1 pkt 2). Plan transportowy ma wskazywać przewidywane źródła finansowania, bez szczegółowego określania ich struktury czy wielkości. Rozwiązanie to uwzględnia możliwość pojawiania się nowych instrumentów finansowych w okresie obowiązywania planu oraz daje organizatorom elastyczność w dostosowywaniu modelu finansowania do aktualnych warunków.

Plan będzie również zawierał minimalne standardy częstotliwości przewozów o charakterze użyteczności publicznej (art. 12 ust. 1 pkt 6a). Standardy te muszą uwzględniać minimalne standardy częstotliwości połączeń wojewódzkich i powiatowych określone w art. 5a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, a jednocześnie mogą zostać rozszerzone w celu dostosowania oferty przewozowej do specyfiki danego obszaru. Dzięki temu jakość publicznego transportu zbiorowego będzie w dużej mierze kształtowana, z uwzględnieniem różnorodności uwarunkowań regionalnych.

Projektowana ustawa uchyla jednocześnie przepisy nakładające obowiązek zamieszczania w planach transportowych szczegółowych informacji dotyczących wykorzystania autobusów zeroemisyjnych lub napędzanych gazem ziemnym oraz lokalizacji infrastruktury technicznej (art. 12 ust. 1a, 2b, 2c).

W ramach projektowanych przepisów uproszczono także elementy, które będą brane pod uwagę przy sporządzaniu planu transportowego (art. 12 ust. 2).

Zmianie ulega również podstawa sporządzania planu transportowego w zakresie zagospodarowania przestrzennego (art. 12 ust. 2 pkt 1a). Zamiast odniesienia do planu zagospodarowania przestrzennego województwa, plan transportowy opierać się będzie na stanie zagospodarowania przestrzennego. Rozwiązanie to lepiej odpowiada uogólnionemu zakresowi planu oraz jego odniesieniu do sieci komunikacyjnych obejmujących przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie.

Plan transportowy jako dokument o charakterze strategicznym i planistycznym będzie także sporządzany z uwzględnieniem ogólnych kierunków rozwoju mobilności, spójnych z planami zrównoważonego rozwoju mobilności miejskiej (art. 12 ust. 2 pkt 1a).

Jednocześnie, w związku z uchyleniem szczegółowych regulacji dotyczących uwzględniania w planie transportowym regulacji dotyczących taboru napędzanego gazem ziemnym, ustawa rozszerza obowiązek uwzględniania w planie transportowym wpływu publicznego transportu zbiorowego na środowisko, w tym z uwzględnieniem wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych (art. 12 ust. 2 pkt 3). Pozwala to zachować proekologiczny kierunek polityki transportowej przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności planistycznej.

f) Schemat sieci komunikacyjnej w województwie (art. 14b–14d ustawy o ptz)

Projektowana ustawa wprowadza nowe narzędzie służące realizacji zadań marszałka województwa jako integratora przewozów, w postaci Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Schemat ten stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie planu transportowego województwa, który określa jedynie ogólne kierunki i relacje połączeń. Jego składowym elementem są Schematy sieci komunikacyjnej sporządzane przez powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne i związki metropolitalne. Rolą Schematu jest przedstawienie rzeczywistego układu komunikacyjnego poprzez wskazanie linii, za pomocą których skomunikowane są poszczególne miejscowości na obszarze województwa.

Schemat sieci komunikacyjnej w województwie jest kluczowym narzędziem z punktu widzenia pełnienia przez marszałka funkcji integratora przewozów. Umożliwia on całościowy wgląd w

sieci komunikacyjne tworzone przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także w połączenia realizowane przez przewoźników komercyjnych na podstawie zezwoleń, które zostały wskazane przez organizatorów. Dzięki temu marszałek dysponuje pełną i aktualną informacją o funkcjonującym systemie transportowym na terenie województwa.

Schemat pozwala również na identyfikację obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym oraz ocenę rzeczywistego dostępu mieszkańców do komunikacji zbiorowej. Na jego podstawie marszałek może analizować rozmieszczenie połączeń, ich częstotliwość oraz spójność sieci, a także ocenić, czy występują luki w ofercie przewozowej.

Wprowadzenie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie umożliwia marszałkowi podejmowanie działań w celu uruchamiania nowych połączeń lub modyfikacji istniejących linii, tak aby lepiej odpowiadały one na potrzeby mieszkańców. Narzędzie to wzmacnia rolę samorządu województwa w koordynowaniu działań organizatorów oraz przyczynia się do budowy spójnego i efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego, którego nadrzędnym celem jest ograniczanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany poprzez uzupełnienie Schematów sieci komunikacyjne organizatorów tzw. „małych Schematów" o wojewódzkie przewozy pasażerskie.

„Małe" Schematy będą opracowywane na poziomie:

- powiatów w odniesieniu do:
  - gminnych (z jego obszaru) przewozów pasażerskich, w tym komunikacji miejskiej w zakresie, w jakim może ona podlegać dopłacie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez związek międzygminny,
  - powiatowych przewozów pasażerskich,
- związków powiatów – w odniesieniu do powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatów tworzących związek powiatów,
- związków powiatowo-gminnych – w odniesieniu do powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze gmin i powiatów tworzących związek powiatowo-gminny,
- związków metropolitalnych w odniesieniu do:

- metropolitalnych przewozów pasażerskich w zakresie, w jakim mogą one podlegać dopłacie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,
- gminnych przewozów pasażerskich lub powiatowych przewozów pasażerskich, jeżeli gmina należąca do związku metropolitalnego lub powiat należący do związku metropolitalnego powierzyli w drodze porozumienia organizację transportu zbiorowego związkowi metropolitalnemu.

Linie gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich, organizowanych przez powiat lub związek JST na podstawie porozumienia między tymi jednostkami, zostaną ujęte w „małych" schematach komunikacyjnych właściwych terytorialnie dla tych przewozów. Dzięki temu linie, których organizator jest spoza właściwości terytorialnej, będą widoczne w schemacie, który obowiązuje dla danego terenu.

Schemat będzie także sporządzany przez ministra właściwego do spraw transportu w odniesieniu do transportu kolejowego w zakresie przewozów, dla których właściwy jest minister, tj. międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

Schemat obejmuje w szczególności obecne i planowane sieci komunikacyjne organizatorów, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie tworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Istotnym elementem jest także ujęcie linii komunikacyjnych realizowanych przez przewoźników komercyjnych na podstawie zezwoleń, zgłoszonych przez właściwych organizatorów, a także obecnych i planowanych miejscowości objętych transportem na żądanie. Odpowiednie oznaczenie linii służących przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu pozwoli na ich jednoznaczną identyfikację i właściwe ukierunkowanie wsparcia finansowego, w szczególności ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Zgromadzenie kompleksowych informacji o sieciach komunikacyjnych w jednym dokumencie umożliwi usprawnienie procesu planowania nowych połączeń oraz ich lepsze dostosowanie do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Pozwoli to również na bardziej efektywne i racjonalne wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na transport zbiorowy. Schemat ukaże wzajemne relacje pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, w tym miejsca styku linii

autobusowych i kolejowych, co stworzy podstawy do ich lepszej integracji i budowy spójnej oferty przewozowej w skali regionu.

Schemat jest sporządzany zarówno w formie graficznej, jak i tekstowej. „Mały" Schemat uchwalany przez zarząd powiatu lub zarząd odpowiedniego związku jednostek samorządu terytorialnego publikowany jest w Biuletynie Informacji Publicznej i przekazywany do marszałka województwa.

Schemat po zatwierdzeniu odpowiednio przez marszałka województwa lub ministra właściwego do spraw transportu publikowany jest w Biuletynie Informacji Publicznej. Zapewnia to przejrzystość działań administracji oraz powszechny dostęp obywateli do informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego na terenie województwa i w skali kraju.

Schemat sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa jest sporządzany z zachowaniem spójności z obowiązującymi planami transportowymi (z wyłączeniem okresu przejściowego do 2029 r.), co zapewnia jednolitość dokumentów planistycznych i ich wzajemne uzupełnianie się. Jako narzędzie operacyjne Schemat sieci komunikacyjnej w województwie jest aktualizowany na bieżąco, jednak nie rzadziej niż raz w roku, nie później niż do końca trzeciego kwartału danego roku. Obowiązek aktualizacji ma zapobiegać bierności organizacyjnej i zapewnić stałe reagowanie na zmieniające się potrzeby transportowe.

Po ogłoszeniu lub aktualizacji Schematu organizatorzy mają możliwość zgłoszenia uwag do wojewody. Wojewoda rozpatruje zgłoszone uwagi w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania, a marszałek wprowadza wskazane zmiany w schemacie w terminie 7 dni. Do czasu rozpatrzenia uwag obowiązuje Schemat sieci komunikacyjnej w województwie ogłoszony przez marszałka. Wprowadzenie tego mechanizmu odwoławczego służy zachowaniu równowagi pomiędzy rolą marszałka jako integratora a interesami pozostałych jednostek samorządu terytorialnego, a jednocześnie sprzyja rzetelnemu uzgadnianiu treści Schematu i wzmacnia współpracę pomiędzy samorządami.

Organizacja przewozów na terenie kraju będzie prowadzona w sposób zintegrowany. W przypadku linii komunikacyjnej, na której przewozy będą realizowane na obszarze więcej niż jednego województwa, linie te będą zawierane się w Schemacie każdego z województw.

g) Schemat sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym (art. 14e ustawy o ptz)

Na wzór Schematu sieci komunikacyjnej organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są jednostki samorządu terytorialnego, projektowana ustawa wprowadza również takie

narzędzie dla ministra właściwego do spraw transportu, który jest organizatorem publicznego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Schemat zawiera obecne i planowane linie komunikacyjne w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Minister właściwy do spraw transportu będzie sporządzał projekt w formie graficznej oraz tekstowej i publikował na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Schemat ten stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie planu transportowego województwa, który określa jedynie ogólne kierunki i relacje połączeń. Jego rolą jest przedstawienie rzeczywistego układu komunikacyjnego poprzez wskazanie linii, za pomocą których są skomunikowane, w ramach międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, poszczególne miejscowości na obszarze kraju.

h) zwiększenie dostępności przystanków komunikacyjnych i dworców dla wszystkich operatorów i przewoźników

W związku ze znacznym ograniczeniem przez niektóre samorządy dostępności przystanków komunikacyjnych i dworców, przede wszystkim dla przewoźników realizujących przewozy na zasadach komercyjnych, wprowadzono regulacje (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz) zobowiązujące gminy miejskie do udostępnienia określonej liczby przystanków komunikacyjnych i dworców.

W przypadku miast liczących co najmniej 500 tys. mieszkańców wprowadzono obowiązek udostępnienia co najmniej 6 takich obiektów.

Natomiast w przypadku miast liczących:

- co najmniej 250 tys. mieszkańców i niewięcej niż 500 tys. mieszkańców – 5 obiektów,
- co najmniej 100 tys. mieszkańców i niewięcej niż 250 tys. mieszkańców – 4 obiektów,
- co najmniej 50 tys. mieszkańców i niewięcej niż 100 tys. mieszkańców – 3 obiekty,
- niewięcej niż 50 tys. mieszkańców – 2 obiekty.

Co najmniej jeden z ww. obiektów musi być zlokalizowany w centrum miasta.

Wprowadzane rozwiązanie ma przede wszystkim zwiększyć komfort podróży pasażerów, którzy obecnie w wielu przypadkach są zmuszeni do przesiadek na obrzeżach miasta do komunikacji miejskiej lub skorzystania z transportu indywidualnego.

W związku z projektowanym rozwiązaniem dla takich przystanków komunikacyjnych i dworców wprowadzono inne maksymalne stawki opłat (art. 16 ust. 5a), tj.

- 0,02 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym,
- 5,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu,
- 10,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.

W ramach zmian dotyczących przystanków komunikacyjnych i dworców w projektowanym art. 16 ust. 1a ustawy o ptz wprowadzono możliwość zwolnienia operatora przez organizatora z opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem jest ten organizator.

Ww. zmiana jest realizacją postulatu branży publicznego transportu zbiorowego.

i) pozostałe zmiany w ustawie o ptz

W dodawanym **art. 15b ustawy o ptz** wprowadzono przepisy wprowadzające możliwość ustanowienia przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego skomunikowań linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w transporcie drogowym i kolejowym w powiazaniu z przewozami o charakterze użyteczności publicznej, lecz również z innymi rodzajami przewozów pasażerskich, w tym połączeniami wojewódzkimi, międzywojewódzkimi, lotniczymi czy morskimi. Takie ujęcie pozwala na elastyczne kształtowanie zintegrowanej oferty transportowej, odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców oraz podróżnych.

Celem projektowanego przepisu jest stworzenie podstaw do lepszej integracji różnych gałęzi transportu, co przyczyni się do ograniczenia barier przesiadkowych oraz zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. Umożliwienie tworzenia skomunikowań z połączeniami lotniczymi i morskimi stanowi dodatkowo instrument wspierający rozwój mobilności międzyregionalnej i międzynarodowej, a także wzmacnia rolę transportu publicznego jako elementu zrównoważonego systemu transportowego państwa.

Projektowane przepisy przewidują zmianę przepisów ustawy o ptz w zakresie publikacji ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielnie zamówienia publicznego **(art. 23 ustawy o ptz).** Zmiany w tym obszarze mają usprawnić i przyśpieszyć udzielanie zamówień publicznych i są oczekiwane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym z sześciu miesięcy do trzech miesięcy skrócono obowiązek publikacji ogłoszenia, w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie (art. 23 ust. 1 ustawy o ptz).

Ponadto w art. 23 ust. 4 ustawy o ptz przewidziano zmianę w ust. 4, który określa wymagane elementy ogłoszenia. Zgodnie z zaproponowaną zmianą w ogłoszeniu zamiast określania linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej będzie możliwość określenia obszarów, na których potencjalnie mogą być wykonywane przewozy (pkt 3). Zmiana ta ma na celu zapewnienie organizatorowi publicznego transportu zbiorowego elastyczności w planowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej przy jednoczesnym zachowaniu transparentności postępowań o udzielnie zamówienia publicznego. Sformułowanie to pozwoli ująć w ogłoszeniu obszary, na których przewiduje się zapotrzebowanie na usługi publicznego transportu zbiorowego.

Ponadto w celu uelastycznienia zagadnienia publikacji ogłoszenia uchylono przepis (ust. 6) dający możliwość zmiany elementów tego ogłoszenia do czasu upływu połowy okresów przewidzianych na publikację.

Doprecyzowano również przepisy w zakresie możliwości dołączenia w komunikacji miejskiej rozkładu jazdy w postaci elektronicznej (**art. 28 ust. 3 i 4 ustawy o ptz).** Przepisy w tym zakresie zostały już wprowadzone nowelizacją ustawy o ptz z 2023 r. Niemniej jednak w ramach niniejszego projektu ustawy, na wniosek operatorów publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, doprecyzowano ich brzmienie, celem usunięcia wątpliwości interpretacyjnych.

W art. 46 ustawy, który określa zasady organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, **dodano pkt 5a**, który dotyczy rozkładów jazdy.

W ramach tego przepisu (lit. b) zobowiązano operatorów i przewoźników do sporządzenia, udostępnienia i aktualizacji rozkładów jazdy w standardzie cyfrowej wymiany informacji z wykorzystaniem normy NeTEx lub innego formatu pod warunkiem kompatybilności i interoperacyjności z normą NeTEX.

Ponadto w związku z ustanowieniem marszałków województw integratorami przewozów w województwie, których zadania będą wiązały się między innymi z koordynowaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnej na obszarze województwa oraz podejmowaniem działań zmierzających do zapewnienia integracji różnych

rodzajów transportu (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz) w proponowanej zmianie art. 46 ust. 1 pkt 5 dodano przepis (lit. d) zobowiązujący organy wydające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i organy wydające zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego do przekazywania do marszałka województwa informacji o rozkładach jazdy oraz innych informacji niezbędnych do prowadzenia przez marszałków województw systemu informacji pasażerskiej.

Ponadto informacje o rozkładach jazdy będą zamieszczane na stronie internetowej operatora i przewoźnika, jeżeli ją posiada (lit. e) i marszałka województwa (lit. f).

Proponowane rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na dostępność dla pasażerów do informacji o rozkładach jazdy linii komunikacyjnych funkcjonujących w województwie.

Jednocześnie należy wskazać, że w procesie legislacyjnym znajduje się projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89). Projektowane przepisy przewidują zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawie z dnia 6 września o transporcie drogowym i obejmują ramy dla działania krajowego punktu dostępu do danych o podróżach multimodalnych – KPD MMTIS), który będzie pierwszym podejmowanym w Polsce publicznym projektem mającym zainicjować warunki dla stopniowej cyfryzacji sektora mobilności, a zwłaszcza publicznego transportu zbiorowego.

Zmiany w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe

W art. 33a ww. ustawy zostanie dodany ust. 9, który wprowadzi dla przewoźników, organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub osób przez nich upoważnionych dokonujących kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu, ochronę przewidzianą w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, z późn. zm.) dla funkcjonariuszy publicznych.

Objęcie tych podmiotów ochroną przewidzianą dla funkcjonariuszy publicznych jest związane z pojawiającymi się w ostatnim czasie przypadkami aktów agresji, szczególnie w komunikacji miejskiej. Osoby te mają bezpośredni kontakt z osobami korzystającymi z tej formy transportu i są narażone na potencjalne akty agresji z ich strony, do których faktycznie dochodzi. Dlatego też zasadne jest zrównanie ochrony materialno-prawnej kontrolerów biletów z już istniejącą ochroną prawną przewidzianą dla osób kierujących środkami transportu w publicznym transporcie zbiorowym. Proponowana zmiana stanowi realizację postulatu organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przedstawicieli związków zawodowych.

Ponadto przepisy ustawy – Prawo przewozowe, tj. art. 15 ust. 6 i art. 34a ust. 2 zostały uzupełnione w zakresie przyznania zarządowi związku metropolitalnego uprawnień do wydawania przepisów porządkowych i przepisów dotyczących ustanawiania opłat dodatkowych.

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2010 r. o transporcie drogowym

Mając na uwadze, że z roku na rok rośnie liczba linii komunikacyjnych obsługiwanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz w celu ograniczenia zadań nakładanych na jednostki samorządu terytorialnego, w projektowanych przepisach odstąpiono o obowiązku sporządzania przez organy udzielające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu wydania lub zmiany zezwolenia na liniach do 100 km (art. 22a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym). W związku z tym rozwiązaniem wprowadzono zmiany wynikowe w art. 22a ust. 2, 3, 5 i 7 ustawy o transporcie drogowym.

Projektowane przepisy wprowadzają także zmiany w art. 50 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, który określa zadania kontrolne Inspekcji Transportu Drogowego. Dotychczasowe zadania zostaną uzupełnione o nowe zadania w zakresie kontroli spełnienia obowiązku wynikającego z art. 11g ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.), której tytuł zostanie zmieniony w ramach przedkładanej nowelizacji na ustawę o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Zmiany związane z ww. zadaniem zostaną wprowadzone w art. 55 ust. 1 (nowy pkt 3c), który określa uprawnienia inspektora Inspekcji Transportu Drogowego realizującego zadania kontrolne. Uprawnienia te będą dotyczyły kontroli używanego w autobusie lokalizatora, danych gromadzonych przez to urządzenie i kontroli obowiązku ich przechowywania.

Również w art. 68 ust. 1 wskazującym, jakie podmioty mogą podlegać kontroli Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie używania lokalizatora, dodano pkt 4 wskazujący, że są to organizator, który zawarł umowę o dopłatę z Funduszu, oraz operator realizujący przewozy na liniach objętych dopłatą z tego Funduszu.

W związku z powyższą zmianą i przyznaniem Inspekcji Transportu Drogowego nowych zadań kontrolnych związanych z Funduszem przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu zmianie uległ także art. 86 ust. 2 pkt 2a ustawy wskazujący na nadzór wojewódzkiego inspektora transportu drogowego nad wydawaniem licencji i zezwoleń w krajowym transporcie

drogowym. Przepis ten został uzupełniony o nadzór nad wydawaniem zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w tym w szczególności w zakresie związanym z wydaniem tych zaświadczeń na linię komunikacyjną objętą dopłatą ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

W związku ze zmianami w ustawie o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (poprzedni tytuł: ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej), tj. art. 11g, który zobowiązuje operatora do wyposażenia autobusu i używania w trakcie całej trasy przewozu objętego dopłatą z Funduszu lokalizatora, w ramach projektowanej nowelizacji zmianie ulegnie art. 87 ustawy o transporcie drogowym określający obowiązki kierowcy podczas kontroli drogowej. Zgodnie z nowym ust. 9 dodanym w ww. przepisie kierowca podczas kontroli drogowej linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu jest obowiązany do umożliwienia kontroli spełnienia obowiązku, o którym mowa w art. 11g ustawy o Funduszu, tj. obowiązku w zakresie wyposażenia pojazdu w lokalizator i jego stosowania w trakcie przewozu na linii objętej dopłatą z Funduszu.

W związku z wprowadzonym w art. 11g ustawy o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu obowiązkiem wyposażenia autobusu w lokalizator i obowiązkiem jego stosowania podczas przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu w załączniku nr 1 i załączniku nr 3 do ustawy o transporcie drogowym przewidziano sankcje za nierealizowanie tego obowiązku.

Wykonywanie krajowego przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu z naruszeniem obowiązku korzystania z lokalizatora będzie podlegało karze pieniężnej w wysokości 2000 zł nadkładanej na kierowcę (w załączniku nr 1 lp. 6.4.). Natomiast dla przedsiębiorcy, który nie wyposażył pojazdu, którym jest wykonywany krajowy przewóz drogowy osób na liniach objętych dopłatą z Funduszu, przewidziano karę pieniężną w wysokości 12 000 zł (w załączniku nr 3 lp.2.2a). Karą w takiej samej wysokości będzie obciążony przedsiębiorca nieprzechowujący w wymaganym terminie danych z lokalizatora lub przechowujący dane niezgodne ze stanem faktycznym (w załączniku nr 3 lp. 2.2b).

Obowiązek wyposażenia pojazdów w lokalizator i ich stosowania podczas krajowego przewozów drogowego osób w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z pewnością wzmocni skuteczność kontroli wydatkowania środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

W związku ze zmianą nazwy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu” wprowadzono zmiany w następujących przepisach ustawy o transporcie drogowym:

a) art. 46 ust. 1a pkt 2,
b) art. 56 ust. 4,
c) art. 94 ust. 1,
d) art. 95a ust. 4,
e) art. 95b ust. 4 pkt 2.

W ramach działań deregulacyjnych zmianie ulegnie także art. 83 ust. 3–3b ustawy o transporcie drogowym. Dotychczasowe sprawozdanie z uprawnień udzielonych w transporcie drogowym, które było dotychczas składane za I i II półrocze przez powiaty (zbiorcze na podstawie danych z gmin), miasta na prawach powiatu i marszałka województwa do ministra właściwego do spraw transportu, zostanie zastąpione jednym sprawozdaniem składanym według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego (art. 83 ust. 3c ustawy). Takie rozwiązanie zmniejszy obciążenie jednostek samorządu terytorialnego w zakresie zadań sprawozdawczych z transportu drogowego.

Jednocześnie, mając na uwadze potrzebę zapewnienia spójności danych służących do monitorowania i oceny funkcjonowania krajowego transportu drogowego, w art. 83 ust. 6 ustawy wprowadzono fakultatywną możliwość wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia określającego wzory formularzy do przekazywania danych w zakresie wydanych przez jednostki samorządu terytorialnego uprawnień dotyczących publicznego transportu zbiorowego. W sytuacji gdy minister zidentyfikuje problem z niekompletnością przekazywanych danych, będzie miał możliwość interwencji legislacyjnej polegającej na wydaniu aktu wykonawczego określającego obligatoryjny wzór formularza z danymi sprawozdawczymi.

Zmiany w zakresie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dalej: „ustawa o Funduszu”

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zmieni nazwę na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, a w konsekwencji zmianie ulegnie **tytuł ustawy**.

Zmieniono brzmienie **art. 1** ustawy o Funduszu określającego zakres przedmiotowy ustawy, wskazując, że ustawa będzie regulować także, oprócz dotychczasowych zasad dofinansowania

ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zasady dofinansowania przejazdu na żądanie. W związku z wprowadzeniem możliwości objęcia dopłatą ze środków Funduszu także przewozów komunikacji miejskiej na odcinkach poza miastami uchylono ust. 2 w art. 1.

W **art. 2** ustawy o Funduszu określającym, który w projektowanych przepisach zostanie oznaczony jako **art. 2 ust. 1**, w słowniczku do ustawy dodano nowe definicje będące efektem projektowanych zmian, tj. definicję: lokalizatora (pkt 2b), przejazdu na żądanie (pkt 5a), wykluczenia transportowego (pkt 9). Ponadto w związku z włączeniem o grupy potencjalnych beneficjentów związku metropolitalnego zmianie uległa definicja „organizatora publicznego transportu zbiorowego" zawarta w pkt 3 tego przepisu. Z tej definicji usunięto wyłączenie dotyczące związku metropolitalnego. Jednocześnie w związku z wprowadzeniem związku metropolitalnego jako beneficjenta Funduszu w projektowanym **art. 2 ust. 2** ustawy o Funduszu przesadzono, że ilekroć w ustawie o Funduszu jest mowa o związku powiatowo-gminnym, należy przez to rozumieć także związek metropolitalny. Natomiast w związku z wprowadzeniem możliwości objęcia dopłatą z Funduszu przejazdu na żądanie wprowadzono zmiany w definicji „ceny usługi" oraz wprowadzono definicję „kwoty deficytu pojedynczego przejazdu na żądanie". Ponadto w związku z wprowadzanym rozwiązaniem polegającym na objęciu dopłatą z Funduszu także przejazdu na żądanie odpowiednie zmiany wprowadzono w definicji „ceny usługi" (pkt 1) oraz dodano definicję „kwoty deficytu pojedynczego przejazdu na żądanie" (pkt 2a).

Zgodnie z nowymi założeniami funkcjonowania Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu środki Funduszu będą przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych oraz przejazdu na żądanie. Objęcie przejazdu na żądanie dopłatą z Funduszu jest nowym rozwiązaniem, które ma wspierać tę elastyczną, uzupełniającą formę publicznego transportu zbiorowego, służącą przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu mieszkańców, w szczególności na obszarach o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych. Przejazd na żądanie stanowi odpowiedź na problem wykluczenia transportowego, który dotyka przede wszystkim mieszkańców terenów wiejskich, wyludniających się oraz oddalonych od większych ośrodków miejskich, gdzie organizacja regularnych linii komunikacyjnych jest ekonomicznie nieefektywna lub społecznie nieuzasadniona.

W związku z nowym, przedstawionym powyżej, zdefiniowaniem celu i przeznaczenia środków Funduszu odpowiednich zmian dokonano w **art. 4 i 6** ustawy o Funduszu.

Jednocześnie zmianie ulegnie brzmienie **art. 6a** ustawy, określającego generalną zasadę odnośnie do linii komunikacyjnych, które mogą podlegać dopłacie z Funduszu. Zgodnie z nowym brzmieniem **ust. 1** tego przepisu dopłacie z Funduszu będą podlegały wyłącznie linie komunikacyjne i przejazd na żądanie realizowane w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które zostały wskazane w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ustawy o ptz.

Przedkładana nowelizacja ma na celu przeznaczenie środków Funduszu stricte na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, które występuje przede wszystkim na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. W związku z powyższym w **art. 6a ust. 2** określono, które linie komunikacyjne lub ich części, spośród linii ze Schematu, mogą podlegać dopłacie z Funduszu, tj.:

1) linia komunikacyjna przebiegająca wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta;
2) linia komunikacyjna, na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 100 000 mieszkańców lub mniej, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
3) część linii komunikacyjnej, na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 100 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
4) część linii komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w mieście liczącym niewięcej niż 50 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
5) część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta.

Zmiana ma na celu doprecyzowanie zasad przeznaczania środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w taki sposób, aby wsparcie finansowe było kierowane przede wszystkim na rzeczywiste przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Dotychczasowe rozwiązania wymagały rewizji w zakresie kwalifikowania linii komunikacyjnych do objęcia

dopłatą, tak aby środki publiczne były wydatkowane w sposób bardziej efektywny. Przyjęte rozwiązanie ma na celu wyraźne ukierunkowanie wsparcia na te połączenia, które służą zapewnieniu dostępności transportowej poza dużymi aglomeracjami.

Jednocześnie, wychodząc naprzeciw licznym postulatom organizatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym – zarówno miejskim, jak i wiejskim – projekt przewiduje rozszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy również na przewozy komunikacji miejskiej (dla części linii komunikacyjnej, na której przewozy są realizowane poza granicami miasta). Rozwiązanie to będzie miało zastosowanie do miast liczących do 50 tys. mieszkańców, co znacząco zwiększy liczbę jednostek samorządu terytorialnego mogących potencjalnie korzystać ze wsparcia Funduszu. Przewozy komunikacji miejskiej będą mogły zostać objęte dopłatą wyłącznie w zakresie odcinków realizowanych poza granicami administracyjnymi miasta, co pozostaje zgodne z podstawowym celem Funduszu, jakim jest wspieranie transportu na obszarach zagrożonych ograniczoną dostępnością komunikacyjną. Problem wykluczenia transportowego na terenach położonych poza mniejszymi miastami jest bowiem znacznie bardziej odczuwalny niż w przypadku dużych ośrodków miejskich, które dysponują rozwiniętą infrastrukturą transportową i zostały wyłączone z możliwości uzyskania dopłat w zakresie przewozów miejskich.

Dopłacie będą mogły podlegać również linie inne niż komunikacja miejska, które częściowo przebiegają przez miasta liczące do 100 tys. mieszkańców, co umożliwi skuteczniejsze wspieranie połączeń łączących mniejsze ośrodki miejskie oraz obszary wiejskie z regionalnymi centrami usług publicznych. Wprowadzenie progów ludnościowych dla miast, w granicach i poza granicami, w których realizowane są przewozy, ma na celu racjonalne różnicowanie zakresu wsparcia. W przypadku mniejszych miast uzasadnione jest objęcie dopłatą również części miejskich odcinków linii, ponieważ pełnią one istotną rolę w zapewnianiu mieszkańcom dostępu do podstawowych usług publicznych, edukacyjnych czy zdrowotnych.

Natomiast w odniesieniu do komunikacji miejskiej oraz przewozów metropolitalnych wsparcie ograniczono wyłącznie do odcinków pozamiejskich, co pozwala skoncentrować środki Funduszu na obszarach o największym ryzyku wykluczenia transportowego. Analogiczne rozwiązania przewidziano dla metropolitalnych przewozów pasażerskich, które również będą mogły korzystać z dopłat jedynie w zakresie części linii przebiegających poza granicami administracyjnymi miast.

Projektowane przepisy służą zatem zwiększeniu przejrzystości systemu finansowania, poprawie efektywności wykorzystania środków publicznych oraz lepszemu dostosowaniu

mechanizmów wsparcia do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym. W rezultacie nowelizacja wzmacnia realizację celu, jakim jest wyrównywanie szans rozwojowych oraz poprawa spójności terytorialnej poprzez zapewnienie dostępu do publicznego transportu zbiorowego.

Część środków Funduszu (0,75% środków – ograniczenie wynikające z projektowanego art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu) będzie przeznaczona na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i realizację zadań integratora przewozów na obszarze województwa wynikających z art. 8a ustawy o ptz. Przy założeniu utrzymania puli środków Funduszu na poziomie z 2026 r., tj. 1,235 mld zł, do podziału na województwa będzie 9,262 mln zł. Środki te będą dzielone na województwa, zgodnie z projektowanym przepisem art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu proporcjonalnie do liczby powiatów znajdujących się na terenie województwa. Przekazanie niewielkiej części środków Funduszu na obsługę Funduszu w województwie przez marszałków województw oraz realizację zadań integratora przewozów w województwie będzie stanowiło wsparcie w realizacji tych zadań i przyczyni się do ich lepszej realizacji.

W **art. 9a ust. 1** ustawy o Funduszu stanowiącym podstawę do przekazywania do dysponenta Funduszu informacji o zawartych umowach wieloletnich (umowach o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowanie przekracza rok budżetowy, w którym te umowy zostały zawarte) w celu zabezpieczenia środków na te umowy oprócz wojewody wprowadzono także marszałka województwa. Ponadto w ramach określonego w **art. 9a ust. 2** ustawy o Funduszu limitu środków, które mogą zostać przeznaczone na umowy wieloletnie, zaproponowano zmianę tego limitu na maksymalnie 40%. Zmiana tego limitu i przeznaczenie mniejszej puli środków Funduszu na umowy pozwala na bardziej dynamiczne reagowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego na zmieniające się potrzeby mieszkańców oraz uwarunkowania lokalne – w tym dostosowanie siatki połączeń do faktycznego popytu i występujących obszarów wykluczenia transportowego. Projektowana zmiana umożliwi także częstszą ocenę zasadności dalszego dotowania danej linii oraz przeniesienie wsparcia w te miejsca, gdzie dostępność transportu publicznego wciąż pozostaje niewystarczająca.

W ramach projektowanych zmian w zakresie zasad działania Funduszu zmieniono brzmienie **art. 10a** ustawy. Tak jak dotychczas dysponent Funduszu dokona, na podstawie **art. 10** ustawy o Funduszu, podziału środków na województwa. Następnie po otrzymaniu od dysponenta informacji o kwocie środków przyznanych dla województw marszałek województwa opublikuje w BIP informacje o tej kwocie środków Funduszu (**art. 10 ust. 1 pkt 1**) oraz

informacje o kwocie środków, która może zostać przeznaczona w województwie na dopłatę do przejazdu na żądanie (**art. 10 ust. 1 pkt 1a**). Wysokość środków, która może zostać przekazana na dopłatę do przejazdu na żądanie, będzie ustalana indywidualnie, z uwzględnieniem obszarów objętych przejazdem na żądanie określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie przez każdego z marszałków województw po otrzymaniu kwoty środków od dysponenta. Maksymalne wynikające z projektowanych przepisów ustawy ograniczenie środków Funduszu, które w danym województwie mogą zostać przeznaczone na dopłatę do przejazdu na żądanie, wynosi 10%. Marszałek województwa, uwzględniając specyfikację regionu, podejmie decyzję w tym zakresie.

Następnie (**art. 10a ust. 2a**) marszałek województwa ogłosi nabór wniosków o objęcie dopłatą w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu i obejmie dopłatą, do wysokości dostępnych środków, wnioski organizatorów na linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej określone w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie.

W ramach środków przyznanych dla województwa dopłata będzie przyznawana organizatorom publicznego transportu zbiorowego w następującej kolejności (**art. 10a ust. 2b**):

1) powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminy lub województwo w przypadku linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
2) województwo;
3) związek powiatowo-gminny;
4) związek powiatów;
5) powiat;
6) związek międzygminny;
7) gmina.

Nowa, projektowana kolejność pierwszeństwa w objęciu dopłatą jest odpowiedzią na problem znacznego rozdrobnienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego, co w praktyce prowadzi do organizowania przewozów w sposób fragmentaryczny i nieskoordynowany. Projektowane przepisy mają na celu zwiększenie komplementarności systemu transportowego w skali całego kraju poprzez promowanie rozwiązań umożliwiających jego integrację i lepsze planowanie.

Z tego względu w pierwszej kolejności dopłata zostanie skierowana do organizatorów (powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, województwo) realizujących przewozy na liniach komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowy.

Szczególnie istotną rolę we właściwym funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego odgrywają związki jednostek samorządu terytorialnego, które umożliwiają koordynację działań różnych jednostek samorządu terytorialnego w ramach jednego, spójnego obszaru funkcjonalnego.

Z tego względu w nowych regulacjach przewidziano rozwiązania zachęcające do tworzenia związków oraz organizowania transportu przez większe, silniejsze instytucjonalnie podmioty. Jednym z kluczowych instrumentów jest zmiana pozycji związków w kolejności przyznawania środków z Funduszu.

Wnioski organizatorów, zgodnie z zasadą wynikającą z **art. 10a ust. 2c** ustawy o Funduszu, będą rozpatrywane według kolejności danych grup organizatorów określonych w art. 10a ust. 2b tej ustawy. Dopłatę będą otrzymywać wszyscy organizatorzy z danej grupy, po spełnieniu wymogów formalnych, a w przypadku gdy środki będą niewystarczające do objęcia dopłatą wszystkich wniosków organizatorów z danej grupy, środki będą przyzwane proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.

Marszałek województwa po rozpatrzeniu wniosków o objęcie dopłatą poinformuje organizatorów o objęciu lub nieobjęciu ich wniosków dopłatą (**art. 10a ust. 2d**), w tym odniesieniu do wieloletnich umów o dopłatę zawartych w latach poprzednich (**art. 10a ust. 2e**).

Następnie (**art. 10a ust. 2f**) województwo jako organizator publicznego transportu zbiorowego i beneficjent Funduszu zawrze z wojewodą umowę o dopłatę w ramach środków przeznaczonych na realizację zadań własnych zadań województwa jako dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne objęte taką umową będą ustalane na podstawie Schematu sieci komunikacyjnej województwa. Właściwość miejscową wojewody ustala się według siedziby organizatora (**art. 10a ust. 2g**).

Nowy przejrzysty sposób podziału środków Funduszu zastąpi dotychczasowy sposób oceny każdego z wniosków przez dotychczas stosowane osiem kryteriów.

Art. 11d ustawy o Funduszu określający zasady i warunki zawarcia umowy o dopłatę zostanie uzupełniony o przepisy wynikające z przyznania marszałkowi województwa zadań wynikających z obsługi Funduszu.

Jednocześnie w ramach nowelizacji art. 11 ust. 5 ustawy o Funduszu przewidziano, że umowy o dopłatę na linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego będą mogły być zawierane na okres niedłuższy niż 5 lat. Natomiast umowy o dopłatę na pozostałe linie komunikacyjne będą zawierane na rok budżetowy. Takie rozwiązanie skieruje i zapewni środki Funduszu przede wszystkim i priorytetowo dla przewozów zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego.

W ramach naboru ogłoszonego przez marszałka województwa organizatorzy uprawnieni do organizacji przejazdu na żądanie będą mogli złożyć wniosek o dopłatę do takich przewozów. W przypadku zapotrzebowania przewyższającego wysokość dostępnych środków na dopłatę do przejazdu na żądanie wnioski organizatorów będą obejmowane dopłatą proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania (**art. 10b** ustawy o Funduszu). W dodawanym do przepisów ustawy o Funduszu **art. 11[1]** wprowadzono przepisy dotyczące zawierania umów o dopłatę do przejazdu na żądanie. Dopłata będzie udzielana w kwocie niewyższej niż 1,15 zł do kilometra takiego przewozu. Ponadto wprowadzono ograniczenia dopłaty do niewięcej niż 20 przejazdów na żądanie w czasie miesiąca.

Celem projektowanej nowelizacji jest także podniesienie jakości usług przewozowych realizowanych na liniach objętych dopłatą z Funduszu. W związku z powyższym w **art. 11f** ustawy o Funduszu określono minimalne standardy jakości taboru w zakresie wieku autobusów, którymi są realizowane przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu. Mając na uwadze możliwości finansowe operatorów publicznego transportu zbiorowego, zaproponowano, aby początkowo, tj. od 2028 r., pojazdy te były niestarsze niż 20 lat. Natomiast od 2036 r. pojazdy te nie będą mogły być starsze niż 15 lat. Rozwiązanie to nie będzie dotyczyło zawartych już umów wieloletnich.

W celu wzmocnienia skuteczności kontroli wykorzystania środków Funduszu wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia w lokalizator autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą z Funduszu. Operator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do zapewnienia w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu przekazywania aktualnych danych globalizacyjnych autobusu. Ponadto operator będzie obowiązany do przechowywania danych przez okres niekrótszy niż 1 rok po

zakończeniu roku kalendarzowego, w którym był wykonywany przewóz, i ich udostępniania na żądanie właściwego organu. (art. **11g** ustawy).

W związku z przekazaniem marszałkom województw zadań z zakresu obsługi Funduszu przy jednoczesnym pozostawieniu wojewody jako organu obsługującego województwo jako organizatora, który może wnioskową o dopłatę z Funduszu, należało wprowadzić odpowiednie zmiany w **art. 14** ustawy o Funduszu określającym zasady składania wniosku o dopłatę oraz zasady przekazywania tej dopłaty. Również w **art. 16** dotyczącym analizy zaangażowania środków Funduszu, **art. 17** dotyczącym zwrotu dopłaty i **art. 18** dotyczącym kontroli zdania, na które została udzielona dopłata, uwzględniono zmiany związane z nałożeniem na marszałka województwa zadań związanych z obsługą Funduszu.

Mając na uwadze potrzebę zwiększenia kompletności i dostępności danych dotyczących funkcjonowania Funduszu, zmianie ulegnie **art. 19** ustawy o Funduszu określający wymagane elementy rocznego sprawozdania z realizacji zadań Funduszu, które marszałek województwa będzie składał dysponentowi Funduszu. Dotychczasowe sprawozdanie zostało uzupełnione o wykaz miejscowości, przez które przebiegają linie komunikacyjne, na których w danym roku były wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu. Ponadto, mając na uwadze dbałość o rzetelność danych przekazywanych ww. sprawozdaniu i konieczność terminowej realizacji złożenia sprawozdania przez dysponenta Funduszu do Rady Ministrów, termin na złożenie rocznego sprawozdania przez marszałka województwa dysponentowi Funduszu zostanie ustalony na dzień 10 marca każdego roku.

W celu poprawy dostępności dla pasażerów informacji o przewozach o charakterze użyteczności publicznej funkcjonujących na obszarze województwa projektowane przepisy (**art. 20a** ustawy) przewidują publikację informacji o liniach, które w danym województwie uzyskały dopłatę z Funduszu. Informacje te będą dostępne na stronie podmiotowej urzędu obsługującego marszałka województwa, który jest integratorem sieci komunikacyjnej na obszarze województwa w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W związku ze zmianą nazwy Funduszu, w art. 50 stanowiącym podstawę do utworzenia Funduszu zmieniono nazwę Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

W projekcie ustawy zawarte zostały także odpowiednie przepisy przejściowe i końcowe.

W przepisach art. 10–11 i art. 13 projektu przewidziano zmiany w przepisach innych ustaw związane ze zmianą nazwy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

W art. 12 projektowanej ustawy zaproponowano zmiany w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Ustawą z dnia 21 listopada 2024 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1853) wprowadzono w art. 36 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych od 1 stycznia 2026 r. obowiązek zakupu przez gminy większe niż 100 000 mieszkańców jedynie autobusów zeroemisyjnych (z nielicznymi przewidzianymi w ustawie wyjątkami). Autobusy zeroemisyjne (w większości przypadków – elektryczne) nie są przystosowane do wykorzystania do realizacji ewakuacji masowej, z uwagi na ograniczony zasięg i ograniczone możliwości wykorzystania w przypadku braku dostępu do energii elektrycznej (blackout). W celu zapewnienia możliwości realizacji przez samorząd terytorialny oraz organy ochrony ludności zadań ochrony ludności i obrony cywilnej na czas wojny, konieczne jest dopuszczenie możliwości nabywania autobusów innych niż zeroemisyjne (tj. spalinowych), jeżeli są one przewidziane do wykorzystania w czasie ewakuacji masowej na podstawie ustawy z dnia 5 grudnia 2024 r. o ochronie ludności i obronie cywilnej.

Zgodnie z art. 15 ust. 1 projektowanej ustawy plany transportowe sporządzone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy pozostają w mocy do dnia 31 grudnia 2029 r. Ponadto, zgodnie z ust. 2 tego przepisu, do czasu uchwalenia planu transportowego w ww. terminie nie jest wymagana zgodność Schematu sieci komunikacyjnej oraz Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, z planami transportowymi. Nie stosuje się art. 14b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 16 projektu zobowiązano marszałków województw do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej województwa w terminie do 15 listopada 2026 r. (ust. 1), a ministra właściwego do spraw transportu do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy (ust. 2).

Art. 17 projektu przesądza, że w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczętych i niezakończonych przez dniem wejścia w życie projektowanych przepisów stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z art. 18 projektu ustawy rozkłady jazdy sporządzone przed wejściem w życie przepisów projektowanych wymagań powinny zostać dostosowane do wymagań wynikających z art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b–f ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W odniesieniu do umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy (tzw. umowy wieloletnie), które zostały zawarte przed dniem wejścia w życie tej ustawy – zgodnie z art. 19 projektu ustawy – do dnia zakończenia ich obowiązywania stosuje się przepisy dotychczasowe.

Mając na uwadze przepisy art. 21 projektu, operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy realizują przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu, będą obowiązani dostosować pojazdy w celu realizacji obowiązku wynikającego z art. 11g ustawy z dnia … o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, tj. wyposażenia autobusu i stosowania lokalizatora. Termin na dostosowanie został wyznaczony na 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 21 określono, że do postępowań wszczętych a niezakończonych przed wejściem w życie projektowanej ustawy decyzją ostateczną lub prawomocną w sprawach dotyczących zwrotu dopłat z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu stosuje się przepisy dotychczasowe.

W art. 23 przesądzono, że limit środków na umowy wieloletnie wynikający z przepisów art. 9a ust. 2 ustawy o Funduszu nie będzie miał zastosowania do umów wieloletnich zawartych przed dniem wejścia w życie przepisów projektu.

Natomiast w art. 24 wskazano, że przepisy ustawy o Funduszu w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą będą miały zastosowanie, począwszy od naboru wniosków o objęcie w 2027 r. dopłatą z Funduszu.

Dodano do projektu również niezbędne przepisy przejściowe określające sposób postępowania dysponenta Funduszu przy podziale środków na województwa do czasu obowiązywania wieloletnich umów o dopłatę zawartych na podstawie przepisów dotychczasowych. Przepisy przejściowe zostały także uzupełnione o przepis dotyczący terminu sporządzenia planu finansowego na 2027 r. w związku z planowanym wejściem w życie przepisów ustawy w

trakcie sporządzania przez Ministra Infrastruktury i uzgadniania z Ministrem Finansów i Gospodarki planu finansowego na 2027 r

Zgodnie z art. 26 projektu przepisy ustawy wejdą w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 18 w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b–g, który wejdzie w życie po upływnie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, oraz art. 9 pkt 3, 4, 9, 11 i 12, które wejdą w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia 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) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Przedmiotowy projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Ponadto stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące** Ministerstwo Infrastruktury **Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Pan **Stanisław Bukowiec** – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury **Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu** Pan **Bartosz Jabłonka**, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 12 40), e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl	**Data sporządzenia** 2026-06-05 **Źródło:** Inicjatywa własna Efekt przeglądu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej **Nr w wykazie prac:** UD232

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Występowanie „białych plam komunikacyjnych" na mapie Polski ogranicza dostęp do podstawowych usług i miejsc pracy oraz stanowi również poważną barierę w dostępie do właściwej oferty edukacyjnej i kulturalnej dzieci i młodzieży. Taka sytuacja ma wpływ m.in. na wybór miejsca kształcenia osób młodych, powodując rezygnację z wybranej szkoły na rzecz placówki oświatowej znajdującej się bliżej miejsca zamieszkania. Z problemem wykluczenia komunikacyjnego zmagają się także seniorzy z obszarów wiejskich. W obszarach oddalonych od aglomeracji miejskich transport publiczny dociera w ograniczonym zakresie a oferta przewozowa jest często niedostosowana do potrzeb lokalnych społeczności, w tym także ze względu na kryterium częstotliwości i dni wykonywania kursów. Odpowiadają za to między innymi następujące czynniki:

- występujący deficyt linii autobusowych pomimo, że uruchomiony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwany dalej „Funduszem", wpłynął pozytywnie na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego osób zamieszkujących tereny oddalone od aglomeracji miejskich. Na problemy z uruchamianiem linii autobusowych wpływają czynniki takie jak:
  - brak stabilnego finansowania przewozów regionalnych i lokalnych oraz przeniesienie ciężaru organizacji transportu na samorządy, które często nie mają wystarczających środków,
  - niskie zainteresowanie przewoźników prywatnych obsługą nierentownych tras, co prowadzi do rezygnacji z kursów szczególnie w mniej zaludnionych obszarach,
  - wzrost kosztów paliwa i pracy kierowców, co znacząco wpłynęło na rentowność realizowanych przewozów,
- ograniczony dostęp do transportu autobusowego w wielu regionach kraju;
- wybór transportu indywidualnego jak podstawowego środka przemieszczania się.

W konsekwencji często transport publiczny nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla pojazdów indywidualnych. W obszarach oddalonych od siedzib organów jednostek samorządu terytorialnego zależność od transportu indywidualnego jest zazwyczaj wysoka, co istotnie utrudnia mobilność niektórym grupom społecznym, zwłaszcza nieposiadającym zdolności, uprawnień lub możliwości do samodzielnego kierowania pojazdami.

Ponadto obecnie publiczny transport zbiorowy pozostaje rozproszony organizacyjnie, bowiem organizatorami publicznego transportu zbiorowego są gminy, powiaty i województwa oraz związki tych jednostek (związek międzygminny, związek powiatowy, związek powiatowo-gminny). Duże rozproszenie organizacji publicznego transportu zbiorowego powoduje, że zwłaszcza autobusowy transport publiczny nie zapewnia spójności sieci komunikacyjnej i odpowiedniej dostępności usług dla pasażerów.

Poprawa dostępności transportu publicznego i eliminacja wykluczenia komunikacyjnego ma kluczowe znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców Polski. Sprawnie działający transport publiczny – zapewniający określony na poziomie ustawowym minimalny standard dostępności – jest elementem wyrównywania szans i minimalizowania nierówności społecznych.

Z powyższych względów Minister Infrastruktury podjął decyzję o przeprowadzeniu rewizji podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, który działa od dnia 18 lipca 2019 r.

W ramach prowadzonej rewizji zidentyfikowano także potrzebę wzmocnienia kontroli wydatkowania środków Funduszu oraz zasadność przekazania zadań jego obsługi do urzędów marszałkowskich. W obszarze zmiany dotychczasowych zasad działania Funduszu zwrócono także uwagę na potrzebę skierowania środków Funduszu przede wszystkim na dopłatę do linii komunikacyjnych, które mają służyć przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu. Dotychczasowe doświadczenia wskazują, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego nie

przeprowadzają dogłębnej analizy potrzeb lokalnych społeczności w zakresie dostępności do transportu publicznego. Rewizja zasad działania Funduszu wskazała, także na potrzebę wprowadzenia wymagań odnośnie do taboru wykorzystywanego do realizacji przewozów na liniach objętych dopłatą z Funduszu.

Projektowane przepisy stanowią efekt ww. rewizji i są odpowiedzią rządu na zgłaszane postulaty dotyczące zwiększenia mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce poprzez dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób, szczególnie zamieszkujących tereny o słabej dostępności transportowej.

Brak pełnego uczestnictwa w życiu społecznym jednostki przez ograniczenie dostępu do transportu publicznego wspieranego przez państwo stanowi wyzwanie na kolejne lata i jest bardzo ważnym ogniwem w zachowaniu spójności kraju. Poprawa jakości i dostępności usług przewozowych oraz infrastruktury kolejowej i drogowej pozwoli na ustanowienie lepszych połączeń transportowych szczególnie w małych miastach i wsiach wspierając ich rozwój.

W ramach przeprowadzonej rewizji przepisów jako kluczową potrzebę zidentyfikowano konieczność zbudowania i funkcjonowania bardziej efektywnego i skutecznego systemu publicznego transportu zbiorowego w kraju, który będzie uwzględniał i realizował potrzeby pasażerów przede wszystkim w zakresie dostępności do transportu. Ponadto pasażerowie oczekują, aby system publicznego transportu zbiorowego w Polsce było zintegrowany w zakresie przede wszystkim kolei i autobusów, z czytelną i atrakcyjną ofertą dla pasażerów.

Wskazana rewizja uwzględnia również prace powołanego z inicjatywy Ministra Infrastruktury Zespołu Eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Zespół zakończył prace z dniem 31 marca 2025 r. W pracach Zespołu brali udział także przedstawiciele organizatorów publicznego transportu zbiorowego, tj. korporacji samorządowych.

I. Skala wykluczenia komunikacyjnego w Polsce

(źródło: projekt badawczo-rozwojowym T-Included GOSPOSTRATEG-V/0005/2021[1)])

Założenia

W wyniku realizacji projektu T-Included opracowano wielowymiarową metodykę oceny występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego (WK). Jej zasadniczym założeniem jest kompleksowe skwantyfikowanie zjawiska na podstawie publicznie dostępnych, przynajmniej w założeniach, informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego (PTZ) oraz przewozach regularnych (PR). Metodyka ma bazować na aktualnych i pozyskiwanych danych.

Metodyka oceny skali wykluczenia komunikacyjnego w ujęciu krajowym

Zagrożenie wykluczeniem komunikacyjnym na poziomie gminy szacowane jest na podstawie oceny pojedynczych punktów adresowych (PA) zidentyfikowanych w tej gminie ze względu na następujące parametry (składowe wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego):

- czasu dojazdu,
- dostępności pieszej,
- częstości kursowania,
- niezawodności czasu dojazdu,
- kosztu przejazdu.

Każdy punkt adresowy znajdujący się na terenie gminy g, oznaczany jako PAg, oceniany jest binarnie pod względem zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym, co oznaczono jako:

$PAg(excl{=}1)$ – punkt adresowy jest zagrożony wykluczeniem komunikacyjnym,

$PAg(excl{=}0)$ – punkt adresowy nie jest zagrożony wykluczeniem komunikacyjnym.

Dla pojedynczej gminy g wskaźnik zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym (wskaźnik WK) wyznaczany jest w następujący sposób:

$$WK_g = \sum PA_g\,(excl = 1) / \left(\sum PA_g\,(excl = 1) + \sum PA_g\,(excl = 0) \right)$$

Wskaźnik WKg ma interpretację udziału punktów adresowych zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym w całkowitej liczbie punktów adresowych w danej gminie.

Dla potrzeb analizy przyjęto następującą skalę oceny zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym na poziomie gminy:

$WKg \in \langle 0{,}0;0{,}2)$ – bardzo niski poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym,

$WKg \in \langle 0{,}2;0{,}4)$ – niski poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym,

$WKg \in \langle 0{,}4;0{,}6)$ – umiarkowany poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym,

[1)] https://www.gov.pl/web/infrastruktura/analiza-skali-wykluczenia-komunikacyjnego-na-obszarze-polski-wraz-z-rekomendacjami-zmian-legislacyjnych-w-kontekscie-publicznego-transportu-zbiorowego

$WKg \in \langle 0{,}6;0{,}8)$ – wysoki poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym,

$WKg \in \langle 0{,}8;1{,}0\rangle$ – bardzo wysoki poziom zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym,

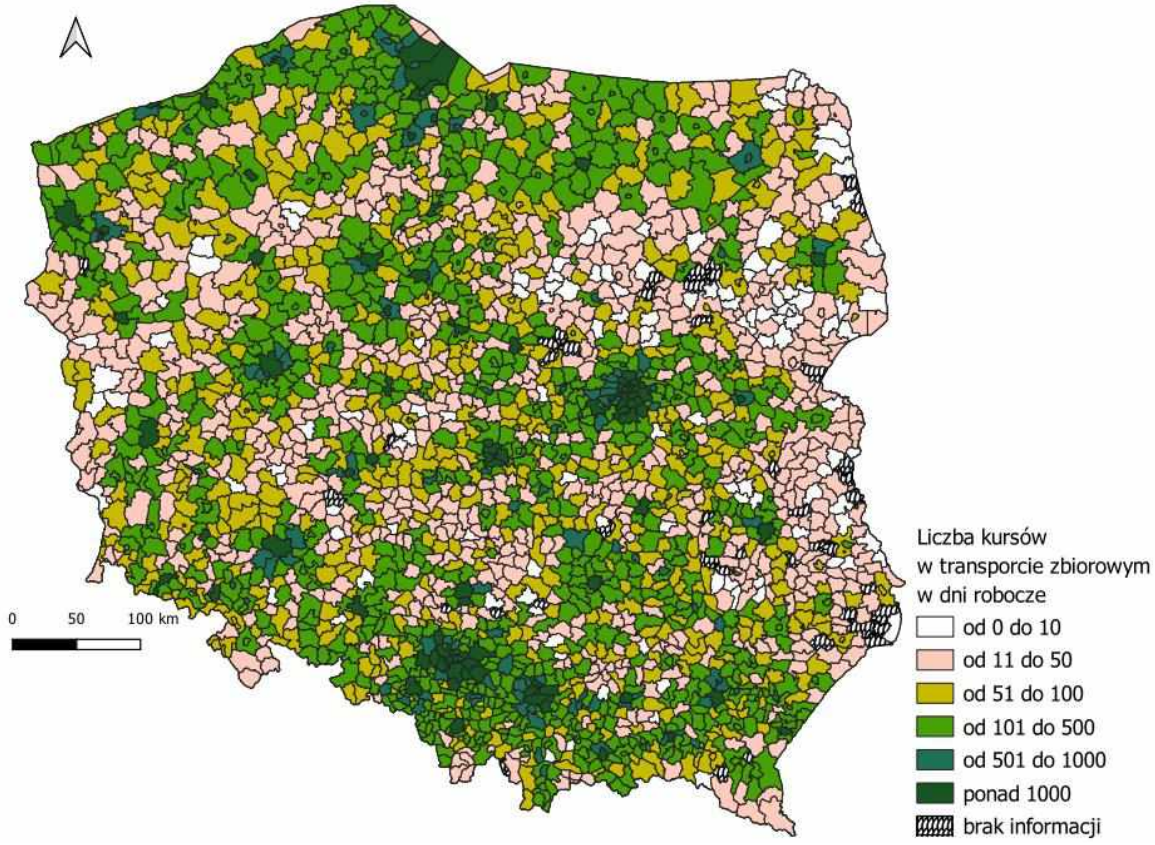
Zdefiniowanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego

Wykluczenie komunikacyjne (WK), a precyzyjnie wykluczenie z transportu zbiorowego (WTZ), to zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia mieszkańców danego obszaru w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi, w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego (PTZ), które rozumiane jest jako sytuacja, gdy w odniesieniu do mieszkańców tego obszaru spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

1) czas podróży (T) środkami PTZ do dowolnego miasta powiatowego przekracza 70 min, a do dowolnej siedziby gminy przekracza 45 min, przy czym liczba przesiadek przekracza 3;
2) dostępność piesza (A) z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku PTZ oraz odległości pokonywane w ramach przesiadek i dojścia do punktu docelowego są większe niż 1500 metrów dla gmin wiejskich i miejsko-wiejskich lub 900 metrów dla gmin miejskich;
3) łączna dzienna liczba kursów (F) wszystkich połączeń PTZ do dowolnego miasta powiatowego oraz dowolnej siedziby gminy, obsługujących przystanki zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej w dniu roboczym jest mniejsza niż 4 w godzinach 5:00–14:00 oraz mniejsza niż 4 w godzinach 14:00–23:00;
4) niezawodność czasu przejazdu (R) (odwrotność ryzyka opóźnienia), mierzona ulokowaniem przystanku na trasie (linii) w stosunku do przystanku początkowego jest większa niż 0,8;
5) koszt miesięcznego korzystania z usług PTZ (C) jest dla mieszkańca większy niż 15% przeciętnego miesięcznego dochodu rozporządzalnego w województwie, skorygowanego dla danej gminy według wskaźnika mediany miesięcznego wynagrodzenia brutto.

Wykluczenie komunikacyjne w skali kraju

Liczba kursów publicznego transportu zbiorowego w skali kraju w dni robocze została przedstawiona na poniższej mapie, na której zostały wyodrębnione obszary gmin.



Szacunki demograficzne w przełożeniu na analizę wskaźnika WK w PA wskazały, że wykluczone jest 27% mieszkańców Polski, tj. 10,1 mln osób. Szacunki demograficzne potwierdziły dużą rozbieżność między mieszkańcami obszarów miejskich oraz wiejskich. **Zagrożonych wykluczeniem było 11% mieszkańców miast (tj. 2,4 mln osób) oraz 50% mieszkańców obszarów wiejskich, tj. 7,7 mln osób.**

Gminy o najniższym poziomie zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym, tj. gminy o niskich wartościach wskaźnika WK koncentrują się głównie w:

– centralnej Polsce – m.in. w województwie mazowieckim (szczególnie wokół Warszawy) i kujawsko-pomorskim (okolice Torunia i Bydgoszczy),

– południowej Polsce – Górny i Dolny Śląsk, Opolszczyzna, Małopolska, Kielecczyzna i Podkarpacie,
– częściowo w zachodniej i północnej Polsce – np. okolice Poznania, Trójmiasta i Szczecina.

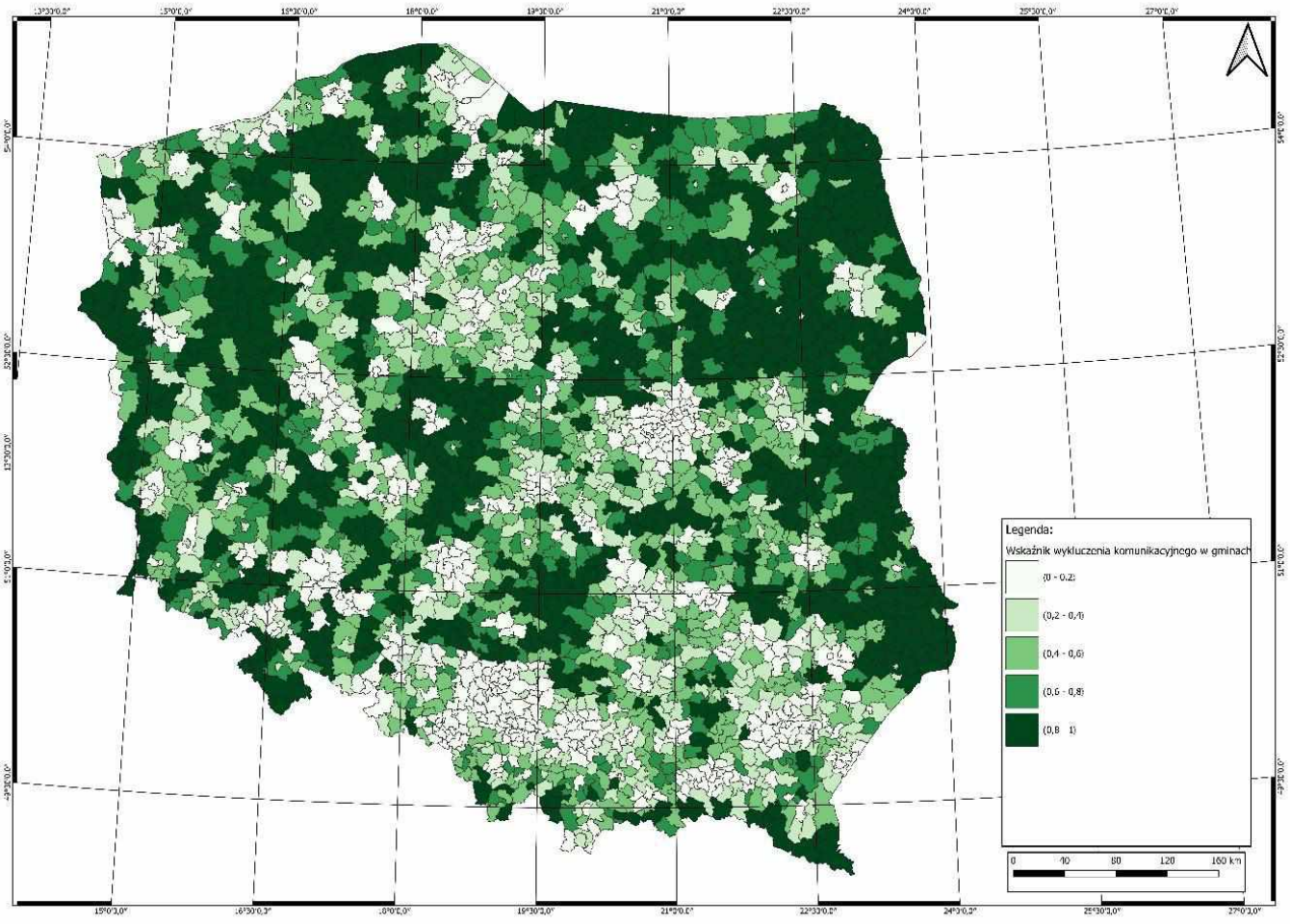
Gminy o najwyższym poziomie zagrożenia wykluczeniem komunikacyjnym, tj. gminy o wysokich wartościach wskaźnika WK występują przede wszystkim:

– we wschodniej Polsce – województwa podlaskie, lubelskie i częściowo podkarpackie,
– na południu – w górskich i podgórskich obszarach Małopolski i Podkarpacia,
– na północy – w rozproszonych gminach województwa warmińsko-mazurskiego i częściowo pomorskiego.

Poniższa mapa prezentuje zróżnicowane wartości wskaźnika w poszczególnych gminach. Kolorystyka mapy odzwierciedla poziom wykluczenia – od koloru jasnego (najniższe wartości wskaźnika WK) do ciemnego (najwyższe wartości wskaźnika WK). W ujęciu ogólnym ponad 23% gmin charakteryzuje się niskim zagrożeniem wykluczeniem komunikacyjnym (tj. niewięcej niż 20% punktów adresowych jest wykluczonych komunikacyjnie) a 32,5% gmin charakteryzuje się wysokim zagrożeniem tym zjawiskiem (tj. 80–100% punktów adresowych jest wykluczonych komunikacyjnie).

Tabela 1. Struktura wskaźnika WK dla gmin w skali całego kraju

Zakres wartości wskaźnika WK	Liczba gmin	Częstość względna [%]	Dystrybuanta empiryczna
<0,0-0,2)	578	23,10	0,23
<0,2-0,4)	363	14,51	0,38
<0,4-0,6)	432	17,27	0,55
<0,6-0,8)	314	12,55	0,67
<0,8-1,0>	815	32,57	1,00
RAZEM	2502	100	-



II. Analiza – miejscowości, które uzyskały połączenia autobusowe dzięki Funduszowi

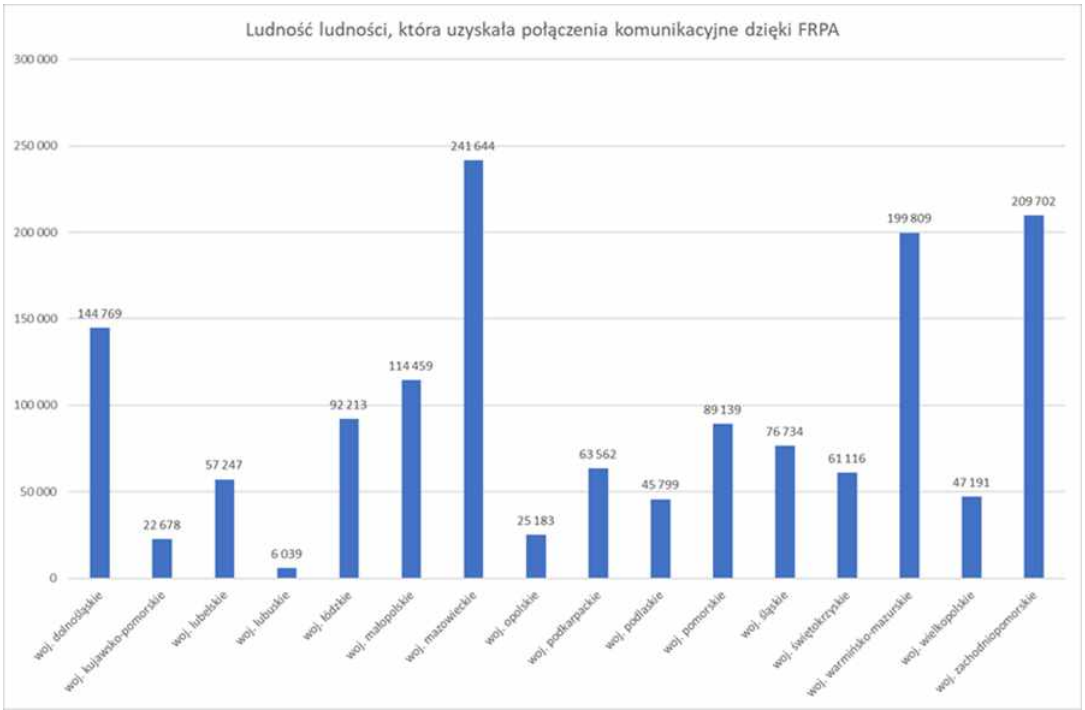
Dzięki mechanizmowi dopłat i pomocy finansowej przeznaczonej dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 4 764 miejscowości uzyskało połączenia autobusowe. Oznacza to, że 1 497 284 mieszkańców tych miejscowości uzyskało

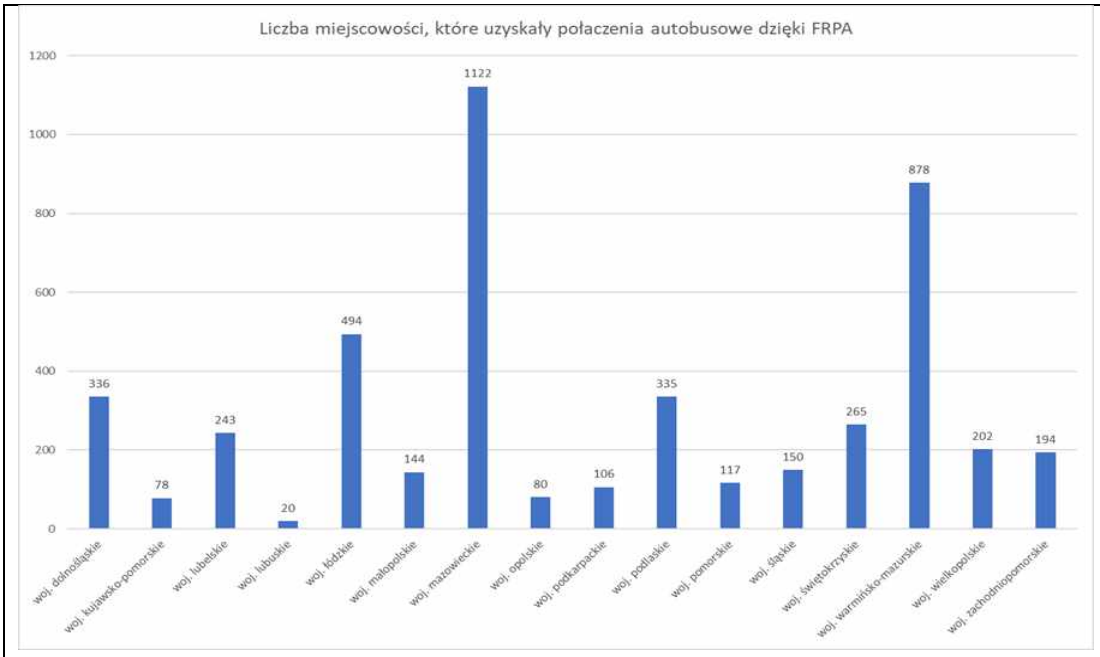
możliwość skorzystania z publicznego transportu zbiorowego, zaś Fundusz może być skutecznym narzędziem do znacznego ograniczania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Poniżej zostały przedstawione dane dotyczące miejscowości uzyskały połączenia autobusowe dzięki Funduszowi oraz łączną liczbę mieszkańców tych miejscowości.

Liczba miejscowości, które uzyskały połączenia autobusowe dzięki FRPA oraz łączna liczba ich mieszkańców (stan na I kwartał 2023 r.)

WOJEWÓDZTWO	liczba mieszkańców	% danych ogólnopolskich	liczba miejscowości	% danych ogólnopolskich
woj. dolnośląskie	144 769	9,67%	336	7,05%
woj. kujawsko-pomorskie	22 678	1,51%	78	1,64%
woj. lubelskie	57 247	3,82%	243	5,10%
woj. lubuskie	6 039	0,40%	20	0,42%
woj. łódzkie	92 213	6,16%	494	10,37%
woj. małopolskie	114 459	7,64%	144	3,02%
woj. mazowieckie	241 644	16,14%	1122	23,55%
woj. opolskie	25 183	1,68%	80	1,68%
woj. podkarpackie	63 562	4,25%	106	2,23%
woj. podlaskie	45 799	3,06%	335	7,03%
woj. pomorskie	89 139	5,95%	117	2,46%
woj. śląskie	76 734	5,12%	150	3,15%
woj. świętokrzyskie	61 116	4,08%	265	5,56%
woj. warmińsko-mazurskie	199 809	13,34%	878	18,43%
woj. wielkopolskie	47 191	3,15%	202	4,24%
woj. zachodniopomorskie	209 702	14,01%	194	4,07%
POLSKA	**1 497 284**	**100,00%**	**4 764**	**100,00%**





III. Analiza – liczba pasażerów w transporcie miejskim i pozamiejskim (w ujęciu rocznym)

W 2023 r. odnotowano wzrost przewozów pasażerów w transporcie drogowym, jak również transporcie kolejowym. Łącznie wszystkimi rodzajami transportu przewieziono o 13,5% więcej pasażerów w 2023 r. niż w roku poprzednim.

W 2023 r. transportem drogowym (komunikacją miejską, krajową i międzynarodową) przewieziono łącznie 3507 mln pasażerów, tj. o 7,0% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w komunikacji międzymiastowej (o 19,8%), komunikacji miejskiej (o 6,1%) oraz w komunikacji międzynarodowej (o 8,5%).

W transporcie autobusowym (poza komunikacją miejską) odnotowano wzrost o 18,7%[2)], tj. przewieziono 254 507 000 pasażerów w porównaniu do 214 443 000 pasażerów w 2022 r. W transporcie autobusowym. w 2023 r. największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 7,6 tys. autobusów (60,3% ogółu autobusów) o łącznej pojemności 470,7 tys. miejsc (67,0% dostępnej pojemności tego taboru). Przedsiębiorstwa te przewiozły 177,9 mln pasażerów i wykonały pracę przewozową wynoszącą 6,3 mld pasażerokilometrów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2023 r. wyniósł 69,2%, a w wykonanej pracy przewozowej – 50,7%. Regularna komunikacja autobusowa prowadzona była w 2023 r. na 9733 liniach krajowych (o 5,1% więcej niż w 2022 r.).

Natomiast komunikacja miejska odpowiadała w 2023 r. za 84% ruchu pasażerskiego (prawie 3,5 mld pasażerów w 2023 r.). Zaznaczenia wymaga, że wskaźnik liczby przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich wzrósł na przestrzeni lat 2020 – 2023 z 99,3 do 144,6.[3)] W 2023 r. komunikacja miejska realizowana była przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 59,3 tys. km (o 2% więcej). W porównaniu z 2022 r. wzrosła liczba autobusów (o 195 szt.). Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej w 2023 r. posiadały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 93,8% autobusów (11,7 tys. o łącznej pojemności 1239,0 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 508,9 tys.) oraz wszystkie trolejbusy (0,2 tys. szt. o pojemności 23,1 tys. miejsc) i przewiozły 98,4% ogólnej liczby pasażerów (3194,2 mln).[4)]

Pomimo powyższego wzrostu przewozów pasażerskich nadal występują w Polsce miejscowości, których mieszkańcy mają znikome możliwości skorzystania z publicznego transportu zbiorowego i są zmuszeni do korzystania z indywidualnych środków transportu, choć w przypadku osób, które z obiektywnych przyczyn nie mogą skorzystać z obu sposobów mobilności, osoby te w skrajnych przypadkach są całkowicie wykluczone komunikacyjnie. Fundusz rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej okazał się narzędziem, dzięki któremu organizatorzy transportu publicznego mieli zdecydowanie większe możliwości tworzenia nowych linii komunikacyjnych. Niemniej jednak w skali regionów i w konsekwencji w skali kraju pojawiła się potrzeba większej integracji i koordynacji przewozów na liniach komunikacyjnych dofinansowanych z tego funduszu celowego, tak aby w sposób bardzie efektywny i stricte zmierzający do walki z wykluczeniem komunikacyjnym móc przeznaczyć środki tego Funduszu i unikać np. dublowania się linii komunikacyjnych, dając możliwość wytyczania nowych połączeń, przebiegających przez obszary w większym stopniu dotknięte zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego.

2) Dla porównania w transporcie kolejowym wzrost liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 9,2%.

3) https://sdg.gov.pl/statistics_nat/11-1-e/

4) Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023.

IV. Analiza – deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu

średni deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej		
województwo	2024 r.	
	środki własne organizatora (w zł)	środki FRPA (w zł)
dolnośląskie	816 868,98	934 295,80
kujawsko-pomorskie	441 545,89	793 934,30
lubelskie	142 039,65	582 512,25
lubuskie	525 245,53	841 517,43
łódzkie	320 707,88	729 772,93
małopolskie	502 843,54	780 636,51
podkarpackie	565 643,15	2 609 057,42
pomorskie	501 545,80	1 959 973,50
świętokrzyskie	119 064,03	761 868,29
zachodniopomorskie	265 172,26	524 099,57

Źródło: Dane przekazane przez urzędy wojewódzkie.

łączny deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej		
województwo	2024 r.	
	środki własne organizatora (w zł)	środki FRPA (w zł)
mazowieckie	53 342 858,61	127 499 431,95
opolskie	21 740 099,93	29 582 665,12
podlaskie	14 333 596,04	18 282 618,78
śląskie	25 805 374,69	83 549 640,05
warmińsko-mazurskie	36 135 945,84	49 771265,20
wielkopolskie	24 130 712,65	51 062 777,70

Źródło: Dane przekazane przez urzędy wojewódzkie.

V. Analiza – wiek autobusów, którymi realizowane są przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu (w 2025 r.)

województwo	gmina	powiat	związek powiatowo-gminny	województwo
dolnośląskie	od 23-letnich do autobusów z 2025 r.	od 31-letnich do 2-letnich	81 autobusów; rok produkcji od 2002 r. od 2025 r.	-
kujawsko-pomorskie	wyprodukowane w latach 1992–2015	wyprodukowane w latach 1987–2025	-	b.d.
lubelskie	wyprodukowane w latach 2000–2024	wyprodukowane w latach 1989–2024	1–22 lata	10 autobusów od 6 do 20 lat
lubuskie	od 21-letnich do rocznych	od 4-letnich do 21-letnich	od 18-letnich do autobusów z 2025 r.	11-letnie autobusy
łódzkie	od 28-letnich do autobusów z 2024 r.	od 38-letnich do autobusów z 2025 r.	-	wyprodukowane w latach 2002–2023

małopolskie	od 30-letnich do rocznych	od 26-letnich do rocznych	od 15-letnich do 22-letnich	od 17-letnich do rocznych
mazowieckie	łącznie 1508 autobusów w wieku: • do 10 lat: 454 autobusów; • 11–20 lata: 785 autobusów; • 21–30 lat: 255 autobusów; • 31–35 lat: 8 autobusów; • starsze niż 35 lat: 6 autobusów.			
opolskie	od 26-letnich do rocznych	od 25-letnich do rocznych	od 32-letnich do rocznych	-
podkarpackie	od 33-letnich do rocznych	od 38-letnich do 5-letnich	od 30-letnich do rocznych	-
podlaskie	średni wiek to około 16 lat			
pomorskie	wyprodukowane w latach 1992–2024	wyprodukowane w latach 1993–2025	wyprodukowane w latach 1992–2024	wyprodukowane w latach 1989–2023
śląskie	b.d.			
świętokrzyskie	od 35-letnich do rocznych	od 36-letnich do rocznych	-	od 9-letnich do wyprodukowanych w 2025 r.
warmińsko-mazurskie	wyprodukowane w latach: • 2025–2021 – 117 autobusów; • 2020–2011 – 305 autobusów; • 2010–2001 – 272 autobusy; • 2000–1990 – 26 autobusów.			
wielkopolskie	Najczęściej wykorzystuje się autobusy wyprodukowane w latach 2006–2013. Najstarsze autobusy wykorzystywane na liniach dofinansowanych z FRPA mają 35 lat – wyprodukowane w 1990 r.			
zachodniopomorskie	• do 5 lat – 23 autobusy; • 6–10 lat – 36 autobusów; • 11–20 lat – 44 autobusy; • powyżej 20 lat – 18 autobusów.			

Źródło: Dane przekazane przez urzędy wojewódzkie.

VI. Analiza – funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej w latach 2022–2024

W poniższych tabelach zostały zaprezentowane dane zbiorcze dla 59 miast w Polsce. Dane te zostały przekazane przez Związek Miast Polskich.

rok	wydatki na funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej		
	w podziale na:		ŁĄCZNIE
	wydatki miast	środki stanowiące wkład j.s.t., na obszarze których funkcjonuje komunikacja miejska realizowana na mocy porozumienia z miastem	
2022	6 915 071 736,34 zł	525 231 842,40 zł	7 440 303 578,74 zł
2023	1 997 405 154,76 zł	313 798 473,85 zł	2 311 203 628,61 zł
2024	8 984 790 464,40 zł	377 482 273,04 zł	9 362 272 737,44 zł

rok	długość linii komunikacyjnych w autobusowej komunikacji miejskiej (w km)			wielkość pracy eksploatacyjnej w autobusowej komunikacji miejskiej (w wzkm)		
	w podziale na:		ŁĄCZNIE	w podziale na:		ŁĄCZNIE
	przewozy realizowane na obszarze miast	przewozy komunikacji miejskiej realizowane (na podstawie porozumienia) na obszarze innych j.s.t.		pracę eksploatacyjną realizowaną na obszarze miasta	pracę eksploatacyjną w komunikacji miejskiej realizowaną (na podst. porozumienia) na obszarze j.s.t.	
2022	2 873 662,20	311 711,70	3 185 373,90	179 405 170,79	37 759 659,29	217 164 830,08
2023	2 924 342,74	313 624,14	3 237 966,88	176 995 445,28	38 408 997,70	215 404 442,98
2024	2 994 055,93	313 671,23	3 307 727,16	178 478 736,13	40 586 908,99	219 065 645,12

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

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, będący efektem wspomnianej rewizji przepisów z zakresu publicznego transportu zbiorowego, przewiduje następujące główne rozwiązania:

I. w zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.)

1) **określenie w przepisach ustawy „minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego" wraz ze standardem ich częstotliwości.** Projektowane przepisy, tj. art. 5a, wprowadzą obowiązek zapewnienia przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego skomunikowania podstawowych ośrodków administracyjnych na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego państwa. Wprowadzenie minimalnych standardów połączeń opiera się na trójstopniowym podziale administracyjnym kraju na województwa, powiaty i gminy i obejmuje trzy zasadnicze poziomy:
   - minimalny **standard wojewódzki** – połączeń pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub sejmiku województwa a miejscowościami będącymi siedzibami władz powiatów,
   - minimalny **standard powiatowy** – połączeń pomiędzy miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu a miejscowościami będącymi siedzibami władz gmin wchodzących w skład danego powiatu,
   - **standard gminny** – zapewnienie możliwości dojazdu, w granicach administracyjnych danej gminy, do miejsc użyteczności publicznej. Standard ten może zostać zapewniony z wykorzystaniem transportu na żądanie.

   Minimalny standard wojewódzki i powiatowy będzie realizowany w dni powszednie co najmniej w częstotliwości czterech par połączeń pomiędzy wskazanymi ośrodkami, natomiast w dni wolne od pracy – co najmniej dwoma parami połączeń.

   Przyjęte minimalne standardy połączeń i standardy dotyczące taboru są dobrane taki sposób, aby zapewniały jednolite wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terytorium całego kraju.;
2) **wprowadzenie do przepisów definicji legalnej „wykluczenia transportowego"** oraz **nowego zadania dla jednostek samorządu terytorialnego polegającego na organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w sposób zapewniający przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.** W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji i finasowania publicznego transportu zbiorowego zostanie zdefiniowane pojęcie „wykluczenia transportowego". Wykluczenie transportowe zostanie określone jako brak dostępności do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, określonych w art. 5a ust. 1 i 2 ustawy oraz brak zapewnienia przejazdu na żądanie. Art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa zadania organizatorów publicznego transportu zbiorowego zostanie uzupełniony o wymóg planowania publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem rozwiązań ograniczających zjawisko wykluczenia transportowego. Przepisy ustawy o publiczny transporcie zbiorowym nie przewidują odpowiedzialności odszkodowawczej jednostek samorządu terytorialnego, które jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego nie wywiązują się z zadań wynikających z art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zarówno w brzmieniu przed jak i po projektowanej nowelizacji.;
3) **wprowadzenie do przepisów definicji legalnej „przejazdu na żądanie".** Przejazd na żądanie będzie realizowany samochodem osobowym i został określony jako przewóz o charakterze użyteczności publicznej uruchamiany przez gminę wiejską lub gminę miejsko-wiejską (lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina) w celu ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego na terenie tej gminy. Ponadto do ustawy zostanie dodany rozdział 3a określający szczegółowe zasady wykonywania przejazdu na żądanie.

   Przejazd na żądanie będzie elastyczną, uzupełniającą formę publicznego transportu zbiorowego, służącą przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu mieszkańców, w szczególności na obszarach o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych.

   Przejazd na żądanie stanowi odpowiedź na problem wykluczenia transportowego, który dotyka przede wszystkim mieszkańców terenów wiejskich, wyludniających się oraz oddalonych od większych ośrodków miejskich, gdzie organizacja regularnych linii komunikacyjnych jest ekonomicznie nieefektywna lub społecznie nieuzasadniona. Elastyczny charakter tej formy przewozów pozwala na dostosowanie oferty transportowej do rzeczywistych potrzeb

mieszkańców, zwiększając ich mobilność i dostęp do podstawowych usług publicznych, rynku pracy, edukacji, ochrony zdrowia oraz administracji publicznej.

Mając na uwadze, że rozwiązanie „przejazdu na żądanie" jest nową propozycją nieokreśloną obecnie w przepisach prawa powszechnie obowiązującego nie jest możliwe oszacowanie, jaka będzie skala przewozów realizowanych w jego ramach mając na uwadze ograniczenia dla możliwości uruchamiania takich przewozów wynikające z projektowanych przepisów.;

4) **ustanowienie marszałków województw integratorami przewozów w województwie.** Zadaniem integratorów przewozów będzie koordynowanie sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa w celu efektywnego funkcjonowania całości systemu transportu zbiorowego na swoim obszarze. Działania marszałka jako integratora mają przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu.

   Marszałek województwa jako integrator przewozów będzie:

   - sporządzał Schemat sieci komunikacyjnej w województwie na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanych przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego i podejmował działania zmierzające do zapewnienia integracji różnych rodzajów transportu,
   - dążył do zapewnienia przez organizatorów gminnych przewozów pasażerskich, powiatowych przewozów pasażerskich oraz wojewódzkich przewozów pasażerskich funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw.

   W celu organizacji przewozów wojewódzkich wykraczających poza granice jednego województwa marszałkowie województw, na podstawie obowiązujących przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, mogą zawierać porozumienia pozwalające na organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze województw, które je zawarły. Ponadto w związku z projektowaną zmianą definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich, organizacja takich przewozów w transporcie drogowym do miejscowości leżącej w innym województwie będzie możliwa po poinformowaniu marszałka właściwego województwa.

   Ponadto marszałek jako integrator przewozów w województwie będzie miał możliwość zawarcia porozumień dotyczących integracji sieci komunikacyjnej województwa.;

5) **uproszenie planu transportowego (planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego).** W odpowiedzi na postulaty zgłaszane przez organizatorów uproszczony zostanie plan transportowy, a wymagane elementy tego planu ulegną ograniczeniu.

   Po zmianach plan transportowy będzie zawierał następujące elementy:

   - połączenia komunikacyjne planowane do uruchomienia na obszarze działania organizatora (poprzez określenie miejscowości planowanych do połączenia lub poprzez określenia sposobu połączenia miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiazań); w przypadku planu transportowego dla komunikacji miejskiej w planie transportowym będzie określana, jak dotychczas, sieć komunikacyjna,
   - miejscowości na terenie gmin, na których planowane są przewozy w formule przejazdu na żądanie – w planach transportowych regulujących gminne przewozy pasażerskie,
   - metodykę oceny i prognozowania potrzeb przewozowych,
   - przewidywane źródła finansowania usług przewozowych,
   - preferencje dotyczące wyboru rodzajów środków transportu,
   - zasady organizacji rynku przewozów,
   - pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej,
   - minimalne standardy częstotliwości połączeń (z uwzględnieniem przepisów art. 5a) oraz zasady kształtowania połączeń komunikacyjnych,
   - przewidywany sposób organizowania integracji publicznego transportu zbiorowego (w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt ustawy);

6) **zmniejszenie liczby organizatorów zobowiązanych do sporządzenia planu transportowego.** Obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską oraz dla powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie ustawa uchyla przepisy nakładające dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Złożoność oraz szeroki zakres planów transportowych, przekraczały często realne możliwości organizacyjne i kadrowe mniejszych gmin.

   Zgodnie z proponowanymi rozwiązaniami, plan transportowy w zakresie komunikacji miejskiej sporządza gmina miejska, o ile podjęła decyzję o organizacji tego rodzaju przewozów, a także gmina, której powierzono to zadanie na mocy porozumienia międzygminnego. Kompetencje te przysługują również związkom międzygminnym, jeżeli realizują zadania w zakresie organizacji komunikacji miejskiej. Natomiast na poziomie powiatowym plan

transportowy sporządza powiat – zarówno w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich (z wyłączeniem komunikacji miejskiej w zakresie w jakim nie może ona być objęta dopłatą z Funduszu), jak i powiatowych przewozów pasażerskich, w tym także w sytuacji, gdy zadanie to zostało mu powierzone w drodze porozumienia między powiatami. Zadania te mogą być również realizowane przez związki powiatów oraz związki powiatowo-gminne, obejmujące obszary jednostek tworzących te struktury. Województwo uchwala plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.;

7) **sporządzenie przez marszałka województwa jako pełniącego rolę integratora przewozów Schematu sieci komunikacyjnej w województwie** (art. 14a – 14d ustawy).

   Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanych przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.

   Schemat będzie zawierał w szczególności:

   - obecne i planowane sieci komunikacyjne organizatorów na obszarze województwa, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu,
   - wskazanie linii komunikacyjnych, na których są wykonywane przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym,
   - wskazanie linii komunikacyjnych podlegających skomunikowaniu z transportem kolejowym,
   - obecne i planowane miejscowości objęte przejazdem na żądanie.

   Schemat będzie publikowany w formie graficznej i tekstowej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej urzędu obsługującego marszałka województwa i będzie miał charakter stricte wykonawczy ze względu na konieczność jego bieżącej aktualizacji (nierzadziej niż raz w roku i niepóźniej niż do końca trzeciego kwartału danego roku).
   Schemat sieci komunikacyjnej organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie uchwalany przez właściwy organ wykonawczy danej jednostki samorządu terytorialnego.;

8) **sporządzenia przez ministra właściwego do spraw transportu Schematu sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym** (art. 14e ustawy). Na wzór Schematu sieci komunikacyjnej opracowywanego przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego projektowana ustawa wprowadza również takie narzędzie dla ministra właściwego do spraw transportu, który jest organizatorem publicznego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Schemat zawiera obecne i planowane linie komunikacyjne, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Schemat ten stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie planu transportowego województwa, który określa jedynie ogólne kierunki i relacje połączeń. Jego rolą jest przedstawienie rzeczywistego układu komunikacyjnego poprzez wskazanie linii, za pomocą których są skomunikowane, w ramach międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, poszczególne miejscowości na obszarze kraju.;

9) **wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji NeTEx lub innych** pod warunkiem pełnej kompatybilności i interoperacyjności z NeTEx. Takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności danych dotyczących rozkładów jazdy oraz jest niezbędne do funkcjonowania Krajowego Punktu Dostępu do usług informacji o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS), który zostanie utworzony na mocy przepisów ustawy z dnia …. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2026 r. poz. …). Zakres uwarunkowań finansowych dotyczący zapewnienia niezbędnych narzędzi do cyfryzacji, standaryzacji i publikacji (uprzystępnienia i udostępnienia) rozkładów jazdy, a także dostarczenia odpowiednich informacji dla użytkowników związanych z zapisem i obsługą danych w formacie NeTEx w KPD MMTIS ujęty jest w procesie legislacyjnym projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89).;

10) **zwiększenie dostępności przystanków komunikacyjnych dla wszystkich operatorów i przewoźników.** Projektowane przepisy wprowadzą rozwiązanie zgodnie, z którym gminy miejskie będą obowiązane do udostępnienia określonej liczby obiektów tj. przystanków komunikacyjnych i dworców wszystkim przewoźnikom i operatorom. Liczba takich udostępnionych obiektów będzie uzależniona od liczby mieszkańców.
    Takie rozwiązanie ma służyć przede wszystkim pasażerom, ponieważ zdarzają się sytuacje ograniczenia dostępności do przystanków dla przewoźników drogowych. W związku ze znacznym ograniczeniem przez niektóre samorządy dostępności przystanków komunikacyjnych i dworców, przede wszystkim dla przewoźników realizujących przewozy na zasadach komercyjnych, wprowadzono regulacje (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz) zobowiązujące gminy miejskie do udostępnienia określonej liczby przystanków komunikacyjnych i dworców.
    W przypadku miast liczących co najmniej 500 tys. mieszkańców wprowadzono obowiązek udostępnienia co najmniej 6 takich obiektów. Natomiast w przypadku miast liczących:
    - co najmniej 250 tys. mieszkańców i niewięcej niż 500 tys. mieszkańców – 5 obiektów,
    - co najmniej 100 tys. mieszkańców i niewięcej niż 250 tys. mieszkańców – 4 obiektów,

- co najmniej 50 tys. mieszkańców i niewięcej niż 100 tys. mieszkańców – 3 obiekty,
- niewięcej niż 50 tys. mieszkańców – 2 obiekty.

Co najmniej jeden z ww. obiektów musi być zlokalizowany w centrum miasta.

Wprowadzane rozwiązanie ma przede wszystkim zwiększyć komfort podróży pasażerów, którzy obecnie w wielu przypadkach są zmuszeni do przesiadek na obrzeżach miasta do komunikacji miejskiej lub skorzystania z transportu indywidualnego.

W związku z projektowanym rozwiązaniem dla takich przystanków komunikacyjnych i dworców wprowadzono inne maksymalne stawki opłat (art. 16 ust. 5a) tj.

- 0,20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym (wzrost z 0,05 zł),
- 5,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu (wzrost z 1,00 zł),
- 10,00 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (wzrost z 2,00 zł).

II. w zakresie zmiany ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.) – nowy tytuł: „ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu".

1) **„Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej" zmieni nazwę na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu"; w konsekwencji zmianie ulegnie tytuł ustawy.;**
2) **marszałkowie województw przejmą od wojewodów zadania z zakresu obsługi Funduszu w województwie.** Marszałkowie będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi na województwo. Do zadań marszałków będzie należało ogłaszanie naborów wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu w danym roku budżetowym, rozpatrywanie wniosków, zawieranie umów o dopłatę z organizatorami.;
3) **dopłata z Funduszu będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnej lub przejazdów na żądanie zawartych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie**, o którym mowa w art. 14b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto spośród ww. linii ze Schematu dopłacie będą mogły podlegać:
   - linia komunikacyjna, na której przewozy są realizowane wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta,
   - linia komunikacyjna, na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 100 000 mieszkańców lub mniej, gdy przewozy na tej linii komunikacyjnej są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta,
   - część linii komunikacyjnej, na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 100 000 mieszkańców, gdy przewozy na tej linii komunikacyjnej są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta,
   - część linii komunikacyjnej w komunikacji miejskiej, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w mieście liczącym niewięcej niż 50 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
   - część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta.

   Zmiana ta ma na celu przeznaczenie środków Funduszu stricte na wsparcie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. To marszałek województwa jako integrator przewozów w województwie, sporządzając Schemat i analizując propozycje zgłoszone przez jednostki samorządu terytorialnego, określi linie komunikacyjne i obszary, na których będą mogły być realizowane przejazdy na żądanie. Wykluczenie z dopłaty z Funduszu fragmentów linii przebiegających przez obszar miasta ma spowodować, że środki Funduszu będą skierowane na obszary w większym stopniu wykluczone transportowo. Takie rozwiązanie spowoduje, że nadal organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą mogli korzystać ze środków Funduszu dla linii komunikacyjnych przebiegających przez teren 990 miast. Natomiast z dofinansowania ze środków Funduszu będą wyłączone części linii komunikacyjnych przebiegające przez teren 36 największych miast w Polsce (w Polsce od dnia 1 stycznia 2026 r. jest 1026 miast.). W takich miastach komunikacja miejska jest dobrze rozwinięta.

   Jednocześnie, wychodząc naprzeciw licznym postulatom organizatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym – zarówno miejskim, jak i wiejskim – projekt przewiduje rozszerzenie zakresu przedmiotowego ustawy również na przewozy komunikacji miejskiej (dla części linii komunikacyjnej, na której przewozy są realizowane poza granicami miasta). Rozwiązanie to będzie miało zastosowanie do miast liczących do 50 tys. mieszkańców (947 miast), co znacząco zwiększy liczbę jednostek samorządu terytorialnego mogących potencjalnie korzystać ze wsparcia Funduszu. Przewozy komunikacji miejskiej będą mogły zostać objęte dopłatą wyłącznie w zakresie odcinków realizowanych poza granicami administracyjnymi miasta, co pozostaje zgodne z podstawowym

celem Funduszu, jakim jest wspieranie transportu na obszarach zagrożonych ograniczoną dostępnością komunikacyjną. Problem wykluczenia transportowego na terenach położonych poza mniejszymi miastami jest bowiem znacznie bardziej odczuwalny niż w przypadku dużych ośrodków miejskich, które dysponują rozwiniętą infrastrukturą transportową i zostały wyłączone z możliwości uzyskania dopłat w zakresie przewozów miejskich.

Zaproponowana zmiana jest nowym rozwiązaniem w zakresie przeznaczenia środków Funduszu. Nie przewiduje się aby proponowane rozwiązanie spowodowało mniejsze wykorzystanie środków Funduszu ponieważ projektowana zmiana pozwoli oni na skierowanie środków Funduszu na dopłatę do deficytu linii komunikacyjnych realizowanych na obszarach rzeczywiście wykluczonych transportowo.
Środki Funduszu będą przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz przejazdu na żądanie poprzez dopłatę do ceny usługi. W przypadku linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dopłata do kwoty deficytu takiej linii pozostanie na dotychczasowym poziomie 3,00 zł do 1 wozokilometra. Natomiast w przypadku przejazdu na żądanie dopłatę do deficytu zaproponowano w wysokości 1,15 zł do kilometra takiego przejazdu przy jednoczesnym ograniczeniu tych dopłat do 20 przejazdów w miesiącu .

Nie jest możliwe oszacowanie wpływu tej zmiany na skalę zmniejszenia lub zwiększenia zapotrzebowania na środki Funduszu. Niemniej jednak przewiduje się, że budżet Funduszu pozostanie na dotychczasowym poziomie tj. z 2026 r. Tym samym nie jest możliwe oszacowanie, jak duża liczba organizatorów może nie otrzymać dopłaty z Funduszu w przypadku zapotrzebowania na środki przewyższającego roczne planowane przychody Funduszu.;

4) **zmianie ulegnie dotychczasowa kolejność pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu.** W ramach środków Funduszu przyznanych przez dysponenta Funduszu dla województwa dopłata będzie przyznawana w następującej kolejności:
    1) powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminy i województwo w przypadku linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
    2) województwo;
    3) związek powiatowo-gminny;
    4) związek powiatów;
    5) powiat;
    6) związek międzygminny;
    7) gmina.

    Nowa, projektowana kolejność pierwszeństwa w objęciu dopłatą stanowi odpowiedź na problem rozdrobnienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego w Polsce, co w praktyce prowadzi do organizowania przewozów w sposób fragmentaryczny i nieskoordynowany. Projektowane przepisy mają na celu zwiększenie komplementarności systemu transportowego w skali całego kraju poprzez promowanie rozwiązań umożliwiających jego integrację i lepsze planowanie. Według doświadczeń branżowych z bardziej rozwiniętych transportowo krajów, gmina jest zbyt małą jednostką, aby mogła organizować transport na znaczącą skalę i w znaczący sposób przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnej w skali regionów jakimi są województwa. Ponadto organizowanie transportu publicznego przez każdą gminę samodzielnie prowadzi do atomizacji transportu, w rezultacie której na terenie nawet sąsiadujących ze sobą gmin, funkcjonują całkiem odmienne zasady. Dlatego też wzmocnienie roli województwa i związków jednostek samorządu terytorialnego jest w pełni uzasadnione, a także korzystne dla popularyzowania i podnoszenia jakości transportu publicznego.;

5) **w związku z przejęciem zadania obsługi Funduszu w województwie marszałkowie otrzymają dodatkowe środki na wydatki związane z obsługą Funduszu w województwie.** W ramach środków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zostanie wyodrębniona kwota nieprzekraczająca 0,75% tych środków. Przy założeniu utrzymania puli środków Funduszu na poziomie z 2026 r. tj. 1,235 mld zł do podziału na województwa będzie niewięcej niż 9,262 mln zł. Środki te będą dzielone na województwa proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie. Przekazanie niewielkiej części środków Funduszu na obsługę Funduszu w województwie przez marszałków województw oraz realizację zadań integratora przewozów w województwie będzie stanowiło wsparcie w realizacji tych zadań i przyczyni się do ich lepszej realizacji. Poniżej zostało przedstawione zestawienie podziału 9,262 mln zł na poszczególne województwa przy przyjęciu:

województwo	liczba powiatów w województwie w 2025 r.	środki na obsługę Funduszu w urzędzie marszałkowskim i zadania integratora przewozów
Polska	314	9 262 000,00 zł
dolnośląskie	26	766 917,20 zł

kujawsko-pomorskie	19	560 439,49 zł
lubelskie	20	589 936,31 zł
lubuskie	12	353 961,78 zł
łódzkie	21	619 433,12 zł
małopolskie	19	560 439,49 zł
mazowieckie	37	1 091 382,17 zł
opolskie	11	324 464,97 zł
podkarpackie	21	619 433,12 zł
podlaskie	14	412 955,41 zł
pomorskie	16	471 949,04 zł
śląskie	17	501 445,86 zł
świętokrzyskie	13	383 458,60 zł
warmińsko-mazurskie	19	560 439,49 zł
wielkopolskie	31	914 401,27 zł
zachodniopomorskie	18	530 942,68 zł

6) **wprowadzenie możliwości zawierania wieloletnich umów o dopłatę na czas oznaczony niedłuższy niż 5 lat oraz wyłącznie do linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego**, o których mowa w art. 5a projektowanej ustawy. Celem proponowanego rozwiązania, w związku ze stale rosnącym zainteresowaniem samorządów możliwością skorzystania ze środków Funduszu, jest priorytetowe skierowanie i zapewnienie środków Funduszu dla przewozów zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego. Ponadto ze względu na prowadzoną ewaluację linii komunikacyjnych, których utworzenie jest zasadne pod względem eliminacji walki z wykluczeniem transportowym zasadne jest określenie możliwości zawierania takich umów o dopłatę na okres nie dłuższy niż 5 lat.

   Ze względu na ochronę praw nabytych, amortyzację pojazdów, poniesione inne koszty inwestycyjne przez operatorów publicznego transportu zbiorowego przepisy dotyczące nowego okresu ważności umów wieloletnich, tj. skrócenia z 10 lat na 3 lata terminu, na jaki mogą być zawierane umowy o dopłatę z Funduszu, nie będą miały zastosowania do umów wieloletnich już obowiązujących, czyli zawartych przed wejściem w życie projektowanych zmian prawa.

   Projekt ustawy będzie zawierał odpowiednie przepisy przejściowe w tym zakresie. Takie rozwiązanie zapewni organizatorom publicznego transportu zbiorowego, dla których zmieni się kolejność w odniesieniu do pierwszeństwa w objęciu dopłatą gwarancję dostępności dopłat z Funduszu na określonym w umowach wieloletnich poziomie, pomimo zmiany kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą. Jednocześnie zapewnione zostanie wprowadzenie nowego systemu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w sposób stopniowy i skoordynowany, bez ryzyka pozbawienia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych tworzonych przez gminy czy powiaty.;

7) w celu wzmocnienia skuteczności kontroli wykorzystania środków Funduszu **wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia autobusów, którymi realizowane będą przewozy objęte dopłatą z Funduszu w lokalizator.** Operator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do zapewnienia w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu przekazywania aktualnych danych globalizacyjnych autobusu. Obowiązek ten nie będzie miał zastosowania do przewozów realizowanych na liniach objętych dopłatą w ramach zawartych umów wieloletnich.

   Projektowane przepisy wprowadzają obowiązek wyposażenia autobusu w lokalizator i jego stosowania podczas przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu. Nie określają jednak wymagań technicznych w stosunku do lokalizatorów ze względu na fakt, że w ramach rozwiązań projektu UD232 nie przewiduje się budowy systemu teleinformatycznego gromadzącego te dane.
   Przykładowy koszt urządzenia służącego do lokalizacji pojazdu na podstawie urządzeń stosowanych w lokalizacji pojazdów na potrzeby systemu SENT wynosi 169,00 zł netto + 23% VAT tj. 207,87 zł brutto[5)].
   W 2025 r. przewozy objęte dopłatą z Funduszu były realizowane na 8 367 liniach komunikacyjnych. Przy założeniu wskaźnika średniego zapotrzebowania taborowego na linię 1,2 pojazdu liczba niezbędnych lokalizatorów wyniesie 10 041 sztuk. Przy założeniu ceny lokalizatora 207,87 zł brutto całkowity koszt wyniesie 2 087 222,67 zł. W 2025

[5)] źródło: https://e-tollgps.pl/e-toll-sent/; dostęp: 18.05.2026 r.

r. na liniach objętych dopłatą z Funduszu przewozy realizowało 1 023 operatorów. Biorąc pod uwagę powyższe 1 operator będzie średnio musiał zakupić ok. 10 lokalizatorów. Koszt ich zakupu wyniesie 2 078,70 zł na operatora.;

8) **określenie minimalnych standardów jakości taboru w zakresie wieku autobusów, którymi realizowane są przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu.** W celu podniesienia jakości usług przewozowych realizowanych na liniach objętych dopłatą z Funduszu oraz mając na uwadze możliwości finansowe operatorów publicznego transportu zbiorowego zaproponowano, aby pojazdy te od 2028 r. były niestarsze niż 20 lat, a docelowo (od 2036 r.) – niestarsze niż 15 lat. Rozwiązanie to nie będzie dotyczyło zawartych już umów wieloletnich.

   Średnia cena zakupu używanego autobusu do 20 lat wynosi od 80 tys. zł do 250 tys. zł. W tym budżecie można wyróżnić trzy główne przedziały cenowe (kwoty netto):

   - 60 000 – 120 000 zł: pojazdy 12–20-letnie (np. z lat 2006–2014), często o wyższym przebiegu, zazwyczaj z silnikami w normie Euro 5;
   - 20 000 – 250 000 zł: autokary w wieku 10–15 lat, spełniające normę Euro 5 lub Euro 6;
   - powyżej 250 000 zł: kilkuletnie autobusy międzymiastowe z normą Euro 6.

   Dla autobusów nie starszych niż 15 lat (roczniki od 2011 wzwyż) średnia cena zakupu na wynosi zazwyczaj od 120 000 do 320 000 zł netto. W tym przedziale wiekowym ostateczny koszt zależy od typu konstrukcji i standardu:

   - 100 000 – 160 000 zł: autobusy posiadające normę Euro 5 lub Euro 6 i wysokie przebiegi;
   - 160 000 – 280 000 zł: autobusy z lat 2014–2017. Dominują tu silniki Euro 6;
   - powyżej 280 000 zł: nowocześniejsze autobusy z roczników 2017–2021.;

III. <u>w zakresie zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.).</u>

1) **rozszerzenie zadań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego o kontrolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.** Inspekcja Transportu Drogowego będzie kontrolować obowiązki dotyczące użytkowania w autobusach lokalizatorów.;

2) **wprowadzenie obowiązku sporządzania przez przewoźników rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji NeTEx lub innym formacie** pod warunkiem pełnej kompatybilności i interoperacyjności z NeTEx. Takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności danych dotyczących rozkładów jazdy oraz jest niezbędne do funkcjonowania KPD MMTIS, który zostanie utworzony na mocy przepisów ustawy z dnia …. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2026 r. poz. …).

IV. <u>W zakresie zmiany ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262).</u>

Wprowadzenie dla przewoźników, organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub osób przez nich upoważnionych dokonujących kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu ochrony przewidzianej w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, z późn. zm.) dla funkcjonariuszy publicznych. Objęcie tych podmiotów ochroną przewidzianą dla funkcjonariuszy publicznych jest związane z pojawiającymi się w ostatnim czasie przypadkami aktów agresji, szczególnie w komunikacji miejskiej**.** Osoby te mają bezpośredni kontakt z osobami korzystającymi z tej formy transportu i są narażone na potencjalne akty agresji z ich strony, do których faktycznie dochodzi. Dlatego też zasadne jest zrównanie ochrony materialno-prawnej kontrolerów biletów z już istniejącą ochroną prawną przewidzianą dla osób kierujących środkami transportu w publicznym transporcie zbiorowym.

Proponowana zmiana stanowi realizację postulatu organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przedstawicieli związków zawodowych.

Przewiduje się, że projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ na rozwój publicznego transportu zbiorowego. Środki Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, zgodnie z decyzją właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, skierowane zostaną na dopłatę do deficytu linii komunikacyjnych i przejazdów na żądanie służących przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu. Mając na uwadze, że jest to zupełnie nowe rozwiązanie w chwili obecnej nie ma możliwości określenia wpływu projektowanej regulacji na liczbę linii komunikacyjnych, które będą funkcjonowały w kraju po wejściu w życie projektowanych rozwiązań.

Niemniej jednak mając na uwadze, że linie dofinansowane z Funduszu zostaną utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu tj. na obszarach o niewystraczającej odstępności transportu publicznego należy przypuszczać, że skala wykluczenia transportowego na wsiach i obszarach pozamiejskich ulegnie zmniejszeniu. Zgodnie z projektem badawczo-rozwojowym T-Included GOSPOSTRATEG-V/0005/2021 wykluczone jest 27% mieszkańców Polski, tj. 10,1 mln osób. Szacunki demograficzne potwierdziły dużą rozbieżność między mieszkańcami obszarów miejskich oraz wiejskich. Zagrożonych wykluczeniem było 11% mieszkańców miast (tj. 2,4 mln osób) oraz 50% mieszkańców obszarów wiejskich, tj. 7,7 mln osób.

Mając na uwadze, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej dofinansowane z Funduszu zostaną skierowane na obszary, do których dotychczas transportu publiczny nie docierał należy przypuszczać, że projektowane rozwiązania będą miały wpływ na zwiększenie liczby pasażerów przewożonych transportem publicznym.

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

Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do państw członkowskich UE z pytaniami dotyczącymi zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu autobusowego oraz sposobów przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Poniżej przedstawiono odpowiedzi wybranych państw członkowskich UE na pytania MI.

SŁOWACJA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Organizacją i zamawianiem publicznego transportu autobusowego na terytorium Republiki Słowackiej zajmują się wyższe jednostki terytorialne w transporcie regionalnym oraz gminy w miejskim transporcie autobusowym. W przypadku regionów, w których istnieje organizator zintegrowanego transportu pasażerskiego, w organizacji publicznego transportu autobusowego znacząco uczestniczy organizator zintegrowanego systemu transportowego. W przyszłości koordynację publicznego transportu pasażerskiego na szczeblu krajowym zapewni również Krajowy Zarząd Transportu, który został utworzony 1 stycznia 2024 r.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Usługi autobusowe zamawiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu odpowiednich przepisów są zamawiane przez władze lokalne, gdy usługi transportowe nie są świadczone na zasadach komercyjnych, na przykład, gdy atrakcyjność komercyjna jest niska lub gdy znajdują się na obszarach oddalonych. W praktyce regionalny transport autobusowy jest rozwijany na terytorium Republiki Słowackiej, który jest zamawiany i świadczony przez wyższą jednostkę terytorialną na swoim obszarze zainteresowania, a miejski transport autobusowy (który w niektórych miastach obejmuje również transport kolejowy) jest zamawiany i świadczony przez gminę. Umowa na usługi transportowe jest zawierana na okres 10 lat i jest wynikiem procedury zamówień publicznych, jednak w przypadku przewoźników wewnętrznych ustanowionych bezpośrednio przez instytucję zamawiającą (lub gdy spełnione są limity określone w rozporządzeniu 1370/2007), usługi transportowe mogą być świadczone w drodze bezpośredniego udzielenia zamówienia, bez procedury zamówień publicznych. Stosunek umowny określa warunki, na jakich świadczona jest usługa, w szczególności poprzez standardy usług (liczba usług, pojemność pojazdu) i standardy jakości (wiek pojazdu, czystość, komfort, dostępność, usługi dodatkowe itp.). Normy te mogą być również określone w umowie poza Planem Usług Transportowych. Krajowa usługa autobusowa jest obsługiwana na zasadzie czysto komercyjnej, zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Sporadycznie istnieją trasy, które można uznać za krajowe pod względem długości, ale mają charakter usługi regionalnej (liczba przystanków, poziom usług), gdzie klientem jest organ lokalny.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Usługi przewozowe zamawiane na podstawie umowy o świadczenie usług przewozowych w interesie publicznym finansowane są z budżetów wyższych jednostek terytorialnych oraz budżetów gmin zlecających przewozy autobusowe na swoim obszarze zainteresowań. Ponieważ jest to tzw. kompetencja samorządowa, pokrywane są one z budżetów organów zamawiających, tj. gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Od 2014 r. na Słowacji wprowadzono bezpłatny transport kolejowy dla niektórych kategorii pasażerów: uczniów, studentów i seniorów, aby promować uczęszczanie do szkoły i mobilność seniorów. Środek ten ma charakter uniwersalny. Zmniejszenie ubóstwa transportowego lub wykluczenia z transportu ułatwiają również środki zapewniające dostępność transportu publicznego, zarówno ustawodawcze (poprzez ustawę nr 332/2023 Coll. o publicznym transporcie pasażerskim oraz o zmianach i uzupełnieniach niektórych ustaw) – które obejmują na przykład możliwość zamawiania publicznego transportu pasażerskiego również pojazdami o pojemności mniejszej niż osiem pasażerów lub promowanie transportu na żądanie, ale także organizacyjne – np. wdrażanie zintegrowanych systemów transportowych, optymalizacja linii, modernizacja i rozbudowa, poprawa dostępności przystanków itp. W zakresie opłat za przejazdy operatorzy transportu oferują zniżki dla wybranych grup pasażerów (uczniowie, studenci, seniorzy, dawcy krwi, niepełnosprawni), a także specjalne stawki, np. dla osób powyżej 70 roku życia, kobiet w ciąży, weteranów wojennych itp. Wysokość tych zniżek nie jest jednolita i zależy od indywidualnego klienta. Ponadto przygotowywane są środki związane z Planem Klimatu Społecznego, które przyczynią się do zmniejszenia ubóstwa transportowego na terytorium Republiki Słowackiej. Konkretne rozwiązania i regulacje dotyczące Planu Klimatu Społecznego nie zostały jeszcze wdrożone i zostaną omówione w ciągu 2025 r. i później. Sytuacja dotycząca ubóstwa transportowego na terytorium Republiki Słowackiej jest obecnie analizowana.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Obecnie kwestią ubóstwa transportowego zajmuje się Instytut Polityki Środowiskowej Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej, który opracował analizę ubóstwa transportowego w celu wsparcia działań Planu Klimatycznego Społecznego. Jest to pierwszy dokument analizujący stan ubóstwa transportowego na Słowacji. Spośród wskaźników użytych do określenia poziomu ubóstwa transportowego, następujące wskaźniki zostały wykorzystane w aspekcie dostępności i przystępności:

- średni czas dojazdu do pracy/szkoły – rano i wieczorem,
- czas dojazdu do najbliższego szpitala lub polikliniki,
- liczba połączeń do pracy/szkoły – rano i wieczorem,
- stosunek odległości czasowej transportem publicznym i prywatnym samochodem rano i wieczorem,
- odsetek populacji żyjącej w zmarginalizowanych społecznościach romskich,
- odsetek populacji z przystankiem transportu publicznego w odległości 500 m,
- odsetek populacji powyżej 65 roku życia,
- odsetek populacji w wieku od 6 do 18 lat,
- odsetek populacji z poważnymi niepełnosprawnościami,
- liczba samochodów osobowych na osobę mieszkaniec.

W aspekcie dostępności cenowej stosuje się następujące wskaźniki:

- stopa bezrobocia,
- mediana dochodów,
- średni wiek samochodu osobowego.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Normy usług transportowych są określone w Planach Usług Transportowych, które muszą zostać sporządzone przez każdego zamawiającego usługi transportowe w interesie publicznym na podstawie ustawy nr 332/2023 Dz.U. o publicznym transporcie pasażerskim. Te Plany Usług Transportowych określają, na podstawie analiz, potencjał transportowy terytorium i popyt na transport, trasy linii, częstotliwość usług, częstotliwość obsługi terytorium, pojemność środków transportu i inne parametry, na podstawie których następnie zapewnia się usługę transportową terytorium, biorąc również pod uwagę koszty i dostępne zasoby finansowe. Wymagania dotyczące częstotliwości usług autobusowych zależą zatem od powyższych czynników i nie są wymogiem ogólnym. Obecnie Ministerstwo Transportu Republiki Słowackiej przygotowuje akt prawny – rozporządzenie wdrażające niektóre postanowienia ustawy nr 332/2023 Dz.U. o publicznym transporcie pasażerskim i zmianie niektórych ustaw (spodziewane wejście w życie tego rozporządzenia to 1 października 2024 r.). Dekret określa podstawowe standardy dostępności transportowej danego obszaru, które należy uwzględnić przy opracowywaniu planów obsługi transportowej.

ESTONIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

79 organów władz lokalnych (64 gminy wiejskie lub 15 miast), 9 regionalnych centrów transportu publicznego, Ministerstwo Spraw Regionalnych i Rolnictwa, Administracja Transportu.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

W transporcie autobusowym zamówienia publiczne są organizowane w celu znalezienia przewoźników do świadczenia usług transportu publicznego, a organ zamawiający zawiera umowy o świadczenie usług publicznych z przewoźnikami. Obecnie mamy 37 różnych umów dla linii powiatowych, 6 bezpośrednich zamówień. Umowy zawierane są na okres 5–10 lat; większe umowy zawierane są na okres 8 lat. Zawarto bezpośrednią umowę na transport kolejowy (10 lat).

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowany jest ze środków budżetu państwa i budżetów samorządów oraz wpływów ze sprzedaży biletów.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Obecnie trwają przygotowania do uruchomienia reformy transportu publicznego, której jednym z głównych celów jest poprawa dostępności edukacji, miejsc pracy i usług we wszystkich regionach Estonii (s. 7). W tym celu większą uwagę

niż dotychczas poświęca się możliwościom przemieszczania się osób mieszkających poza ośrodkami, aby zapewnić im dostęp do usług i innych możliwości niezbędnych do codziennego życia. Pomaga to zmniejszyć ryzyko zarówno ubóstwa transportowego, jak i wykluczenia społecznego.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Ubóstwo transportowe będzie monitorowane przy użyciu nowego wskaźnika „Odsetek osób mieszkających poza główną siecią, które mają dostęp do usług i miejsc pracy niezbędnych do codziennego życia".

Wskaźnik ten „oznacza zdolność transportu publicznego do zapewnienia osobom mieszkającym poza główną siecią zadowalającego (podstawowego) dostępu do usług i miejsc pracy niezbędnych do codziennego życia", a jego wartość jest „obliczana na podstawie reprezentatywnej próby lokalizacji dla każdej miejscowości oddalonej od głównych linii".

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie ma bezpośrednich zasad. Jednak dla transportu komercyjnego ustanowiono zasady dyskrecjonalne. Jeśli różnica między dwoma odjazdami wynosi 29 minut lub więcej, wówczas zasady dyskrecjonalne nie są stosowane. Jeśli różnica między nowym zastosowanym odjazdem a istniejącymi odjazdami jest mniejsza, stosuje się zasady dyskrecjonalne, a warunki przewozu nowych zastosowanych odjazdów są porównywane z istniejącymi. Jeśli wynik warunków przewozu nowego zastosowanego odjazdu jest taki sam lub wyższy w porównaniu z istniejącymi, możliwe jest zezwolenie na odjazdy częściej niż co 29 minut.

W przypadku umowy o świadczenie usług publicznych organizator transportu (organ władzy) sam decyduje o częstotliwości kursowania autobusów, biorąc pod uwagę dostępność środków budżetowych.

AUSTRIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Obowiązki w zakresie regularnych usług autobusowych są zasadniczo regulowane w Kraftfahrliniengesetz (rozporządzenie reguluje Ogólne Warunki Przewozu Transportu Samochodowego) (KflG) (koncesje, zezwolenia), zgodnie z którym w § 3 ust. 1 KflG wojewoda (tj. kompetencja prowincjonalna) odpowiada za usługi krajowe; w przypadku usług transgranicznych istnieje swoboda wyboru, aby ubiegać się o całą trasę u jednego wojewody zainteresowanych krajów („one-stop shop" – unijna procedura rozliczania podatku VAT). W przypadku ruchu transgranicznego (uwaga: międzynarodowego) odpowiedzialność spoczywa na federalnym ministerstwie odpowiedzialnym za transport zgodnie z § 3 ust. 2 leg cit.

W odniesieniu do ogólnego planowania transportu regionalnego, wszelkich zobowiązań w zakresie usług publicznych (tj. kontraktów na usługi publiczne) i harmonogramów taryfowych, kompetencje należą również do regionów (w szczególności prowincji, ale także gmin), których zadania są często realizowane przez organizacje zrzeszające transport („Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften") utworzone przez regiony. Obowiązki są regulowane w ustawie federalnej o organizacji lokalnego i regionalnego transportu publicznego (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999–ÖPNRV-G 1999). Zgodnie z tym zadaniem prowincji i gmin jest [...] planowanie usług transportowych zorientowanych na popyt (§ 11 ÖPNRV-G 1999) oraz zgodnie z § 13 leg. cit., zawieranie umów na regionalne usługi transportu pasażerskiego wykraczające poza ofertę zgodnie z § 7 leg. cit. (tam reguluje się odpowiedzialność rządu federalnego za zapewnienie podstawowej oferty transportu pasażerskiego koleją) lub usprawnienia w zakresie regularnych usług autobusowych [...] leżą w gestii prowincji i gmin.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie publicznych usług kolejowych i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Usługi autobusowe są świadczone albo na zasadach komercyjnych (w szczególności komercyjne „dalekobieżne trasy autobusowe"), albo zawierane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (rozporządzenie PSO). Właściwymi (lokalnymi) organami zgodnie z rozporządzeniem PSO są wyłącznie kraje związkowe, gminy lub przedsiębiorstwa organizacji stowarzyszeń transportowych.

Z kilkoma wyjątkami regionalnymi, umowy o świadczenie usług są przyznawane (głównie na zasadach konkurencyjnych), w przypadku których ryzyko przychodów leży po stronie stowarzyszenia transportowego lub firmy zlecającej ze względu na obowiązującą strukturę taryf sieciowych. Wyjątkiem jest kraj związkowy Karyntia, gdzie przyznano głównie kontrakty netto, tj. kontrakty, w których ryzyko przychodów pozostaje po stronie firmy

transportowej. Miasta posiadające własne firmy transportowe korzystają w szczególności z opcji zamówień wewnętrznych, chociaż powszechne są tam również konkurencyjne podwykonawstwa.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie transportu publicznego w Austrii jest dość skomplikowane ze względu na strukturę federalną. Ponadto obowiązujący system taryfowy i poziomy taryf oznaczają, że lokalny i regionalny transport publiczny nie może być świadczony komercyjnie, z kilkoma wyjątkami. Pojedyncze wyjątki od tej zasady to w szczególności komercyjne dalekobieżne usługi autobusowe.

W przypadku kontraktów brutto usługi transportu autobusowego są w całości finansowane przez organ zamawiający, przy czym finansowanie składa się z funduszy federalnych i stanowych, a także rzeczywistych przychodów z opłat za przejazd. W przypadku tak zwanych kontraktów netto, w których ryzyko przychodów leży w sferze przedsiębiorstwa transportowego, finansowanie jest również zapewniane przez organ zamawiający (głównie odpowiednią organizację stowarzyszenia transportowego); odpowiednia organizacja stowarzyszenia transportowego jest również odpowiedzialna za rozliczanie składników przychodów z opłat za przejazd.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Planowanie transportu regionalnego jest zasadniczo odpowiedzialnością władz regionalnych. System integralnego rozkładu jazdy dla pasażerskiego transportu kolejowego jest kluczową wytyczną systemową i transportową. Regularne usługi autobusowe są powiązane z tym systemem w celu zapewnienia idealnych połączeń między usługami autobusowymi i kolejowymi w węzłach przesiadkowych. Najważniejszym zadaniem usług autobusowych jest obsługa obszarów w pobliżu pobliskich węzłów kolejowych i/lub świadczenie dodatkowych usług na odgałęzieniach o dużej przepustowości. Tam, gdzie usługi kolejowe są nieatrakcyjne ze względu na czas podróży w porównaniu z transportem prywatnym, oferowane są również dalekobieżne (ekspresowe) usługi autobusowe.

Aby przeciwdziałać zagrożeniu ubóstwa transportowego na słabo zaludnionych obszarach, podmioty polityki transportowej wprowadziły w 2012 r. jednolite minimalne standardy usług w transporcie publicznym, zapewniając, że obszary osiedlowe o określonej liczbie ludności są obsługiwane z odpowiednim poziomem usług. Z drugiej strony, opierając się na tym, wprowadzono klasy jakości transportu publicznego („ÖV-Güteklassen") do planowania przestrzennego, oparte na istniejących usługach transportu publicznego w celu zwalczania rosnącej rozrostu miast.

W rozproszonych regionach mikro-publiczne systemy transportowe zyskują coraz większe znaczenie, oferując mobilność obszarom, do których nie można w rozsądny sposób dotrzeć za pomocą tradycyjnych usług autobusowych, bez polegania na pojazdach prywatnych. W idealnym przypadku skoordynowane planowanie transportu odbywa się również za pośrednictwem regionalnych stowarzyszeń transportowych. Zintegrowane systemy informacji transportowej również odgrywają kluczową rolę w tym procesie.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Regionalne departamenty planowania przestrzennego krajów związkowych, które są również odpowiedzialne za planowanie regionalne, stale aktualizują wyżej wymienione klasy jakości transportu publicznego, dla których aktualne warunki ruchu są również aktualizowane, a zapytania są możliwe na poziomie katastralnym. Na poziomie federalnym standardy i parametry są koordynowane, a wszelkie wizualizacje i monitorowanie są przeprowadzane w ramach Austriackiej Konferencji Planowania Przestrzennego (ÖROK). Więcej informacji na ten temat i dostęp do klas jakości jest dostępny na stronie https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet. ÖROK regularnie publikuje również analizy dostępności różnych struktur przestrzennych w Austrii.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie ma prawnego wymogu minimalnej obsługi na obszarach mieszkalnych ani częstotliwości transportu publicznego. Opisane powyżej standardy mają charakter rekomendacyjny i są brane pod uwagę przy zlecaniu usług transportowych. Różni się to od tak zwanego obowiązku eksploatacyjnego, który obowiązuje po przyznaniu odpowiedniej licencji lub koncesji transportowej.

Podstawowe konkretne wymagania są albo ustalane w ramach odpowiednich umów o świadczenie usług transportowych i są w ten sposób określane przez organ udzielający koncesji, albo są definiowane w ramach żądanych koncesji, w którym to przypadku są one zazwyczaj określane przez wnioskodawcę (tj. firmę transportową) i stają się wiążące (por. obowiązek eksploatacyjny) dopiero w wyniku procedury koncesyjnej. Zakres, w jakim interes polityki transportowej lub czysto ekonomiczny interes firmy transportowej jest realizowany w procedurze koncesyjnej, prawdopodobnie leży w motywacji ubiegania się o koncesję.

Częstotliwość tras autobusowych usług publicznych jest określana przez organ udzielający koncesji (zwykle stowarzyszenie transportowe lub organ lokalny) i zależy od różnych czynników. Kluczowymi czynnikami są potencjalne symulacje popytu i zamierzona funkcja usługi. Na przykład usługi autobusowe, których głównym zadaniem jest rozprowadzanie pasażerów kolei na danym obszarze, będą kursować z częstotliwością podobną do częstotliwości

kursowania odpowiedniej usługi kolejowej, podczas gdy usługi autobusowe, których zadaniem jest pokrycie szczytowych obciążeń w określonych kierunkach o dużym zapotrzebowaniu, są realizowane z większą punktualnością.

NIEMCY

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Zgodnie z ustawą o przewozie pasażerów (PBefG), regularne usługi autobusowe, wykorzystywane regularnie w lokalnym transporcie publicznym, podlegają zezwoleniu. W Niemczech odpowiedzialność za udzielanie takich zezwoleń spoczywa na ogół na regionalnych organach rządowych (zwanych „Bezirksregierung" lub „Regierungspräsidium" w języku niemieckim, w zależności od kraju związkowego).

Wyznaczone organy transportu publicznego odpowiadają za organizację i finansowanie lokalnego transportu publicznego. Są one wyznaczane przez kraje związkowe i odpowiadają za zapewnienie obywatelom wystarczających usług lokalnego transportu publicznego. W przypadku lokalnego transportu publicznego drogą lądową w Niemczech odpowiedzialność ta spoczywa na powiatach wiejskich i miejskich.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

W Niemczech lokalny transport publiczny jest finansowany z budżetów rządu federalnego, krajów związkowych i władz lokalnych, a także z przychodów z opłat za przejazdy. Zasadniczo kraje związkowe odpowiadają za lokalny transport publiczny i jego finansowanie. Rząd federalny wspiera kraje związkowe w realizacji tego zadania, zapewniając roczne płatności na różnych podstawach prawnych. Te podstawy prawne obejmują:

– Ustawę o lokalnym transporcie publicznym (regionalizacja) (RegG)

Kraje związkowe otrzymują fundusze, które mogą również wykorzystać na projekty inwestycji kapitałowych w celu poprawy lokalnego transportu publicznego, między innymi. Kraje związkowe odpowiadają za zapewnienie, że fundusze te są wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

– Ustawa o rozdzieleniu (EntflechtG)/Federalna pomoc finansowa udzielona na mocy Ustawy o finansowaniu infrastruktury transportowej władz lokalnych (GVFG)

Kraje związkowe otrzymują rekompensaty z budżetu federalnego na mocy Ustawy o rozdzieleniu w celu poprawy transportu na poziomie władz lokalnych, a także inne płatności (federalna pomoc finansowa) z programu federalnego na mocy Ustawy o finansowaniu infrastruktury transportowej władz lokalnych. Środki przeznaczone na poprawę transportu w społecznościach lokalnych nie są przeznaczane na konkretne sektory. W rezultacie zarówno odpowiedzialność techniczna, jak i finansowa spoczywa wyłącznie na krajach związkowych.

Operatorzy transportu w Niemczech mogą z własnej inicjatywy wystąpić do organu wydającego zezwolenie na wszelkie regularne usługi na podstawie postanowień lokalnego planu transportowego. Jeżeli spełnione są wymagania określone w Ustawie o przewozie osób, zezwolenie musi zostać udzielone, a usługi mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Jeżeli nie zażądano żadnych zezwoleń, na przykład z powodu nieopłacalności ekonomicznej obsługi regularnych usług, wyznaczone organy transportu publicznego publikują zaproszenie do składania ofert na te regularne usługi. Wymagania dotyczące rozkładu jazdy, opłat i standardów są publikowane z wyprzedzeniem przez wyznaczone organy transportu publicznego. W zamian za wypełnienie tych tak zwanych obowiązków świadczenia usług publicznych operatorzy transportu otrzymują rekompensatę i/lub wyłączne prawa.

W szczególności:

Wymagania procedury udzielania zamówień i warunki, na jakich operatorzy transportu mogą otrzymywać rekompensaty i/lub wyłączne prawa, są szczegółowo określone w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 i zostały transponowane do prawa niemieckiego dotyczącego lokalnego transportu publicznego za pomocą, między innymi, sekcji 8 i 8a ustawy o przewozie osób, w razie potrzeby.

Przyznawanie kontraktów na usługi publiczne przez wyznaczony organ transportu publicznego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007:

Jeśli nie można zapewnić wystarczających usług transportowych na zasadach komercyjnych, stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007). Właściwy organ publikuje informacje z wyprzedzeniem zgodnie z artykułem 7 (2) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007). Lokalne usługi transportu publicznego mogą być przyznawane bezpośrednio. Na wniosek zainteresowanej strony powody bezpośredniego przyznania kontraktu na usługi publiczne muszą zostać przekazane tej stronie do sześciu miesięcy po opublikowaniu informacji z wyprzedzeniem. W przypadku procedury przetargowej należy uwzględnić interesy małych i średnich przedsiębiorstw, a usługi transportowe muszą być przyznawane w oddzielnych partiach. Umowy o świadczenie usług publicznych podlegają przeglądowi. Właściwy organ może przyznać wyłączne prawo do usługi transportowej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Procedura przetargowa zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007:

Jeśli umowy są przyznawane osobom trzecim, muszą być spełnione wymagania określone w art. 8b (2) do (7) PBefG (art. 8b (1) PBefG). Oznacza to, że publikacja musi być dostępna dla wszystkich zainteresowanych oferentów. Jeżeli dopuszczalne jest podwykonawstwo, można zastrzec, że zasady przetargu konkurencyjnego muszą być przestrzegane podczas podwykonawstwa. Umowa musi zostać przyznana oferentowi, który złożył najkorzystniejszą ofertę ekonomiczną, a operatorzy, których oferta nie została wybrana, muszą zostać powiadomieni. Procedura musi być stale dokumentowana, a wszystkie główne decyzje muszą być uzasadnione.

Procedura autoryzacji po przyznaniu umowy przez organ upoważniający:

Wnioski zgodnie z art. 3 (1) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 należy składać na sześć miesięcy przed okresem ważności.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Kraje związkowe podejmują na własną odpowiedzialność działania mające na celu promowanie gwarancji mobilności we wszystkich regionach i zapewnienie wystarczającej przepustowości lokalnego transportu publicznego na obszarach miejskich i wiejskich w celu zapewnienia pewnego minimalnego poziomu mobilności i włączenia społecznego. Sposób, w jaki podchodzą do tego zadania, różni się w zależności od kraju związkowego.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Władze wyznaczone przez kraje związkowe (wyznaczone władze transportu publicznego) odpowiadają za zapewnienie ludności odpowiednich lokalnych usług transportu publicznego. Organ upoważniający wspiera je w wypełnianiu tego zadania w ramach swojego obszaru kompetencji. Z reguły sporządza się lokalny plan transportu, w którym władze transportu publicznego określają wymagania dotyczące zakresu i jakości usług transportowych, a także integracji usług transportowych we wszystkich rodzajach transportu.

CZECHY

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

W przypadku PSO (Public service duty) zgodnie z rozporządzeniem nr 1370/2007, właściwymi organami w dziedzinie transportu autobusowego w Republice Czeskiej są:

– Regiony (kraj)
– Gminy (obec)

Mogą one utworzyć organizację zajmującą się zintegrowanymi systemami transportowymi („organizator").

Ta organizacja może koordynować usługi na poziomie regionalnym i lokalnym, a także usługi kolejowe/autobusowe.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Kontrakty na usługi publiczne są głównym sposobem świadczenia usług publicznych w dziedzinie transportu autobusowego. Kontrakty te określają wymagania, częstotliwość i jakość usług publicznych, a także zasady, na podstawie których obliczane jest odszkodowanie.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie rekompensat za usługi publicznego transportu autobusowego odbywa się z budżetów regionów i gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

W Republice Czeskiej istnieją państwowe ulgi socjalne, które są przyznawane dzieciom, studentom, uczniom, osobom niepełnosprawnym i seniorom, z wyjątkiem transportu miejskiego, gdzie te możliwe ulgi są ustalane przez lokalne gminy.

Jednak najważniejszą kwestią jest zapewnienie transportu lokalnego we wszystkich regionach Republiki Czeskiej, nawet przy niższej gęstości zaludnienia.

Gęstość usług transportu publicznego musi być ściśle dostosowana do potrzeb transportowych.

Oprócz podstawowych zasad ustanowionych przez prawo (jest to ustawa nr 194/2010 Coll. o usługach publicznych w transporcie pasażerskim), kluczowe jest planowanie transportu publicznego na poziomie regionów i gmin. Wszystkie organy zamawiające są prawnie zobowiązane do tworzenia planów transportu publicznego, które obejmują standardy usług i plan zawierania umów o świadczenie usług publicznych na przyszły okres.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Za transport lokalny i regionalny odpowiadają regiony i gminy.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Gęstość transportu publicznego ustala się w planie transportu publicznego, który sporządza się na trzech poziomach:

- Dla pociągów dalekobieżnych w ramach PSO w Ministerstwie Transportu.
- Dla transportu regionalnego ustalanego przez regiony.
- Dla transportu lokalnego, jeśli taki istnieje, ustalanego przez gminy.

DANIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

W Danii Duński Urząd Lotnictwa Cywilnego i Kolei oraz Ministerstwo Transportu są głównymi organami rządowymi nadzorującymi transport publiczny.

Regionalne władze transportu publicznego odpowiadają za organizację transportu publicznego autobusami.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie rekompensat za usługi publicznego transportu autobusowego odbywa się z budżetów regionów i gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Przykłady działań, które ułatwiły np. osobom niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego:

Nowa kolej miejska

Kolej miejska Odense została otwarta w 2022 r., a dostępność była planowana od samego początku. Na przykład w Dani firma kolei miejskiej „Odense Letbane", której zadaniem była budowa systemu kolei i obsługa kolei miejskiej, powołała grupę ds. dostępności, która była zaangażowana już na wczesnym etapie projektowania. Dzięki temu kolej miejska stała się dostępna zarówno dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, jak i pasażerów niedowidzących.

Pociągi kolei miejskiej mają wejścia bezpoziomowe, a pociągi mają nisko umieszczone przyciski otwierania drzwi, do których można dotrzeć z wózka inwalidzkiego. Ponadto na zewnątrz i wewnątrz pociągów znajdują się tzw. „przyciski na czas" (jeśli potrzeba więcej czasu). Są też pasy bezpieczeństwa, których można użyć do zabezpieczenia wózka inwalidzkiego lub większych, luźnych przedmiotów.

Dla pasażerów niedowidzących kontrasty są ważnym czynnikiem. Podstawowe kolory zewnętrzne pociągu zostały dobrane tak, aby zapewnić dobry kontrast w stosunku do otoczenia. Ta sama uwaga dotyczy wnętrza, gdzie nacisk położono na prosty i spokojny design z wyraźnymi kontrastami.

Nowe autobusy z elektrycznymi rampami

Liczba autobusów z elektrycznymi rampami w eksploatacji wzrosła w 2023 i 2024 r., co zapewnia lepsze warunki dostępu – nie w ostatniej kolejności dla osób z niepełnosprawnością ruchową, które mogą teraz wchodzić do większej liczby autobusów bez konieczności zabierania ze sobą opiekuna.

W 2023 i 2024 r. „Movia", największy regionalny organ transportu publicznego w Danii, wprowadził elektryczne rampy na wybranych trasach autobusowych. Elektryczne rampy umożliwiają osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich i obywatelom z ograniczeniami fizycznymi samodzielne aktywowanie rampy lub zlecenie tego kierowcy.

Przedłużenie linii metra M4 w Kopenhadze

W czerwcu 2024 r. otwarto przedłużenie już istniejącej linii metra w Kopenhadze.

Wraz z przedłużeniem linii metra M4 panel ds. dostępności firmy „Metroselskabet" zapewnił stały wkład, który pomógł określić między innymi wielkość i liczbę wind, a także ulepszyć oznaczenia dotykowe na stacjach.

Aby zapewnić ciągły rozwój rozwiązań dostępności w działającym metrze, jak i na nowych liniach, zaangażowany jest panel ds. dostępności „Metroselskabet", który składa się z uczestników wyznaczonych przez „Disabled People's Organisations Denmark".

Panel ds. dostępności przyczynia się zarówno do wglądu w proces projektowania, jak i w późniejsze oceny, a także w odniesieniu do doświadczeń uczestników i ich organizacji w pociągach i na stacjach w trakcie eksploatacji.

Pomoc opiekuna

Osoby z trwałą lub czasową niepełnosprawnością mogą podróżować same (lub zabrać ze sobą opiekuna) po obniżonej cenie w transporcie publicznym, jeśli przedstawią odpowiednią dokumentację: kartę członkowską „Danish Society for the Blind", „Synscenter Refsnæs" lub „Ledsagerkort Danmark" od „Disabled Peoples Organisations Denmark".

Obniżona cena odpowiada pojedynczemu biletowi dla dziecka.

Psy przewodniki/psy służbowe można zawsze zabrać ze sobą i są one bezpłatne.

Indywidualna usługa dla osób niepełnosprawnych

Indywidualna usługa dla osób niepełnosprawnych jest określona w ustawie o organach transportu publicznego i zobowiązuje gminy do zapewnienia transportu osobom z poważnymi dysfunkcjami ruchowymi, niewidomym i niedowidzącym w wieku 18 lat i starszym.

Celem usługi jest zapewnienie osobom, które mają trudności z korzystaniem ze zwykłego transportu publicznego (osobom z poważnymi dysfunkcjami ruchowymi, niewidomym i niedowidzącym w wieku 18 lat i starszym), dostępu do alternatywnej usługi transportowej.

Istnieje wymóg prawny co najmniej 104 pojedynczych przejazdów rocznie na osobę w wyżej wymienionej grupie osób.

Transport odbywa się do i z określonego adresu.

Prawo stanowi, że stawki za usługi dla osób niepełnosprawnych nie mogą być znacząco wyższe niż stawki za inny ruch obsługiwany przez organy transportu publicznego.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Regionalne władze transportu publicznego odpowiadają za zapewnienie lokalnego transportu publicznego na danym obszarze regionalnym.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie, nie ma żadnych wymagań dotyczących usług (wymagań dotyczących częstotliwości), tzn. nie ma żadnych wymagań dotyczących tego, gdzie i jak często autobus musi jeździć.

Generalnie nie ma więc żadnych wymagań dotyczących transportu publicznego, ale na przykład istnieją wymagania dotyczące konkretnych usług transportowych, takich jak transport szkolny i transport szpitalny.

W przypadku transportu publicznego to gmina i region określają poziom usług.

Jednak w Danii mamy to, co nazywa się „flextrafik" (transport na żądanie), czyli szereg usług transportu publicznego mniejszymi samochodami, które są napędzane potrzebami (napędzane popytem) i nie jeżdżą według ustalonego rozkładu jazdy. Tak więc tam, gdzie autobusy nie jeżdżą, flex jest opcją.

LITWA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

- Poziom krajowy: Ministerstwo Transportu i Łączności z litewską administracją bezpieczeństwa transportu.

  Kompetencje: Ustanawia politykę, przydziela fundusze, ustanawia przepisy, zarządza międzymiastowymi trasami autobusowymi i koleją.

- Poziom samorządowy: Miasta i większe miejscowości zarządzają transportem publicznym w swoich granicach za pośrednictwem swoich organów transportu publicznego (np. JUDU w Wilnie) lub samodzielnie w przypadku mniejszych miast. Te organy opracowują trasy, rozkłady jazdy i systemy biletowe.

  Kompetencje: Planuje, obsługuje i zarządza transportem publicznym w granicach obszaru swojej gminy (trasy, rozkłady jazdy, bilety).

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

Usługi autobusowe na Litwie działają zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, ale transport dalekobieżny działa głównie na zasadach komercyjnych i nie podlega przepisom. Istnieją podstawy (w tym Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007) dotyczące usług publicznych w transporcie dalekobieżnym, ale ten rodzaj usług publicznych jest w trakcie opracowywania.

Kluczowe aspekty sposobu działania usług autobusowych na Litwie w celu zapewnienia zgodności z przepisami obejmują:

- Umowy o świadczenie usług publicznych: Usługi autobusowe są często świadczone na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawieranych w drodze przetargów. Umowy te określają usługi, które mają być świadczone, standardy, które mają być spełnione, oraz ustalenia finansowe.
- Normy jakości usług: Organy organizujące wdrożyły normy dla usług autobusowych, które są zgodne z wymogami rozporządzenia, które są uwzględniane w dokumentach przetargowych i umowach o świadczenie usług publicznych.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Większość transportu publicznego na Litwie, zwłaszcza transport lokalny, jest dotowana przez gminy (w przypadku kontraktów na usługi publiczne, o których mowa w pytaniu nr 2). Ceny transportu międzymiastowego różnią się w zależności od rodzaju biletu i długości podróży i są objęte ceną biletu.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Litwa wdrożyła szereg środków mających na celu rozwiązanie problemu ubóstwa i wykluczenia transportowego, w tym:

- Dotowany transport publiczny: Zniżki na przejazdy lub bezpłatne przejazdy dla określonych grup, takich jak seniorzy, studenci i osoby niepełnosprawne.
- Ulepszenia regulacyjne: Zaktualizowane przepisy w celu zapewnienia wygodnego i dostępnego transportu publicznego.
- Wsparcie dla gmin w zakresie ich inicjatyw i planów zrównoważonej mobilności.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Bezpośrednio nie zbiera się danych o poziomie ubóstwa/wykluczenia transportowego – częściowo takie informacje posiada rejestr pojazdów „Regitra", który posiada dane o wieku pojazdów. Gminy częściowo zbierają takie informacje, badając sytuacje, takie jak to, kto najczęściej korzysta z transportu publicznego, jaki jest poziom zadowolenia pasażerów i jakie są problemy.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Częstotliwość kursowania autobusów jest ustalana zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów i dostosowywana do zmian w mieście (np. prac budowlanych, urlopów, próśb pasażerów itp.).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w regularnej komunikacji autobusowej	218 456 tys.	Główny Urząd Statystyczny – *Transport wyniku działalności w 2024 r.*	Projektowane regulacje będą miały pozytywne oddziaływanie na potencjalnych pasażerów. Projektowana regulacja przyczyni się do zwiększenia mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. miejsc pracy, nauki, ośrodków zdrowia.
Pasażerowie komunikacji krajowej transportem kolejowym	406 614 tys.	Główny Urząd Statystyczny – *Transport wyniku działalności w 2024 r.*	Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy i ustanowienie marszałków województw integratorami sieci komunikacyjnej w województwie zapewni spójność transportu autobusowego i kolejowego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (inni niż marszałek województwa)	314 powiatów i 2 479 gmin (302 miejskich w tym 66 miast na prawach powiatu, 718 miejsko-wiejskich oraz 1 459 wiejskich)	Baza JST (wg stanu na 01.012025 r.) zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (https://www.gov.pl/web/mswia/baza-jst; dostęp: 16.02.2026 r.)	W ramach projektowanych regulacji nastąpi: 1) zmniejszenie liczby organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązanych do opracowania planu transportowego;

			2) wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez organizatorów Schematu sieci komunikacyjnej. Z obowiązki sporządzenia planu transportowego i schematu sieci komunikacyjnej będą zwolnione gminy organizujące przewozy inne niż komunikacja miejska. Dla gminnych przewozów pasażerskich plan transportowy i Schemat sieci komunikacyjnej będzie sporządzany przez powiat w uzgodnieniu z gminą.
marszałkowie województw	16	Baza JST (wg stanu na 01.012025 r.) zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (https://www.gov.pl/web/mswia/baza-jst; dostęp: 16.02.2026 r.)	W ramach projektowanej regulacji marszałkowie województw otrzymają nowe kompetencje. 1) marszałek województwa zostanie integratorem przewozów. Rola integratora będzie polegała na koordynowaniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa dla efektywnego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, w celu ograniczenia wykluczenia transportowego poprzez: – sporządzanie „Schematu sieci komunikacyjnej województwa” i jego bieżące aktualizacje, – dążenie do zapewnienia przez organizatorów gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich, w tym poprzez zawieranie porozumień, funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej

			na obszarach położonych na granicach województw, – podejmowanie działań zmierzających do zapewnienia integracji różnych rodzajów transportu, – możliwość zawierania porozumień dotyczących integracji sieci komunikacyjnej województwa; 2) przejęcie od wojewodów zadań z zakresu obsługi Funduszu w województwie i dysponowanie środkami przyznanymi na województwo.
wojewodowie	16		W ramach projektowanej regulacji wojewoda będzie: 1) obsługiwał wnioski marszałka województwa jako beneficjenta Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu; 2) rozpatrywał uwagi jednostek samorządu terytorialnego do Schematu siei komunikacyjnej w województwie biorąc pod uwagę zgodność Schematu sieci komunikacyjnej w województwie ze Schematami sieci komunikacyjnej organizatorów.
operatorzy publicznego transportu zbiorowego realizujący przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu	1 023	Sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2025 r.	Operatorzy publicznego transportu zbiorowego (przewoźnik lub samorządowy zakład budżetowy) realizują przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjały przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli

			realizować te przewozy jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego.
przedsiębiorcy wykonujący usługi w zakresie regularnych przewozów osób	przedsiębiorcom udzielono 14,2 tys. zezwoleń na przewozy regularne oraz ok. 58,8 tys. wypisów z tych zezwoleń (według stanu na dzień 31.12.2024 r.)	Dane własne Ministerstwa Infrastruktury (zestawienia statystyczne przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie oraz starostwa, w ramach realizacji art. 83 ust. 3a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.)	Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjały przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli realizować te przewozy jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego. Przedsiębiorcy będą mogli zgłosić swoją ofertę w postępowaniu przetargowym w zakresie wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
Inspekcja Transportu Drogowego	1		Zadania kontrolne Inspekcji Transportu Drogowego zostaną uzupełnione o kontrolę obowiązku wyposażenia autobusu, którym są realizowane przewozy na liniach objętych dopłata z Funduszu w lokalizator i jego użytkowania w trakcie przewozu. Kontrola obowiązku wyposażenia autobusu, którym są realizowane przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu oraz zapewnienia w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu przekazywania aktualnych danych globalizacyjnych autobusu będzie prowadzona przez

			Inspekcję Transportu Drogowego w ramach obecnie posiadanych zasobów kadrowych.
minister właściwy do spraw transportu	1	ustawa z dnia 5 września 1997 r. o działach administracji rządowej	Minister właściwy do spraw transportu wykonuje zadania dysponenta Funduszu.

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

W ramach ponownych konsultacji publicznych nowy tekst projektu został przesłany do następujących podmiotów:

Stowarzyszenia, zrzeszenia, związki:

1) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
2) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
3) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
4) Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego Polski PKS,
5) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
6) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska".

Izby Gospodarcze:

1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;

Reprezentatywne Związki Zawodowe:

1) Forum Związków Zawodowych;
2) NSZZ Solidarność;
3) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Reprezentatywne Organizacje Pracodawców:

1) Business Centre Club;
2) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
3 Konfederacja Lewiatan;
4) Pracodawcy RP;
5) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
6) Związek Rzemiosła Polskiego.

Stowarzyszenia Samorządów:

1) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
2) Związek Gmin Wiejskich RP;
3) Związek Miast Polskich;
3) Związek Powiatów Polskich;
4) Związek Województw RP;
5) Unia Metropolii Polskich;

Przewoźnicy kolejowi:

1) PKP S.A.
2) PKP PLK S.A.

Projekt ustawy w ramach opiniowania został skierowany do:

1) Wojewodów;
2) Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
3) Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
4) Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

Czas trwania ponownych uzgodnień, konsultacji publicznych i opiniowania wyznaczono na 7 dni od dnia otrzymania pisma informującego o zamieszczeniu na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji projektu przedmiotowego rozporządzenia.

Skrócenie terminu do zajęcia stanowiska w ramach ponownych uzgodnień i konsultacji publicznych oraz opiniowania wynika z konieczności jak najszybszego wejścia w życie przepisów projektowanych przepisów w celu zapewnienia

organizatorom publicznego transportu zbiorowego skutecznych narzędzi służących do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Wyniki konsultacji i opiniowania zostały omówione w Raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

Po zakończeniu konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych projekt ustawy został skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Opinia Komisji jest kierunkowo pozytywna z uwagą Związku Powiatów Polskich oraz odrębnym, negatywnym stanowiskiem Związku Gmin Wiejskich RP. Związek Powiatów Polskich zwrócił uwagę na potrzebę usunięcia lub urealnienia art. 14 b ust. 5 pkt. 2, organizacja wnioskuje o zniesienie powszechnego obowiązku uzgadniania rozkładów jazdy i ich zmian z marszałkiem województwa. Związek Gmin Wiejskich negatywnie zaopiniował projekt ustawy ze względu na brak rozwiązań dla gmin wiejskich oraz zastosowanie mechanizmu utrzymującego marszałków województw na priorytetowym poziomie. Organizacja wnioskuje o rozszerzenie poziomu finasowania oraz umożliwienie gminom działającym na podstawie porozumienia międzygminnego do inicjowania linii komunikacyjnych oraz zgłaszania propozycji zmian w schemacie sieci komunikacyjnej. Wnioskuje o równorzędne traktowanie gmin, powiatów i związków międzygminnych. Zwiększenie uelastycznienia transportu na żądanie oraz potrzebę wprowadzenia mechanizmu awaryjnego uruchomienia transportu.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2026 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0 2026	1 2027	2 2028	3 2029	4 2030	5 2031	6 2032	7 2033	8 2034	9 2035	10 2036	*Łącznie (0-10)*
Dochody ogółem	**0**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**92,62**
budżet państwa												
JST (województwo – wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów)	0	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	**92,62**
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	**0**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**9,262**	**409,262**	**409,262**	**409,262**	**1292,62**
budżet państwa									400	400	400	**1200**
środki Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu	0	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	- 9,262	**- 92,62**
środki Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów)	0	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	**92,62**
JST (województwo – wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów)	0	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	9,262	**92,62**
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**- 400**	**- 400**	**- 400**	**-1200**
budżet państwa									- 400	- 400	- 400	**- 1200**

środki Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
JST (województwo – wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**
pozostałe jednostki (oddzielnie)												

Źródła finansowania	budżet państwa cz. 39 oraz Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wydatki związane z wdrożeniem projektowanej ustawy będą finansowane w ramach środków zaplanowanych w planie finansowym Funduszu oraz będą powodowały zwiększenia wydatków budżetu państwa w latach 2034–2036. Zwiększenie wydatków budżetu państwa o kwoty po 400 mln zł rocznie (w latach 2034–2036) wynika z maksymalnego limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu. Limit ten określany jest w perspektywie 10-cio letniej. W związku z powyższym w przepisach ustawy o Funduszu, które weszły w życie 18 lipca 2019 r. limit ten był określony w perspektywie od 2019 r. do 2028 r. Natomiast w związku z nowelizacją przepisów ustawy o Funduszu przepisami ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, limit ten został dostosowany do perspektywy 10-cio letniej, czyli do 2033 r. Wskazane w OSR kwoty po 400 mln zł rocznie (w latach 2034–2036) mają na celu zapewnienie kontynuacji tego limitu. Część wydatków przewozów autobusowych oraz przejazdu na żądanie o charakterze użyteczności publicznej w kwocie 9,262 mln zł zostanie przesunięta na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów. W związku z nowymi zadaniami dla marszałków województw, które wynikają z projektowanych przepisów tj.: 1) obsługi Funduszu, 2) zadań integratora przewozów na obszarze województwa określonych w art. 8a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. – w planie finansowym Funduszu zostaną wyodrębnione środki na realizację tych zadań w kwocie 0,75% środków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych i przejazdu na żądanie o charakterze użyteczności publicznej. Nie wystąpią oszczędności w wydatkach wojewodów z tytułu przekazania zadań obsługi Funduszu ponieważ wojewodowie nie otrzymują środków na ten cel. Zadanie realizują ze środków własnych. Przy założeniu utrzymania puli środków Funduszu na poziomie z 2026 r. tj. 1,235 mld zł do podziału na województwa będzie 9,262 mln zł. Środki te będą dzielone na województwa proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie. Są to środki wystarczające na realizację ww. zadań. W poniższej tabeli wskazano podział 0,75% Funduszu przeznaczonych na obsługę Funduszu i zadania integratora przewozów w przeliczeniu na kwotę środków Funduszu na te zadania przypadającą na 1 powiat. Kwota środków przeznaczonych na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów tj. 9,262 mln zł podzielona w stosunku do ilości jednostek samorządu terytorialnego (powiaty ziemskie) na terenie kraju (finalnie na terenie danego województwa) wynosi 29 496,82 zł na jedną jednostkę.

Obszar zadania	**Cel i zakres działań**	**Szczegółowe zadania marszałka**	**Wymagane zasoby**	**Szacowany udział środków obsługowych**	**Kwota środków przypadająca na jedno zadanie w przeliczeniu na jeden powiat z 29 496,82 zł**
Sporządzanie „Schematu sieci komunikacyjnej województwa”	Stworzenie kompleksowego dokumentu planistycznego	Inwentaryzacja istniejącej sieci poprzez zbieranie danych od	Eksperci i analitycy transportowi, elektroniczne	**30%**	8 849,05 zł

	oraz bieżąca aktualizacja	obejmującego całość publicznej sieci transportowej w województwie, stanowiącego podstawę do wydatkowania środków z Funduszu	powiatów i związków powiatowo-gminnych; analiza tras, rozkładów, częstotliwości, przepustowości i obłożenia; opracowanie dokumentu schematu; wyznaczanie korytarzy transportowych; identyfikacja obszarów wykluczenia komunikacyjnego; określanie węzłów przesiadkowych; przygotowanie map planistycznych; uzgodnienia z JST i innymi województwami; monitoring zmian oraz bieżąca aktualizacja	narzędzie wspierające		
	Zapewnienie funkcjonowania przewozów użyteczności publicznej na granicach województw	Zapewnienie ciągłości transportowej pomiędzy regionami oraz eliminacja problemów organizacyjnych i kompetencyjnych na styku województw	Identyfikacja połączeń na granicy województw; analiza potrzeb zgłaszanych przez organizatorów; identyfikacja luk transportowych; koordynacja działań JST; organizacja spotkań; negocjacje; ustalanie standardów; synchronizacja rozkładów; przygotowanie porozumień; monitoring realizacji	Kompetencje organizacyjne, negocjacyjne, prawne i planistyczne	**10%**	2 949,68 zł
	Integracja różnych rodzajów transportu	Zapewnienie spójności systemu transportowego poprzez integrację organizacyjną i infrastrukturalną różnych środków transportu	Synchronizacja rozkładów jazdy; minimalizacja czasu przesiadek; koordynacja organizatorów; rozwój centrów przesiadkowych; budowa parkingów integracyjnych;	Kompetencje w zakresie planowania transportowego, elektroniczne narzędzie wspierające	**30%**	8 849,05 zł
	Przejęcie od wojewodów zadań związanych z obsługą Funduszu i dysponowaniem środkami	Organizacja i zarządzanie regionalnym systemem funduszowym wspierającym przewozy publiczne zgodnie ze Schematem sieci komunikacyjnej	Opracowanie procedur naboru; ocena wniosków; podział środków; harmonogramy wypłat; ocena zgodności ze schematem; rozliczenia; sprawozdawczość; kontrola beneficjentów; sprawozdawczość do administracji rządowej	Kadry administracyjne, finanse publiczne, systemy kontroli, elektroniczne narzędzie wspierające	**30%**	8 849,05 zł

	Podstawą zaproponowanego szacowanego podziału środków przeznaczonych na poszczególne zadania jest dokonana przez Ministra ocena złożoności zadań oraz wymaganych zasobów do ich realizacji. Źródła finansowania Funduszu zostały wskazane w Ocenie Skutków Regulacji ustawy tworzącej Fundusz tj. ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nowa tytuł ustawy: ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu).

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

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, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							

W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjały przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli realizować te przewozy jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego.
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Rozwiązania zawarte w projekcie będą mieć przede wszystkim mieć pozytywny na pasażerów w transporcie publicznym. Reforma funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz nowe zasady działania Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinny przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów, zwłaszcza na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze nie zaspokajającym potrzeb pasażerów. Projektowana regulacja przyczyni się do zwiększenia mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. miejsc pracy, nauki, ośrodków zdrowia. Projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ na ofertę przewozową jaka będzie dostępna dla dzieci i młodzieży. Dotychczas ta grupa społeczna ze względu na wykluczenie transportowe obszarów, w których mieszkają miała poważną barierę w dostępie do właściwej oferty edukacyjnej i kulturalnej dzieci i młodzieży. Z problemem wykluczenia transportowego zmagają się także seniorzy z obszarów wiejskich. W obszarach oddalonych od aglomeracji miejskich transport publiczny dociera w ograniczonym zakresie a oferta przewozowa jest często niedostosowana do potrzeb lokalnych społeczności, w tym także ze względu na kryterium częstotliwości i dni wykonywania kursów. Zniwelowanie wykluczenia

		transportowego zmieni także sytuację społeczną osób, które dotychczas nie mogły znaleźć pracy w najbliższym miejscu swojego zamieszkania, a ze względu na organiczną ofertę przewozową nie mogły dojechać do regionów oferujących miejsca pracy.
Niemierzalne		

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

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).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: uproszczenie zakresu planu transportowego	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: odstąpienie od sporządzania planów transportowych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego innych niż województwo.
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

Marszałkowie województw jako integratorzy przewozów w województwie będą zobowiązani do opracowania Schematu sieci komunikacyjnej w województwa, który będzie sporządzany na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzanych rozwiązań jest walka z wykluczeniem transportowym, która przyczyni się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów. W związku z powyższym projektowane rozwiązania powinny przyczynić się do zwiększenia mobilności mieszkańców Polski poprzez zapewnienie im możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do miejsc pracy. Zniwelowanie wykluczenia transportowego zmieni więc sytuację społeczną osób, które dotychczas nie mogły znaleźć pracy w najbliższym miejscu swojego zamieszkania, a ze względu na organiczną ofertę przewozową nie mogły dojechać do regionów oferujących miejsca pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☒ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☒ zdrowie

Omówienie wpływu	Dodatkowym skutkiem projektu powinien być pozytywny wpływ na lokalne środowisko naturalne. Poprawa oferty przewozów przewozowej, spójny system autobusowego i kolejowego transportu publicznego oraz zwiększenie dostępności transportu publicznego powinno stanowić zachętę do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego. Z tego względu zmniejszeniu może ulec liczba pojazdów poruszających się na

	drogach publicznych i ilość emitowanych przez nie spalin. Będzie to miało pozytywny wpływ na środowisko naturalne oraz zdrowie. Projektowana regulacja pośrednio będzie miała także wpływ na obszar zdrowia. Wprowadzane rozwiązania zwiększą mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. ośrodków zdrowia i szpitali. Rozwiązania zawarte w projekcie maja także wpływ na dostępność transportu publicznego może wpływać na wybór miejsca zamieszkania oraz decyzje o założeniu i powiększaniu rodziny, zwłaszcza dzięki łatwiejszym dojazdom dzieci do szkoły.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Projektowane przepisy wejdą w życie w terminie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 18 w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b–f, który wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, oraz art. 9 pkt 3, 4, 9, 11 i 12, które wchodzą w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia. Pożądane jest aby projektowane zmiany, ze względu na zmiany w państwowym funduszu celowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nowa, proponowana nazwa: Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu) zostały wprowadzone wraz z początkiem roku budżetowego.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Minister dokona oceny w skali kraju zjawiska wykluczenia transportowego oraz realizacji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego (występowanie połączeń oraz częstotliwość połączeń w dni robocze, soboty i dni wolne od pracy) m.in. na podstawie schematów pozyskanych od marszałków województw. Ocenie podlegać będzie min. liczba połączeń zapewnianych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, zapewnianych jako przewozy realizowane na podstawie zezwolenia, liczba przejazdów na żądanie oraz wzięte zostaną pod uwagę różne rodzaje publicznego transportu zbiorowego. OSR ex-post będzie przeprowadzony na formularzu OSR ex post.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	

RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA

projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw

(nr UD232 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów; wersja z dnia 25.02.2026 r.)

Stosownie do § 51 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) przedstawia się raport z konsultacji publicznych i opiniowania.

I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

Stowarzyszenia, zrzeszenia, związki:

1) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
2) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
3) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
4) Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego Polski PKS,
5) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
6) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska".

Izby Gospodarcze:

1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
2) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;

Reprezentatywne Związki Zawodowe:

1) Forum Związków Zawodowych;
2) NSZZ Solidarność;
3) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Reprezentatywne Organizacje Pracodawców:

1) Business Centre Club;
2) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
3) Konfederacja Lewiatan;
4) Pracodawcy RP;
5) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
6) Związek Rzemiosła Polskiego.

Stowarzyszenia Samorządów:

1) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
2) Związek Gmin Wiejskich RP;
3) Związek Miast Polskich;
4) Związek Powiatów Polskich;
5) Związek Województw RP;
6) Unia Metropolii Polskich im. Pawła Adamowicza;

Przewoźnicy kolejowi:

1) PKP S.A.
2) PKP PLK S.A.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu wpłynęły uwagi od:

1) Agencji Rozwoju Przemysłu S.A.,
2) Arriva RP Sp. z o.o.,

3) Fundacji ProKolej,
4) Frankfurt-Slubicer Kooperationszentrum (Słubicko-Frankfurckie Centrum Kooperacji),
5) Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii,
6) Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej,
7) Krajowej Sekcji Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”,
8) Marszałek Województwa:
    a) Lubuskiego
    b) Mazowieckiego,
9) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Szefów Wydziałów Komunikacji,
10) Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych,
11) osoby fizycznej B.M.,
12) osoby fizycznej I.O.,
13) PKP S.A.,
14) PKP PLK S.A.,
15) POLREGIO S.A.,
16) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
17) Pomorskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Żelaznych,
18) Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
19) Prezesa Zarządu PKS Koszalin Sp. z o.o.,
20) Prezydenta Miasta Wałbrzycha,
21) Rady Wojewódzkiej Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Województwa Dolnośląskiego,
22) Stowarzyszenia Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS,
23) Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe,
24) Towarzystwa Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej,
25) Towarzystwa Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”,
26) Unii Metropolii Polskich,
27) Urzędu Marszałkowskiego:
    a) Województwa Małopolskiego (Departament Infrastruktury Drogowej i Transportu),
    b) Województwa Śląskiego (Departament Transportu Publicznego),
    c) Województwa Warmińsko – Mazurskiego,
28) Wicemarszałka Woj. Lubelskiego,
29) Związku Gmin Wiejskich RP,
30) Związku Miast Polskich,
31) Związku Rzemiosła Polskiego,
32) Związku Powiatów Polskich,
33) Związku Województw RP,
34) Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
35) Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Przewozów Pasażerskich z siedzibą w Poznaniu.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik do raportu.

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* w ramach opiniowania został przekazany do:
1) Wojewodów,
2) Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych,
3) Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
4) Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych.

W ramach opiniowania uwagi do projektu ustawy zgłosili:

1) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
2) Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach (Wydział Nadzoru Prawnego),
3) Wojewoda Kujawsko-Pomorski,
4) Wojewoda Lubuski,
5) Wojewoda Mazowiecki,
6) Wojewoda Podkarpacki,
7) Wojewoda Podlaski,
8) Wojewoda Świętokrzyski,
9) Wojewoda Warmińsko-Mazurski,
10) Wojewoda Wielkopolski.

Omówienie ww. uwag zostało przedstawione w tabeli stanowiącej załącznik do Raportu z konsultacji i opiniowania.

Pozostałe podmioty zrezygnowały z prawa do wyrażenia opinii w zakresie projektowanej ustawy.

II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej w myśl *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*.

III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projekt został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Tabela. Załącznik do Raportu z konsultacji i opiniowania *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* (nr UD232 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów; wersja z dnia 25.02.2026 r.)

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI PUBLICZNYCH				
	przypis nr 1	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Błąd: „… ustawę ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r….” Powtórzenie wyrazu „ustawę”	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przypisu nr 1.
	art. 1 pkt 1 lit. a i b (art. 4 ust. 1 pkt 3 i 10 ustawy o ptz[1])	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wprowadzenie nowej definicji przewozów gminnych oraz powiatowych, które zauważają problem gmin oraz powiatów „obwarzankowych”, gdzie formalna siedziba gminy/powiatu (de facto urząd obsługujący tę gminę/powiat) jest w mieście bez kompleksowej nowelizacji systemowej spowoduje, że na tym samym obszarze będzie występowało dwóch lub trzech organizatorów, którzy mogą zorganizować przewóz na danym obszarze, w tym gmina i powiat, którzy będą mogli organizować przewozy na terenie miasta co więcej mające szansę otrzymać dofinansowania w ramach FRPA. Taka dychotomia spowoduje dalszą dezorganizację transportu zbiorowego na tym obszarze.	**uwaga nieuwzględniona**	Celem wprowadzenia proponowanej regulacji jest umożliwienie skutecznej organizacji publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców tych jednostek samorządu terytorialnego, których siedziba znajduje się poza ich obszarem administracyjnym.
	art. 1 pkt 1 lit. b (art. 4 ust. 1 pkt 10 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego)	Proponuje się uszczegółowić, w projektowanej definicji „powiatowych przewozów pasażerskich”, że siedziba powiatu – położona poza jego granicami administracyjnymi – może znajdować się nie tylko na obszarze innego powiatu, ale też w mieście na prawach powiatu (czyli w gminie wykonującej zadania powiatu). Propozycja uszczegółowienia ma na celu uniknięcie wątpliwości, czy	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowana regulacja ma na celu przede wszystkim zwiększenie elastyczności organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz ułatwienie tworzenia funkcjonalnych połączeń na styku granic administracyjnych województw.

[1] ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.)

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego	do „powiatowych przewozów pasażerskich" zalicza się także przewozy realizowane z danego powiatu do jego siedziby, jeśli znajduje się ona w mieście na prawach powiatu – zgodnie bowiem z art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym: „Miasto na prawach powiatu jest gminą wykonującą zadania powiatu na zasadach określonych w tej ustawie".		Wprowadzenie sztywnych ograniczeń terytorialnych, takich jak zaproponowane w uwadze, prowadziłoby do nadmiernego sformalizowania zasad organizacji przewozów i mogłoby w praktyce ograniczyć możliwość dostosowania siatki połączeń do rzeczywistych potrzeb mieszkańców oraz uwarunkowań przestrzennych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	Proponuje się usunięcie części wspólnej w dodawanym pkt 23a. Uzasadnione jest, że do przejazdów na żądanie oraz przewozów na żądanie nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego skoro przejazdy i przewozy na żądanie nie stanowią przewozów regularnych. Ponadto artykuł 4 zawiera definicje legalne, dlatego nie wydaje się aby to wyłączenie winno się znaleźć się w tym artykule.	**uwaga nieuwzględniona**	Ewentualne korekty w tym zakresie zostaną wprowadzone w ramach komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić definicję „przewozu na żądanie" poprzez wskazanie jednostek samorządu terytorialnego uprawnionych do uruchamiania takich przewozów, zgodnie z uzasadnieniem do projektu. O ile w przypadku definicji „przejazdu na żądanie" wprost wskazano, że takie przejazdy mogą być uruchamiane przez gminę, lub związek do którego gmina należy, to w przypadku definicji „przewozu na żądanie" nie wskazano podmiotów uprawnionych do jego uruchomienia. Tymczasem zgodnie z uzasadnieniem do projektu celem tej regulacji jest „stworzenie jednolitej i jednoznacznej podstawy prawnej dla organizowania przez gminy elastycznych połączeń autobusowych uruchamianych na żądanie" – zasadnym wydaje się więc uwzględnienie tej okoliczności w przedmiotowej definicji.	**uwaga uwzględniona**	Projekt ustawy zostanie doprecyzowany w tym zakresie przed jego przekazaniem do kolejnego etapu prac legislacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt	**Związek Województw RP**	Zmiana nazwy z „przejazd/przewóz na żądanie", na „przejazd/przewóz na życzenie", ponieważ obecna nazwa może mieć	**uwaga nieuwzględniona**	MI nie podzielna opinii ZWRP w tej sprawie. Brak uzasadnienia dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	23a ustawy o ptz)	(Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	pejoratywny wydźwięk;		wnioskowanej zmiany.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	„a) przejazd na żądanie – przewóz o charakterze użyteczności publicznej uruchamiany przez gminę lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina, wykonywany na jej terenie w celu ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego mieszkańców tej gminy lub osób, dla których przejazd zamówi mieszkaniec gminy, z wyłączeniem przejazdu, którego punkt początkowy i końcowy znajduje się na terenie miasta, realizowany samochodem osobowym, lub" - Projektowana definicja „przejazdu na żądanie" budzi istotne wątpliwości interpretacyjne oraz może prowadzić do ograniczenia elastyczności w organizowaniu tego typu usług transportowych przez jednostki samorządu terytorialnego. Po pierwsze, przepis wskazuje, że przejazd na żądanie może być uruchamiany przez gminę lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina. W praktyce jednak jednostki samorządu terytorialnego często współpracują w oparciu o porozumienia międzygminne, bez konieczności tworzenia formalnego związku międzygminnego. Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane w wielu obszarach usług publicznych i pozwala na szybsze oraz bardziej elastyczne wdrażanie wspólnych przedsięwzięć. Ograniczenie możliwości organizacji przejazdów na żądanie wyłącznie do pojedynczej gminy lub związku międzygminnego może utrudniać współpracę sąsiadujących gmin, które chciałyby wspólnie zapewnić mieszkańcom dostęp do transportu na obszarach funkcjonalnie powiązanych. Po drugie, niejasny jest zapis dotyczący wyłączenia przejazdów, których punkt początkowy i końcowy znajduje się na terenie miasta. Przepis nie precyzuje, czy chodzi wyłącznie o gminy miejskie, czy również o miasta będące siedzibą gmin miejsko-wiejskich. W praktyce może to prowadzić do poważnych wątpliwości interpretacyjnych. W szczególności nie jest jasne, czy dopuszczalne	**uwaga nieuwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Niemniej jednak nie przewiduje się odstąpienia od ograniczenia jego organizacji wyłącznie przez gminę lub związek j.s.t., do którego należy gmina wyłącznie na jej obszarze. Transport na żądnie powinien uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych. Przepisy zostaną dopracowane pod względem redakcyjnym i legislacyjnym na etapie komisji prawniczej RCL.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			będzie realizowanie przejazdów na żądanie z miejscowości wiejskich do miasta stanowiącego siedzibę gminy miejsko-wiejskiej, które często pełni funkcję lokalnego centrum usługowego (np. dostęp do urzędów, szkół, opieki zdrowotnej czy handlu). Tak sformułowany przepis może więc prowadzić do niepotrzebnego ograniczenia funkcjonalności transportu na żądanie, którego głównym celem powinno być właśnie zapewnienie mieszkańcom obszarów słabiej skomunikowanych dostępu do podstawowych usług zlokalizowanych w ośrodkach miejskich. W związku z powyższym wskazane byłoby doprecyzowanie przepisów, tak aby jednoznacznie umożliwić organizowanie przejazdów na żądanie w ramach współpracy międzygminnej (również w formie porozumień) oraz jasno określić, w jakim zakresie dopuszczalne są przejazdy pomiędzy obszarami wiejskimi a miastami stanowiącymi lokalne centra usługowe. Bez takiego doprecyzowania regulacja może prowadzić do licznych problemów interpretacyjnych oraz ograniczać skuteczność tego instrumentu w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu. „b) przewóz na żądanie – przewóz osób funkcjonujący jako przewóz okazjonalny, o którym mowa w art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, realizowany pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą” - Projektowany przepis wprowadza definicję „przewozu na żądanie”, wskazując, że jest to przewóz osób funkcjonujący jako przewóz okazjonalny, realizowany pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą. Jednak zestawienie tej definicji z wcześniej wprowadzonym pojęciem „przejazdu na żądanie” rodzi istotne wątpliwości interpretacyjne. Przede wszystkim nie jest jasne, czy do przewozu na żądanie będą miały zastosowanie takie same ograniczenia terytorialne jak w przypadku przejazdu na żądanie, w szczególności dotyczące realizacji usługi wyłącznie na obszarze danej gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego. W		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			projektowanym przepisie nie wskazano jednoznacznie, czy przewóz na żądanie może być wykonywany również pomiędzy różnymi gminami lub w szerszym obszarze funkcjonalnym. Brak takiego doprecyzowania może prowadzić do poważnych problemów interpretacyjnych w praktyce stosowania przepisów. W szczególności nie jest jasne, czy przewóz na żądanie – realizowany pojazdami o większej pojemności – będzie mógł stanowić element transportu o charakterze ponadlokalnym, np. obsługujący kilka sąsiadujących gmin, czy też będzie podlegał takim samym ograniczeniom jak przejazd na żądanie. Dodatkowo powiązanie tej usługi z definicją przewozu okazjonalnego z ustawy o transporcie drogowym może powodować dalsze wątpliwości dotyczące charakteru prawnego tej działalności, w szczególności w zakresie zasad organizacji przewozów, wymogów licencyjnych czy relacji z systemem publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym wskazane byłoby jednoznaczne doprecyzowanie relacji pomiędzy pojęciem „przejazdu na żądanie" a „przewozu na żądanie", w tym określenie zasad dotyczących obszaru realizacji tych usług oraz zakresu stosowanych wymogów organizacyjnych. Bez takiego doprecyzowania istnieje ryzyko powstania niejednolitych interpretacji przepisów oraz trudności w ich praktycznym stosowaniu przez jednostki samorządu terytorialnego i przewoźników.		
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Organizacja transportu - transport publiczny „na żądanie" Nie wiemy, w jakim stopniu wdrożenie transportu „na żądanie" jako uzupełnienie oferty przewozowej przyczyni się do likwidacji wykluczenia komunikacyjnego, jednakże wydaje się, że jest to krok we właściwym kierunku. W naszej ocenie istnieje ryzyko, że część gmin - w szczególności funkcjonujących w związkach powiatowo-gminnych lub planujących do nich przystąpić - może wykorzystywać mechanizm przewozów „na żądanie" do realizacji wyłącznie minimalnych obowiązków transportowych przy jednoczesnym ograniczaniu regularnej	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa zmianie definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			komunikacji liniowej. Może to prowadzić do redukcji stałej siatki połączeń na rzecz doraźnych, incydentalnych kursów. Należy również zauważyć, że dzieci i młodzież co do zasady nie stanowią grupy wykluczonej komunikacyjnie w rozumieniu dostępu do szkół, ponieważ dowóz realizowany jest poprzez zakup biletów miesięcznych z ulgą ustawową. Obecnie obserwujemy zjawisko wykorzystywania środków z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych do finansowania przewozów szkolnych jako przewozów użyteczności publicznej, co w praktyce pozwala ograniczać koszty własne samorządów bez realnego zwiększania dostępności transportu dla ogółu mieszkańców. Podobnie w przypadku osób starszych - wiele gmin dysponuje już niewielkimi pojazdami wykorzystywanymi do dowozów lokalnych (np. do ośrodków kultury czy placówek wsparcia), co oznacza, że mechanizm przewozów „na żądanie" może stać się narzędziem zastępującym, a nie uzupełniającym regularną komunikację. WNIOSKI: Wdrożenie komunikacji publicznej „na żądanie" oceniamy pozytywnie, zachęcamy jednocześnie do wypracowania narzędzi do mierzenia efektywności wprowadzonych rozwiązań.		terenu i był realizowany w sposób ciągły. Rozwiązania przewidziane w projekcie ustawy dotyczące transportu na żądnie zostały zaprojektowane w taki sposób aby uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność"**	Zagrożenie "Dumpingiem Socjalnym" (Transport na żądanie) Projekt dopuszcza realizację publicznego transportu samochodami osobowymi (do 9 osób) przez osoby z licencją taxi lub nawet bez niej (w przypadku gmin). Zagrożenie: To prosta droga do zastępowania etatowych kierowców autobusów (podlegających rygorystycznym normom czasu pracy i posiadających wysokie kwalifikacje) osobami pracującymi na umowach śmieciowych lub w systemie "aplikacyjnym".	**uwaga wyjaśniona**	Rozwiązania przewidziane w projekcie ustawy dotyczące transportu na żądnie zostały zaprojektowane w taki sposób aby uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Ograniczenie przewozu NŻ tylko do obszaru gminy (nawet przy związku jst) nie pomoże dostać się osobom wykluczonym komunikacyjnie: do kolei, lekarza, szkoły czy urzędu. Zapis sugeruje, że przejazd nie może być z miasta do miasta, a chodziło zapewne o przewóz gdzie punkt początkowy i końcowy jest w tym samym mieście.	**uwaga częściowo uwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Sugerujemy rozszerzenie możliwości wyboru wielkości pojazdu, jakim będzie wykonywany przewozów NŻ, dodatkowo pojazd powinien być przystosowany do przewozu osób na wózkach inwalidzkich, a samochód osobowy tego nie zapewni. Ponadto należy zaznaczyć, żeby korzystano tylko z przystanków komunikacyjnych, czyli prawidłowo oznakowanych miejsc do zatrzymywania się pojazdu.		Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Ponadto w art. 42a ustawy o ptz określającym zasady wykonywanie przejazdu na żądanie doprecyzowano, że punkt rozpoczęcia i zakończenia przejazdu w ramach jednego przejazdu nie może być zlokalizowany na obszarze miasta. Niemniej jednak nie przewiduje się odstąpienia od ograniczenia jego organizacji wyłącznie przez gminę lub związek j.s.t., do którego należy gmina wyłącznie na jej obszarze. Transport na żądnie powinien uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	Nie należy rozróżniać usługi transportu na żądanie w zależności od typu gmin - każda gmina powinna mieć możliwość elastycznego dobierania rozwiązania do potrzeb. Nie należy wskazywać, że transport na żądanie ma być obsługiwany autobusami – powinna być elastyczność w zależności od obszaru i potrzeb. Zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązania dotyczące transportu na żądanie są nieakceptowalne i stanowią zniekształcenie idei transportu na żądanie, prowadząc do sztucznego różnicowania gmin w zależności od ich typu. We wcześniejszych opiniach wskazywaliśmy, że niewystarczająca infrastruktura drogowa w miastach nie zawsze wynika z zaniedbań, lecz często z uwarunkowań historycznych. Wiele dzielnic miejskich to dawne wsie włączone do granic miasta, gdzie układ drogowy jest wąski, nieregularny i trudny do modernizacji. Co więcej, lokalne społeczności sprzeciwiają się	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowana regulacja świadomie różnicuje formy transportu na żądanie oraz zakres ich stosowania, co wynika z odmiennych uwarunkowań funkcjonalnych, demograficznych i infrastrukturalnych poszczególnych typów gmin. Celem projektodawcy jest skierowanie instrumentu „przejazdu na żądanie" przede wszystkim do obszarów najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym, tj. terenów wiejskich i miejsko-wiejskich, gdzie brak jest

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			poszerzaniu dróg kosztem swoich działek, co w praktyce uniemożliwia wjazd nawet najmniejszych autobusów. W efekcie mieszkańcy takich obszarów muszą pokonywać znaczne odległości do najbliższych przystanków, co jest formą realnego wykluczenia transportowego – pomimo formalnego statusu „obszaru miejskiego". Na tym tle szczególnie niezrozumiały jest zaproponowany w projekcie podział na „przejazd na żądanie" i „przewóz na żądanie". Ustawa powinna zapewniać jednakowe, elastyczne narzędzia dla wszystkich samorządów, tak aby mogły one dobierać rozwiązania adekwatnie do lokalnych potrzeb – niezależnie od tego, czy są to obszary wiejskie, czy miejskie. Dodatkowo projekt całkowicie pomija kluczowy problem, jakim jest kryzys kadrowy wśród kierowców zawodowych. W sytuacji, gdy miasta zmagają się z dramatycznym niedoborem kierowców autobusów, propozycja zmuszająca gminy miejskie do realizacji transportu na żądanie wyłącznie autobusami – a więc z udziałem kierowców zawodowych – jest nieracjonalna i sprzeczna z zasadą efektywnego gospodarowania środkami i zasobami publicznymi. W praktyce doprowadzi to do rezygnacji z uruchamiania takich usług lub do sporów, czy warto angażować kierowców, którzy mogliby obsługiwać najbardziej obciążone linie komunikacji miejskiej. Jest to tym bardziej istotne, że gminy wiejskie, zgodnie z projektem, mogą realizować przejazdy na żądanie przy użyciu samochodów osobowych prowadzonych przez pracowników urzędu posiadających prawo jazdy kategorii B. Nasuwa się oczywista konkluzja, że gminy miejskie są traktowane gorzej, narażone na wyższe koszty i ograniczone w możliwościach organizacyjnych – mimo że ich potrzeby są często złożone i nie wpisujące się jeden powtarzalny schemat. Transport na żądanie powinien być narzędziem dostępnym dla wszystkich samorządów na równych zasadach i rzeczywiście służył poprawie dostępności komunikacyjnej mieszkańców.		efektywnych ekonomicznie regularnych połączeń. Podział na „przejazd" i „przewóz" na żądanie nie stanowi zniekształcenia idei tej usługi, lecz porządkuje istniejącą praktykę oraz zapewnia spójność systemową, w tym dostosowanie rodzaju pojazdów i zasad realizacji do charakteru zadania. Jednocześnie gminy miejskie nie są pozbawione możliwości stosowania rozwiązań elastycznych – mogą korzystać z przewozu na żądanie jako formy uzupełniającej transport zbiorowy.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Transport na żądanie Komentarz wprowadzający: Związek Powiatów Polskich bardzo pozytywnie ocenia wprowadzenie do ustawy przepisów związanych z	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			problematyką transportu na żądanie. Jest to realizacja postulatu zgłaszanego przez naszą organizację od lat. Praktyka pokazuje bowiem, że na terenach o rozproszonej zabudowie transport na żądanie może być skutecznym narzędziem ograniczania skali wykluczenia transportowego. Niektóre jednostki samorządu terytorialnego wprowadziły już zresztą takie rozwiązania, choć wymagało to ekwilibrystyki prawnej. Ocena zaproponowanego rozwiązania: Z punktu widzenia systemu publicznego transportu istotne jest promowanie przewozu na żądanie, gdyż jest to element przyzwyczajania ludzi do publicznego transportu. Z tego powodu priorytet powinien mieć przewóz na żądanie. Ustawa natomiast – zarówno ze względu na kolejność wymienienia poszczególnych form transportu na żądanie w definicji, doprecyzowanie w przepisach ustawy jedynie przejazdu na żądanie, a także wykluczenie (być może niezamierzone) przewozu na żądanie z możliwości uzyskania dofinansowania ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu odwraca tę kolejność Same przepisy są zresztą wadliwe: • na poziomie definicji (art. 1 pkt 1 lit. d) nastąpiło przemieszanie cech definiujących z właściwościami definiowanych pojęć. Przykładowo fakt, że do transportu na żądanie nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego jest wyborem ustawodawcy, a nie cechą definicyjną tego transportu; • nie jest wystarczające zdefiniowanie przewozu na żądanie poprzez samo odwołanie do pojęcia przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Ustawa nie zawiera bowiem żadnego upoważnienia dla organizatora publicznego transportu zbiorowego do dookreślenia zasad według których przewóz taki miałby być realizowany. W szczególności obecna definicja nie zawiera żadnego odniesienia do infrastruktury przystankowej, co rodzi poważne wątpliwości w kwestii charakteru tej formy transportu. Przewóz na żądanie powinien bowiem różnić się od przewozów regularnych jedynie elastycznością uruchamiania		żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kursów w odpowiedzi na zgłoszone zapotrzebowanie, nie zaś rezygnacją z infrastruktury przystankowej jako podstawy organizacji przewozu. Tymczasem brak odniesienia trasy do lokalizacji przystanków komunikacyjnych stwarza ryzyko, że przewóz na żądanie, realizowany pojazdem mogącym pomieścić powyżej 9 osób, w rzeczywistości będzie funkcjonował jako przewóz de facto door-to-door, co nie jest uzasadnione z punktu widzenia logiki systemu publicznego transportu zbiorowego; • zakres możliwości stosowania przejazdów na żądanie jest zdecydowanie zbyt szeroki. W szczególności w obecnym kształcie przepisów nie jest on w żaden sposób ograniczony do funkcji uzupełniającej względem przewozów regularnych. Pomijając wyłączenie przejazdów, których punkt początkowy i końcowy leży na terenie miasta, regulacja nie zawiera żadnego ograniczenia wykluczającego stosowanie tej instytucji na obszarach już obsługiwanych przez regularną komunikację zbiorową. Przykładowo dopuszczalny byłby przejazd na żądanie z gminy wiejskiej do miasta powiatowego – choć ustalany standard połączeń gwarantuje istnienie linii regularnych między siedzibą gminy a miastem powiatowym; • wątpliwości budzi również sformułowanie „osoba, dla której przejazd zamawia mieszkaniec gminy". Ustawa nie określa żadnych kryteriów, którym musiałaby odpowiadać wspomniana osoba, co oznacza, iż może to być dosłownie każdy, w tym osoby spoza gminy, które nie mają z nią ani z jej potrzebami transportowymi żadnego związku. W konsekwencji definicja przejazdu na żądanie obejmuje w istocie przejazd zamawiany przez mieszkańca gminy dla kogokolwiek, co rodzi ryzyko, że instytucja ta stanie się de facto rozwiązaniem parataksówkowym, które będzie współfinansowane ze środków publicznych, a które niekoniecznie musi być wykorzystywane przez podmioty dotknięte wykluczeniem transportowym; • przepisy nowelizacji wykluczają jednocześnie możliwość uzyskania dofinansowania z Funduszu na rzecz przewozów na żądanie. Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 6a ust. 1 ustawy o Funduszu		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			rozwoju przewozów autobusowych dopłata z Funduszu może dotyczyć wyłącznie linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie sieci komunikacyjnej oraz przejazdy na żądanie. Propozycja legislacyjna: W art. 1 pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie: „d) po pkt 23 dodaje się pkt 23a w brzmieniu: „23a) transport na żądanie: a) przewóz na żądanie – przewóz osób realizowany pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą, w określonych z góry godzinach, pomiędzy wyznaczonymi przystankami, pod warunkiem wcześniejszego zgłoszenia zapotrzebowania na dany kurs, b) przejazd na żądanie – przewóz osób realizowany przez gminę w jej granicach samochodem osobowym pomiędzy punktem adresowym zlokalizowanym w odległości co najmniej 3 kilometrów od przystanku obsługiwanego przez linie publicznego transportu zbiorowego lub przewóz na żądanie a wskazanym przez gminę przystankiem.		
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	Uwagi dotyczące transportu na żądanie 7. Dyskryminujące różnicowanie gmin Przepis: art. 4 ust. 1 pkt 23a – definicja transportu na żądanie Uwaga: Nie należy różnicować możliwości stosowania transportu na żądanie w zależności od typu gminy. Uzasadnienie: Podział na „przejazd na żądanie” i „przewóz na żądanie” w praktyce ogranicza możliwości gmin miejskich. Tymczasem również w miastach występują obszary o ograniczonej dostępności transportowej (np. historyczne dzielnice o wąskiej sieci drogowej).	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowana regulacja świadomie różnicuje formy transportu na żądanie oraz zakres ich stosowania, co wynika z odmiennych uwarunkowań funkcjonalnych, demograficznych i infrastrukturalnych poszczególnych typów gmin. Celem projektodawcy jest skierowanie instrumentu „przejazdu na żądanie” przede wszystkim do obszarów najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym, tj. terenów wiejskich i miejsko-wiejskich, gdzie brak jest efektywnych ekonomicznie regularnych połączeń.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					Podział na „przejazd” i „przewóz” na żądanie nie stanowi zniekształcenia idei tej usługi, lecz porządkuje istniejącą praktykę oraz zapewnia spójność systemową, w tym dostosowanie rodzaju pojazdów i zasad realizacji do charakteru zadania. Jednocześnie gminy miejskie nie są pozbawione możliwości stosowania rozwiązań elastycznych – mogą korzystać z przewozu na żądanie jako formy uzupełniającej transport zbiorowy.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	8. Zbyt restrykcyjne wymagania dotyczące pojazdów Uwaga: Należy dopuścić większą elastyczność w doborze pojazdów do obsługi transportu na żądanie. Uzasadnienie: Projekt zakłada, że w miastach usługa powinna być realizowana autobusami, co jest nieefektywne w sytuacji niedoboru kierowców zawodowych oraz na obszarach o ograniczonej infrastrukturze drogowej.	**uwaga nieuwzględniona**	Podział na „przejazd” i „przewóz” zapewnia dostosowanie rodzaju pojazdów i zasad realizacji do charakteru zadania.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	9. Brak stosowania ulg ustawowych Uwaga: Zastrzeżenia budzi wyłączenie stosowania ulg ustawowych w transporcie na żądanie. Uzasadnienie: Może to ograniczyć dostępność tej usługi dla części pasażerów, szczególnie grup uprzywilejowanych.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się objęcia transportu na żądanie dopłatami do biletów ulgowych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego)	Proponuje się nie zawężać definicji uprawnionych do zamówienia przejazdu na żądanie tylko do mieszkańców gminy. Zgodnie z proponowaną definicją, z przejazdu na żądanie będzie mógł skorzystać „mieszkaniec gminy”. Traktując literalnie proponowany przepis nadal obszarem wykluczonym transportowo pozostaną niektóre rejony dla osób innych niż mieszkańcy danej gminy. Przykładowo mieszkaniec miasta A odbywa podróż	**uwaga uwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego,

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wicemarszałek Woj. Lubelskiego	transportem publicznym do miejscowości B. Dalej nie może kontynuować swojej podróży do miejscowości C, dokąd zorganizowany jest transport na żądanie ponieważ nie jest mieszkańcem gminy, na której leżą miejscowości B i C.		zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	1. Art. 4 ust. 1 pkt 23a lit. a) – niesłuszne jest zawężenie definiowanej materii wyłącznie do terenów pozamiejskich, bowiem w określonych wypadkach definiowane przewozy, tj. przejazdy na żądanie, mogą znaleźć swoje zastosowanie także na terenach miejskich, np. w przypadku obszarów peryferyjnych, specyficznych typów usług bądź pór dnia (np. komunikacja wczesnoporanna w niedziele, przewozy nocne). Nadmienić należy, że już obecnie rozwiązania takie funkcjonują w rzeczywistości społeczno-gospodarczej, a proponowana definicja spowoduje ich eliminację. 2. Art. 4 ust. 1 pkt 23a lit. a) – niesłuszne jest ograniczenie definiowanych usług wyłącznie do obszaru jednej gminy („wykonywany na jej terenie") – zwłaszcza wobec faktu, że definiowany przewóz może być uruchamiany przez związek międzygminny, powinny być dostępne przejazdy nie tylko „na jej (czyli gminy będącej członkiem związku międzygminnego) terenie", ale także w zakresie potrzeb realizowanych pomiędzy punktami należącymi do dwóch gmin współtworzących wzmiankowany związek. Nadto nadmienić należy niekonsekwencję legislacyjną, bowiem z jednej strony usługa jest ograniczona definicyjnie do jednej gminy („na jej terenie"), a z drugiej wykluczone są przewozy wewnątrz gmin o charakterze miejskim, przy równoczesnym dozwoleniu przejazdów z terenu pozamiejskiego (z gminy nie mającej statusu miasta) na teren miejski (na teren gminy mającej status miasta), czego dowodem jest użycie spójnika „i" w opisie wyłączonego z definicji przejazdu („z wyłączeniem przejazdu, którego punkt początkowy i końcowy znajduje się na terenie miasta" a nie „z wyłączeniem przejazdu, którego punkt początkowy lub końcowy znajduje się na terenie miasta").	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Gminy miejskie nie są pozbawione możliwości stosowania rozwiązań elastycznych – mogą korzystać z przewozu na żądanie jako formy uzupełniającej transport zbiorowy. W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Niemniej jednak nie przewiduje się odstąpienia od jego ograniczenia wyłącznie do obszaru gminy. Transport na żądnie powinien uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt	**Polska Izba Gospodarcza**	Nie rozumiemy jak taki przejazd ma walczyć z wykluczeniem komunikacyjnym - chyba że ma to dotyczyć „wykluczenia" osoby z	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	23a ustawy o ptz)	**Transportu Samochodowego i Spedycji**	„rodziny" włodarza Gminy. Dlaczego w dalszej części proponowanej ustawy nie ma żadnego zapisu czym to wg projektodawców jest „przewóz na żądanie'? Czy to ma być tak jak w Zakopanem na Krupówkach, autobus stoi do momentu aż zbierze się wystarczająca, wg kierowcy liczba pasażerów, lub jak jeden z pasażerów zapłaci odpowiednią kwotę? Kto ma to zorganizować, czy także Marszałek województwa? Jak będzie pobierany i rejestrowany przychód z takiego przewozu		Projektowana regulacja wprowadza do systemu prawa definicję „transportu na żądanie", obejmującą zarówno przejazd na żądanie jak i przewóz na żądanie, w sposób wystarczająco precyzyjny dla określenia ich charakteru prawnego oraz miejsca w systemie publicznego transportu zbiorowego. Wbrew twierdzeniom zawartym w uwadze, projekt nie pozostawia tej kategorii bez definicji – przeciwnie, porządkuje dotychczas niejednolitą praktykę i nadaje jej ramy prawne.
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	5. Dodatkowo pragniemy wskazać, że wprowadzenie przepisów dot. transportu na żądanie, jakkolwiek słuszne, zostało dokonane w sposób całkowicie wypaczający sens funkcjonalny tych przewozów. Zaproponowane w projekcie ustawy rozwiązania dotyczące transportu na żądanie są nieakceptowalne i stanowią zniekształcenie idei transportu na żądanie, prowadząc do sztucznego różnicowania gmin w zależności od ich typu. Niewystarczająca infrastruktura drogowa w miastach nie zawsze wynika z zaniedbań, lecz często z uwarunkowań historycznych. Wiele dzielnic miejskich to dawne wsie włączone do granic miasta, gdzie układ drogowy jest wąski, nieregularny i trudny do modernizacji. Co więcej, lokalne społeczności sprzeciwiają się poszerzaniu dróg kosztem swoich działek, co w praktyce uniemożliwia wjazd nawet najmniejszych autobusów. W efekcie mieszkańcy takich obszarów muszą pokonywać znaczne odległości do najbliższych przystanków, co jest formą realnego wykluczenia transportowego – pomimo formalnego statusu „obszaru miejskiego". Na tym tle szczególnie niezrozumiały jest zaproponowany w projekcie podział na „przejazd na żądanie" i „przewóz na żądanie". Ustawa powinna zapewniać jednakowe, elastyczne narzędzia dla wszystkich samorządów, tak aby mogły one dobierać rozwiązania adekwatnie do lokalnych potrzeb – niezależnie	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowana regulacja świadomie różnicuje formy transportu na żądanie oraz zakres ich stosowania, co wynika z odmiennych uwarunkowań funkcjonalnych, demograficznych i infrastrukturalnych poszczególnych typów gmin. Celem projektodawcy jest skierowanie instrumentu „przejazdu na żądanie" przede wszystkim do obszarów najbardziej zagrożonych wykluczeniem transportowym, tj. terenów wiejskich i miejsko-wiejskich, gdzie brak jest efektywnych ekonomicznie regularnych połączeń. Podział na „przejazd" i „przewóz" na żądanie nie stanowi zniekształcenia idei tej usługi, lecz porządkuje istniejącą praktykę oraz zapewnia spójność systemową, w tym dostosowanie rodzaju pojazdów i zasad

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			od tego, czy są to obszary wiejskie, czy miejskie. Z powodu braku właściwych parametrów technicznych dostępnego układu drogowego nie należy też czynić założenia, że transport na żądanie będzie uzupełnieniem na trasach obsługiwanych już przez linie publicznego transportu zbiorowego. Należy przyjąć, że transport na żądanie stanowi uzupełnienie systemu regularnych linii komunikacyjnych. System przejazdu na żądanie również wymaga wielu przygotowań formalnych, co przekłada się w przypadku zwiększenia obszaru obsługiwania na wydłużenie czasu reakcji organizatora na pojawiające się potrzeby przewozowe. Reasumując wnosimy o uwzględnienie miast jako Organizatorów przejazdów na żądanie, przynajmniej na obszarach o ograniczonych parametrach infrastruktury transportowej, jak również na obszarach o zabudowie charakteryzującej się niską intensywnością. Zastrzeżenia budzi zapis dotyczący braku stosowania w transporcie na żądanie uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. 6. Dodatkowo projekt całkowicie pomija kluczowy problem, jakim jest kryzys kadrowy wśród kierowców zawodowych. W sytuacji, gdy miasta zmagają się z dramatycznym niedoborem kierowców autobusów, propozycja zmuszająca gminy miejskie do realizacji transportu na żądanie wyłącznie autobusami – a więc z udziałem kierowców zawodowych – jest nieracjonalna i sprzeczna z zasadą efektywnego gospodarowania środkami i zasobami publicznymi. W praktyce doprowadzi to do rezygnacji z uruchamiania takich usług lub do sporów, czy warto angażować kierowców, którzy mogliby obsługiwać najbardziej obciążone linie komunikacji miejskiej. Jest to tym bardziej istotne, że gminy wiejskie, zgodnie z projektem, mogą realizować przejazdy na żądanie przy użyciu samochodów osobowych prowadzonych przez pracowników urzędu, posiadających prawo jazdy kategorii B. Nasuwa się oczywista konkluzja, że gminy miejskie są traktowane gorzej i są narażone na wyższe koszty i mają ograniczone możliwości organizacyjne – mimo że ich potrzeby są często złożone i nie wpisują się w jeden powtarzalny schemat. W		realizacji do charakteru zadania. Jednocześnie gminy miejskie nie są pozbawione możliwości stosowania rozwiązań elastycznych – mogą korzystać z przewozu na żądanie jako formy uzupełniającej transport zbiorowy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			naszej ocenie projekt wymaga zasadniczych zmian, tak aby transport na żądanie był narzędziem dostępnym dla wszystkich samorządów na równych zasadach i rzeczywiście służył poprawie dostępności komunikacyjnej mieszkańców. Doświadczenia naszych członków jednoznacznie wskazują, że elastyczność rozwiązań, dobierana w zależności od specyfiki obszaru jest kluczowa nie tylko dla sukcesu samej usługi, ale również realnej poprawy dostępności do transportu zbiorowego. Główne uwagi do projektu w tym zakresie : a. nie należy rozróżniać usługi transportu na żądanie w zależności od typu gmin - każda gmina powinna mieć możliwość elastycznego dobierania rozwiązania do potrzeb; b. nie należy wskazywać, że transport na żądanie ma być obsługiwany tylko autobusami – powinna być elastyczność w zależności od obszaru i potrzeb.		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Czy tu także nie powinien być zapis określający maksymalny przebieg danej linii komunikacyjnej na obszarze innego województwa?	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Postulat wprowadzenia maksymalnego przebiegu linii komunikacyjnej na obszarze innego województwa nie został uwzględniony, gdyż prowadziłby do nadmiernego „usztywnienia" projektowanych rozwiązań oraz ograniczenia ich funkcjonalności. Intencją regulacji jest zwiększenie elastyczności organizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich i umożliwienie kształtowania połączeń zgodnie z rzeczywistymi powiązaniami społecznymi i gospodarczymi, które często wykraczają poza granice administracyjne.
	art. 1 pkt 1 lit. e	**osoba fizyczna**	3. Art. 4 ust. 1 pkt 25 lit. a) – nie jest jasne, czy użyty katalog	**uwaga nieuwzględniona**	Każda z przesłanek jest odrębną

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 4 ust. 1 pkt 25 lit. b ustawy o ptz)	**B.M.**	wyłączeń ma charakter koniunkcji czy alternatywy: użycie spójnika „lub" sugeruje alternatywę (przewóz do miejsca przesiadki lub do miejsca technicznego odwrócenia biegu pociągu lub nie dalej niż 30 km w głąb terenu sąsiedniego województwa), jednak z przepisu nie wynika, czy jest to alternatywa rozszerzająca (zgodnie z którą organizator szczebla wojewódzkiego byłby uprawniony do organizowania przewozów wojewódzkich wychodzących na teren sąsiedniego województwa do najdalszego punktu spośród trzech wskazanych w przepisie kryteriów) czy zawężająca (zgodnie z którą organizator szczebla wojewódzkiego byłby uprawniony do organizowania przewozów wojewódzkich wychodzących na teren sąsiedniego województwa do najbliższego punktu spośród trzech wskazanych w przepisie kryteriów). 4. Art. 4 ust. 1 pkt 25 lit. a) – zastanawiające jest uznawanie za przewozy wojewódzkie „przewozu powrotnego" wyłącznie w przypadku dwóch z trzech kryteriów stanowiących umocowanie, zaś w przypadku przewozu do stacji położonej w sąsiednim województwie w odległości nie dalszej niż 30 km od granicy już nie ma mowy o „przewozie powrotnym"		okolicznością warunkową, określającą najdalszy możliwy do osiągnięcia, w sposób zgodny z prawem, punkt realizacji przewozu wojewódzkiego na terenie województwa sąsiedniego. Uwaga dotycząca „przewozu powrotnego" – poza zakresem regulacji.
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 ust. 1 pkt 1 litera e (dotyczy art. 4 pkt 25 ustawy zmienianej) powinna mieć następujące brzmienie: b) pkt 25 otrzymuje brzmienie: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie: a) kolejowym - także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa lub jeśli marszałek województwa podjął taką decyzję także przewóz wykonywany w granicach administracyjnych związku metropolitalnego lub jednego powiatu	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowana zmiana wykracza poza zakres i cel projektowanej zmiany ustawy. Nie jest ona przedmiotem nowelizacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			lub jednej gminy; b) drogowym - także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna - inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;"; Uzasadnienie: Transport kolejowy z uwagi na wyższe koszty funkcjonowania i poziom instytucjonalnego zaangażowania środków technicznych, ekonomicznych z administracyjnych, pozostaje nierzadko poza zasięgiem możliwości organizacyjnych samorządów powiatowych i gminnych. Istnieją w Polsce przypadki, w których krótkie linie komunikacyjne w transporcie kolejowym ważne z punktu widzenia społeczeństwa (realnie niwelujące problem wykluczenia komunikacyjnego) wpływają na zrównoważony rozwój transportu publicznego całego regionu służąc jego mieszkańcom, pomimo, że de lege lata przewozy na nich realizowane nie przekraczają granicy jednego powiatu lub gminy. W celu umożliwienia organizacji transportu kolejowego także samorządom wyższych szczebli no takich liniach kolejowych niezbędne jest umożliwienie marszałkom województw uwzględnianie ich w regionalnej skali planowania transportu.		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	8. W art. 1 ust. 1 pkt 1 litera e (dotyczy art. 4 pkt 25 ustawy zmienianej) powinna mieć następujące brzmienie: b) pkt 25 otrzymuje brzmienie: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie: a) kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowana zmiana wykracza poza zakres i cel projektowanej zmiany ustawy. Nie jest ona przedmiotem nowelizacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa lub jeśli marszałek województwa podjął taką decyzję także przewóz wykonywany w granicach administracyjnych związku metropolitalnego lub jednego powiatu lub jednej gminy; b) drogowym – także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna ¬– inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;"; Uzasadnienie: Transport kolejowy z uwagi na wyższe koszty funkcjonowania i poziom instytucjonalnego zaangażowania środków technicznych, ekonomicznych i administracyjnych, pozostaje nierzadko poza zasięgiem możliwości organizacyjnych samorządów powiatowych i gminnych. Istnieją w Polsce przypadki, w których krótkie linie komunikacyjne w transporcie kolejowym ważne z punktu widzenia społeczeństwa (realnie niwelujące problem wykluczenia komunikacyjnego) wpływają na zrównoważony rozwój transportu publicznego całego regionu służąc jego mieszkańcom, pomimo, że de lege lata przewozy na nich realizowane nie przekraczają granicy jednego powiatu lub gminy. W celu umożliwienia organizacji transportu kolejowego także samorządom wyższych szczebli na takich liniach kolejowych niezbędne jest umożliwienie marszałkom województw uwzględnianie ich w regionalnej skali planowania transportu.		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna I.O.**	następujące brzmienie definicji kolejowych przewozów wojewódzkich zawartych w art. 4 pkt 25) zmienianej ustawy: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowana zmiana wykracza poza zakres i cel projektowanej zmiany ustawy. Nie jest ona przedmiotem nowelizacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			komunikacyjnych w transporcie: a) kolejowym – także przewóz nie dalej niż do dowolnej stacji w województwie sąsiednim lub w analogicznej pod względem liczby ludności lub powierzchni, sąsiedniej jednostce administracyjnej zagranicą; jednak w przypadku przewozu dalej niż 30 km od granicy województwa, jeżeli średnia liczba postojów w granicach województwa, jest nie mniejsza niż 1 na 15 km trasy pociągu, b) drogowym – także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna – inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;". Deregulacja poprzez usunięcie zbędnych barier administracyjnych nałożonych na samorządy województwa, ma na celu zwiększenie swobody kształtowania oferty przez organizatorów przewozów i zagwarantowania ciągłości obsługi podróżnych i stabilizacji oferty przewozowej na tzw. „liniach stykowych". Limity w postaci wskazywania stacji bądź maksymalnych odległości powodują, że w sytuacji braku porozumienia organizatorzy, nawet posiadający odpowiedni potencjał techniczny, organizacyjny i finansowy nie maja możliwości zagwarantowania obsługi połączeń leżących na styku różnych regionów. Proponowana zwiększy efektywność finansową i przewozową przewozów kolejowych nie tylko wojewódzkich, ale tez krajowych. Znacząco tez zwiększy dostępność transportową mieszkańców terenów przy granicach województw.		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	art. 1 pkt. 1) lit. e), tj. w części obejmującej pkt. 25 lit. a) obowiązującej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym należy zmienić definicję wojewódzkich przewozów pasażerskich W obowiązującej ustawie o publicznym transporcie zbiorowym pkt. 25 lit a) otrzymuje brzmienie: „(…) a) kolejowym – także przewóz do dowolnej stacji w sąsiednim województwie oraz przewóz powrotny, po uprzednim	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga rozszerza kompetencje organizatora przewozów wojewódzkich, dodając możliwość dojazdu do dowolnej stacji w województwie sąsiednim. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej ustawy, która dla t. kolejowego ma jedynie charakter

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna oraz przewóz powrotny". Postulat obejmuje usunięcie wymogu maksymalnej odległości dla przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym na dystans 30 km od granicy województwa i wprowadza w przypadku kolei regulację analogiczną jak w transporcie drogowym (por. pkt 25 lit b). Obowiązujący obecnie limit blokuje możliwość uruchamiania połączeń w relacjach istotnych z punktu widzenia pasażerów i tworzy sztuczną barierę dla podłączeń przecinających granicę województw. Efektem jest powstawanie „podziałów dzielnicowych" kraju i osłabienie integracji transportowej oraz dostępności transportu dla mieszkańców ośrodków miejskich położonych w pobliżu granic. Limit powoduje, że w sytuacji braku porozumienia organizatorzy, nawet posiadający odpowiedni potencjał techniczny, organizacyjny i finansowy nie mają możliwości uruchamiania połączeń leżących na styku różnych regionów. Usunięcie bariery administracyjnej pozwoli na zwiększenie swobody kształtowania oferty przez organizatorów przewozów, zagwarantowania ciągłości linii komunikacyjnych i stabilizacji oferty przewozowej na tzw. „liniach stykowych".		doprecyzowujący a nie systemowy. Usunięcie limitu 30 km mogłoby doprowadzić do faktycznego zatarcia granicy pomiędzy przewozami wojewódzkimi a międzywojewódzkimi (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o ptz). Proponowane cele mogą być realizowane na podstawie zawieranych porozumień między marszałkami i wykraczać ponad limit 30 km. Marszałkowie w ramach tych porozumień ustalają warunki realizacji i finansowania takich połączeń. Wymogiem na gruncie obowiązującego prawa jest realizacja przez marszałków tzw. poł. stykowych do 30 km w woj. sąsiednim.
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 pkt 1 litera e (dotyczy art. 4 pkt 25 ustawy zmienianej) powinna mieć następujące brzmienie: b) pkt 25 otrzymuje brzmienie: „25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie: a) kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa lub jeśli marszałek województwa podjął taką decyzję także przewóz wykonywany w granicach	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga rozszerza kompetencje organizatora przewozów wojewódzkich, dodając możliwość dojazdu do dowolnej stacji w województwie sąsiednim. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej ustawy, która dla t. kolejowego ma jedynie charakter doprecyzowujący a nie systemowy. Usunięcie limitu 30 km mogłoby doprowadzić do faktycznego zatarcia granicy pomiędzy przewozami wojewódzkimi a międzywojewódzkimi (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o ptz). Proponowane cele mogą być realizowane

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			administracyjnych związku metropolitalnego lub jednego powiatu lub jednej gminy; b) drogowym – także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna – inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;"; Uzasadnienie: Transport kolejowy z uwagi na wyższe koszty funkcjonowania i poziom instytucjonalnego zaangażowania środków technicznych, ekonomicznych i administracyjnych, pozostaje nierzadko poza zasięgiem możliwości organizacyjnych samorządów powiatowych i gminnych. Istnieją w Polsce przypadki, w których krótkie linie komunikacyjne w transporcie kolejowym ważne z punktu widzenia społeczeństwa (realnie niwelujące problem wykluczenia komunikacyjnego) wpływają na zrównoważony rozwój transportu publicznego całego regionu służąc jego mieszkańcom, pomimo, że de lege lata przewozy na nich realizowane nie przekraczają granicy jednego powiatu lub gminy. W celu umożliwienia organizacji transportu kolejowego także samorządom wyższych szczebli na takich liniach kolejowych niezbędne jest umożliwienie marszałkom województw uwzględnianie ich w regionalnej skali planowania transportu.		na podstawie zawieranych porozumień między marszałkami i wykraczać ponad limit 30 km. Marszałkowie w ramach tych porozumień ustalają warunki realizacji i finansowania takich połączeń. Wymogiem na gruncie obowiązującego prawa jest realizacja przez marszałków tzw. poł. stykowych do 30 km w woj. sąsiednim.
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Proponuje się zmianę zapisów uszczegóławiających wojewódzkie przewozy kolejowe zgodnie z brzmieniem: „kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 40 km od granicy województwa". Charakterystyka linii oraz stacji kolejowych w województwach sąsiednich wskazuje na potrzebę zwiększenia odległości z 30 km do proponowanych 40 km. Przykładem są połączenia pomiędzy	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga rozszerza kompetencje organizatora przewozów wojewódzkich, dodając możliwość dojazdu do dowolnej stacji w województwie sąsiednim. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej ustawy, która dla t. kolejowego ma jedynie charakter doprecyzowujący a nie systemowy. Usunięcie limitu 30 km mogłoby doprowadzić do faktycznego zatarcia

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Lublinem a Stalową Wolą, gdzie stacja Stalowa Wola Rozwadów mieści się w ustawowych granicach 30 km, natomiast stacja Stalowa Wola Południe nie mieści się w granicach ustawowych określonych w kilometrach (powyżej 30 km). Należy wprowadzić rozwiązania ułatwiające przygotowanie oferty przewozów pasażerskich kolejowych atrakcyjnej dla pasażerów.		granicy pomiędzy przewozami wojewódzkimi a międzywojewódzkimi (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o ptz). Proponowane cele mogą być realizowane na podstawie zawieranych porozumień między marszałkami i wykraczać ponad limit 30 km. Marszałkowie w ramach tych porozumień ustalają warunki realizacji i finansowania takich połączeń. Wymogiem na gruncie obowiązującego prawa jest realizacja przez marszałków tzw. poł. stykowych do 30 km w woj. sąsiednim.
	art. 1 pkt 1 lit. (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się wprowadzić w projektowanym art. 4 pkt 25 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej jako: „u.p.t.z."). doprecyzowanie przepisu określającego zasięg wojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych w transporcie drogowym do miejscowości w innym województwie, które pozwolą jednoznacznie rozróżnić w tym zakresie „wojewódzkie przewozy pasażerskie" od „międzywojewódzkich przewozów pasażerskich". Propozycja nowego brzmienia: W art. 4 ust. 1 pkt 25 lit. b u.p.t.z. otrzymuje następujące brzmienie: b) drogowym – także przewóz do miejscowości w województwie sąsiednim nie dalej niż do pierwszego miasta na prawach powiatu oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna. Z uzasadnienia do projektu wynika, że celem przedmiotowej regulacji jest ułatwienie tworzenia „połączeń na styku granic administracyjnych województw", jednak projektowany przepis przewiduje możliwość uruchamiania takich przewozów „do miejscowości w innym województwie", bez jakichkolwiek ograniczeń – wydaje się zatem, że na podstawie tego przepisu jedno województwo mogłoby uruchomić przewozy autobusowe	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Proponowane doprecyzowanie poprzez wprowadzenie sztywnego ograniczenia terytorialnego (do pierwszego miasta na prawach powiatu) nie zostało uwzględnione, gdyż prowadziłoby do nadmiernego ograniczenia elastyczności organizacji przewozów oraz nie odpowiadałoby zróżnicowanym uwarunkowaniom funkcjonalnym obszarów przygranicznych województw. Projektowana regulacja ma na celu umożliwienie tworzenia realnych powiązań transportowych, wynikających z rzeczywistych relacji społecznych i gospodarczych, które często wykraczają poza najbliższe ośrodki.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przebiegające przez cały obszar sąsiedniego województwa, sięgające aż do drugiego krańca tego województwa. W skrajnej sytuacji odcinek takiej linii komunikacyjnej przebiegający przez obszar województwa sąsiedniego mógłby być dłuższy niż odcinek przebiegający przez obszar województwa organizującego przewozy na tej linii. W takiej sytuacji mogłoby dojść do kolizji z aktualnie obowiązującymi przepisami u.p.t.z. W art. 4 ust. 1 pkt 7 u.p.t.z. zdefiniowano bowiem już „międzywojewódzkie przewozy pasażerskie" (czyli przewozy wykonywane z przekroczeniem granicy województwa), których organizatorem jest – zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. b u.p.t.z. – województwo „właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej". W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych, czy dany przewóz w transporcie drogowym organizowany przez województwo i wykonywany z przekroczeniem granicy województw, należy zaliczyć do przewozów „wojewódzkich", czy też „międzywojewódzkich", zasadnym jest wprowadzenie dodatkowych kryteriów w przedmiotowym przepisie. Na marginesie należy zauważyć, że takie kryteria zostały przewidziane dla transportu kolejowego (np. przewóz do stacji położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa), dzięki czemu możliwe jest rozróżnienie przewozów „wojewódzkich", od przewozów „międzywojewódzkich"		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj.**	W odniesieniu do transportu drogowego - konieczność doprecyzowania sformułowania „po uprzednim poinformowaniu województwa". Czy wystarczy tylko pisemna informacja, czy województwo organizujące przewóz powinno oczekiwać potwierdzenia przyjęcia informacji/akceptacji przez sąsiednie województwo? 25) wojewódzkie przewozy pasażerskie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii	**uwaga wyjaśniona**	Projektowany przepis wyraźnie wskazuje, że należy poinformować (w dowolnej formie) województwo, przez którego obszar będzie przebiegać linia komunikacyjna, a nie uzgodnić przebieg linii. Wprowadzenie konieczności uzyskania „akceptacji" zmieniłoby charakter tego przepisu z informacyjnego na uzgodnieniowy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Warmińsko-Mazurskiego	komunikacyjnych w transporcie: a) kolejowym – także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadkę w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa, b) drogowym – także przewóz do miejscowości w innym województwie oraz przewóz powrotny po uprzednim poinformowaniu i uzyskaniu akceptacji województwa, przez obszar którego będzie przebiegać linia komunikacyjna – inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie; Obecny zapis może budzić wątpliwości interpretacyjne.		
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	W definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich ujednolicić definicję w zakresie przewozu w obszar sąsiedniego województwa. W transporcie kolejowym jest ograniczenie do 30 km, a w transporcie drogowym nie ma żadnych ograniczeń odległościowych. Ponadto w transporcie drogowym po poinformowaniu innych województw można uruchomić wojewódzkie przewozy autobusowe np. z Katowic do Gdańska, a wojewódzkich przewozów kolejowych nie. Transport kolejowy jako mniej emisyjny powinien być promowany, a nie dyskryminowany.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga rozszerza kompetencje organizatora przewozów wojewódzkich, dodając możliwość dojazdu do dowolnej stacji w województwie sąsiednim. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej ustawy, która dla t. kolejowego ma jedynie charakter doprecyzowujący a nie systemowy. Usunięcie limitu 30 km mogłoby doprowadzić do faktycznego zatarcia granicy pomiędzy przewozami wojewódzkimi a międzywojewódzkimi (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o ptz). Proponowane cele mogą być realizowane na podstawie zawieranych porozumień między marszałkami i wykraczać ponad limit 30 km. Marszałkowie w ramach tych porozumień ustalają warunki realizacji i finansowania takich połączeń. Wymogiem na gruncie obowiązującego prawa jest

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					realizacja przez marszałków tzw. poł. stykowych do 30 km w woj. sąsiednim.
	art. 1 pkt 1 lit. e (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	W definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich wykreślić zapis dotyczący transportu kolejowego w zakresie odległości 30 km od granicy województwa wzorem transportu drogowego. Z uwagi na specyfikę sieci transportu kolejowego i punktów handlowych odległość 30 km, niejednokrotnie może stanowić barierę w zakresie zapewnienia optymalnego transportu dla mieszkańców, szczególnie na pograniczu województw.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga rozszerza kompetencje organizatora przewozów wojewódzkich, dodając możliwość dojazdu do dowolnej stacji w województwie sąsiednim. Proponowana zmiana wykracza poza zakres projektowanej ustawy, która dla t. kolejowego ma jedynie charakter doprecyzowujący a nie systemowy. Usunięcie limitu 30 km mogłoby doprowadzić do faktycznego zatarcia granicy pomiędzy przewozami wojewódzkimi a międzywojewódzkimi (art. 4 ust. 1 pkt 27 ustawy o ptz). Proponowane cele mogą być realizowane na podstawie zawieranych porozumień między marszałkami i wykraczać ponad limit 30 km. Marszałkowie w ramach tych porozumień ustalają warunki realizacji i finansowania takich połączeń. Wymogiem na gruncie obowiązującego prawa jest realizacja przez marszałków tzw. poł. stykowych do 30 km w woj. sąsiednim.
	art. 1 pkt 1 lit. f (art. 4 ust. 1 pkt 25a ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	W definicji tak ogólnej i nieprecyzyjnej stosowanie pojęcia konstytucyjnego prawa i wolności obywatelskiej jest niedopuszczalne, bowiem takie prawa nie są sprecyzowane w zakresie transportu. Brakuje w tej definicji kryteriów dostępności komunikacyjnej (skąd taki transport ma odjeżdżać, oraz jaki ma być czas od wyrażenia „Żądania" do czasu zapewnienia jego realizacji, 2) po art. 5 dodaje się art. 5a i 5b w brzmieniu Proponowane pojęcie wykluczenia komunikacyjnego może tworzyć potencjalne oczekiwania od realizatora usług, każdy konkretny pasażer może mieć co innego na myśli, np. czy częstotliwość co 10	**uwaga nieuwzględniona**	Definicja wykluczenia transportowego zawarta w projekcie z 25.02.2026 r. nie odnosi się do konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich. Definicja odsyła do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, które zostały określne w art. 5a ustawy o ptz.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			minut to jest odpowiednia, czy nie, czy autobus miejski zamiast wysokopokładowego, czy nie. Definicja powinna określać konkretne warunki jakie ustawodawca uznaje za wystąpienie zjawiska wykluczenia.		
	art. 1 pkt 1 lit. f (art. 4 ust. 1 pkt 25a ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Umocowanie legislacyjne pojęcia „wykluczenia transportowego” Komentarz wprowadzający: Wykluczenie transportowe stało się ważnym hasłem w toczącej się debacie publicznej. Nie powinno być jednak traktowane jako hasło marketingowe, a jako realny problem społeczny. Ocena zaproponowanego rozwiązania: Aktualna wersja projektu ustawy drastycznie spłyca pojęcie wykluczenia transportowego. Sprowadza je bowiem do braku dostępności do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego (w definicji jest mowa jeszcze o braku zapewnienia transportu na żądanie – jednak jest to zestawienie o tyle nietrafne, że transport na żądanie jest jedną z form realizacji minimalnego standardu usług publicznego transportu zbiorowego). Jeśli tak to pod warunkiem realizacji wszystkich obowiązków ustawowych mamy sytuację, w której wykluczenie transportowe staje się pojęciem bez desygnatów, a w konsekwencji staje się pojęciem nadmiarowym. Przykładem może być nowo dodany art. 5b ustawy, zgodnie z którym za linię komunikacyjną utworzoną w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu uznaje się linię, która spełnia minimalne standardy usług – tyle tylko, że nie może być inaczej jeśli wykluczenie transportowe definiujemy poprzez niespełnianie tych standardów. Propozycja legislacyjna: rezygnacja ze stosowania pojęcia „wykluczenie transportowe” w treści ustawy (ewentualnie pozostawienie go w tytule) albo operacjonalizacja pojęcia, np. w oparciu o wyniki badania Gospostrateg. Wówczas na terenach szczególnie zagrożonych wykluczeniem transportowym możliwe byłoby np. dotowanie linii w większej skali niż na pozostałych obszarach.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Postulat rezygnacji z pojęcia „wykluczenia transportowego” lub jego dalszej operacjonalizacji nie został uwzględniony. Wprowadzenie definicji legalnej ma na celu uporządkowanie terminologii oraz stworzenie jednoznacznej podstawy do stosowania instrumentów przeciwdziałania temu zjawisku. Przyjęta definicja odwołuje się do mierzalnych kryteriów, tj. dostępności minimalnych standardów usług publicznego transportu zbiorowego, co zapewnia jej praktyczną użyteczność. Utrzymanie pojęcia jest zasadne z punktu widzenia spójności systemowej oraz realizacji celów polityki transportowej państwa.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 1	**Związek Miast Polskich**	Wymóg minimalnych parametrów, w niektórych przypadkach linii międzygminnych, może okazać się nadmiarowy w stosunku do	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o ptz)		potrzeb przewozowych. Istnieją linie, które posiadają niższe parametry w zakresie częstotliwości, niż projektowany wymóg ustawowy. Wymóg ten powoduje konieczność zwiększenia częstotliwości nawet w sytuacjach, gdy nie wynika to z potrzeb.		Postulat zmiany podejścia do minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego nie został uwzględniony. Przyjęta koncepcja opiera się na wprowadzeniu jednolitego, minimalnego standardu dostępności transportowej, który ma charakter gwarancyjny i zapewnia wszystkim mieszkańcom podstawowy poziom dostępu do kluczowych usług publicznych. Regulacja nie ogranicza elastyczności organizatorów, lecz wyznacza minimalne ramy, które mogą być rozwijane w zależności od lokalnych potrzeb. Uwzględnienie przewozów komercyjnych pozwala na racjonalne wykorzystanie istniejącej oferty przewozowej.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Zasadne wydaje się rozwinięcie definicji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego poprzez wskazanie szerokiego zakresu możliwości realizacji usług. Niedoprecyzowanie zapisu może spowodować konieczność tworzenia nadmiernej ilości linii bezpośrednich, tworzonych w sposób nieracjonalny.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Postulat dalszego doprecyzowania definicji minimalnych usług poprzez wskazanie szerokiego katalogu sposobów ich realizacji nie został uwzględniony. Przyjęta konstrukcja przepisu ma charakter ramowy i celowo pozostawia organizatorom swobodę w doborze form realizacji zadań, adekwatnie do lokalnych uwarunkowań. Projekt nie nakłada obowiązku tworzenia nadmiernej liczby linii bezpośrednich. Minimalny standard odnosi się do efektu w postaci zapewnienia skomunikowania określonych ośrodków, a nie do konkretnego modelu organizacyjnego. Dopuszczenie przewozów komercyjnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					oraz elastyczne kształtowanie rozkładów jazdy pozwalają na racjonalne planowanie sieci połączeń.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	W projekcie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym proponowane jest dodany art. 5a wprowadzający minimalne, wymagane przepisami publicznego transportu zbiorowego, usługi nakładając na właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek zapewnienia skomunikowania podstawowych ośrodków administracyjnych na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego państwa. Rozwiązanie to ma na celu zagwarantowanie każdemu mieszkańcowi realnego dostępu do usług publicznych, rynku pracy oraz instytucji o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania państwa i samorządu terytorialnego. Przed uruchomieniem Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych komunikacja w wielu regionach funkcjonowała w takim minimalnym modelu (dowóz do szkół rano oraz odwóz w godzinach popołudniowych). Wprowadzenie ustawowego minimum na poziomie proponowanym w ustawie może jedynie utrwalić model o charakterze wyłącznie szkolno- socjalnym, bez realnej poprawy dostępności transportowej. Problemem wymagającym poprawy była przede wszystkim komunikacja weekendowa, jednak sztywne, jednolite standardy dla całego kraju nie uwzględniają zróżnicowania lokalnych potrzeb. Kluczowe jest dostosowanie liczby i godzin kursów do rynku pracy, usług publicznych i rzeczywistych potoków pasażerskich, a nie samo określenie minimalnej liczby połączeń, które w efekcie może prowadzić do wypaczeń w funkcjonowaniu komunikacji jeżdżeniem operatorów dla samej zasady w celu zapełnienia sobie zadania przewozowego. W związku z wyżej wymienionymi wymaganiami, pojawi się konieczność uruchomienia dużej liczby nowych połączeń komunikacyjnych. Projekt rodzi istotne wątpliwości dotyczące relacji między transportem kolejowym, a autobusowym w kontekście	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od ustalenia na poziomie ustawowym minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego. Zdaniem MI konieczne jest ustalenie takich standardów w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zapewnienia ustawowego minimum dostępności transportowej. W szczególności powstaje pytanie, czy funkcjonowanie transportu kolejowego będzie traktowane jako równoznaczne z zapewnieniem ustawowego minimum komunikacyjnego, a tym samym wykluczające potrzebę finansowania przewozów autobusowych. Kwestia ta ma kluczowe znaczenie dla organizatorów transportu regionalnego. W relacjach takich jak np.: Kraków - Oświęcim, Kraków - Tarnów, połączenia są efektywnie realizowane przez wojewódzki transport kolejowy. Zwracamy ponadto uwagę, iż likwidacja połączeń tzw. „weekendowych„ była wynikiem zmian intensywności potoków pasażerów i wynikała z analiz dotyczących efektywności przewozów autobusowych. Zapewnienie proponowanej minimalnej ilości połączeń autobusowych spowoduje swoisty „drenaż finansowy ” Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, bowiem połączenia komunikacyjne w weekendy i święta będą prawdopodobnie charakteryzowały się najmniejszym wykorzystaniem i jednocześnie największym dofinansowaniem z Funduszu. Naszym zdaniem powinno się dopuścić możliwość niewykonywania komunikacji przez co najmniej kilka dni w roku, gdy jest to mało zasadne (np. pierwsze dzień świąt), dając taką fakultatywną elastyczną możliwość organizatorom. Pragniemy zauważyć, iż wzrost liczby połączeń w soboty, niedziele i święta spowoduje konieczność zatrudnienia kierowców. Mając na uwadze, iż liczba kierowców autobusów na rynku pracy jest ograniczona uruchomienie połączeń w soboty, niedziele i święta wymusi znaczny wzrost wynagrodzeń, co w konsekwencji spowoduje zwiększone koszty utrzymania linii komunikacyjnych. W takim przypadku Organizatorzy mogą ograniczyć liczbę linii komunikacyjnych, gdyż nie będą w stanie utrzymać aktualnie funkcjonujących linii ze zwiększoną ilością kursów w weekendy. Co więcej mając na uwadze, iż komunikacja autobusowa ma inną specyfikę niż komunikacja kolejowa nie można wszystkich linii		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			stawiać na tym samym poziomie w zakresie częstotliwości. WNIOSKI: w naszej ocenie to Organizatorzy transportu powinni decydować o planowaniu siatki połączeń, gdyż najlepiej znają potrzeby lokalnych społeczności.		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	art. 1 pkt. 2 nowelizacji, w przypadku połączeń pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa oraz miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu należy uwzględnić usługi realizowane w transporcie kolejowym. W art. 1 pkt. 2 nowelizacji należy uzupełnić o dodatkowy punkt (2a) o następującej treści „2a. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 1 pkt i, mogą zostać zrealizowane z wykorzystaniem transportu kolejowego. Ustawa w zaproponowanym brzmieniu zobowiązuje organizatorów publicznego transportu zbiorowego do uruchamiania połączeń w transporcie drogowym również w relacjach, w których istnieje odpowiednia oferta przewozów kolejowych. Zapis taki prowadzić będzie do tworzenia równoległych (dublujących się) linii komunikacyjnych i tym samym konkurowania dwóch operatorów i zakresów usług finansowanych ze środków publicznych. Pominięcie usług realizowanych w transporcie kolejowym prowadzić będzie do tworzenia nieprawdziwego obrazu siatki i częstotliwości realizowanych połączeń. Włączenie transportu kolejowego do listy środków transportu zapewniających minimalne usługi transportu zbiorowego pozwoli na skuteczną walkę ze zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego i pozwoli na wzrost wykorzystania transportu.	**uwaga wyjaśniona**	Projektowany art. 5a ustawy o ptz określa minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego. Mogą one być realizowane każdym rodzajem publicznego transportu zbiorowego.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	1. Nieprecyzyjne kompetencje marszałka województwa Przepis: art. 1 pkt 5 – nowy art. 8a Uwaga: Należy doprecyzować zakres kompetencji marszałka województwa	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowany przepis w sposób celowy określa kompetencje marszałka

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			jako integratora przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Uzasadnienie: Projekt przewiduje, że marszałek będzie „dążył do zapewnienia funkcjonowania przewozów" oraz „podejmował działania na rzecz integracji", jednak nie określono konkretnych narzędzi ani zakresu ingerencji w działania innych organizatorów transportu (np. gmin). Może to prowadzić do ograniczenia ich obecnych kompetencji.		województwa w formule ogólnej, wskazując kierunek działań integracyjnych, bez nadmiernego ich uszczegóławiania. Przyjęte rozwiązanie ma na celu zachowanie elastyczności w kształtowaniu polityki transportowej na poziomie regionalnym oraz dostosowanie narzędzi do zróżnicowanych uwarunkowań poszczególnych województw.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Nie bez znaczenia są kwestie dotyczące standardów transportu i transport na żądanie które uważamy za rozwiązania niewystarczające Projekt przewiduje możliwość finansowania transportu na żądanie oraz określenie minimalnych standardów kursowania linii. Jednak rozwiązania te są: • w granicach czasowych i kosztowych zbyt niskie, by zapewnić realny transport na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, • niewystarczająco elastyczne – nie uwzględniają zróżnicowanej struktury osadniczej i rzeczywistych, codziennych potrzeb mieszkańców, • standardy minimalne – choć deklarowane – mogą być formalnością, jeśli linie nie zostaną wcześniej zatwierdzone w schemacie sieci.	**uwaga wyjaśniona**	Projektowane przepisy koncentrują się na zapewnieniu minimalnego poziomu dostępności transportowej jako podstawowego celu publicznego, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Wprowadzenie art. 5a określa ramy organizacyjne i funkcjonalne systemu, pozostawiając organizatorom elastyczność w kształtowaniu sieci połączeń z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Rada Wojewódzka Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Województwa Dolnośląskiego**	Na poparcie zasługuje wprowadzenie art. 5a, który reguluje minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, w szczególności obowiązek zapewnienia połączeń pomiędzy ośrodkami administracyjnymi gmin, powiatów i województw. Rozwiązanie to ma istotne znaczenie społeczne i może realnie poprawić dostęp mieszkańców do pracy, edukacji i ochrony zdrowia. Zaniepokojenie budzi jednak, że projekt ustawy nie uwzględnia oceny wpływu realizacji tych działań na zatrudnienie pracowników publicznego transportu zbiorowego. Brak jest także mechanizmów zabezpieczających pracowników przed sytuacją, w której realizacja minimalnych usług będzie następować kosztem likwidacji	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy koncentrują się na zapewnieniu minimalnego poziomu dostępności transportowej jako podstawowego celu publicznego, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Wprowadzenie art. 5a określa ramy organizacyjne i funkcjonalne systemu, pozostawiając organizatorom elastyczność w kształtowaniu sieci połączeń z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań, w tym również sytuacji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			istniejących linii. Uwzględnienie tego aspektu jest istotne z punktu widzenia kondycji lokalnego rynku pracy oraz odpowiedniego wykorzystania kompetencji pracowników przewozie osób w ramach publicznego transportu zbiorowego.		rynkowej i zatrudnieniowej. Kwestie związane z zatrudnieniem pracowników oraz strukturą rynku przewozowego pozostają poza zakresem regulacji i podlegają odrębnym przepisom oraz mechanizmom rynkowym.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Minimalny standard usług publicznego transportu zbiorowego. Komentarz wprowadzający: Wprowadzenie minimalnych standardów usług publicznego transportu zbiorowego jest rozwiązaniem niezbędnym do realnej likwidacji białych plam transportowych. Trudno jest bowiem uznać, że taka likwidacja ma miejsce, gdy linie publicznego transportu zbiorowego prowadzą w ograniczoną liczbę miejsc z symboliczną częstotliwością (np. jednej pary kursów dziennie). Ocena zaproponowanego rozwiązania: Zaproponowane w projekcie nowelizacji rozwiązanie jest kierunkowo dobre, jednak wymagające dopracowania szczegółów. W swoim obecnym kształcie zawiera bowiem kilka rozwiązań w naszej ocenie błędnych: • obecne brzmienie dodawanego w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. a ze względu na użycie spójnika „lub” oznacza, że dla spełnienia minimalnego standardu połączeń wystarczające będzie zapewnienie połączenia tylko z jednym z ośrodków. Takie rozwiązanie może prowadzić do sytuacji, w której mieszkańcy miast powiatowych mieliby zagwarantowany bezpośredni dostęp tylko do jednego z dwóch głównych ośrodków administracyjnych województwa, bez gwarancji połączenia z drugim, a to wszystko w granicach obowiązujących przepisów. Tymczasem oba ośrodki pełnią zasadnicze funkcje administracyjne i usługowe wobec mieszkańców całego województwa i mieszkańcy powinni mieć zapewniony względnie bezpośredni dostęp do obu miast	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się uwzględnienia uwagi. Projekt zachowuje przyjęte założenia polegające na określeniu minimalnych, a nie optymalnych standardów dostępności transportowej. Celem regulacji jest ustanowienie jednolitych, realnych do wdrożenia ram przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, przy jednoczesnym pozostawieniu organizatorom elastyczności w kształtowaniu sieci połączeń. Użycie spójnika „lub” oraz przyjęty układ powiązań odzwierciedlają konieczność zapewnienia wykonalności obowiązków w zróżnicowanych warunkach organizacyjnych i finansowych. Rozszerzenie katalogu obligatoryjnych połączeń oraz zwiększenie częstotliwości kursów wykraczałoby poza minimalny charakter regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			centralnych; • zaproponowany w art. 5a ust. 1 pkt 1 standard komunikacyjny jest pomyślany przede wszystkim jako układ gwiaździsty. Gwarantuje co prawda połączenia między miastami powiatowymi a stolicą województwa, ale oznacza to, że w minimalnym układzie połączenia następują między kolejnymi miastami powiatowymi położonymi wzdłuż drogi do stolicy województwa, natomiast nie istnieją połączenia między sąsiednimi miastami powiatowymi – jeśli położone są one wzdłuż innej drogi wychodzącej ze stolicy województwa. W sposób szczególny widać to na granicy województw, gdyż tam dotarcie do stolicy sąsiedniego powiatu – ale położonego w innym województwie – wymaga dotarcia do stolicy jednego województwa, przejechania do stolicy drugiego województwa i stamtąd do danego miasta powiatowego. Nie realizuje to potrzeb transportowych lokalnych wspólnot. Miasta powiatowe nie funkcjonują bowiem w izolacji, lecz w praktyce tworzą sieć wzajemnie powiązanych ośrodków, między którymi zachodzi stały ruch ludności wynikający z rozmieszczenia specjalistycznych placówek leczniczych, instytucji sądowych, urzędów skarbowych, szkół ponadpodstawowych oraz miejsc pracy. Mieszkaniec jednego powiatu może być zmuszony do korzystania z usług lub instytucji zlokalizowanych w sąsiednim mieście powiatowym, czy to z uwagi na brak danej placówki we własnym mieście powiatowym, czy też ze względu na bliższe położenie sąsiedniego ośrodka. Wykluczenie komunikacyjne dotyka zatem nie tylko relacji na linii wieś – miasto powiatowe, lecz także relacji między sąsiednimi miastami powiatowymi, których obsługa przez komunikację zbiorową jest równie elementarną potrzebą mieszkańców; • zaproponowany w art. 5a ust. 2 standard jest wadliwie skonstruowany i to z dwóch powodów. Po pierwsze – nie wiadomo skąd ma być możliwość dojazdu do wskazanych miejscowości (z każdego miejsca w gminie?). Po drugie – został prawdopodobnie zredagowany w oparciu o potoczne rozumienie pojęcia obiektu użyteczności publicznej. W przypadku, gdy pojęcie to będzie		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			utożsamione z budynkiem użyteczności publicznej należy wziąć pod uwagę, że zgodnie z §3 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, pod pojęciem budynku użyteczności publicznej rozumie się budynek przeznaczony na potrzeby administracji publicznej, wymiaru sprawiedliwości, kultury, kultu religijnego, oświaty, szkolnictwa wyższego, nauki, wychowania, opieki zdrowotnej, społecznej lub socjalnej, obsługi bankowej, handlu, gastronomii, usług, w tym usług pocztowych lub telekomunikacyjnych, turystyki, sportu, obsługi pasażerów w transporcie kolejowym, drogowym, lotniczym, morskim lub wodnym śródlądowym, oraz inny budynek przeznaczony do wykonywania podobnych funkcji; za budynek użyteczności publicznej uznaje się także budynek biurowy lub socjalny. Przy tak szerokiej definicji zaproponowany standard obejmuje właściwie dojazd do każdej większej miejscowości. Propozycja legislacyjna: W art. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu: „Art. 5a. 1. Publiczny transport zbiorowy jest organizowany w sposób zapewniający zagwarantowanie jego dostępności przestrzennej i czasowej. 2. Minimalny standard dostępności przestrzennej usług publicznego transportu zbiorowego jest spełniony, gdy: 1) realizowane są bezpośrednie połączenia pomiędzy: a) miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa a miastem stanowiącym siedzibę wojewody i sejmiku województwa, a w przypadku, gdy siedziby te mieszczą się w różnych miastach – każdym z tych miast, b) miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu,		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			c) miejscowościami stanowiącymi siedziby graniczących ze sobą powiatów, nawet jeśli powiaty te znajdują się w różnych województwach; 2) w przypadku, gdy budynki odległe od przystanku, z którego realizowane są połączenia o charakterze użyteczności publicznej, o więcej niż 3 kilometry objęte są przejazdami na żądanie; 3) odległość między miejscem zamieszkania a przystankiem, z którego realizowane są połączenia o charakterze użyteczności publicznej jest większa niż 3 km realizowany jest przejazd na żądanie. 3. Minimalny standard dostępności czasowej usług publicznego transportu zbiorowego jest spełniony, gdy: 1) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a – zapewniona jest dostępność co najmniej 5 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 3 par połączeń w danej miejscowości; 2) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b - zapewniona jest dostępność co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 3 par połączeń w danej miejscowości; 3) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. c zapewniona jest dostępność co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości.”		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 1 ustawy o ptz)	**Marszałek Woj. Lubuskiego**	Art. 5a.1. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego (…) w ustawie o PTZ: Poddaję pod wątpliwość, czy dla wszystkich uruchomionych linii komunikacyjnych zasadnym jest proponowany jednakowy minimalny standard częstotliwości, tj. 4 pary kursów w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości na danej linii komunikacyjnej.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt utrzymuje założenie wprowadzenia jednolitego minimalnego standardu częstotliwości jako rozwiązania prostego, przejrzystego i możliwego do egzekwowania na terenie całego kraju. Przyjęty poziom stanowi minimum niezbędne do zapewnienia realnej

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Czy budżety jednostek samorządu terytorialnego będą miały środki finansowe na sfinansowanie tych przewozów? W świetle projektowanych zmian w przepisach dotyczących publicznego transportu zbiorowego (Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych – FRPA), maksymalna kwota dopłaty z budżetu państwa do jednego wozokilometra (wzkm) pozostaje na poziomie nie wyższym niż maksymalnie 3,00 zł.		dostępności transportowej, a nie docelowy model organizacji przewozów.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 1 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	(powstaje wątpliwość - czy takie połączenia stanowią zobowiązanie dla organizatorów realizacji tych linii na swoim obszarze, czy jest to luźna definicja obowiązująca tylko wtedy, kiedy dany organizator będzie chciał dane linie zorganizować?)	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy w sposób jednoznaczny ustanawiają obowiązek zapewnienia minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego przez właściwych organizatorów, a nie jedynie fakultatywną możliwość ich realizacji. Art. 5a określa wiążący standard dostępności transportowej, który podlega wykonaniu w ramach ustawowych zadań organizatorów. Jednocześnie regulacja pozostawia im elastyczność w doborze środków realizacji tego obowiązku, w tym w zakresie organizacji sieci połączeń oraz wykorzystania dostępnych form przewozów. Przyjęta konstrukcja przepisów zapewnia równowagę pomiędzy obligatoryjnością zapewnienia dostępności a swobodą organizacyjną, dlatego nie zachodzi potrzeba jej doprecyzowania.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	5. Art. 5a ust. 1 pkt 2 – proponowany przepis nie wskazuje, skąd ma być zapewniona „możliwość dojazdu do miejscowości na terenie gminy, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej”, zatem może to być zarówno „zewsząd”, jak i „znikąd” 6. Art. 5a ust. 1 pkt 2 – szerokie zdefiniowanie „obiektów użyteczności publicznej” sprawia, że kryterium takie spełnia na	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo posługują się ogólnym ujęciem dostępności do obiektów użyteczności publicznej, aby zapewnić elastyczność ich stosowania w zróżnicowanych warunkach lokalnych. Określenie szczegółowych kierunków i

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przykład wodociąg, co dowodzi błędności proponowanego zapisu		punktów początkowych połączeń należy do kompetencji organizatorów, którzy są zobowiązani uwzględniać rzeczywiste potrzeby mieszkańców oraz uwarunkowania przestrzenne gminy.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Pod warunkiem ustalenia w umowie z operatorem zasad pokrycia kosztów przejazdu w pełnej wysokości przez organizatora, jeżeli poniesiona strata będzie wyższa niż przewidywana w zawartej umowie	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis do którego została zgłoszona uwaga, w ramach minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego określa minimalną częstotliwość przewozów realizowanych w ramach tych usług. Nie odnosi się on natomiast to wymaganych elementów umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, które zostały określone w art. 25 ustawy o ptz. Organizator i operator mogą dowolnie kształtować treść umowy z uwzględnieniem wymaganych ustawowo jej elementów.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz**)**	**Unia Metropolii Polskich**	Uwagi dotyczące minimalnej oferty przewozowej 13. Zbyt niski standard minimalnych połączeń Przepis: art. 5a – minimalne usługi transportowe Uwaga: Minimalna liczba połączeń powinna zostać zwiększona. Uzasadnienie: Proponowane 4 pary połączeń w dni robocze i 2 w dni wolne nie stanowią realnego przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Postuluje się przyjęcie standardu zbliżonego do czeskiego – co najmniej 8 par połączeń w dni robocze.	**uwaga nieuwzględniona**	Przyjęty w projekcie poziom minimalnych standardów został określony jako kompromis pomiędzy potrzebą zapewnienia realnej dostępności transportowej a możliwościami organizacyjnymi i finansowymi jednostek samorządu terytorialnego. Celem regulacji jest ustanowienie wykonalnego minimum, które będzie mogło zostać wdrożone w skali całego kraju, a nie odzwierciedlenie docelowych, rozwiniętych modeli funkcjonujących w innych państwach. Zwiększenie liczby połączeń na poziomie ustawowym mogłoby prowadzić do trudności w realizacji obowiązków przez organizatorów. Jednocześnie projekt

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					pozostawia możliwość rozszerzania oferty przewozowej ponad poziom minimalny, adekwatnie do lokalnych potrzeb.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	III. Art. 1 ust. 2 – „Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, zapewniają dostępność do co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości.” - Standard 4 par połączeń w dni robocze jest uznawany raczej za minimalny poziom przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu tam gdzie jest możliwe poprowadzenie linii komunikacyjnej w sposób niezakłócony innymi czynnikami (takimi jak na przykład zły stan infrastruktury drogowej, ograniczone możliwości przepustowe drogi czy ograniczone możliwości dojazdu do miejscowości), a nie za standard dobrej dostępności. W celu zapewnienia odpowiedniej dostępności publicznego transportu zbiorowego w miejscowościach objętych siecią transportową zasadne jest przyjęcie standardu wyższego niż minimalny poziom określony w przepisach. W dni robocze: minimum 5–6 par połączeń, w soboty oraz dni wolne od pracy: minimum 3 pary połączeń, standard powinien obowiązywać przez cały rok, bez wyłączenia okresu wakacji i ferii. Przy 5–6 parach połączeń można zwykle uzyskać rozkład co ok. 2–3 godziny, np. rano, w południe i po południu, co jest znacznie bardziej funkcjonalne niż 4 pary. W literaturze dotyczącej planowania transportu publicznego przyjmuje się zwykle kilka poziomów standardu dostępności połączeń – od minimalnego (zapobiegającego wykluczeniu transportowemu – 5/6 par w dni robocze, 3 / 4 pary w weekendy) do docelowego (zapewniającego realną alternatywę dla samochodu – 8/10 par w dni robocze, 5-6 par w weekendy). Przyjęcie standardu minimum 6 par połączeń w dni robocze pozwala na rozłożenie kursów w kluczowych porach dnia (rano, w południe i w godzinach popołudniowych), co umożliwia dostosowanie podróży do różnych godzin pracy, zajęć szkolnych oraz potrzeb związanych z dostępem do usług publicznych.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy świadomie określają minimalny, a nie docelowy standard dostępności transportowej. Wskazany poziom 4 par połączeń w dni robocze oraz 2 par w dni wolne stanowi gwarantowane minimum przeciwdziałające wykluczeniu transportowemu w skali całego kraju, przy uwzględnieniu zróżnicowanych uwarunkowań demograficznych, przestrzennych i finansowych jednostek samorządu terytorialnego.
	art. 1 pkt 2	**Związek**	Proponuje się przeanalizować, czy wraz z nałożeniem na jednostki	**uwaga wyjaśniona**	Nie jest planowane wprowadzenie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	samorządu terytorialnego (organizatorów publicznego transportu zbiorowego) obowiązku zapewnienia minimalnych usług – o których mowa w projektowanym art. 5a u.p.t.z. – nie zachodzi potrzeba wprowadzenia mechanizmu obligatoryjnego wsparcia finansowego tych jednostek, w zakresie pokrycia kosztów tych usług, jeśli realizowane są poprzez przewozy o charakterze użyteczności publicznej lub w ramach transportu na żądanie. Jednocześnie w celu uniknięcia sporów kompetencyjnych przepis projektowanego art. 5a u.p.t.z. powinien zostać przeredagowany w taki sposób, aby jednoznacznie przypisać odpowiedzialność organizatorów przewozów za realizację obowiązków dotyczących minimalnych standardów świadczenia usług przewozowych. Propozycja nowego brzmienia: W art. 5a w ust 1 u.p.t.z. wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: Art. 5a. 1. Organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwy zgodnie z art. 7 ust. 1, zapewnia minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego obejmujące: Jak wynika z uzasadnienia do projektu art. 5a u.p.t.z. nakłada na organizatorów publicznego transportu zbiorowego (a więc na jednostki samorządu terytorialnego) „obowiązek zapewnienia skomunikowania podstawowych ośrodków administracyjnych na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego państwa". Ponadto w uzasadnieniu wprost wskazano: „Nowe przepisy zobowiązują organizatorów wojewódzkich i powiatowych, a także związki jednostek samorządu terytorialnego, do prowadzenia aktywnej polityki transportowej […]". W obecnym stanie prawnym poszczególne jednostki samorządu terytorialnego samodzielnie decydowały o tym, czy będą organizować przewozy o charakterze użyteczności, czy też nie (m.in. w oparciu o swoje możliwości finansowe) – przepisy ustawowe nie narzucały w tym zakresie minimalnego zakresu takich przewozów. Tymczasem projektowany art. 5a u.p.t.z. wprowadza konkretne obowiązki w tym zakresie, takie jak np. konieczność zapewnienia		odrębnego, obligatoryjnego mechanizmu finansowania. Samorządy otrzymają wsparcie w finansowaniu przewozów, o których mowa w art. 5a ustawy o ptz ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. W tym celu zmianie ulegnie kolejność pierwszeństwa w objęcie dopłata z Fundusz. Ponadto środki z tego Funduszu będą przeznaczone także na wsparcie gmin w organizacji przejazdów na żądanie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			minimalnych usług przewozowych między miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatów, a miejscowością stanowiącą siedzibę władz gminy. W kontekście powyższego zasadne wydaje się przenalizowanie, czy nałożenie obowiązku zapewnienia minimalnych usług na jednostki samorządu terytorialnego, nie powinno wiązać się z wprowadzeniem mechanizmu obligatoryjnego wsparcia tych jednostek, jeśli usługi te realizowane są poprzez przewozy o charakterze użyteczności publicznej, lub transport na żądanie. Zwrócić bowiem należy uwagę na art. 167 Konstytucji RP, który wprost wskazuje w ust. 4, że zmiany w zakresie zadań i kompetencji jednostek samorządu terytorialnego następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych. Projekt przewiduje co prawda pewne zmiany w zakresie rozdzielania środków z Funduszu rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej (dalej jako: „Fundusz"), jednak trudno oczekiwać, aby środki z Funduszu mogły pokryć całość kosztów, wynikających z obowiązków nakładanych w ramach projektu – przykładem tego jest przewidziane w projekcie (art. 4 pkt 15) ograniczenie w dofinansowaniu uruchamianych przez gminę (związek) przejazdów na żądanie do nie więcej niż 20 przejazdów w miesiącu.		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić projektowany art. 5a ust. 2 u.p.t.z. w taki sposób, aby jednoznacznie wynikało z niego, że połączenia, o których mowa w tym przepisie, mogą być realizowane więcej niż jednym środkiem transportu, w sposób umożliwiający zmianę środka transportu w trakcie podróży. Propozycja nowego brzmienia: W art. 5a w ust. 2 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu: 2. Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, zapewniają dostępność do co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości. Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, mogą być realizowane więcej niż jednym środkiem transportu, w sposób umożliwiający zmianę środka transportu w trakcie podróży.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy w sposób wystarczający i jednoznaczny wskazują właściwość organizatorów publicznego transportu zbiorowego poprzez odesłanie do obowiązujących regulacji kompetencyjnych, co eliminuje ryzyko sporów interpretacyjnych. Nie zachodzi zatem potrzeba doprecyzowania w proponowanym zakresie. Jednocześnie wprowadzenie odrębnego, obligatoryjnego mechanizmu finansowania nie jest zasadne na etapie określania minimalnych standardów usług. Projekt uwzględnia

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			W celu uniknięcia możliwych wątpliwości interpretacyjnych, czy dane „połączenie" musi zapewnić bezpośredni przejazd (tj. jednym środkiem transportu) między wskazanymi w tym przepisie miejscowościami, proponuje się uszczegółowić projektowaną regulację w taki sposób, aby wynikała z niej jednoznacznie możliwość wykonywania danych połączeń różnymi środkami transportu, w sposób umożliwiający zmianę środka transportu w trakcie podróży (np. dojazd autobusem z miejscowości stanowiącej siedzibę powiatu do najbliższego przystanku kolejowego i dalsza podróż pociągiem do miasta stanowiącego siedzibę sejmiku lub wojewody).		istniejące instrumenty wsparcia, w tym Fundusz rozwoju przewozów oraz możliwość wykorzystania przewozów komercyjnych, co pozwala na elastyczne dostosowanie sposobu realizacji obowiązków do lokalnych uwarunkowań. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	W projektowanym art. 5a ust. 1 pkt 2 u.p.t.z. proponuje się uszczegółowić, że przewidziana w tym przepisie „możliwość dojazdu do miejscowości na terenie gminy, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej" dotyczy dojazdu z obszaru tej gminy. Z uzasadnienia do projektu wynika, że projektowany art. 5a ust. 1 pkt 2 u.p.t.z. dotyczy „standardu gminnego" oraz, że przepis ten przewiduje „minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminnym" – wynika z tego, że przedmiotowy przepis dotyczy minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego na obszarze danej gminy. Proponuje się więc uwzględnienie tej okoliczności w ww. przepisie, w celu uniknięcia wątpliwości skąd (z jakiego obszaru) mają być zapewnione dojazdy do „miejscowości na terenie gminy, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej".	**uwaga uwzględniona**	Przepis został doprecyzowany. Minimalne usługi ptz mają zapewniać możliwość dojazdu w ramach gminy do miejscowości na jej terenie.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	W art. 1, pkt. 2 nowelizacji należy zmienić sformułowanie „4 par połączeń" na „6 par połączeń" oraz sformułowanie „2 par połączeń" na „3 par połączeń" w celu podwyższenia minimalnych standardów częstotliwości usług w wojewódzkich i powiatowych przewozach publicznym transportem zbiorowym. Art. 1, pkt. 2 otrzymuje brzmienie „Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, zapewniają dostępność do co najmniej 6 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości."	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przyjęty poziom minimalnych standardów (4 pary połączeń w dni robocze i 2 w dni wolne) stanowi kompromis pomiędzy potrzebą zapewnienia podstawowej dostępności transportowej a realnymi możliwościami organizacyjnymi i finansowymi jednostek samorządu terytorialnego. Projekt

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Zaproponowany w nowelizacji poziom obsługi jest dalece niewystarczający i nie odpowiada na potrzeby transportowe mieszkańców regionów, zwłaszcza tych zlokalizowanych peryferyjnie lub bez dostępu do większych ośrodków miejskich. Zapewnienie minimalnego standardu obsługi podróżnych przez transport publiczny w wymiarze przynajmniej 6 par kursów w dni robocze oraz przynajmniej 3 par kursów w dni wolne od pracy będzie stanowić podstawę utrzymania dogodnej oferty przewozowej w sposób zapobiegający wykluczeniu transportowemu. Co istotne zgodnie z propozycją zawartą w propozycji 2 i 3 powyżej, częstotliwość kursów należy ustalać dla transportu kolejowego i autobusowego łącznie.		wprowadza standard minimalny, który ma przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu, pozostawiając jednocześnie organizatorom możliwość zwiększania liczby połączeń w zależności od lokalnych potrzeb i potoków pasażerskich. Podwyższenie ustawowego minimum mogłoby prowadzić do nadmiernego obciążenia organizatorów oraz ograniczenia efektywności systemu, zwłaszcza na obszarach o niskim popycie.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Świętokrzyskiego)	W naszej ocenie decyzja o uruchamianiu komunikacji w dni wolne od pracy, powinna być pozostawiona w gestii organizatora. Organizowanie połączeń w dni wolne od pracy może nie znajdować uzasadnienia w potokach pasażerów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od ustalenia na poziomie ustawowym minimalnych standardów częstotliwości usług ptz. Zdaniem MI konieczne jest ustalenie takich standardów w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	W projektowanym art. 5b u.p.t.z. proponuje się zmienić zapis „spełnia wymagania określone w art. 5a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2”, na „spełnia wymagania określone w art. 5a ust. 1 pkt 1 i ust. 2”. Wydaje się, że „linie komunikacyjne utworzone w celu przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu” powinny spełniać łącznie oba wymagania określone w przywołanych przepisach.	**uwaga uwzględniona**	Zmieniono spójnik.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-	„Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego zapewniają: 1) połączenia pomiędzy: (...) Czy muszą to być połączenia bezpośrednie? Jeśli nie, to należałoby ustalić maksymalną liczbę przesiadek. (na nie więcej niż 1). Zapis wymaga doprecyzowania	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis nie wskazuje obowiązku tworzenia bezpośrednich połączeń. Przyjęte rozwiązanie zapewnia niezbędną elastyczność organizatorom publicznego transportu zbiorowego w kształtowaniu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**			oferty przewozowej, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań, istniejącej siatki połączeń oraz rzeczywistych potrzeb pasażerów. Wprowadzenie sztywnych wymogów w tym zakresie mogłoby prowadzić do nieefektywnego planowania sieci i zwiększenia kosztów organizacji przewozów.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Propozycja zmiany art. 5a ust.2 „2. Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1, zapewniają dostępność do co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości codziennie". Mając na uwadze obecne wykluczenie komunikacyjne niektórych miejscowości, występujące szczególnie w dni wolne od pracy (najczęściej drogowe połączenia transportu zbiorowego funkcjonują w dni nauki szkolnej), ale również turystyczne walory danych obszarów, zasadne jest utrzymanie jednakowej liczby połączeń we wszystkie dni tygodnia.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązanie różnicuje minimalną liczbę połączeń w dni robocze i dni wolne od pracy, co wynika z odmiennych potoków pasażerskich oraz rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. W dni robocze zapotrzebowanie na przewozy jest wyższe ze względu na dojazdy do pracy, szkół i instytucji publicznych, natomiast w dni wolne ma charakter ograniczony i bardziej zróżnicowany. Przyjęty model zapewnia minimalną dostępność transportową przy jednoczesnym zachowaniu racjonalności ekonomicznej i elastyczności organizacyjnej. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Propozycja dodatkowego zapisu do art. 5a ust.2 **„2. Połączenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 (…) Połączenia mogą być realizowane z przesiadką."** Mając na uwadze rozległość terytorialną województwa dolnośląskiego oraz bogatą sieć infrastruktury kolejowej z bardzo dobrymi parametrami technicznymi, zasadnym jest jednoznaczne wskazanie możliwości	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy mają charakter ramowy i celowo nie przesądzają o technicznym sposobie realizacji połączeń, pozostawiając organizatorom elastyczność w doborze optymalnych rozwiązań, w tym także z wykorzystaniem przesiadek.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zapewnienia minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego w szczególności pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatu poprzez efektywne czasowo i ekonomiczne połączenia kolejowo-autobusowe. Np. Wrocław – Lwówek Śląski (do czasu rewitalizacji linii kolejowej optymalne wydaje się zapewnienie obsługi Lwówka poprzez połączenia kolejowe do Jeleniej Góry ze przesiadką na połączenia autobusowe do Lwówka Śląskiego) czy np. Wrocław – Polkowice z przesiadką w Lubinie. Do Lubina zapewnione są obecnie połączenia kolejowe, realizowane z wysoką częstotliwością jak i krótkim czasem przejazdu.		Wprowadzanie dodatkowego zapisu byłoby zbędne i mogłoby prowadzić do nadmiernego uszczegółowienia regulacji ustawowej.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Narzucenie sztywno określonych ram ilościowych (4 pary w dni robocze, 2 pary w soboty/ dni wolne) i czasowych realizowania kursów jest błędnym założeniem. Dobrze byłoby ustalić jakiś wskaźnik, który ustalałby realne zapotrzebowanie na przewóz osób i próg, od którego trzeba by było uruchomić przewozy. Ten standard może się okazać ekonomicznie niewykonalny, szczególnie w dużych, słabo zaludnionych powiatach lub rejonach przemysłowych, do których docierają ludzie z tytułu dojazdu do pracy więc analogicznie w dni świąteczne nie korzystają z transportu.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od ustalenia na poziomie ustawowym minimalnych standardów częstotliwości usług ptz. Zdaniem MI konieczne jest ustalenie takich standardów w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 2 i 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	W jaki sposób są liczone 4 pary połączeń dziennie wykonywane transportem na żądanie? Konieczność doprecyzowania mechanizmu zamiany transportu regularnego na transport na żądanie tak, aby spełniał założenia minimalnej usługi ptz oraz uszczegółowienie jego finansowania. Ustęp 2 precyzuje ilość połączeń wymaganych do zapewnienia minimalnej usługi ptz, ustęp 3 dodaje możliwość realizacji usługi z wykorzystaniem transportu na żądanie. Następnie należałoby opisać mechanizm finansowania tego mechanizmu – czy operator/ przewoźnik miałby przestawiać Marszałkowi rozliczenie wykonanej usługi i wtedy Marszałek miałby zgłosić podłączając fakturę zapotrzebowanie na konkretną kwotę? W jaki sposób Marszałek miałby zabezpieczać kwotę z Funduszu na ewentualne usługi, które	**uwaga wyjaśniona**	Przepis art. 5a ust. 2, określający minimalną liczbę połączeń w danej miejscowości odnosi się do połączeń, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz. Oznacza to, że nie odnosi się do transportu na żądanie. Szczegóły dotyczące organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie będą określane w drodze uchwały gminy lub związku j.s.t., do którego należy gmina (projektowany art. 42a ustawy o pzt)

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ciężko byłoby oszacować, skoro samo założenie transportu na żądanie zakłada, że to nie będą przewozy regularne?		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 3 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Negatywnie w projekcie ustawy nie ma określenia czym taki transport ma być i na jakich warunkach realizowany	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy wprowadzają definicję transportu na żądanie oraz określają zasady jego wykonywania.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 3 ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	1. Propozycja dodania nowego art. 5a ust. 2 i 3 (minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego) w związku z projektowanym pkt 23a w art. 4 w ust. 1 "przewóz na żądanie": W proponowanej definicji "przejazdu na żądanie" wskazano, iż odnosi się on do gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina. W przypadku "przewozu na żądanie" takiego doprecyzowania w projektowanych przepisach nie ma, dlatego też należy uznać, że rozwiązanie to dotyczy organizatorów wszystkich szczebli samorządowych (przeciwnie do wniosków wynikających z uzasadnienia, w którym rozwiązanie w postaci "przewozu na żądanie" omawia się w odniesieniu wyłącznie do szczebla gminnego). W projektowanym art. 5a ust. 2 przewiduje się, że minimalny standard usług przewozowych to 4 pary połączeń w dni robocze i co najmniej 2 pary połączeń w soboty i dni wolne od pracy, z kolei w art. 5a ust. 3 przewiduje się, że minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego "mogą być zrealizowane z wykorzystaniem transportu na żądanie". Zakładając, że przewóz na żądanie mógłby być organizowany również przez szczebel powiatowy, należy zwrócić uwagę, że: - projektodawca nie uwzględnia specyfiki jednostek samorządu terytorialnego szczebla powiatowego, które nie są skupione wokół dużego miasta takich jak np. Poznań, Wrocław, Gdańsk itp. O ile jeszcze 4 pary połączeń od poniedziałku do piątku są jak najbardziej racjonalne, albowiem w przypadku szczebla powiatowego zapewniają dojazd młodzieży do szkół średnich, do pracy oraz do urzędów, przychodni, szpitala powiatowego i innych instytucji, tak	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy zachowują spójność systemową oraz celowo przyjmują jednolite, minimalne standardy dostępności transportowej na wszystkich poziomach administracyjnych, niezależnie od zróżnicowania lokalnych uwarunkowań. Wskazany w ustawie charakter minimalny oznacza, że regulacja wyznacza jedynie dolną granicę dostępności, pozostawiając organizatorom elastyczność w doborze środków i form realizacji usług, w tym wykorzystania transportu na żądanie adekwatnie do rzeczywistych potrzeb.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			narzucanie organizacji dodatkowych przewozów w weekendy i święta, aby spełnić wymóg minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, jest całkowicie niezrozumiałe. De facto wymóg ten prowadzi to znacznego zwiększenia kosztów organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, albowiem w przypadku takich powiatów jak np. Powiat Ostródzki, nie ma takich potrzeb przewozowych, dla których istniałoby jakiekolwiek uzasadnienie, aby uruchamiać przewozy regularne weekendowe i w święta. Natomiast rozwiązanie w postaci przewozu na żądanie, które jest wyłączone z możliwości ubiegania się o dofinansowanie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz z systemu ulg ustawowych, będzie wiązało się z koniecznością ponoszenia niewspółmiernych do potrzeb kosztów (w tym koszt kierowcy "w gotowości"). W tym miejscu należy dodać, że niezrozumiałym jest wyłączenie przewozów na żądanie z możliwości ubiegania się o dofinansowanie z Funduszu oraz z systemu ulg ustawowych (w przypadku przejazdów na żądanie projektodawca taką możliwość przewidział), albowiem przewóz ten jest formą realizacji publicznego transportu zbiorowego. Ponadto, ograniczenie w przypadku przewozów na żądanie w postaci możliwości realizacji tych przewozów wyłącznie autobusem, dodatkowo spowoduje zwiększenie kosztów realizacji tych przewozów. Niezrozumiałym jest powód, dla którego samorządy (mamy tu na uwadze mniejsze jednostki samorządowe) mają wykorzystywać do realizacji przewozów na żądanie wyłącznie autobusy, tym bardziej, że w przypadku przewozów w weekendy i święta mówimy o znikomym zainteresowaniu ze strony pasażerów (pojedyncze osoby, dla których musiałby być zadysponowany autobus).		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Brak doprecyzowania warunków zamiany stałych relacji na usługę na żądanie. Brak kryteriów jakościowych. Należy uszczegółowić dany przepis o konkretne wytyczne, np. max czas oczekiwania, dostępność itp. Bez jasnych standardów organizatorzy mogą uznać usługę na żądanie za realizującą obowiązek, co zuboży prawa pasażerów.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt celowo określa minimalne standardy usług na poziomie ogólnym, pozostawiając organizatorom niezbędną elastyczność w doborze form realizacji przewozów, w tym zastosowania transportu na żądanie adekwatnie do lokalnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					uwarunkowań.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić, którego marszałka województwa musi powiadomić wskazany w projektowanym przepisie organizator, jeśli przystępuje do związku jednostek samorządu terytorialnego, działającego na obszarze więcej niż jednego województwa. Wątpliwości budzi, czy organizator przystępujący do związku jednostek samorządu terytorialnego działającego na obszarze więcej niż jednego województwa, musi powiadomić jedynie marszałka województwa, właściwego ze względu na siedzibę tego organizatora, czy też obowiązek ten ma spełnić wobec marszałków wszystkich województw na obszarze, których działa dany związek – zasadnym jest zatem uszczegółowienie tej kwestii.	**uwaga nieuwzględniona**	Zasadność doprecyzowania redakcyjnego tego przepisu zostanie rozstrzygnięta na komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Pod warunkiem, że takiemu przedsiębiorcy na realizację tego przewozu zostanie przyznana dotacja z budżetu organizatora w wysokości rekompensaty otrzymywanej za taki sam przewóz przez Operatora na ogólnych zasadach pomocy „de minimis”.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt zachowuje założenie elastycznego wykorzystania przewozów komercyjnych jako uzupełnienia systemu, przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedzialności organizatora za zapewnienie minimalnego standardu usług. Ryzyko zmian po stronie przewoźników komercyjnych stanowi element funkcjonowania rynku i jest uwzględnione w konstrukcji przepisów, które nie zwalniają organizatora z obowiązku zapewnienia wymaganej dostępności transportowej. W przypadku ograniczenia lub zaprzestania realizacji przewozów komercyjnych, organizator zobowiązany jest do podjęcia działań zapewniających ciągłość spełniania minimalnego standardu.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 pkt 2 ustawy zmieniającej, proponowane brzmienie nowego art. 5a ust. 4 ustawy zmienianej powinno być następujące: „4. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględniania regularnych przewozów osób:	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca nie podziela stanowiska, zgłaszającego uwagę. Mając na uwadze zapisy ustawy ptz oraz Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 minimalne usługi są ściśle powiązane z przewozami

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			- w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, - w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy." Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie o transport kolejowy katalogu rodzajów przewozów mogących zapewniać minimalne standardy usług w publicznym transporcie zbiorowym - innych niż przewozy na podstawie umów PSC. Wskazuje się na konieczność wskazania dwóch podstaw prawnych realizacji takich przewozów, tj.: - przewozów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (tj. art. 5 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej); - przewozów na infrastrukturze funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei UE, tj. art. 5 ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej (np. koleje wąskotorowe, linie dojazdowe jak np. Warszawska Kolej Dojazdowa), w odniesieniu do których nie stosuje się przepisów dot. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu.		wykonywanymi jako regularne usługi publiczne. Propozycja zmierza do rozszerzenia katalogu przewozów mogących być uwzględnianych przy określaniu minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego o przewozy kolejowe realizowane na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej. Przewozy realizowane na podstawie decyzji o otwartym dostępie są przewozami komercyjnymi, których zakres, częstotliwość i trwałość nie są gwarantowane przez organizatora i nie realizują one ustawowego celu regularnych usług przewozowych, świadczonych w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Podobnie jest z przewozami na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej wykonywanych bez stosowania zasad dostępu oraz bez nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie otwartego lub ograniczonego dostępu, a przede wszystkim nie podlegających mechanizmowi public service obligation (PSO) i nie uwzględnianych jako element usług regularnych.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	1. W art. 1 pkt 2 ustawy zmieniającej, proponowane brzmienie nowego art. 5a ust. 4 ustawy zmienianej powinno być następujące: „4. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględniania regularnych przewozów osób:	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca nie podziela stanowiska, zgłaszającego uwagę. Mając na uwadze zapisy ustawy PTZ oraz Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 minimalne usługi są ściśle powiązane z przewozami

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			– w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, – w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie o transport kolejowy katalogu rodzajów przewozów mogących zapewniać minimalne standardy usług w publicznym transporcie zbiorowym - innych niż przewozy na podstawie umów PSC. Wskazuje się na konieczność wskazania dwóch podstaw prawnych realizacji takich przewozów, tj.: – przewozów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (tj. art. 5 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej); – przewozów na infrastrukturze funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei UE, tj. art. 5 ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej (np. koleje wąskotorowe, linie dojazdowe jak np. Warszawska Kolej Dojazdowa), w odniesieniu do których nie stosuje się przepisów dot. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu.		wykonywanymi jako regularne usługi publiczne. Propozycja zmierza do rozszerzenia katalogu przewozów mogących być uwzględnianych przy określaniu minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego o przewozy kolejowe realizowane na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej. Przewozy realizowane na podstawie decyzji o otwartym dostępie są przewozami komercyjnymi, których zakres, częstotliwość i trwałość nie są gwarantowane przez organizatora i nie realizują one ustawowego celu regularnych usług przewozowych, świadczonych w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Podobnie jest z przewozami na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej wykonywanych bez stosowania zasad dostępu oraz bez nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie otwartego lub ograniczonego dostępu, a przede wszystkim nie podlegających mechanizmowi public service obligation (PSO) i nie uwzględnianych jako element usług regularnych.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	II. Art. 1 ust. 4 - „ Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględniania regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie odstępuje od założenia, że minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego mogą być realizowane z uwzględnieniem przewozów komercyjnych jako elementu systemu komplementarnego,

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym" – Rozwiązanie to budzi istotne wątpliwości, ponieważ w praktyce może prowadzić do osłabienia roli samorządów w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego. Jeżeli obecność przewoźników komercyjnych będzie traktowana jako spełnienie minimalnych wymogów dostępności transportowej, jednostki samorządu terytorialnego mogą być mniej skłonne do podejmowania działań związanych z organizacją własnych przewozów publicznych. Dodatkowym problemem jest brak spójności systemowej, jaki może wynikać z funkcjonowania wielu niezależnych przewoźników komercyjnych na tym samym obszarze. W praktyce może dojść do sytuacji, w której na terenie jednej gminy funkcjonować będzie kilka różnych linii obsługiwanych przez różnych przewoźników, oferujących odmienne standardy usług, różne taryfy biletowe, różny poziom komfortu podróży oraz odmienny standard taboru. Taki model nie sprzyja budowaniu spójnego i przewidywalnego systemu transportowego, który powinien charakteryzować się jednolitymi zasadami funkcjonowania, przejrzystą taryfą oraz określonym standardem jakości usług. Co więcej, przewoźnicy komercyjni kierują się przede wszystkim rachunkiem ekonomicznym, a nie realizacją celów polityki transportowej. Oznacza to, że ich działalność koncentruje się zazwyczaj na najbardziej rentownych relacjach i godzinach największego popytu. W przypadku spadku liczby pasażerów lub pogorszenia opłacalności danej trasy przewoźnik może w każdej chwili ograniczyć liczbę kursów lub całkowicie zrezygnować z obsługi połączenia, co może prowadzić do nagłego pogorszenia dostępności transportowej mieszkańców. Proponowane rozwiązanie może prowadzić do fragmentacji systemu transportowego, braku jednolitych standardów usług oraz zwiększenia zależności dostępności transportu od decyzji podmiotów komercyjnych. Z punktu widzenia pasażerów taki model nie buduje zaufania do transportu publicznego i nie sprzyja jego długofalowemu rozwojowi. Publiczny transport zbiorowy powinien być		a nie zastępującego działania organizatorów. Odpowiedzialność za zapewnienie minimalnego poziomu dostępności transportowej nadal spoczywa na właściwych jednostkach samorządu terytorialnego, co wynika wprost z konstrukcji przepisów. Uwzględnienie przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń ma na celu efektywne wykorzystanie istniejącej oferty rynkowej, ograniczenie dublowania połączeń oraz racjonalizację kosztów. Jednocześnie organizator zachowuje narzędzia kształtowania spójnej polityki transportowej, w tym możliwość uzupełniania oferty przewozowej tam, gdzie rynek nie zapewnia odpowiedniego poziomu usług.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			organizowany w sposób spójny i przewidywalny, a obecność przewoźników komercyjnych powinna pełnić jedynie rolę uzupełniającą, a nie zastępować obowiązki samorządów w zakresie zapewnienia minimalnej dostępności transportowej.		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	2. W projektowanym art. 5a w ust. 4 przewiduje się, że minimalne usługi ptz są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględnienia regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia. O ile przy funkcjonujących liniach rozwiązanie wydaje się dobre, albowiem uwzględnia system przewozów komercyjnych, to problem pojawi się w przypadku, gdy minimalny standard usług jest zapewniony przy współudziale przewozów komercyjnych, a przewoźnik zrezygnuje z realizacji przewozów na określonej linii (np. w weekendy) bądź ograniczy liczbę kursów tak, że nie będzie spełnione minimum i oferta przewozów użyteczności publicznej nie będzie już spełniać wymogów do uzyskania dopłaty z Funduszu. Należy uzupełnić projektowane przepisy, aby nie dopuścić do sytuacji, w której organizatorowi zostanie odebrana dopłata z uwagi na niespełnianie wymaganego minimum.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt zachowuje założenie elastycznego wykorzystania przewozów komercyjnych jako uzupełnienia systemu, przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedzialności organizatora za zapewnienie minimalnego standardu usług. Ryzyko zmian po stronie przewoźników komercyjnych stanowi element funkcjonowania rynku i jest uwzględnione w konstrukcji przepisów, które nie zwalniają organizatora z obowiązku zapewnienia wymaganej dostępności transportowej. W przypadku ograniczenia lub zaprzestania realizacji przewozów komercyjnych, organizator zobowiązany jest do podjęcia działań zapewniających ciągłość spełniania standardu minimalnego.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	W art. 1 pkt. 2 nowelizacji należy zmienić treść art. 5a i zawartą w pkt. 4 definicję minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, poprzez włączenie do niej połączeń realizowanych w transporcie kolejowym. W Art. 1, pkt. 2 nowelizacji w odniesieniu do nowego art. 5a pkt. otrzymuje brzmienie „Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględniania regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz transporcie drogowym oraz przewozów osób w transporcie kolejowym”.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany art. 5a ustawy o ptz określa minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego. Mogą one być realizowane każdym rodzajem publicznego transportu zbiorowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Ustawa w zaproponowanym brzmieniu zobowiązuje organizatorów publicznego transportu zbiorowego do uruchamiania połączeń w transporcie drogowym również w relacjach, w których istnieje odpowiednia oferta przewozów kolejowych. Zapis taki prowadzić będzie do tworzenia równoległych (dublujących się) linii komunikacyjnych i tym samym konkurowania dwóch operatorów i zakresów usług finansowanych ze środków publicznych. Pominięcie usług realizowanych w transporcie kolejowym prowadzić będzie do tworzenia nieprawdziwego obrazu siatki i częstotliwości realizowanych połączeń. Włączenie transportu kolejowego do listy środków transportu zapewniających minimalne usługi transportu zbiorowego pozwoli na skuteczną walkę ze zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego i pozwoli na wzrost wykorzystania transportu.		
	art. 1 pkt 2 (art. 5a ust. 4 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 pkt 2 ustawy zmieniającej, proponowane brzmienie nowego art. 5a ust. 4 ustawy zmienianej powinno być następujące: „4. Minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, z możliwością uwzględniania regularnych przewozów osób: − w krajowym transporcie drogowym, realizowanych na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, − w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie o transport kolejowy katalogu rodzajów przewozów mogących zapewniać minimalne standardy usług w publicznym transporcie zbiorowym - innych niż przewozy na podstawie umów PSC. Wskazuje się na konieczność wskazania dwóch podstaw prawnych realizacji takich przewozów, tj.: − przewozów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (tj. art. 5 ust. 2 pkt 3 ustawy zmienianej); − przewozów na infrastrukturze funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei UE, tj. art. 5 ust. 2 pkt 4 ustawy zmienianej (np. koleje wąskotorowe, linie dojazdowe jak np. Warszawska Kolej	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca nie podziela stanowiska, zgłaszającego uwagę. Mając na uwadze zapisy ustawy PTZ oraz Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 minimalne usługi są ściśle powiązane z przewozami wykonywanymi jako regularne usługi publiczne. Propozycja zmierza do rozszerzenia katalogu przewozów mogących być uwzględnianych przy określaniu minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego o przewozy kolejowe realizowane na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej. Przewozy realizowane na podstawie decyzji o otwartym dostępie są przewozami komercyjnymi, których zakres, częstotliwość i trwałość nie są gwarantowane przez organizatora i nie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Dojazdowa), w odniesieniu do których nie stosuje się przepisów dot. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu.		realizują one ustawowego celu regularnych usług przewozowych, świadczonych w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Podobnie jest z przewozami na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskiej wykonywanych bez stosowania zasad dostępu oraz bez nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie otwartego lub ograniczonego dostępu, a przede wszystkim nie podlegających mechanizmowi public service obligation (PSO) i nie uwzględnianych jako element usług regularnych.
	art. 1 pkt 2 (art. 5b ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Proponujemy dodać linie o których mowa art. 5a ust.l pkt. 2 zorganizowane na terenie 1000 gmin o najniższym dochodzie na 1 mieszkańca.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Proponowane rozwiązanie wprowadzające ograniczenie do 1000 gmin o najniższych dochodach na mieszkańca byłoby sprzeczne z systemowym charakterem regulacji, która zakłada powszechność minimalnych standardów transportowych na całym terytorium kraju. Celem projektowanych przepisów jest zapewnienie równych warunków dostępu do usług publicznych wszystkim mieszkańcom, niezależnie od poziomu dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego.
	art. 1 pkt 2 (art. 5b ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	7. Art. 5b – zapis propozycji jest zastanawiający, bowiem odnosi się do art. 5a ust 1 lub ust. 2, co wskazuje na alternatywę, a nie koniunkcję; zatem zgodnie z literą tego przepisu dla uznania linii komunikacyjnej za linię mającą na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu wystarczy spełnienie tylko jednego z dwóch alternatywnych warunków („która spełnia wymagania	**uwaga wyjaśniona**	Brzmienie przepisu zostanie przeredagowane. Art. 5b ustawy o ptz zostanie przeredagowany w taki sposób aby obejmował linie komunikacyjne, które spełniają wymagania art. 5a określone w ar. 5a ust. 1 pkt i ust. 2.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			określone w art. 5a ust. 1 lub ust. 2"): łączyć siedziby władz poszczególnych jednostek samorządu względnie do miejscowości z obiektem użyteczności publicznej lub zapewniać co najmniej 4 połączenia w dni robocze i 2 w pozostałe. Tym samym linia kursująca co dwa tygodnie na sobotni targ z miejscowości będącej siedzibą gminy do miasta powiatowego spełniać będzie kryterium uznania za funkcjonującą w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu – przykład ten ilustruje, że (najprawdopodobniej) pomysłodawcy chodziło o koniunkcję, a nie alternatywę warunków.		
	art. 1 pkt 3 (art. 7 ust. 2a ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 pkt 3 (dotyczy art. 7 ustawy zmienianej) powinien mieć następujące brzmienie: 3) w art. 7 po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest obowiązany do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o dołączeniu do istniejącego związku jednostek samorządu terytorialnego lub wejściu w skład nowego związku jednostek samorządu terytorialnego. 2b. Organizator może podjąć decyzję o organizowaniu przewozów na linii komunikacyjnej która ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, leży we właściwościach organizatora o mniejszym zasięgu terytorialnym, jeśli jest to uzgodnione z tym organizatorem i konieczne dla zapewnienia spójności sieci połączeń oraz zwiększenia jej efektywności." Uzasadnienie: Nierzadko w kontekście organizacji przewozów dochodzi do kuriozalnych sytuacji, w których granice administracyjne stanowią nieistniejące fizycznie, ale dotkliwe w praktyce planistycznej bariery pogłębiające zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. Zmiana postulowana w ust. 2b pozwala na ograniczenie tego negatywnego zjawiska, poprzez umożliwienie objęcia linii komunikacyjnych w całości przebiegającej po terenie jednostki niższego rzędu, przez organizację przewozów jednostki wyższego rzędu. W przypadku gdy stanowią one spójną całość np. przewozy autobusowo-kolejowe lub kolejowe w układzie wąskotorowo-normalnotorowe lub linie	**uwaga nieuwzględniona**	Celem przepisu jest informowanie integratora o wstąpieniu do związku (po zmianach w projekcie także o wystąpieniu ze związku). W ramach tego przepisu nie przewiduje się wprowadzania alternatywnych sposobów organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze wykraczających poza zakres właściwości organizatora.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			dowozowe do linii szkieletowej krzyżujące się z nią poprzecznie, uzasadnia to zwiększenie efektywności i poprawę spójności sieci komunikacyjnych. Powiązania funkcjonalnej i więzy społeczno-gospodarcze nie zawsze pokrywają się z granicami administracyjnymi gmin i powiatów. Bez proponowanej zmiany istnieje poważne ryzyko pominięcia niektórych, faktycznie istniejących linii komunikacyjnych w tworzeniu systemów transportowych wyższego rzędu, a tym samym pogłębienie negatywnych następstw wykluczenia komunikacyjnego.		
	art. 1 pkt 3 (art. 7 ust. 2a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Dodać zapis o obowiązku o poinformowaniu o wystąpieniu ze związku jst. Informacja o wyjściu ze związku jst może być istotna dla integratora przewozów.	**uwaga uwzględniona**	Uzupełniono przepis.
	art. 1 pkt 3 (art. 7 ust. 2a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Zmiana brzmienia: „2a. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest obowiązany do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o dołączeniu do istniejącego związku jednostek samorządu terytorialnego, wejściu w skład nowego związku jednostek samorządu terytorialnego, **wystąpieniu ze związku jednostek samorządu terytorialnego oraz wykreśleniu związku**.”. Zapis ten pozwoli zapewnić integratorowi przewozów kompleksową wiedzę na temat integracji samorządów w ramach związków, jak również ewentualnych zmianach związanych z członkami związku.	**uwaga uwzględniona**	Uzupełniono przepis.
	art. 1 pkt 3 (art. 7 ust. 2a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego)	Dodać obowiązek informowania marszałka województwa o wyjściu ze związku lub jego rozwiązaniu. Konieczność posiadania aktualnych informacji o przynależności organizatorów do związków.	**uwaga uwzględniona**	Uzupełniono przepis.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego			
	art. 1 pkt 4 (art. 8 ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Jak ma wyglądać to „planowanie" u organizatorów zwolnionych z opracowywania Planów Transportowych, jakie dokumenty i w jakiej formie prawnej mają ci organizatorzy opracować i zatwierdzić. Co z jednostkami samorządu terytorialnego, które nie chcą organizować przewozów o charakterze użyteczności publicznej a tym bardziej ich finansować? Hasło czy faktyczne zadanie ?	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowana regulacja w sposób wystarczający określa obowiązek planowania rozwoju transportu jako zadania organizatora, niezależnie od formy sporządzania dokumentów planistycznych. Intencją ustawodawcy jest zapewnienie elastyczności w doborze narzędzi i form działania, adekwatnych do skali i uwarunkowań danej jednostki, bez wprowadzania nadmiernych wymogów formalnych. Jednocześnie obowiązek realizacji minimalnych standardów usług ma charakter wiążący i nie jest fakultatywny. Oznacza to, że organizatorzy, niezależnie od woli, są zobowiązani do zapewnienia dostępności transportowej, a planowanie stanowi element realizacji tego zadania.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ustawy o ptz)	**Rada Wojewódzka Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Województwa Dolnośląskiego**	Projekt, poprzez wprowadzenie art. 8a, przyznaje marszałkowi województwa szerokie kompetencje w zakresie koordynowania sieci połączeń, wpływu na przebieg linii, integracji przewozów publicznych i komercyjnych. Jednocześnie nie przewiduje obowiązku konsultowania tych działań z partnerami społecznymi, w tym związkami zawodowymi, w ramach dialogu społecznego. Projekt ustawy powinien ustanawiać formę konsultacji działań ze reprezentatywnymi związkami zawodowymi oraz lokalnymi	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy określają ramy kompetencyjne marszałka województwa w zakresie koordynacji systemu transportowego, pozostawiając jednocześnie elastyczność w doborze narzędzi realizacji tych zadań.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			społecznościami i ich organizacjami		Wprowadzanie ustawowego obowiązku dodatkowych, sformalizowanych konsultacji mogłoby nadmiernie wydłużyć proces decyzyjny i ograniczyć sprawność działania organów odpowiedzialnych za organizację transportu.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Brak określenia czym ma być proponowana „koordynacja", w jakim trybie administracyjnym będzie dokonywania, decyzją administracyjną czy postanowieniem, ale wtedy w jakiej sprawie, procedura zaskarżania lub odwoływania się, itd. Ponadto proponujemy zapis pozwalający marszałkowi odrzucanie wszystkich wniosków na linie o charakterze tworzonym w celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, jeżeli na takiej relacji funkcjonują przewozy regularne w transporcie drogowym realizowanym w oparciu o zezwolenia wydane na podstawie decyzji administracyjnej w trybie określonym w ustawie o transporcie drogowym, na których wykonywane.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Pojęcie koordynacji ma charakter funkcjonalny i odnosi się do działań organizacyjnych oraz planistycznych marszałka województwa, realizowanych w szczególności poprzez schemat sieci komunikacyjnej oraz współpracę z organizatorami i przewoźnikami. Nie tworzy ono odrębnego trybu postępowania administracyjnego, a stosowanie właściwych form prawnych odbywa się na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Wprowadzanie szczegółowej regulacji proceduralnej byłoby nieuzasadnione i ograniczałoby elastyczność działań integracyjnych. Jednocześnie brak jest podstaw do wprowadzenia mechanizmu automatycznego odrzucania wniosków w przypadku funkcjonowania przewozów komercyjnych, gdyż celem regulacji jest komplementarne uzupełnianie oferty przewozowej oraz zapewnienie realizacji minimalnych standardów, a nie eliminowanie inicjatyw służących przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 5	**Stowarzyszenie**	V. „Po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu: „Art. 8a. 1. Do	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie nakłada obowiązku

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 8a ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**Wykluczenie Transportowe**	zadań marszałka województwa jako integratora przewozów należy koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa dla efektywnego funkcjonowania systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w celu ograniczenia wykluczenia transportowego przez w szczególności: 1) sporządzanie Schematu sieci komunikacyjnej województwa i jego bieżące aktualizacje" - Większość województw uchwaliła pierwsze plany transportowe w 2014 r., czyli kilka lat po wejściu w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W latach 2018–2020 pojawiła się pierwsza fala aktualizacji planów. Kolejna fala aktualizacji nastąpiła w latach 2022–2024, głównie w związku z przygotowaniem Regionalnych Planów Transportowych dla funduszy UE 2021-2027. Dlaczego województwa nie aktualizują zbyt często planów transportowych? Przygotowanie takiego dokumentu wymaga przeprowadzenia analiz transportowych, konsultacji społecznych, uzgodnień między różnymi szczeblami samorządu oraz przyjęcia uchwały przez sejmik województwa. Proces ten jest czasochłonny i generuje dodatkowe koszty, dlatego w wielu przypadkach województwa decydowały się na utrzymywanie obowiązujących planów przez dłuższy okres. Dodatkowym czynnikiem był brak silnych bodźców finansowych lub instytucjonalnych do aktualizacji dokumentów. W praktyce jego przygotowanie trwa zwykle od około 9 do 18 miesięcy, co stanowi jedną z przyczyn stosunkowo rzadkiego aktualizowania tych dokumentów przez samorządy województw.		sporządzania kolejnych planów transportowych, lecz wprowadza odrębne, bardziej elastyczne narzędzie w postaci Schematu sieci komunikacyjnej, które mają charakter operacyjny i mogą być aktualizowane na bieżąco, bez konieczności prowadzenia czasochłonnych i kosztownych procedur właściwych dla planów transportowych. Celem regulacji jest zwiększenie zdolności reagowania na zmieniające się potrzeby transportowe oraz zapewnienie spójności sieci połączeń, a nie powielanie istniejących instrumentów planistycznych. Przyjęte rozwiązanie stanowi świadome odejście od sztywnego modelu planowania na rzecz narzędzia umożliwiającego bieżący monitoring i koordynację systemu transportowego, zgodnie z pierwotnymi założeniami projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			PLANY TRANSPORTOWE WOJEWÓDZTW W POLSCE **Województwo** / **Pierwszy plan transportowy** / **Aktualizacje / nowe plany** dolnośląskie — 2014 — aktualizacje ok. 2018–2019 kujawsko-pomorskie — 2014 — aktualizacja **23.10.2023** lubelskie — **2014** (uchwała sejmiku) — aktualizacje ok. 2019 lubuskie — 2014 — aktualizacja ok. 2018 łódzkie — 2014 — aktualizacja **20.12.2022** małopolskie — 2014 — aktualizacja **30.12.2024** mazowieckie — **2014** (uchwała nr 217/14) — aktualizacja **17.10.2023** opolskie — **22.07.2014** — aktualizacja ok. 2019 podkarpackie — 2014 — aktualizacja ok. 2019 podlaskie — 2014 — nowy regionalny plan transportowy 2023 pomorskie — 2014 — aktualizacje ok. 2023 śląskie — 2014 — aktualizacja **2025** świętokrzyskie — 2014 — aktualizacja ok. 2020 warmińsko-mazurskie — 2014 — aktualizacja ok. 2019 wielkopolskie — **2015** — aktualizacje (kilka zmian planu, ostatnia **2024**) zachodniopomorskie — 2014 — aktualizacja ok. 2020		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Negatywnie	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się uwzględnienia uwagi. Ma ona charakter ogólny i nie zawiera merytorycznego uzasadnienia ani propozycji zmian legislacyjnych.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	(bez zmian w prawie dotyczących sposobu rejestrowania przychodu, ulg, przystanków itp. to tylko senne marzenie)	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się uwzględnienia uwagi. Ma ona charakter ogólny i nie zawiera merytorycznego uzasadnienia ani propozycji zmian legislacyjnych.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	VI. „5) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu: „Art. 8a. 1. Do zadań marszałka województwa jako integratora przewozów należy koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń projektu w zakresie możliwości zawierania porozumień integracyjnych z przewoźnikami komercyjnymi. Wskazane

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			dla efektywnego funkcjonowania systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w celu ograniczenia wykluczenia transportowego przez w szczególności: […], 4) możliwość zawierania porozumienia dotyczącego integracji sieci komunikacyjnej województwa. 2. Porozumienie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, może zostać zawarte z organizatorem lub przewoźnikiem realizującym przewozy na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym." –Jednym z głównych ryzyk jest niestabilność przewozów komercyjnych. Przewoźnicy działający na zasadach rynkowych podejmują decyzje przede wszystkim w oparciu o opłacalność ekonomiczną. W przypadku spadku liczby pasażerów lub wzrostu kosztów prowadzenia działalności mogą oni zrezygnować z obsługi danej linii lub zmienić jej parametry. W sytuacji gdy połączenia te stanowią element zintegrowanej sieci transportowej, ich nagłe wycofanie może prowadzić do powstania luk w systemie transportu zbiorowego. Kolejnym zagrożeniem jest konflikt interesów pomiędzy przewozami o charakterze użyteczności publicznej a przewozami komercyjnymi. Przewoźnicy komercyjni mogą być zainteresowani obsługą przede wszystkim najbardziej rentownych odcinków tras lub godzin największego popytu, podczas gdy organizatorzy transportu publicznego są zobowiązani do zapewnienia dostępności przewozów również na obszarach o mniejszym popycie. Może to prowadzić do sytuacji, w której przewozy publiczne będą koncentrować się na mniej opłacalnych odcinkach, co zwiększa koszty funkcjonowania systemu. Istnieje również ryzyko uzależnienia funkcjonowania sieci transportowej od decyzji podmiotów prywatnych. Włączenie przewoźników komercyjnych do systemu poprzez porozumienia może powodować, że istotne elementy sieci komunikacyjnej będą zależne od podmiotów, które nie są bezpośrednio zobowiązane do realizacji zadań publicznych.		ryzyka mają charakter hipotetyczny i odpowiadają istocie funkcjonowania rynku przewozów, jednak projektowane rozwiązania nie uzależniają ciągłości systemu od podmiotów komercyjnych. Integracja ma charakter uzupełniający wobec przewozów o charakterze użyteczności publicznej, za których organizację i stabilność odpowiadają właściwi organizatorzy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Dodatkowym zagrożeniem może być ograniczona przejrzystość procesu zawierania porozumień. W przypadku braku jasno określonych kryteriów współpracy istnieje ryzyko, że decyzje o integracji określonych przewoźników z siecią transportową będą podejmowane w sposób uznaniowy, co może prowadzić do sporów między przewoźnikami lub zarzutów o nierówne traktowanie podmiotów działających na rynku.		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	8. Art. 8a ust. 1 – nie jest jasne, czym ma być wykonywane przez marszałka województwa „kooordynowanie" przewozów – brak jest ustawowej definicji tego pojęcia, co otwiera ogromne pole interpretacyjne 9. Art. 8a ust. 1 – proponowane zapisy budzą ogromne wątpliwości, ponieważ marszałek województwa koordynuje wyłącznie „przewozy o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjne organizatorów", natomiast wynikową owej koordynacji jest efektywne funkcjonowanie systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia wydanego w reżimie ustawy o transporcie drogowym. Jak bowiem działania koordynacyjne (też niedookreślone – vide uwaga wyżej) odnoszące się do mniejszej części przewozów mają przełożyć się na efektywność szerszej części przewozów, w tym także takich, co do których zgodnie z zasadami swobody przedsiębiorczości strona publiczna ma skrajnie niewielkie możliwości oddziaływania? 10. Art. 8a ust. 1 pkt 1 – wobec znaczącej redukcji obowiązków sporządzania planów transportowych przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla niższego niż wojewódzki, proponowane w innych przepisach opracowywanego projektu ustawy, zasadne jest pytanie, czy konieczne jest tworzenie nowego dokumentu o nazwie „schemat sieci komunikacyjnej" – czy tej samej funkcji nie może pełnić (od razu lub po modyfikacji przepisów dotyczących tego dokumentu) graficzny załącznik do planu transportowego marszałka województwa. 11. Art. 8a ust. 1 pkt 2 – wobec użycia niedookreślonego	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Pojęcie koordynacji ma charakter funkcjonalny i nie wymaga definicji legalnej – jego zakres wynika z katalogu zadań marszałka oraz celu regulacji, jakim jest zapewnienie spójności i efektywności systemu. Oddziaływanie na przewozy komercyjne ma charakter pośredni i planistyczny, co jest zgodne z zasadami rynku. Wprowadzenie Schematu stanowi narzędzie operacyjne, odrębne od planu transportowego, umożliwiające bieżący monitoring i reagowanie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			sformułowania „dążenie do” pole interpretacyjne jest stanowczo zbyt szerokie 12. Art. 8a ust. 1 pkt 2 – wobec braku dookreślenia „obszarów położonych na granicach województwa” oraz zasad ich wyznaczania przepis stanowi potencjalne pole do nadinterpretowania, w dowolną stronę. 13. Art. 8a ust. 1 pkt 2 – skoro działania marszałka województwa mają dążyć do tego, by organizatorzy niższych szczebli samorządowych „w szczególności” zawierali porozumienia, to po pierwsze, czy chodzi o porozumienia w trybie art. 74 ustawy o samorządzie gminnym (jeśli tak, to należy zawrzeć odsyłacz do przepisu; jeśli nie – to o jakie porozumienia chodzi), po wtóre – zwrot „w szczególności” oznacza niedomkniętą listę możliwości, stąd pytanie o to, jakie inne działania samorządy niższych szczebli mogłyby podejmować w efekcie inspiracji marszałka jako integratora 14. Art. 8a ust. 1 pkt 3 – tak brzmiący zapis sprawia, że to, czym obecnie z względnym powodzeniem zajmują się gminy, czyli budowa centrów przesiadkowych, integrujących różne środki transportu, przejdzie w gestię marszałka województwa, zaś gminy nie będą mogły realizować opisywanych inwestycji, jako że wydatkowane na nie środki będą mogły zostać zaklasyfikowane jako wydatkowane na nieswoje zadanie publiczne (zgodnie z tym przepisem stanie się to zadaniem samorządu województwa) 15. Art. 8a ust. 1 pkt 4 (w związku z art. 8a ust. 2) – jeśli stronami porozumienia mają być marszałek jako integrator oraz swobodnie działający na rynku przedsiębiorca przewozowy, prowadzący działalność w oparciu o zezwolenie zgodnie z ustawą o transporcie drogowym, to konieczne wydaje się być dookreślenie trybu postępowania, jako że przekazywanie środków na rzecz tego przedsiębiorcy bez wykonania stosownych procedur przewidzianych prawem zamówień publicznych		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	Do zadań marszałka województwa jako integratora przewozów należy koordynowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnych organizatorów na obszarze	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Powierzenie marszałkowi funkcji integratora stanowi

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			województwa dla efektywnego funkcjonowania systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w celu ograniczenia wykluczenia transportowego" - Powierzenie marszałkowi województwa funkcji integratora przewozów publicznego transportu zbiorowego może budzić pewne wątpliwości. Do głównych ryzyk należy możliwość nadmiernej centralizacji decyzji dotyczących kształtowania sieci połączeń w skali województwa, a także potencjalne podejmowanie decyzji w oparciu o kryteria pozamerytoryczne, np. o charakterze politycznym. Istotną kwestią jest również zapewnienie odpowiednich mechanizmów kontroli nad działaniami marszałka oraz możliwości odwołania od podejmowanych rozstrzygnięć.		odpowiedź na rozproszenie kompetencyjne i brak efektywnej koordynacji między organizatorami. Rozwiązanie to nie prowadzi do nadmiernej centralizacji, lecz ma charakter koordynacyjny i wspierający, przy zachowaniu kompetencji poszczególnych jst. Działania marszałka mają charakter planistyczny i strategiczny, a nie władczy wobec innych organizatorów. Mechanizmy kontroli i nadzoru nad działalnością organów samorządu wynikają z obowiązujących przepisów prawa.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Część proponowanych rozwiązań wprowadza nowe obostrzenia i ograniczenia w działalności samorządów. W szczególności wprowadzenie obowiązku ujmowania linii innych niż linie komunikacji miejskiej w planie transportowym województwa i uzależnienie możliwości ich tworzenia lub likwidacji od woli sejmiku województwa, przy jednoczesnym nadaniu marszałkom prawa do arbitralnego decydowania o istnieniu lub likwidacji linii na obszarze gminy lub powiatu (art. 8a pkt 1 i art. 11 ust. 1a-1c) sparaliżuje możliwość swobodnego kształtowania sieci komunikacyjnej i szybkiego reagowania na pojawiające się lub znikające potrzeby transportowe na danym obszarze. Wnosimy o weryfikację i zmianę wprowadzonych zmian – de facto będących zmianami ustrojowymi. Należy bowiem zauważyć, że decydowanie ze szczebla województwa o tym czy w danej gminie będzie linia użyteczności publicznej doprowadzi po pierwsze do paraliżu w zakresie konieczności nieustannej aktualizacji takiego planu transportowego a po drugie odbiera w istocie kompetencje i możliwość sprawnego działania i odpowiadania na potrzeby transportowe. Dodatkowo przy takim zakresie planu wojewódzkiego stanie się on dokumentem kilkuset stronicowym bez realnej	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu, w tym między innymi ustanowienia marszałka województwa integratorem przewozów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			możliwości elastycznego wpływania na zmieniające się dynamicznie potrzeby transportowe mieszkańców.		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić, że zadania marszałka województwa, jako integratora przewozów, dotyczą transportu kolejowego i drogowego. Główną rolę w zaspakajaniu potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze odgrywają przede wszystkim przewozy kolejowe i autobusowe. W związku z tym nie wydaje się zasadne, aby marszałek województwa miał również integrować przewozy realizowane w ramach pozostałych rodzajów transportu wymienionych w art. 1 ust. 1 u.p.t.z. (np. transport linowy, czy linowo-terenowy).	**uwaga nieuwzględniona**	Marszałek województwa będzie integratorem przewozów w całym publicznym transporcie zbiorowym na obszarze województwa.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Brak w słowniczku wyjaśnienia pojęcia „integrator przewozów”.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wprowadzania w słowniczku ustawy definicji integratora przewozów, ponieważ jego zadania zostały określone w art. 8a ustawy o ptz.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Proponujemy wprowadzenie definicji integratora przewozów. Pojawiające się w projekcie ustawy pojęcie integratora przewozów wymaga wprowadzenia jego definicji legalnej	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wprowadzania w słowniczku ustawy definicji integratora przewozów, ponieważ jego zadania zostały określone w art. 8a ustawy o ptz.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj.	Uwaga ogólna: przepis przewiduje, że marszałek województwa ma być integratorem przewozów i w tym zakresie ma realizować zadania dla „efektywnego funkcjonowania systemu transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej oraz realizowanego na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazana uwaga nie znajduje uzasadnienia, gdyż projektowane przepisy nie ingerują w swobodę działalności gospodarczej

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym" – wątpliwości budzi możliwość ingerowania w działalność gospodarczą przewoźników działających na zasadach komercyjnych. Przewoźnicy drogowi wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym, są przedsiębiorcami prowadzącymi działalność gospodarczą. Zastosowanie ma więc do nich art. 8 Prawa przedsiębiorców, który wprost stanowi że: „Przedsiębiorca może podejmować wszelkie działania, z wyjątkiem tych, których zakazują przepisy prawa. Przedsiębiorca może być obowiązany do określonego zachowania tylko na podstawie przepisów prawa". W powyższym kontekście wydaje się, że marszałek województw posiada bardzo ograniczone możliwości ingerowania w działalność gospodarczą przewoźników działających na zasadach komercyjnych – w tym kontekście trudno wymagać od marszałków województw, aby wpływali na efektywne funkcjonowanie przewozów komercyjnych.		przewoźników komercyjnych, lecz wprowadzają ramy koordynacyjne służące poprawie spójności systemu transportowego. Rola marszałka jako integratora ma charakter planistyczny i koordynacyjny, a nie władczy wobec podmiotów rynkowych. Uwzględnianie przewozów komercyjnych w procesie integracji nie oznacza ingerencji w ich działalność, lecz umożliwia lepsze dopasowanie oferty przewozowej w skali regionu.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi projektowany art. 8a ust. 1 pkt 2 u.p.t.z., w kontekście obowiązku dążenia marszałka województwa do „zapewnienia przez organizatorów gminnych, powiatowych" funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw. Ponadto nie jest jasne co oznacza sformułowanie „obszary położone na granicach województw". Ustawy ustrojowe wprost wskazują, że gminy i powiaty są niezależne od samorządów województw. Przykładowo art. 4 ust. 1 ustawy o samorządzie województwa wprost stanowi: „Zakres działania samorządu województwa nie narusza samodzielności powiatu i gminy". Z powyższego wynika, że województwa nie mogą ingerować w samodzielność innych jednostek samorządu terytorialnego – budzi więc wątpliwości w jaki sposób marszałkowie województw mają skutecznie zapewnić funkcjonowanie przewozów na wskazanych obszarach przez innych organizatorów (gminnych, powiatowych). Ponadto brak precyzyjnego wyjaśnienia pojęcia: „obszary położone	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przepis nie narusza samodzielności jednostek samorządu terytorialnego, gdyż rola marszałka ma charakter koordynacyjny i inicjujący, a nie władczy. Sformułowanie „dążenie do zapewnienia" odnosi się do działań wspierających współpracę, w szczególności poprzez inicjowanie porozumień i koordynację planowania przewozów, bez ingerencji w kompetencje gmin i powiatów. Pojęcie obszarów przygranicznych województw ma charakter funkcjonalny i dotyczy relacji komunikacyjnych wymagających współdziałania między organizatorami. Elastyczność regulacji jest celowa i pozwala dostosować działania do

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			na granicach województw" powoduje, że nie jest jasne wobec których organizatorów marszałek województwa ma podejmować przedmiotowe działania przewidziane w tym przepisie, a wobec których takich działań podejmować nie może.		zróżnicowanych uwarunkowań przestrzennych, sprzyjając ograniczeniu wykluczenia transportowego i zapewnieniu spójności sieci połączeń.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi zagadnienie „porozumień dotyczących integracji sieci komunikacyjnej województwa" – o których mowa w projektowanym art. 8a ust. 1 pkt 4 i ust. 2-3 u.p.t.z. - zawieranych z przewoźnikami wykonującymi przewozy komercyjne w transporcie drogowym – w kontekście korzyści jakie przewoźnicy mogliby uzyskać, na skutek zawarcia takiego porozumienia. W obecnym stanie prawnym u.p.t.z. przewiduje możliwość finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ale nie daje analogicznej możliwości w zakresie przewozów komercyjnych – istnieje zatem ryzyko, że jakakolwiek przewidziane w porozumieniu przysporzenie dla przewoźnika komercyjnego może spotkać się z zarzutem naruszenia przepisów o pomocy publicznej i zasad konkurencji. Rozporządzenie WE 1370/2007 jasno określa, że podstawą udzielenia pomocy publicznej podmiotowi wykonującemu przewozy pasażerskie jest – co do zasady - „umowa o świadczenie usług publicznych" (art. 3 ust. 1). Nałożenie porozumieniem obowiązków na działającego komercyjnie przewoźnika, bez możliwości udzielenia mu jakiegokolwiek wsparcia z tego tytułu, może natomiast sprawić, że tego typu porozumienia nie będą dla przewoźników atrakcyjne.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane porozumienia mają charakter dobrowolny i nie stanowią instrumentu udzielania pomocy publicznej, lecz narzędzie koordynacji i standaryzacji funkcjonowania systemu transportowego.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj.**	Wątpliwości budzi wymóg określania w porozumieniach integracyjnych zasad i warunków stosowania lokalizatora. W projektowanym art. 8a ust. 3 pkt 2 u.p.t.z. wskazano, że porozumienie integracyjne „określa w szczególności" zasady i warunki stosowania lokalizatora – taka redakcja tego przepisu wskazuje, że ten element ma być obligatoryjnym elementem każdego porozumienia. Tymczasem zgodnie z uzasadnieniem do projektu na podstawie porozumienia strony mogą określić zasady integracji i porozumienia te mają charakter dobrowolny – z tego powodu narzucenie obowiązku określenia w porozumieniu warunków i zasad	**uwaga uwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych odstąpiono od rozwiązania polegającego na określaniu w porozumieniu zasad i warunków stosowania lokalizatora.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Małopolskiego	stosowania lokalizatora nie wydaje się zasadne i ogranicza swobodę kształtowania postanowień między stronami porozumienia.		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi ograniczenie możliwości zawierania „porozumień integracyjnych" z przewoźnikami wykonującymi przewozy komercyjne, jedynie przez marszałka województwa i pozbawienie tej możliwości pozostałych organizatorów. Art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dotyczy nie tylko zezwoleń wydawanych przez marszałków województw, ale też przez inne organy (np. starostów) – nie jest więc jasne dlaczego tylko marszałek województwa może mieć możliwość zawierania takich porozumień, skoro np. starosta – w celu wypełnienia wymogu, o którym mowa w projektowanym art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. b u.p.t.z., w zw. z art. 5a ust. 4 u.p.t.z. – może być zainteresowany tym, aby minimalne usługi zostały zapewnione przez przewoźnika komercyjnego i w tym zakresie mógłby zawrzeć z nim stosowne porozumienie.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń. Przyznanie marszałkowi województwa kompetencji do zawierania porozumień integracyjnych wynika z jego roli integratora systemu transportu w skali regionalnej. Zapewnienie spójności sieci komunikacyjnej wymaga koordynacji na poziomie obejmującym wiele organizatorów, co uzasadnia koncentrację tej funkcji na poziomie województwa. Rozproszenie kompetencji w tym zakresie mogłoby prowadzić do dalszej fragmentaryzacji działań oraz niespójności standardów integracyjnych.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Marszałek jako integrator bez realnych narzędzi finansowych i nadzorczych. Odpowiedzialność bez instrumentów wykonawczych – martwa norma. Kolizja kompetencyjna z art. 9 (organizatorzy lokalni) – naruszenie zasady decentralizacji.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń. Rola marszałka województwa jako integratora została ukształtowana jako funkcja koordynacyjna i planistyczna, a nie nadzorcza co pozostaje w zgodzie z zasadą decentralizacji oraz dotychczasowym podziałem kompetencji między organizatorów.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność"**	Autonomia jednostek samorządu terytorialnego Nowe kompetencje Marszałka jako „integratora" niosą ryzyko nadmiernej ingerencji w miejską inżynierię ruchu i plany transportowe gmin. Zagrożenie: Marszałek ustala przebieg linii zgłoszonych przez gminy i powiaty. To uderza w samorządność. Gmina może chcieć dowieźć ludzi do konkretnego punktu, a Marszałek "ze względów integracyjnych" może zmienić trasę. Sugestia: Doprecyzowanie zapisu, aby rola integratora ograniczała	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu, w tym ustanowienia marszałka województwa integratorem przewozów na obszarze województwa.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			się do koordynacji skomunikowań (przesiadek). Wyznaczanie tras linii wojewódzkich wewnątrz miejskiej sieci komunikacyjnej powinno wymagać wiążącej zgody właściwego prezydenta miasta lub burmistrza.		
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowego art. 8a ust. 2 ustawy zmienianej zastąpić kropkę przecinkiem i po przecinku dodać słowa „lub przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów mogących podlegać integracji o przewozy kolejowe inne niż realizowane na podstawie umów. Pragnie się wskazać, że zaproponowane brzmienie umożliwiłoby integrację np. linii cechujących się wysokimi przewozami i uwzględnionymi w dokumentach strategicznych jak np. Żuławska Kolej Dojazdowa, na której przewozy realizowane są bez umowy PSC (linie kolejowe Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, Stegna – Nowy Dwór Gdański).	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowane rozszerzenie katalogu zawartego w art. 8a ust. 2 ustawy o ptz w zakresie objęcia przewozów realizowanych na podstawie decyzji o otwartym dostępie oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskie nie może zostać uwzględnione. Przewozy komercyjne nie zapewniają stabilności i ciągłości wymaganej dla działań integracyjnych podejmowanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Przewozy te nie podlegają mechanizmom planistycznym i nadzorczym przewidzianym dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 2 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowego art. 8a ust. 2 ustawy zmienianej zastąpić kropkę przecinkiem i po przecinku dodać słowa „lub przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy." Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów mogących podlegać integracji o przewozy kolejowe inne niż realizowane na podstawie umów. Pragnie się wskazać, że zaproponowane brzmienie umożliwiłoby integrację np. linii cechujących się wysokimi przewozami i uwzględnionymi w dokumentach strategicznych jak np. Żuławska Kolej Dojazdowa, na której przewozy realizowane są bez umowy PSC (linie kolejowe Prawy Brzeg Wisły - Stegna - Sztutowo, Stegna - Nowy Dwór	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowane rozszerzenie katalogu zawartego w art. 8a ust. 2 ptz w zakresie objęcia przewozów realizowanych na podstawie decyzji o otwartym dostępie oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskie nie może zostać uwzględnione. Przewozy komercyjne nie zapewniają stabilności i ciągłości wymaganej dla działań integracyjnych podejmowanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Przewozy te nie podlegają mechanizmom planistycznym i nadzorczym przewidzianym dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Gdański).		przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 2 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	2. W art. 1 pkt 5 ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowego art. 8a ust. 2 ustawy zmienianej zastąpić kropkę przecinkiem i po przecinku dodać słowa „lub przewoźnikiem kolejowym realizującym przewozy na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów mogących podlegać integracji o przewozy kolejowe inne niż realizowane na podstawie umów. Pragnie się wskazać, że zaproponowane brzmienie umożliwiłoby integrację np. linii cechujących się wysokimi przewozami i uwzględnionymi w dokumentach strategicznych jak np. Żuławska Kolej Dojazdowa, na której przewozy realizowane są bez umowy PSC (linie kolejowe Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, Stegna – Nowy Dwór Gdański).	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowane rozszerzenie katalogu zawartego w art. 8a ust. 2 PTZ w zakresie objęcia przewozów realizowanych na podstawie decyzji o otwartym dostępie oraz na infrastrukturze wyłączonej z systemu kolei Unii Europejskie nie może zostać uwzględnione. Przewozy komercyjne nie zapewniają stabilności i ciągłości wymaganej dla działań integracyjnych podejmowanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Przewozy te nie podlegają mechanizmom planistycznym i nadzorczym przewidzianym dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 3 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	(co to jest integracja transportu określa rozporządzenie 1370/2007 - powołać się na ten przepis lub go skopiować). Po co tworzyć nic nie określający przepis - zastosować prawo UE obowiązujące bezpośrednio	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projekt operacjonalizuje pojęcie integracji transportu, poprzez wskazanie konkretnych zadań i narzędzi właściwych dla systemu organizacji transportu w Polsce. Regulacja nie ma charakteru ustrojowego ani nie prowadzi do przeniesienia kompetencji decyzyjnych na poziom województwa – rola marszałka ma charakter koordynacyjny i planistyczny, a nie władczy.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	4. Dlatego też wnosimy o weryfikację i zmianę wprowadzonych zmian – de facto będących zmianami ustrojowymi, które jeśli już, to powinny być przedmiotem zmian na poziomie ustaw samorządowych. Należy bowiem zauważyć, że decydowanie ze	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzone rozwiązania nie mają charakteru zmian ustrojowych i nie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			szczebla województwa, o tym czy w danej gminie będzie linia użyteczności publicznej, doprowadzi po pierwsze do paraliżu w zakresie konieczności nieustannej aktualizacji takiego planu transportowego, a po drugie odbiera w istocie kompetencje i możliwość sprawnego działania i odpowiadania na potrzeby transportowe. Dodatkowo przy takim zakresie planu i schematu wojewódzkiego stanie się on dokumentem kilkuset stronicowym bez realnej możliwości elastycznego wpływania na zmieniające się dynamicznie potrzeby transportowe mieszkańców.		ingerują w zakres kompetencji jednostek samorządu terytorialnego określonych w ustawach ustrojowych.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	4. Niespójność zasad sporządzania planów transportowych Przepis: art. 1 pkt 6 oraz art. 14 projektu Uwaga: Należy doprecyzować zasady funkcjonowania planów transportowych gmin w relacji do planu wojewódzkiego. Uzasadnienie: Projekt utrzymuje obowiązek sporządzania planów transportowych przez gminy, a jednocześnie przewiduje utratę ich ważności po uchwaleniu planu wojewódzkiego (do 31 grudnia 2029 r.). Jednocześnie gminy nie mogą bezpośrednio zgłaszać propozycji do planu wojewódzkiego.	**uwaga uwzględniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ustawy o	**Izba Gospodarcza**	1. Z niepokojem przyjmujemy proponowany w ww. projekcie ustawy podział kompetencji organizatorów transportu zbiorowego na takich,	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu ustawy i

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ptz)	**Komunikacji Miejskiej**	którzy rzeczywiście będą mogli wypełniać takie funkcje i planować rozwój transportu zbiorowego na swoim obszarze (marszałek i gminy organizujące komunikację miejską) i pozostałych, którzy realnie utracą taką możliwość w związku z zupełnym brakiem decyzyjności i przerzuceniem tej decyzyjności na poziom regionalny, co mając na uwadze liczbę obecnie funkcjonujących organizatorów transportu jest rozwiązaniem przeciwskutecznym wykluczeniu transportowemu. Propozycje, aby powiaty, związki powiatowo – gminne, nie mogłyby opracowywać swoich planów transportowych i musiały „wykorzystywać" do tego celu plan wojewódzki są obarczone dużym ryzykiem operacyjnym oraz ryzykiem całkowitego paraliżu w planowaniu transportu podmiejskiego i regionalnego. 2. W szczególności zdumienie może budzić wyrzucenie z ww. kategorii podmiotów uprawnionych do planowania transportu związków powiatowo – gminnych, które stanowią w ostatnich latach najlepszy przykład oddolnej samorządowej współpracy w planowaniu, organizacji i przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu. W poprzednich latach w wielu rejonach kraju zaczęły funkcjonować powiatowo-gminne związki komunikacyjne, które korzystając z funduszy FRPA dynamicznie rozwijają siatkę linii lokalnych i międzygminnych, w istocie wypełniając zadania, które bardzo często były zadaniami wojewódzkimi. Organizatorzy ci najlepiej znają lokalne potrzeby transportowe swoich mieszkańców i tworzenie przez nich planów transportowych pozwoliłoby urzędom marszałkowskim uzyskać merytoryczny wkład w tworzenie planu dla województwa. To raczej na poziomie regionów funkcjonalnych, powiązanych ze sobą transportowo (a nie na poziomie województw), powinno odbywać się planowanie transportu podmiejskiego oraz regionalnego.		ustanowienia marszałka województwa integratorem przewozów.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 1 - 5 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Duże wątpliwości budzi eliminacja obowiązku opracowania planu transportowego przez powiaty i związki powiatowo-gminne. W ostatnich latach w wielu rejonach kraju zaczęły funkcjonować powiatowo-gminne związki komunikacyjne, które korzystając z	**uwaga uwzględniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			funduszy FRPA dynamicznie rozwijają siatkę linii lokalnych i międzygminnych. Organizatorzy ci najlepiej znają lokalne potrzeby transportowe swoich mieszkańców i tworzenie przez nich planów transportowych pozwoliłoby urzędom marszałkowskim uzyskać merytoryczny wkład w tworzenie planu dla województwa.		województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	Pozostawić zapisy bez zmian, lub uzależnić obowiązek opracowania planu transportowego dla gmin pow. 50 000 mieszkańców.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	16. art. 9 ust. 1 pkt 1 lit. b) – użyte w tym przepisie zastrzeżenie „jeżeli podjęła decyzję o jej organizacji" wydaje się być martwym przepisem i zbędnym warunkiem, bowiem w opisanej sytuacji gmina, przejmując zadania gminy sąsiedniej w reżimie art. 74 usg, niejako „automatycznie" podejmuje decyzję o organizacji przewozów, w przeciwnym razie porozumienie cedujące organizowane transportu publicznego byłoby pozbawione sensu 17. art. 9 ust. 1 pkt 1 lit b) – nieuzasadnione wydaje się być zawężenie przepisu wyłącznie do komunikacji miejskiej, wszak nie można wykluczyć sytuacji, w której porozumienie, o którym mowa w tym przepisie, zawarte zostałoby pomiędzy dwiema gminami wiejskimi	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu**	Bez uwag - tylko po co kazać tym organizatorom w innym przepisie planować? Który plan będzie ważniejszy?	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Samochodowego i Spedycji			sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	18. art. 9 ust. 1 pkt 2 - nieuzasadnione wydaje się być zawężenie przepisu wyłącznie do komunikacji miejskiej, wszak nie można wykluczyć sytuacji, w której związek międzygminny zostanie utworzony wyłącznie przez takie gminy, które nie mają statusu miasta	**uwaga wyjaśniona**	Ograniczenie przepisu do komunikacji miejskiej wynika z przyjętej koncepcji, zgodnie z którą planowanie o szerszym, ponadlokalnym charakterze zostało skoncentrowane na poziomie województwa. W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	W świetle proponowanego przepisu pkt. 4b lit. c to o co chodzi w planie marszałka względem linii metropolitalnych - to powinno być rozgraniczone precyzyjnie a nie wg widzimisię marszałka.	**uwaga wyjaśniona**	Ograniczenie przepisu do komunikacji miejskiej wynika z przyjętej koncepcji, zgodnie z którą planowanie o szerszym, ponadlokalnym charakterze zostało skoncentrowane na poziomie województwa. W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską,

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	19. Art. 9 ust. 1 pkt 5 – proponowane zapisy są niezrozumiałe. Z jednej strony ceduje się określone działania (tu: przyjęcie planu transportowego) na określony szczebel samorządu (tu: województwo), nawet jeśli formalnie organizatorem tych przewozów pozostaje inny szczebel samorządu (tu: np. powiat) – mamy zatem swoistą dwuwładzę; z drugiej strony marszałek będzie miał dużą dowolność w zakresie ujmowania w planie transportowym wniosków samorządów niższego szczebla, jako że weryfikowanie potrzeb transportowych, zgłaszanych przez samorządy niższego szczebla, ujęte w proponowanym art. 14a ust. 9, nie wskazuje na kryteria weryfikacji	**uwaga wyjaśniona**	Przyjęta konstrukcja planowania nie wprowadza „dwuwładzy”, lecz porządkuje relacje pomiędzy poziomem lokalnym a regionalnym poprzez rozdzielenie funkcji organizacyjnych i planistycznych. Plan wojewódzki miał pełnić rolę nadrzędną i integrującą, zapewniając spójność systemu przy zachowaniu kompetencji organizatorów na niższych szczeblach. Niemniej jednak w wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	W projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 5 u.p.t.z. proponuje się uszczegółowić, że plan transportowy województwa nie obejmuje przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej. Zgodnie z projektem utrzymany zostanie wymóg opracowania planów transportowych przez organizatorów komunikacji miejskiej, jednocześnie w planie transportowym województwa mają zostać uwzględnione gminne i metropolitalne przewozy pasażerskie. Zgodnie z definicją komunikacji miejskiej (art. 4 ust. 1 pkt 4 u.p.t.z.) pod pojęciem komunikacji miejskim należy rozumieć gminne przewozy pasażerskie (w granicach miasta/miast, miasta i gminy, albo miast i gmin sąsiadujących), a także metropolitalne przewozy pasażerskie. Zatem przewozy metropolitalne, jak i wybrane przewozy gminne, zaliczane są do komunikacji miejskiej i zgodnie z projektem będą uwzględniane w planach transportowych gmin, związków międzygminnych oraz związków metropolitalnych. Wobec tego przewozy zaliczane do komunikacji miejskiej nie powinny być już uwzględniane w planach transportowych województw.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. a (art. 9 ust. 1 pkt 5	**Związek Województw RP**	W projektowanym art. 9 ust. 1 pkt 5 u.p.t.z. wskazano, że województwo opracowuje plan transportowy z uwzględnieniem	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o ptz)	(Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	propozycji innych organizatorów „z obszaru tego województwa" – proponuje się uszczegółowić jak należy określić tych organizatorów. Wątpliwości budzi, czy określenie „z obszaru tego województwa" oznacza organizatorów wykonujących przewozy na obszarze tego województwa, czy tez jedynie tych organizatorów, których siedziba znajduje się na jego obszarze – zasadnym jest zatem uszczegółowienie tej kwestii. Powyższe rozstrzygnięcie jest szczególnie istotne w odniesieniu do organizatorów działających na obszarze więcej niż jednego województwa (np. związek międzygminny mający siedzibę na terenie jednego województwa organizuje przewozy na obszarze należącej do tego związku gminy, położonej w granicach województwa sąsiedniego) – wątpliwości budzi czy tacy organizatorzy mają zgłaszać propozycje do wszystkich marszałków województw, na obszarach których działają, czy też jedynie do jednego z nich (np. właściwego ze względu na siedzibę danego organizatora). Wątpliwości budzi też, czy linie komunikacyjne przebiegające przez obszar więcej niż jednego województwa – organizowane przez ww. organizatorów – muszą być uwzględnione w planach transportowych wszystkich województw, przez obszary których te linie przebiegają.		odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. b (art. 9 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Skreśla się art. 1 pkt 6 lit. b Konsekwencją uchylenia art. 9 ust. 1a u.p.t.z. będzie brak możliwości skorzystania przez województwa ze środków Funduszu Kolejowego przeznaczonych na finansowanie lub współfinansowanie zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych na podstawie art. 3 ust. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym Projekt przewiduje usunięcie art. 9 ust. 1a u.p.t.z., zgodnie z którym w planie transportowym ministra właściwego ds. transportu wyznacza się – w uzgodnieniu z województwami – linie komunikacyjne między sąsiednimi województwami w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. Wątpliwości budzi przewidziane uchylenie art. 9 ust. 1a u.p.t.z.	**uwaga uwzględniona**	Na skutek przeprowadzonych uzgodnień, konsultacji publicznych oraz opiniowania art. 9 ust. 1a pozostanie bez zmian.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			również w kontekście prowadzonych prac nad nowym planem transportowym ministra właściwego ds. transportu. W styczniu 2026 r. Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wystąpił, w ramach wstępnych konsultacji, do województw w zakresie m.in. wyznaczenia ww. linii – z tego powodu wątpliwości budzi przewidziany w projekcie zamiar usunięcia przedmiotowego przepisu.		
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 1 pkt 6 lit. b) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 9 ust. 1a p.t.z. Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „uchyla się ust. 1a i 2” Należałoby uchylić również ust. 2 z uwagi na rezygnację z postanowień odnoszących się do liczby mieszkańców danej JST.	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Propozycja zmiany „uchyla się ust. 1a **i 2**”. W związku z wprowadzoną zmianą w art. 9 ust. 1 pkt. 1-4a w zakresie liczby mieszkańców, ust. 2 odnoszący się do tych wartości staje się nieaktualny.	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	W razie przyjęcia niniejszej zmiany art. 9 ust 1 PTZ należy uchylić ust 2 tego artykułu. Skoro likwiduje się kryterium ilości mieszkańców zapis ust. 2 jest bezzasadny.	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego)	W zmienianym art. 9 po punkcie uchylającym ust. 1a należy dodać punkt uchylający ust. 2 Art. 9 ust. 2 mówi, iż plan może być opracowany przez organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4, natomiast ustawa zmienia ust. 1 punkt 1 i 2 oraz uchyla punkt 3 i 4 a zatem ust.2 ustawy zmienianej staje się nieaktualny.	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się rozważenie usunięcia art. 9 ust. 2 u.p.t.z. Art. 9 ust. 2 u.p.t.z. brzmi: „Plan transportowy może być opracowany przez właściwego organizatora na obszarze liczącym mniejszą liczbę mieszkańców niż określona w ust. 1 pkt 1-4" – w kontekście przewidzianych w projekcie zmian dotyczących opracowywania planów transportowych, ten przepis wydaje się zbędny.	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.
	art. 1 pkt 6 (art. 9 ust. 2 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	20. Pozostawiony bez zmian art. 9 ust. 2 traci sens – jest w nim mowa o progach ludnościowych wcześniejszej jednostki redakcyjnej, podczas gdy proponowana nowela usuwa wspomniane progi ludnościowe	**uwaga uwzględniona**	Uchylono przepis.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 pkt 1 lit. a i b ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	3. Projektowany art. 9 ust. 4 pkt 1 lit. a i b przewiduje, że propozycje do planu transportowego województwa przedkłada powiat w uzgodnieniu z gminami leżącymi na jego terenie w odniesieniu do gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich. Niezrozumiałym jest czego ma dotyczyć uzgodnienie, czy powiat może nie uzgodnić propozycji gmin czy też odwrotnie. Należy w tym miejscu zwrócić uwagę, że projektodawca w art. 9 w ust. 5 przewiduje, że propozycje do planu transportowego województwa, o których mowa w ust. 4, obejmują wymagane elementy planu transportowego, o których mowa w art. 12 ust. 1. Stąd poważną wątpliwość budzi zakres, jakiego ma dotyczyć przedmiotowe uzgodnienie, co może wiązać się z poważnymi problemami interpretacyjnymi i znacznie skomplikować proces przedkładania propozycji do planu transportowego województwa przez niższe szczeble. Wydaje się, że bardziej trafnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie elastycznego instrumentu, jakim jest opiniowanie, co nie zmienia faktu, że i tak wskazanym jest określenie w jakim zakresie takie opiniowanie miałoby funkcjonować.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	VII. „4. Propozycje do planu transportowego województwa przedkłada na jego wniosek i w wyznaczonym terminie: 1) powiat w uzgodnieniu z gminami leżącymi na jego terenie: a) w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich, b) w odniesieniu do powiatowych przewozów pasażerskich […],” –Przepis przewidujący, że propozycje do planu transportowego województwa są przekazywane przez powiat w uzgodnieniu z gminami, może rodzić szereg problemów organizacyjnych i kompetencyjnych w systemie publicznego transportu zbiorowego. Jednym z podstawowych ryzyk jest nadmierna hierarchizacja relacji między jednostkami samorządu terytorialnego. Zgodnie z zasadą samodzielności samorządu gminy powinny mieć możliwość bezpośredniego przedstawiania swoich potrzeb transportowych organizatorowi planu, jakim jest województwo. Wprowadzenie powiatu jako pośrednika może prowadzić do ograniczenia wpływu gmin na ostateczny kształt dokumentu, zwłaszcza w sytuacji gdy stanowisko gminy będzie odmienne od stanowiska powiatu. Kolejnym problemem jest ryzyko powstawania sporów kompetencyjnych. W praktyce może dojść do sytuacji, w której gmina i powiat będą prezentować odmienne priorytety dotyczące organizacji przewozów. Przepis nie określa jednoznacznie mechanizmu rozstrzygania takich rozbieżności, co może prowadzić do sytuacji, w której powiat przekaże do województwa jedynie własne stanowisko, pomijając postulaty gmin lub przedstawiając je w ograniczonym zakresie. Dodatkowo taki model może powodować wydłużenie procesu planistycznego i zwiększenie jego złożoności, ponieważ wymaga wcześniejszych uzgodnień pomiędzy powiatem a wszystkimi gminami znajdującymi się na jego terenie. W przypadku braku	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			porozumienia proces ten może być utrudniony lub prowadzić do opóźnień w opracowaniu planu transportowego. W konsekwencji wskazany zapis może negatywnie wpływać na organizację publicznego transportu zbiorowego, ponieważ ogranicza bezpośredni dialog pomiędzy gminami a samorządem województwa, który odpowiada za opracowanie planu transportowego. Bardziej efektywnym rozwiązaniem byłoby umożliwienie gminom i powiatom przekazywania swoich propozycji bezpośrednio do województwa, co zwiększyłoby transparentność procesu planistycznego oraz pozwoliło lepiej uwzględnić lokalne potrzeby transportowe mieszkańców.		
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	21. Gminy, powiaty, związki z jednej strony przekazują propozycje do planu transportowego (art. 9 ust. 4), a z drugiej – propozycje do schematu sieci komunikacyjnej (art. 14a ust. 5 i 6). Mając na uwadze potrzebę marginalizacji ryzyka niespójności, a także nonsensowność sytuacji, w której propozycje poszczególnych samorządów niższego szczebla względem obu tych dokumentów miałyby się kierunkowo różnić, rozważyć należy wprowadzenie zasady jednokrotnego i spójnego składania propozycji do integratora, w miejsce proponowanego dualizmu i narażania wszystkich uczestników tego procesu na niezamierzone niespójności. 22. Art. 9 ust. 4 pkt 3 lit. c) – zbiór, do którego odnosi się przedmiotowy przepis w całości zawiera się w zbiorze określonym art. 9 ust. 4 pkt 3 lit. a), stąd jest niczym więcej, jak zbędnym powtórzeniem 23. Art. 9 ust. 4 pkt 3 lit. b) – przepis powinien dookreślać, czy chodzi o porozumienie z jednostką samorządu terytorialnego będącą członkiem związku metropolitalnego czy z jednostką samorządu terytorialnego nie będącą członkiem takiego związku	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c	**Izba**	3. Dodatkowo wprowadzona procedura „proponowania” linii	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	do planu wojewódzkiego przez inne jednostki samorządu terytorialnego, bez jakiegokolwiek terminu granicznego (co więcej z terminem wyznaczanym przez województwo – co może przybrać np. praktykowaną formę, jak przy wnioskach do FRPA, gdzie na ich złożenie są czasami jedynie 2 tygodnie), nie jest w żaden sposób umocowana w systemie prawa administracyjnego. Podkreślić należy, że w systemie prawa administracyjnego w Polsce funkcjonują obecnie w istocie dwa główne sposoby interakcji w tworzeniu prawa lokalnego przez różne organy samorządu, czy też agendy rządowe. Są to: 1) uzgodnienia albo 2) opinie. Dla spójności systemu transportowego istotnym jest, aby proponowana treść (jakkolwiek szkodliwa w całości) art. 9 ust. 4 – 6 UPTZ pozwalała samorządom niższego szczebla na realny wpływ na transport lokalny na swoim terenie i aby to osiągnąć zarówno wprowadzony do projektu „Schemat sieci" jak i sama propozycja planu transportowego województwa powinna być uzgodniona z samorządami, których potrzeby transportowe mają być przecież w ten sposób zaspokojone. Należy bowiem podkreślić, że w proponowanym obecnie brzmieniu propozycje te mogą nigdy nie być uwzględniane, co doprowadzić może do kształtowania oferty w sposób sprzeczny z oczekiwaniami, a co jednocześnie nie pozwoli tym JST uchwalać własnych planów transportowych. Taki sposób współpracy nie jest znany doktrynie prawa administracyjnego, dlatego sugerujemy dostosowanie tych przepisów (a najlepiej rezygnację z nich w całości) do procedury administracyjnej uzgadniania dokumentów. Dodatkowo można zauważyć, że wprowadzenie procedury „propozycji" przy wielości JST i możliwych licznych i nieustannych zmianach ich potrzeb, będzie rodzić permanentną potrzebę zmian wojewódzkich planów transportowych, co spowoduje powszechny chaos organizacyjny.		w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	W wielu województwach to gminy realizują zasadniczo publiczny transport zbiorowy, a powiaty obowiązek ten traktują powierzchownie. Zapis mówiący o tym, że to powiat przekazuje propozycje do planu i	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			tylko uzgadnia z gminami zapisy do tego planu, który jest kluczowy dla otrzymania dopłaty z FRPA dla danej linii komunikacyjnej powoduje, że ponownie potrzeby gminy mogą nie być uwzględnione chociażby na dotychczas realizowanym poziomie.		województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić w projektowanym art. 9 ust. 4 u.p.t.z., że składane przez innych organizatorów propozycje do planu transportowego nie obejmują komunikacji miejskiej (w tym metropolitalnych przewozów pasażerskich). W obecnym projekcie przewidziano, że warunkiem otrzymania dopłaty z Funduszu jest uwzględnienie linii w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa (a nie jak w pierwotnym projekcie, że linie te muszą być uwzględnione w planie transportowym województwa) – w związku z tym nie wydaje się zasadne ujmowanie w planach transportowych województw komunikacji miejskiej (przewozów metropolitalnych), skoro – zgodnie z projektem – komunikacja ta uwzględniana będzie w planach transportowych gmin, związków międzygminnych, czy związków metropolitalnych.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się dodać w projektowanym art. 9 ust. 4 pkt 1 u.p.t.z. zapis wskazujący, że propozycje powiatu – w uzgodnieniu z gminami – obejmują także obszary gmin na których planowane są przewozy w ramach transportu na żądanie. Projekt przewiduje, że plany transportowe obejmować będą: „obszary gmin, na których planowane są przewozy w ramach transportu na żądanie" (projektowany art. 12 ust. 1 pkt 1a u.p.t.z.) – powinna więc zostać dodana możliwość zgłaszania przez powiaty w uzgodnieniu z gminami, również tych obszarów w ramach propozycji do planu transportowego województwa.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd	W treści dodawanego ust. 4 zawarto sformułowanie: „4. Propozycje do planu transportowego województwa przedkłada na jego wniosek i w wyznaczonym terminie:"	**uwaga nieuwzględniona**	Ewentualne korekty redakcyjne i legislacyjne zostaną wprowadzone na etapie komisji prawniczej RCL.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	Należałoby dookreślić na czyj dokładnie wniosek i kto wyznacza termin składania propozycji do planu transportowego. Szyk zdania nie określa podmiotu na którego wniosek składane są propozycje oraz kto wyznacza termin składania tych propozycji.		Niemniej jednak w ocenie MI nie jest potrzebna korekta tego przepisu bowiem wskazuje on, ze propozycje do planu są przedkładane na wniosek marszałka woj. i w terminie wskazanym przez marszałka woj.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 pkt 1 lit. c ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Jak ma wyglądać uzgodnienie, forma dowolna czy też wg KPA?	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 pkt 1 lit. c ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Proszę sprawdzić przepis art.7 ust. l pkt.3 ustawy - ustawa nie przewiduje takiego organizatora - jeżeli ma być zmiana to także w art. 7 ust. l pkt.3 poprzez dodanie litery c!!! Patrz także na definicję organizatora w ustawie o wykluczeniu.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 pkt 3 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Uważamy że przepis należy skreślić. Jakie wykluczenie komunikacyjne występuje na obszarze metropolii. Typowa chęć dorwania się do „żłobu”!	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 – 6 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**	„Propozycje do planu transportowego województwa przedkłada na jego wniosek i w wyznaczonym terminie:...” Jak należy postąpić w sytuacji, gdy któryś z organizatorów nie udzieli odpowiedzi lub nie udzieli jej w wyznaczonym terminie. Czy Marszałek powinien sam zaplanować połączenia na obszarze tego organizatora,? Uzupełninie przepisu o konsekwencje: **W przypadku, gdy organizator... nie przedłoży propozycji lub przedłoży je po upływie wyznaczonego przez marszałka terminu....** Zapis wymaga uzupełnienia	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 5 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M**	24. Art. 9 ust. 5 – proponowany przepis dowodzi pewnej niekonsekwencji względem poszczególnych adresatów ustawy. Z jednej strony na przykład powiaty pozostają organizatorami przewozów powiatowych, ale przewozy te ujmowane są w planie	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			transportowym województwa – jednak nie jest tak, że intencją ustawodawcy było ułatwienie innym niż województwo organizatorom życia poprzez eliminację tworzenia przez nie planów transportowych, bowiem zgłaszane propozycje do planu województwa muszą zawierać wszystkie te elementy, które i tak musiałyby być przygotowane do „własnego" planu transportowego. Jedyne, czego się unika, to procedowanie przez starostę i zarząd powiatu, co prowadzi do oderwania władz lokalnych od problemów lokalnych.		województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 6 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Powinna być obowiązkowo zgoda przedsiębiorcy i obowiązkowe przyznanie dotacji z budżetu marszałka lub innego organizatora w wysokości rekompensaty otrzymywanej przez operatora.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt zachowuje założenie elastycznego wykorzystania przewozów komercyjnych jako uzupełnienia systemu, przy jednoczesnym utrzymaniu odpowiedzialności organizatora za zapewnienie minimalnego standardu usług. Ryzyko zmian po stronie przewoźników komercyjnych stanowi element funkcjonowania rynku i jest uwzględnione w konstrukcji przepisów, które nie zwalniają organizatora z obowiązku zapewnienia wymaganej dostępności transportowej. W przypadku ograniczenia lub zaprzestania realizacji przewozów komercyjnych, organizator zobowiązany

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					jest do podjęcia działań zapewniających ciągłość spełniania minimalnego standardu.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 6 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się przeredagować projektowany art. 9 ust. 6 u.p.t.z. Obecna redakcja przedmiotowego przepisu nie wyjaśnia kto, w jakich okolicznościach i komu przekazuje informacje o zezwoleniach, o których mowa w tym przepisie.	**uwaga nieuwzględniona**	Ewentualne korekty redakcyjne zostaną wprowadzone na etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 6 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	Dodany ustęp 6 „6. Jeżeli minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a, są realizowane z uwzględnieniem przewozów realizowanych na podstawie zezwoleń, wydanych na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, także informacje o tych zezwoleniach.”; Jest niezrozumiały, czy chodzi o to, że informacje tych zezwoleniach mają również być zawarte w planie transportowym? Zdanie zawarte w tym ustępie wydaje się być niedokończone.	**uwaga nieuwzględniona**	Ewentualne korekty redakcyjne i legislacyjne zostaną wprowadzone na etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 pkt 6 lit. c ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowych przepisów art. 9 dodać dodatkowy ustęp nr 7 o treści: „7. Jeżeli minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a, są realizowane z uwzględnieniem przewozów w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy, także informacje o tych przewozach." Uzasadnienie: Zmiana związana z zaproponowanymi w Ip. 1-2. Wskazuje się, że przewozy kolejowe nie dofinansowywane na mocy umów PSC powinny zostać uwzględnione w również w planie transportowym,	**uwaga nieuwzględniona**	Postulat zmierza do objęcia planem transportowym przewozów kolejowych wykonywanych komercyjnie i nie wykonywanych w ramach usług publicznych. Minimalne usługi oraz zadania marszałka województwa, jako organizatora PSO, dotyczą wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy komercyjne nie powinny być uwzględnione w planie transportowym organizatora PSO, ponieważ nie są elementem sieci

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			jeżeli stanowią one element minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego.		komunikacyjnej organizowanej przez właściwego organizatora, a ich realizacja jest wynikiem niezależnej decyzji przewoźnika. Ponadto przewozy te mogą zostać nieuruchomione, zmienione lub zawieszone, niezależną decyzją przewoźnika co nie powinno wpływać na kształt i założenia planu transportowego, opracowanego przez organizatora PSO. Ponadto projekt dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	W art. 1 pkt 6 lit. c ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowych przepisów art. 9 dodać dodatkowy ustęp nr 7 o treści: „7. Jeżeli minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a, są realizowane z uwzględnieniem przewozów w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy, także informacje o tych przewozach.” Uzasadnienie: Zmiana związana z zaproponowanymi w lp. 1-2. Wskazuje się, że przewozy kolejowe nie dofinansowywane na mocy umów PSC powinny zostać uwzględnione w również w planie transportowym, jeżeli stanowią one element minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego.	**uwaga nieuwzględniona**	Postulat zmierza do objęcia planem transportowym przewozów kolejowych wykonywanych komercyjnie i nie wykonywanych w ramach usług publicznych. Minimalne usługi oraz zadania marszałka województwa, jako organizatora PSO, dotyczą wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy komercyjne nie powinny być uwzględnione w planie transportowym organizatora PSO, ponieważ nie są elementem sieci komunikacyjnej organizowanej przez właściwego organizatora, a ich realizacja jest wynikiem niezależnej decyzji przewoźnika. Ponadto przewozy te mogą zostać nieuruchomione, zmienione lub zawieszone, niezależną decyzją przewoźnika co nie powinno wpływać na kształt i założenia planu transportowego, opracowanego przez organizatora PSO. Ponadto projekt dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 pkt 6 lit. c ustawy zmieniającej, w zaproponowanym brzmieniu nowych przepisów art. 9 dodać dodatkowy ustęp nr 7 o treści: „7. Jeżeli minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a, są realizowane z uwzględnieniem przewozów w transporcie kolejowym realizowanych na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy, także informacje o tych przewozach.” Uzasadnienie: Zmiana związana z zaproponowanymi w lp. 1-2. Wskazuje się, że przewozy kolejowe nie dofinansowywane na mocy umów PSC powinny zostać uwzględnione w również w planie transportowym, jeżeli stanowią one element minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego.	**uwaga nieuwzględniona**	Postulat zmierza do objęcia planem transportowym przewozów kolejowych wykonywanych komercyjnie i nie wykonywanych w ramach usług publicznych. Minimalne usługi oraz zadania marszałka województwa, jako organizatora PSO, dotyczą wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy komercyjne nie powinny być uwzględnione w planie transportowym organizatora PSO, ponieważ nie są elementem sieci komunikacyjnej organizowanej przez właściwego organizatora, a ich realizacja jest wynikiem niezależnej decyzji przewoźnika. Ponadto przewozy te mogą zostać nieuruchomione, zmienione lub zawieszone, niezależną decyzją przewoźnika co nie powinno wpływać na kształt i założenia planu transportowego, opracowanego przez organizatora PSO. Ponadto projekt dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
	art. 1 pkt 7 (art. 10 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Czym mniej informacji, tym więcej władzy dla marszałka, tym więcej będzie kasy dla cwaniaków.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Uwaga ma charakter ogólny i nie odnosi się do konkretnych rozwiązań projektowanych przepisów.
	art. 1 pkt 7 (art. 10 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego)	W art. 10 u.p.t.z. proponuje się dodać przepis zgodnie z którym, przy opracowywaniu projektu planu transportowego nie stosuje się przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w zakresie przeprowadzania strategicznej oceny oddziaływania na	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowane wyłączenie stosowania przepisów dotyczących strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie znajduje uzasadnienia systemowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego	środowisko. Propozycja ma na celu usprawnienie prac nad planami transportowymi poprzez przesądzenie, że projekt planu nie podlega strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko – jak wskazano w obecnym planie transportowym Ministra Infrastruktury, plan bazuje na rozstrzygnięciach innych dokumentów i ma on „charakter wtórny wobec obowiązujących zamierzeń inwestycyjnych, nie wyznacza też ram dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko". Takie same argumenty można odnieść do planów transportowych jednostek samorządu terytorialnego, wobec czego zasadnym wydaje się przesądzenie w u.p.t.z., że projekt planu nie podlega ww. ocenie.		
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	Uwagi dotyczące planowania połączeń 11. Ograniczenie samodzielności organizatorów Przepis: art. 11 ust. 1a Uwaga: Należy zastąpić słowo „weryfikuje" słowem „uwzględnia" oraz doprecyzować, że planowanie dotyczy wyłącznie przewozów wojewódzkich. Uzasadnienie: Obecny zapis prowadzi do centralizacji planowania transportu i ograniczenia kompetencji samorządów lokalnych.	**uwaga nieuwzględniona**	Zastosowanie pojęcia „weryfikuje" jest celowe i wynika z przyjętej koncepcji planu wojewódzkiego jako dokumentu integrującego propozycje zgłaszane przez jednostki niższego szczebla. Weryfikacja nie oznacza ograniczenia samodzielności organizatorów, lecz zapewnienie spójności sieci transportowej oraz racjonalnego wykorzystania środków publicznych w skali całego województwa.
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	„Województwo weryfikuje propozycje do planu transportowego województwa, przedłożone przez organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 - 4b, i planuje połączenia komunikacyjne planowane do uruchomienia na obszarze działania organizatora publicznego transportu zbiorowego". Proponujemy zmianę słowa „weryfikuje" na „uwzględnia" oraz wykreślenia „na obszarze działania organizatora publicznego transportu zbiorowego" i uściślenia w postaci „w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich". Planowanie połączeń przez Urząd Marszałkowski stanowi centralizację planowania i brak	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			możliwości samodzielnego podejmowania decyzji przez związki samorządowe. Zaproponowana centralizacja dla większości Gmin będzie działała na szkodę mieszkańców, gdyż nie jest możliwe optymalne dostosowanie siatki połączeń do potrzeb mieszkańców w sytuacji, gdzie dla gminy będzie to realizowane na tak wysokim szczeblu. Mieszkańcy znacząco stracą na takiej zmianie.		transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Co to znaczy „weryfikuje” Co to znaczy „planuje” - to co ma planować organizator?	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Zmiana słowa planuje na opracowuje w celu uniknięcia powtórzenia.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	25. Art. 11 ust. 1a – w przepisie brakuje dookreślenia, czym kieruje się województwo weryfikując propozycje samorządów niższych szczebli	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 8 lit. b (art. 11 ust. 1a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić według jakich kryteriów ma być prowadzona weryfikacja propozycji do planu transportowego województwa złożonych przez innych organizatorów, oraz w jaki sposób mają być weryfikowane propozycje organizatorów działających na obszarze wykraczającym poza granice jednego województwa. Projekt nakłada na województwo obowiązek weryfikacji złożonych przez innych organizatorów propozycji, ale jednocześnie nie wskazuje według jakich kryteriów ta weryfikacja ma być prowadzona i jak należy postępować, w przypadku jeśli te kryteria nie zostaną spełnione. Projekt nie określa też w jaki sposób mają być weryfikowane propozycje linii komunikacyjnych (sieci komunikacyjnych) wykraczających poza obszar jednego województwa i zgłaszanych przez organizatorów działających na obszarze wykraczającym poza granice jednego województwa. Wątpliwości budzi zwłaszcza to czy taka linia powinna być weryfikowana przez marszałków wszystkich województw, przez które przebiega – w związku z tym zasadnym jest doprecyzowanie tej kwestii.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	VIII. „w art. 12: a) w ust. 1: – pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) połączenia komunikacyjne planowane do uruchomienia na obszarze działania organizatora, które wskazuje się przez określenie miejscowości planowanych do skomunikowania lub określenie sposobu skomunikowania miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiązań, a w przypadku planu transportowego sporządzanego dla komunikacji miejskiej przez organizatora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 2, sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;" – Proponowany zapis może rodzić istotne problemy z punktu widzenia planowania i organizacji publicznego transportu zbiorowego. o pierwsze, przepis zakłada, że plan transportowy będzie wskazywał konkretne miejscowości planowane do skomunikowania lub sposób ich skomunikowania, co w praktyce oznacza bardzo szczegółowe określenie relacji komunikacyjnych już na etapie dokumentu strategicznego. Plan transportowy powinien mieć przede wszystkim charakter ramowy i kierunkowy, określający główne założenia funkcjonowania systemu transportowego, a nie szczegółowy wykaz relacji między miejscowościami. Nadmierne uszczegółowienie dokumentu może ograniczać elastyczność organizatorów transportu w reagowaniu na zmiany popytu, demografii czy potrzeb mieszkańców. Drugim problemem jest ryzyko szybkiej dezaktualizacji planu transportowego. Wskazanie konkretnych miejscowości do skomunikowania powoduje, że każda zmiana w sieci połączeń – np. uruchomienie nowej linii, zmiana przebiegu trasy lub likwidacja połączenia – może wymagać formalnej aktualizacji planu. W praktyce proces zmiany planu transportowego jest czasochłonny i obejmuje analizy, konsultacje społeczne oraz przyjęcie uchwały przez właściwy organ samorządu, co może utrudniać sprawne dostosowywanie oferty przewozowej do bieżących potrzeb.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Proponowane brzmienie przepisu nie prowadzi do nadmiernego uszczegółowienia planu transportowego, lecz wprowadza uogólniony sposób określania poprzez wskazanie miejscowości lub sposobu ich skomunikowania, bez ingerencji w szczegółowy przebieg linii czy lokalizację przystanków. Rozwiązanie to zwiększa przejrzystość dokumentu i umożliwia identyfikację kluczowych powiązań transportowych, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności organizatorów w zakresie kształtowania oferty przewozowej. Plan ma charakter strategiczny i nie wymaga każdorazowej aktualizacji w przypadku zmian operacyjnych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Kolejnym ryzykiem jest ograniczenie kompetencji organizatorów transportu niższego szczebla, takich jak gminy czy powiaty. Jeżeli plan transportowy województwa będzie szczegółowo określał sposób skomunikowania poszczególnych miejscowości, może to prowadzić do nadmiernej ingerencji w organizację przewozów lokalnych oraz ograniczenia samodzielności tych jednostek w kształtowaniu własnej sieci transportowej. W konsekwencji proponowane rozwiązanie może prowadzić do nadmiernej formalizacji procesu planowania transportu, zmniejszenia elastyczności systemu transportowego oraz zwiększenia liczby koniecznych aktualizacji planów transportowych, co może negatywnie wpływać na sprawność organizacji publicznego transportu zbiorowego.		
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 ustawy o ptz)	**PKP PLK S.A.**	Pojęcie „skomunikowanie" używane jest co najmniej dwojako. Raz w odniesieniu do skomunikowania miejscowości (w proponowanym art. 12 ust. 1 uptz) a drugi raz w odniesieniu do realizacji skomunikowań rozkładu jazdy linii komunikacyjnych z transportem kolejowym (w proponowanym art. 14a ust. 11 pkt 1 uptz). W transporcie kolejowym skomunikowaniu podlegają poszczególne pociągi na konkretnych stacjach/ przystankach osobowych – co jest wyraźnie wskazane w rozkładzie jazdy. Przy czym treść zaproponowanego art. 15b ust. 4 uptz sugeruję analogiczną intencję ustawodawcy. Proponuje się w art. 12 pkt 9 odpowiednio zastąpić różne formy wyrazu „skomunikowanie" odnoszącego się do miejscowości poprzez różne formy wyrazu „połączone" oraz dokonać odpowiednich zmian w art. 1 pkt 11 i 13 poprzez wskazanie, że skomunikowaniu podlegają poszczególne pociągi/autobusy.	**uwaga uwzględniona**	Skorygowano brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Kolejne określenie wprowadzone bez definicji. Jak to ma się korelować z pojęciem „linii komunikacyjnej: używanym wielokrotnie w ustawie w innych przepisach?	**uwaga nieuwzględniona**	Użyte w przepisie określenia pozostają spójne z systematyką ustawy i nie wymagają odrębnej definicji, gdyż ich znaczenie wynika z kontekstu regulacji oraz funkcji planu transportowego jako dokumentu o charakterze strategicznym.
	art. 1 pkt 9 lit. a	**Polska Izba**	Przepis nie obliguje do żadnego konkretnego działania, powinno się	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 12 ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	**Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	planować konkretne kwoty które mają pokryć koszty działalności, inaczej to fikcja.		pierwotnych założeń projektu. Plan transportowy ma charakter strategiczny i kierunkowy, dlatego wskazuje przewidywane źródła finansowania, a nie szczegółowe kwoty. Określanie konkretnych wartości finansowych na etapie planu byłoby nieadekwatne ze względu na zmienność uwarunkowań ekonomicznych, dostępności środków oraz instrumentów finansowych w okresie jego obowiązywania. Przyjęte rozwiązanie zapewnia elastyczność organizatorów i umożliwia dostosowywanie modelu finansowania do aktualnych warunków budżetowych. Jednocześnie realne zobowiązania finansowe są podejmowane w ramach odrębnych procedur, w szczególności budżetowych, co gwarantuje ich wiążący charakter i wykonalności.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 ust. 4 – 6 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się usunąć wymóg zamieszczania w planach transportowych województw informacji wskazanych w art. 12 ust. 1 pkt 4-6 u.p.t.z. Wskazane przepisy wymagają zamieszczania w planach takich elementów jak: „preferencje dotyczące rodzaju środków transportu", „zasady organizacji rynku przewozów" i „pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej" – ponieważ plan transportowy ma obejmować również przewozy organizowane przez – inne niż województwo - jednostki samorządu terytorialnego, które mają zapewnioną prawem samodzielność w zakresie realizowanych przez siebie zadań, nie wydaje się zasadnym, aby województwo mogło narzucać powyższe preferencje i zasady innym organizatorom; wydaje się, że o tych kwestiach poszczególni organizatorzy powinni decydować samodzielnie, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawa.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	4. Projektowany art. 12 ust. 1 pkt 6a - w dodawanym przepisie projektodawca wprowadza wymóg uwzględniania przy opracowywaniu minimalnych standardów częstotliwości przewozów o charakterze użyteczności publicznej zasady kształtowania połączeń komunikacyjnych. Problem w tym, że zasada ta pojawia się hasłowo wyłącznie w przywołanym przepisie i nie znajduje swojego wyjaśnienia, co może skutkować problemami interpretacyjnymi w zakresie spełnienia tego wymogu planu transportowego.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazana w art. 12 ust. 1 pkt 6a zasada kształtowania połączeń komunikacyjnych ma charakter ogólny i kierunkowy, a jej znaczenie wynika z całokształtu regulacji dotyczących planowania transportu oraz celu ustawy, jakim jest zapewnienie spójności i dostępności systemu przewozów.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 pkt 7 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	pod warunkiem, że będą to rzeczy możliwe z prawnego punku widzenia a nie marzenia danego marszałka	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazana zasada kształtowania połączeń komunikacyjnych ma charakter ogólny i kierunkowy, a jej znaczenie wynika z całokształtu regulacji dotyczących planowania transportu oraz celu ustawy, jakim jest zapewnienie spójności i dostępności systemu przewozów.
	art. 1 pkt 9 lit. a (art. 12 ust. 1 pkt 7 ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	„przewidywany sposób organizowania integracji publicznego transportu zbiorowego w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5.” – taki zapis daje pełną dowolność w narzucaniu rozwiązań integracyjnych przez województwo.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazany przepis ma charakter planistyczny i kierunkowy. Określenie przewidywanego sposobu organizowania integracji służy zapewnieniu spójności systemu transportowego na poziomie województwa oraz lepszej koordynacji działań różnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					jednostek samorządu terytorialnego.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się, aby wymóg uwzględniania kierunków „rozwoju mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym, wynikających z przyjętego planu zrównoważonej mobilności miejskiej" dotyczył jedynie planów transportowych opracowanych przez organizatorów komunikacji miejskiej. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) są co do zasady dokumentami przyjmowanymi przez jednostki samorządu terytorialnego szczebla lokalnego. Tymczasem województwa, jako samorządy szczebla regionalnego, zobligowane zostały do opracowania Regionalnych Planów Transportowych. Zważywszy na to rozróżnienie zasadnym jest aby to organizatorzy komunikacji miejskiej uwzględniali przedmiotowy dokument w swoich planach.	**uwaga wyjaśniona**	Wymóg ten dotyczy podmiotów obowiązanych do opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się skorygować odmianę wyrazów przez przypadki, w projektowanym art. 12 ust. 2 u.p.t.z. (np. „Plan transportowy opracowuje się na podstawie: stan zagospodarowania przestrzennego"). Uwaga o charakterze redakcyjnym.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj.**	Błąd pisarski. Plan transportowy opracowuje się na podstawie: 1) stanu zagospodarowania przestrzennego…… Błąd pisarski	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Warmińsko-Mazurskiego			
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	1) Stan**u** zagospodarowania przestrzennego; 1a) kierunk**ów** rozwoju mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym, wynikające z przyjętego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, w przypadku jego obowiązywania na obszarze, dla którego jest opracowywany plan transportowy; 2) sytuacj**i** społeczno-gospodarczą danego obszaru; 3) wpływ**u** transportu na środowisko z uwzględnieniem możliwości wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych; W związku z nowym brzmieniem wprowadzenia do wyliczenia (ust.2) konieczne jest dostosowanie gramatyczne pkt 1-6 lub stosowna zmiana brzmienia wprowadzenia do wyliczenia	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Zmiany niespójne brzmieniowo - wprowadzenie do wyliczenia otrzymało formę gramatyczną niespójną z następującymi po nim punktami;	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się usunąć zapis: „wpływ transportu na środowisko z uwzględnieniem możliwości wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych”. Kwestie dotyczące wymogów wobec taboru, w zakresie wpływu na środowisko – w tym także w zakresie wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych, regulują już zarówno obecne przepisy u.p.t.z. (art. 21 ust. 1 pkt 2; art. 46 ust. 1 pkt 13), jak i przepisy odrębne (np. ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych).	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzenie obowiązku uwzględniania wpływu transportu na środowisko, w tym możliwości wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych, ma charakter planistyczny i strategiczny, odmienny od regulacji dotyczących wymogów wobec taboru. Przepis nie dubluje obowiązujących norm, lecz zapewnia uwzględnienie aspektów środowiskowych na etapie kształtowania systemu transportowego. Pozwala to na integrowanie celów transportowych i środowiskowych oraz uwzględnianie uwarunkowań lokalnych i regionalnych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 pkt 1a ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wprowadzenie do „podstawy" opracowywania planu transportowego planów zrównoważonej mobilności miejskiej jest pozbawione jakichkolwiek podstaw prawnych, w tym także nie zauważa, że plany te (SUMP) nie „obowiązują" w sensie administracyjnym tj. nie są aktami prawa miejscowego i bardzo często nie są uchwalane przez wszystkich członków/interesariuszy danego SUMP pomimo jego opracowania. Aby taki plan stał się podstawą prawną do tworzonego planu transportowego uprzednio powinna istnieć podstawa prawna do jego przyjęcia i uchwalenia (obecnie plany te są opracowywane wyłącznie w ramach wymogów związanych z uzyskaniem dofinasowania ze środków UE przewidzianych w poszczególnych regulaminach konkursów). W związku z powyższym proponowana treść przepisu nigdy nie będzie mogła mieć zastosowania albowiem plany te (SUMP) nie obowiązują w sensie prawa powszechnie obowiązującego na danym terenie.	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013, w art. 41 ustanowiono wymogi dotyczące przyjęcia i monitorowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) dla każdego węzła miejskiego. Należy zaznaczyć, że rozporządzenie unijne obowiązuje bezpośrednio i stanowi wystarczającą podstawę prawną do realizacji obowiązku opracowania i przyjęcia SUMP przez węzły miejskie sieci TEN-T dla wyznaczonego obszaru funkcjonalnego. Zgodnie z Art. 3 pkt 13) ww. rozporządzenia, „plan zrównoważonej mobilności miejskiej" lub „SUMP" oznacza dokument stosowany do strategicznego planowania mobilności, mający na celu ułatwienie, w sposób zrównoważony, ludziom i firmom uzyskania dostępu do funkcjonalnego obszaru miejskiego i dostarczania towarów do tego obszaru, w tym stref dojazdu w tym obszarze miejskim lub w jego pobliżu i poruszania się w jego obrębie z myślą, w szczególności, o lepszej jakości życia. Tak zdefiniowany SUMP obejmuje niewątpliwie zagadnienia transportu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					publicznego. Należy ponadto podkreślić, że zgodnie z wytycznymi dotyczącymi planowania zrównoważonej mobilności miejskiej w odniesieniu do węzłów miejskich, zawartymi w załączniku V rozporządzenia TEN-T, głównym celem SUMP powinna być poprawa dostępności miejskiego obszaru funkcjonalnego dla wszystkich użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się, oraz zapewnienie wysokiej jakości, bezpiecznej i zrównoważonej mobilności niskoemisyjnej przez miejski obszaru funkcjonalny i w jego obrębie, z uwzględnieniem roli, jaką w tym względzie mogą odegrać transport publiczny i aktywna mobilność. Tak określone cele SUMP przyczyniają się pośrednio do rozwiązania problemu „białych plam komunikacyjnych". Uzasadnia to uwzględnienie SUMP w ramach elementów, które powinny być wzięte pod uwagę podczas opracowania planu transportowego, zgodnie z Art. 12 ust. 2. punkt 1). SUMP jako dokument o charakterze strategicznym nie może mieć charakteru aktu prawa miejscowego, natomiast powinien wyznaczać kierunki rozwoju transportu na danym obszarze w perspektywie krótko- i długookresowej. Zgodnie z logiką opracowania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					dokumentów strategiczno-planistycznych, plany transportowe, jako dokumenty o charakterze operacyjnym, powinny uwzględniać założenia i cele wyznaczone w dokumentach typu strategie rozwoju, w szczególności SUMP, w przypadku ich obowiązywania w miejskich obszarach funkcjonalnych, dla których opracowany jest plan transportowy. Jest to niezbędne dla zachowania spójności systemu zarządzania rozwojem oraz w celu zwiększenia efektywności prowadzonych działań w zakresie zrównoważonego rozwoju mobilności i transportu. Pominięcie przy opracowaniu planu transportowego ustaleń SUMP odnoszących się m.in. do diagnozy potrzeb mobilnościowych w zakresie przepływów osób, może skutkować zarzutami braku gospodarności i celowości przy wykonywaniu zadań własnych przez JST, zarówno ze względu na poniesione już wydatki na SUMP nieprzekładające się na realizację celu w zakresie zaspokojenia potrzeb transportowych, jak i brak wystarczających efektów po przyjęciu planu transportowego.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 2 i 3 ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek**	Proponuje uchylenie przepisu Art. 12 ust. 2 pkt 7 oraz ust. 3 ustawy ptz. Dane pozyskiwane od zarządcy infrastruktury kolejowej na etapie sporządzania planu transportowego nie mają istotnego wpływu na jego treść. Z biegiem czasu, szczególnie w trwającym obecnie okresie intensywnych zmian na sieci kolejowej, ulegają dezaktualizacji.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie uwzględniona, gdyż dane o zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej są istotne z punktu widzenia opracowywania planu transportowego, a zwłaszcza siatki połączeń kolejowych. Potencjalna częściowa dezaktualizacja danych nie jest przesłanką do zniesienia

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Lubelskiego			obowiązku przekazywania danych przez zarządcę infrastruktury. Niezależnie od powyższego, organizator ma zawsze możliwość wyrazić swoje potrzeby przewozowe w Planie, w celu komunikowania konieczności rozbudowy infrastruktury kolejowej i wdrożenia odpowiednich parametrów dla infrastruktury.
	art. 1 pkt 9 lit. c (art. 12 ust. 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Proponuje się w Art. 12 ust. 5 ustawy ptz wykreślić wymóg dotyczący części graficznej planu transportowego. W związku z obowiązkiem sporządzania Schematu sieci komunikacyjnej, o którym mowa w nowym Art. 14a ustawy nie zachodzi potrzeba obowiązkowego przygotowywania dwóch graficznych dokumentów w odniesieniu do sieci komunikacyjnej.	**uwaga wyjaśniona**	Uwaga odnosi się do przepisu, który jest uchylany.
	art. 1 pkt 10 (art. 13 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego)	Wątpliwości budzi uchylenie w art. 13 u.p.t.z. przepisów nakładających obowiązek opiniowania lub uzgadniania projektów planów transportowych, przez innych niż województwo organizatorów, na których projekt nakłada obowiązek opracowania planów transportowych, przy jednoczesnym pozostawieniu ww. obowiązków w przypadku marszałka województwa. Projekt przewiduje, że plany transportowe obok województw będą też opracowywać związki metropolitalne, a także gminy/związki międzygminne (w zakresie komunikacji miejskiej) – wątpliwości budzi więc usunięcie przepisów nakładających na tych organizatorów obowiązek opiniowania lub uzgadniania projektów tych dokumentów, przy jednoczesnym pozostawieniu takiego obowiązku po stronie marszałków województw.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich. Do powyższych zmian dostosowane także brzmienie art. 13 ustawy.
	art. 1 pkt 10 lit. b (art. 13 ust. 5 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 13 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym „5. Plan transportowy jest podawany do publicznej wiadomości przez jego ogłoszenie we właściwym dla organizatora dzienniku urzędowym oraz jest publikowany w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej organizatora.” Proponowany zapis uwzględnia przekazanie dokumentu do powszechnej wiadomości, w formie zbliżonej do zapisu przepisu w wersji sprzed nowelizacji oraz zgodnej z zasadami publikacji Schematu sieci komunikacyjnej województwa opisanymi w art. 14a ust. 4.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich. Do powyższych zmian dostosowane także

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					brzmienie art. 13 ustawy.
	art. 1 pkt 11 (art. 14 ustawy o ptz w zw. z art. 12 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego)	Należy dostosować art. 14 do zapisów zmienianego art. 12 Zmieniany art.. 12 uchyla przepisy ust. 2b i 2c oraz ust. 4 do których ma odniesienie art. 14	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie art. 14 ustawy o ptz.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a – 14d ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić, w jaki sposób należy postępować w przypadku potrzeb zgłaszanych przez organizatorów działających na obszarze wykraczającym poza jedno województwo. Projekt nie wyjaśnia do którego marszałka województwa swoje potrzeby transportowe będą mogli zgłaszać organizatorzy działający na obszarze wykraczającym poza obszar jednego województwa. Rozstrzygnięcie tej kwestii tymczasem jest kluczowe w celu określenia do którego województwa ww. organizatorzy będą mogli występować o dopłatę z Funduszu – zgodnie bowiem z obecnym projektem: „Dopłacie z Funduszu mogą podlegać wyłącznie zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej […] oraz przejazdy na żądanie” (projektowany art. 6a ust. 1 ustawy o Funduszu). Bez przesądzenia w Schemacie którego marszałka województwa będą uwzględniane np. linie komunikacyjne przebiegające przez obszar dwóch województw, pojawią się wątpliwości, który marszałek województwa będzie właściwy do przekazania dopłat z Funduszu do takich linii.	**uwaga nieuwzględniona**	Kwestie właściwości marszałków oraz finansowania takich połączeń wynikają z ogólnych zasad współdziałania jednostek samorządu terytorialnego oraz przepisów ustaw samorządowych i mogą być doprecyzowywane w drodze uzgodnień między zainteresowanymi stronami.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a – 14d ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Rola marszałka województwa Komentarz wprowadzający: Polska jest krajem, który przyjął absurdalnie dużą liczbę organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Analiza potrzeb transportowych wskazuje, że wykraczają one poza granice gmin. Przykładowo – dwie duże grupy pasażerów mają potrzeby transportowe w granicach powiatu – młodzież w wieku szkolnym, która ze względu na wiek nie może	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			jeszcze prowadzić pojazdu, a musi dotrzeć do szkół ponadpodstawowych zlokalizowanych zwykle w miastach powiatowych oraz seniorzy potrzebujący dostępu do specjalistycznej opieki medycznej. Tym samym, racjonalna skala organizacji transportu zaspokajającego wspomniane potrzeby, to zatem skala powiatu. Rozdrobnienie organizatorów doprowadziło do nieefektywnej organizacji systemu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych. Ocena zaproponowanego rozwiązania: O ile samo wdrożenie rozwiązań integrujących system jest niezbędne, to jednak zaproponowane rozwiązanie jest jeszcze bardziej kuriozalne niż rozwiązanie z pierwotnej wersji projektu. Obecne rozwiązanie m.in. (pełna lista byłaby znacznie dłuższa): • jest sprzeczne z zasadami decentralizacji. Co więcej – abstrahuje od faktu, że decentralizacja to nie tylko idea, ale też praktyczne narzędzie. Przypisanie organowi działającemu na dużym obszarze konieczności rozstrzygania szczegółowych spraw lokalnych jest nieefektywne. Najwyraźniej zbyt dużo czasu upłynęło od upadku PRL i zanikła pamięć o tym, że właśnie m.in. nadmierna centralizacja doprowadziła do kolapsu systemu jako całości. Konieczność ustalania wszystkich szczegółów sieci na poziomie województwa będzie całkowicie nieefektywna; • pozbawia większość organizatorów władztwa w zakresie ustalania kształtu sieci komunikacyjnej, którą muszą obsługiwać – co jest sprzeczne z jakimkolwiek zasadami zarządzania; • w sposób całkowicie nieuzasadniony traktuje różnie związki międzygminne i związki powiatowo-gminne. Te pierwsze będą dalej uchwalały plany transportowe, podczas gdy te drugie zostają tej możliwości pozbawione. Jest to o tyle paradoksalne, że oba związki mogą funkcjonować w takich samych granicach. Różnica polega tylko na tym, czy w skład związku będą wchodziły powiaty, czy nie. Takie podejście uznajemy za wyraz dyskryminacji powiatu i ślepego zapatrzenia się Ministerstwa na interesy miast; • prowadzi do sytuacji, w której linie publicznego transportu		Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przyjęte rozwiązanie wzmacnia rolę samorządu województwa jako integratora systemu transportowego, co jest odpowiedzią na zidentyfikowane problemy rozproszenia kompetencji i niespójności sieci. Nie oznacza to nadmiernej centralizacji, lecz uporządkowanie procesu planowania przy zachowaniu udziału organizatorów lokalnych w formule kaskadowej. Marszałek działa w ramach samorządu województwa, a schemat sieci stanowi narzędzie operacyjne, zapewniające spójność i efektywność systemu, przy jednoczesnym zachowaniu mechanizmów współpracy i weryfikacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zbiorowego organizowane na poziomie lokalnym będą ustalone w dokumencie nie mającym żadnego znaczenia prawnego, gdyż nie będzie nawet aktem prawa wewnętrznego; • głos decydujący w sprawie kształtu sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa ma mieć marszałek województwa, który nie jest nawet organem wykonawczym samorządu województwa; • wojewoda kontroluje rozstrzygnięcia marszałka województwa pod względem merytorycznym, co jest wątpliwe z punktu widzenia konstytucyjnych granic nadzoru nad jednostkami samorządu terytorialnego. Propozycja legislacyjna: 1. Przebieg linii prowadzonych przez poszczególnych organizatorów jest ustanawiany w postaci schematu sieci danego organizatora. Schemat jest przyjmowany jako akt prawa miejscowego przez właściwy organ stanowiący. Schemat obejmuje: 1) listę linii wraz ze wskazaniem standardu czasowego ich obsługi; 2) zakres przestrzenny i standard czasowy realizacji przewozów na żądanie; 3) w przypadku gmin – wyznaczenie obszaru, który jest obsługiwany przejazdami na żądanie. Schemat sieci w większości przypadków zastępuje plan transportowy. 2. Gminy wyznaczają w formie uchwały stanowiącej akty prawa miejscowego węzły przesiadkowe (np. dworce kolejowe, dworce autobusowe, przystanek zlokalizowany centralnie). 3. Województwo przyjmuje schemat sieci w przewozach wojewódzkich realizujący co najmniej standard połączeń między miastami powiatowymi a siedzibą wojewody/sejmiku województwa oraz pomiędzy miastami powiatowymi w granicach województwa. Jeśli na danym obszarze funkcjonuje związek jednostek samorządu terytorialnego (związek międzygminny, związek powiatów, związek powiatowo-gminny) województwo ujmuje w ramach swojej sieci jedynie linie wykraczające poza granice działania związku.		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Priorytetem w przypadku linii wojewódzkich jest oparcie ich o transport kolejowy. Linie wojewódzkie mają przystanki co najmniej w węzłach przesiadkowych wyznaczonych odpowiednio przez miasto powiatowe i miasto wojewódzkie. 4. W przypadku linii łączących siedziby graniczących ze sobą powiatów z dwóch województw linie organizuje województwo, po którego stronie leży większa część trasy mierzona wzdłuż najkrótszego przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich między tymi miastami. 5. Organizatorzy z poziomu subregionalnego (związki powiatów, duże związki innych typów) lub powiatowego (powiaty, związki międzygminne, związki powiatowo-gminne) ustalają swój schemat sieci tak, aby spełnić minimalne warunki dostępności przestrzennej i czasowej i powiązanie z liniami organizowanymi przez województwo w węzłach przesiadkowych. 6. Linie pokrywające się na określonym kawałku z liniami organizatora o większym zasięgu terytorialnym wymagają uzgodnienia z nim. Brak uzgodnienia nie zamyka możliwości uruchomienia takiej linii, jednak na nieuzgodnionych odcinkach pokrywających się nie może być przyznane na nią dofinansowanie z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Jednocześnie sygnalizujemy, że w przypadku utrzymania obecnych rozwiązań będą one wymagały naniesienia daleko idących poprawek – w obecnym kształcie mają one liczne luki i niedoskonałości mogące prowadzić do rozregulowania systemu tam, gdzie on funkcjonuje dobrze, w szczególności na obszarach działania dedykowanych związków powiatowo-gminnych.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a – 14d ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Idea schematu komunikacyjnego województwa Komentarz wprowadzający: Problematyka schematu komunikacyjnego województwa została już zasygnalizowana w poprzednim punkcie. Jest to jednak twór w tak znaczącym stopniu łamiący podstawowe zasady ustrojowe, że zasługuje na odrębne omówienie. Ocena zaproponowanego rozwiązania: W obecnym stanie prawnym	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			organizator uchwala plan transportowy, w którym wytycza przebieg linii komunikacyjnych, i na podstawie tak określonych linii ujętych w akcie prawa miejscowego wyłania operatora oraz ubiega się o dofinansowanie. Procedura ta jest prawnie spójna: akt prawa miejscowego stanowi podstawę prawną dla kolejnych czynności organizatora, w tym postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Z kolei, schemat sieci komunikacyjnej województwa nie posiada waloru aktu prawnego, lecz jest dokumentem o charakterze informacyjno-technicznym, publikowanym w BIP. Tymczasem wyłonienie operatora dla danej linii komunikacyjnej musi wiązać się z jej wytyczeniem w akcie prawnym stanowiącym podstawę postępowania o udzielenie zamówienia. Schemat tej funkcji spełnić nie może, co oznacza, że wprowadzenie go jako głównego instrumentu planistycznego de facto uniemożliwia organizatorom lokalnym prowadzenie postępowań zmierzających do wyłonienia operatora w oparciu o obowiązujące przepisy prawa zamówień publicznych. Zmiany w zakresie linii komunikacyjnych będą się zatem odbywały w trybie pozaustawowym, bez należytej podstawy prawnej, co jest rozwiązaniem niedopuszczalnym z punktu widzenia zasad państwa prawnego. Ponadto, zastrzeżenia budzi projektowany model wpływu organizatorów lokalnych na ostateczny kształt schematu, bowiem akt przewiduje, jakoby JST szczebla gminnego i powiatowego nie będą mogły mieć żadnego bezpośredniego wpływu na jego treść. Narzędzie w jakie zostały wyposażone te jednostki w przedmiocie sugerowania istotnych zmian, to jedynie możliwość zgłoszenia uwag do marszałka województwa, których uwzględnienie zależy od uznania jego samego. Jest to radykalne ograniczenie samodzielności organizatorów lokalnych i przyznanie tej kompetencji marszałkowi województwa, który, nie posiada pełnego rozeznania co do potrzeb oraz uwarunkowań w zakresie lokalnego transportu publicznego. Powierzenie marszałkowi kompetencji do ostatecznego ustalania przebiegu linii lokalnych oznacza zatem, że decyzje o kluczowym znaczeniu dla codziennego życia mieszkańców będą podejmowane		Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przyjęte rozwiązanie wzmacnia rolę samorządu województwa jako integratora systemu transportowego, co jest odpowiedzią na zidentyfikowane problemy rozproszenia kompetencji i niespójności sieci. Nie oznacza to nadmiernej centralizacji, lecz uporządkowanie procesu planowania przy zachowaniu udziału organizatorów lokalnych w formule kaskadowej. Marszałek działa w ramach samorządu województwa, a schemat sieci komunikacyjnej stanowi narzędzie operacyjne, zapewniające spójność i efektywność systemu, przy jednoczesnym zachowaniu mechanizmów współpracy i weryfikacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przez podmiot pozbawiony niezbędnej wiedzy o lokalnych uwarunkowaniach komunikacyjnych, demograficznych i społecznych, którą rzetelnie pozyskać może jedynie organizator bezpośrednio związany z danym obszarem i jego mieszkańcami. Należy także zwrócić uwagę na przepis zobowiązujący organizatorów lub przewoźników linii komunikacyjnych zawartych w schemacie do uzgadniania z marszałkiem województwa każdej zmiany rozkładu jazdy linii wynikającej z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika. Rozkłady jazdy podlegają bieżącym modyfikacjom wynikającym z sezonowych zmian popytu, remontów dróg, zmian w rozkładzie zajęć szkolnych czy doraźnych potrzeb mieszkańców. Wprowadzenie wymogu uzgadniania każdej takiej zmiany z marszałkiem województwa spowoduje dramatyczne wydłużenie procedur i sparaliżuje bieżące zarządzanie siecią komunikacyjną. Co istotne, obowiązek ten dotyczy wszystkich linii ujętych w Schemacie, a zatem również linii, na które organizator nie ubiega się o dofinansowanie z Funduszu, co oznacza, że nawet organizatorzy finansujący transport wyłącznie ze środków własnych zostaną pozbawieni możliwości samodzielnego zarządzania rozkładami jazdy. JST utracą w ten sposób jakąkolwiek sprawczość i decyzyjność w zakresie bieżącej organizacji transportu na swoim obszarze. Osobnego komentarza wymaga przewidziany w projekcie udział wojewody w procesie zatwierdzania schematu. Tak ukształtowana kompetencja budzi poważne zastrzeżenia konstytucyjne. Zgodnie z art. 171 Konstytucji RP nadzór wojewody nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego może być sprawowany wyłącznie z punktu widzenia legalności. Tymczasem ocena prawidłowości schematu sieci komunikacyjnej obejmująca zasadność przebiegu linii, dobór przystanków czy częstotliwość kursów ma charakter merytoryczny. Przyznanie wojewodzie kompetencji do weryfikacji lub zatwierdzania schematu wykracza zatem poza konstytucyjnie dopuszczalne granice nadzoru i wkracza w sferę oceny celowościowej, zastrzeżonej dla samodzielności samorządu.		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Propozycje legislacyjne: Bezwzględnie wycofać się z tak kontrowersyjnego rozwiązania		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia**	1.Art. 1 pkt 11 Propozycja zakłada, Marszałek Województwa będzie: - sporządzać schemat sieci komunikacyjnej na obszarze Związku Metropolitalnego; - weryfikować potrzeby transportowe i opracowywać sieć komunikacyjną na obszarze województwa; ustalać przebieg linii komunikacyjnych; - na bieżąco aktualizować schemat sieci komunikacyjnej; - uzgadniać rozkłady jazdy; - odpowiedzialny za przebieg wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa. Biorąc pod uwagę rozległość transportu publicznego na obszarze GZM oraz całego województwa śląskiego, dostrzegamy w tak zaprojektowanych przepisach wiele zagrożeń. Tylko w GZM co roku rozkłady jazdy zmieniane są ponad 3500 razy, często w wyniku objazdów, zamknięć, niestety praktyka pokazuje, że częstokroć podmioty realizujące inwestycje powiadamiają organizatora bardzo późno, zdarzają się sytuacje, że informacja ta dociera już po rozpoczęciu remontu, w tej sytuacji organizator musi bardzo szybko przygotować nowy rozkład jazdy uwzgledniający objazdy. Konsultowanie każdej zmiany rozkładu jazdy czy trasy przejazdu z Marszałkiem Województwa jest w zasadzie niewykonalne zarówno dla GZM jak i Urzędu Marszałkowskiego. Nie ma racjonalnych przesłanek, aby w przypadku modelu organizowania publicznego transportu zbiorowego, jaki funkcjonuje w województwie śląskim obciążać ww. zadaniami Marszałka Województwa i pozbawiać samodzielności decyzyjnej Związek Metropolitalny.	**uwaga nieuwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przyjęte rozwiązanie wzmacnia rolę samorządu województwa jako integratora systemu transportowego, co jest odpowiedzią na zidentyfikowane problemy rozproszenia kompetencji i niespójności sieci. Nie oznacza to nadmiernej centralizacji, lecz uporządkowanie procesu planowania przy zachowaniu udziału organizatorów lokalnych w formule kaskadowej. Marszałek działa w ramach samorządu województwa, a schemat sieci stanowi narzędzie operacyjne, zapewniające spójność i efektywność systemu, przy jednoczesnym zachowaniu mechanizmów współpracy i weryfikacji. Mechanizm uzgadniania zmian dotyczy zapewnienia zgodności z całościowym układem komunikacyjnym, przy zachowaniu operacyjnej roli organizatorów, w tym związków

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					metropolitalnych. Skala zmian rozkładów jazdy została uwzględniona w projektowanych rozwiązaniach poprzez elastyczny charakter schematu i jego aktualizacji. Proponowane w uwadze ograniczenie roli marszałka prowadziłoby do utrzymania fragmentacji systemu i osłabienia jego koordynacji w skali województwa.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Po co ten „'Schemat" jak ma być plan - co będzie ważniejsze opracowany plan czy schemat? Nadzieja, że od ilości dokumentów poprawi się ta dziedzina gospodarki jest zdumiewająca!	**uwaga nieuwzględniona**	Schemat sieci komunikacyjnej nie stanowi alternatywy dla planu transportowego, lecz jego rozwinięcie i uszczegółowienie o charakterze operacyjnym.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić, że Schemat sieci komunikacyjnej województwa dotyczy transportu drogowego i kolejowego. Główną rolę w zaspakajaniu potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze odgrywają przede wszystkim przewozy kolejowe i autobusowe. W związku z tym wątpliwe jest, aby marszałek województwa miał w Schemacie uwzględniać przewozy realizowane w ramach pozostałych rodzajów transportu wymienionych w art. 1 ust. 1 u.p.t.z. (np. transport linowy, czy linowo-terenowy).	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projekt celowo nie ogranicza zakresu schematu wyłącznie do transportu drogowego i kolejowego, gdyż jego funkcją jest zapewnienie całościowego obrazu systemu publicznego transportu zbiorowego oraz integracji różnych jego form. Uwzględnienie także innych środków transportu, choć w praktyce mogą mieć znaczenie marginalne, pozwala na zachowanie spójności regulacyjnej oraz elastyczności w dostosowaniu narzędzia do specyfiki poszczególnych regionów. Rozwiązanie to nie nakłada obowiązku rozbudowanej analizy transportów o znikomym znaczeniu, lecz umożliwia ich uwzględnienie tam, gdzie jest to zasadne, wzmacniając kompleksowe podejście do planowania transportu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się dodać zapis wskazujący, że w zakresie komunikacji miejskiej (przewozów metropolitalnych) Schemat zawiera jedynie odcinki tych linii, które mogą podlegać dopłacie z Funduszu. Biorąc pod uwagę rolę Schematu, który ma być – zgodnie z projektem – dokumentem uwzględnianym w ramach przyznawania środków z Funduszu, nie wydaje się zasadne zamieszczanie w nim – często rozbudowanych – linii (sieci) realizowanych w ramach komunikacji miejskiej, w zakresie w jakim ich odcinki nie mogą być objęte dopłatą z Funduszu. Ponadto specyfika komunikacji miejskiej sprawia, że przebieg poszczególnych linii może ulegać częstym zmianom, co może utrudniać zachowanie aktualności Schematu w tym zakresie.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przewozy komunikacji miejskiej nie będą ujęte w Schemacie. Natomiast przewozy metropolitalne będą ujęte w Schemacie wyłącznie w zakresie jakim mogą podlegać dopłacie z Funduszu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi, czy linie komunikacyjne, na których wykonywane są komercyjne przewozy, zgłaszane przez organizatorów na potrzeby przygotowania Schematu, obejmują wszystkie linie tego typu, czy tylko te, które zgodnie z projektem służą realizacji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego. Z projektowanego art. 14a ust. 2 pkt 2 u.p.t.z. wynika, że Schemat zawiera linie komunikacyjne, na których realizowane są przewozy komercyjne, „zgłoszone" przez wskazanych w tym przepisie organizatorów – nie jest więc jasne, czy podmioty te mają zgłaszać wszystkie linie tego typu funkcjonujące na ich obszarze, czy też tylko wybrane (np. służące realizacji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego).	**uwaga nieuwzględniona**	Zakres danych przekazywanych do Schematu, w tym dotyczących przewozów komercyjnych, został celowo określony w sposób elastyczny, pozostawiający organizatorom możliwość zgłaszania informacji adekwatnych do ich wiedzy oraz potrzeb integracyjnych systemu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj.	Proponuje się uszczegółowić, że obszary objęte transportem na żądanie dotyczą obszaru gmin. W przypadku treści planu transportowego projekt przewiduje, że plan zawiera „obszary gmin, na których planowane są przewozy w formule transportu na żądanie" – zasadnym wydaje się więc, aby	**uwaga nieuwzględniona**	Podmioty uprawnione do uruchamianiami przewozów w formule transportu na żądanie zostały określone w definicji. W ocenie MI wnioskowane doprecyzowanie nie jest wymagane.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	również w przypadku Schematu obszar ten dotyczył obszaru gmin.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi zawarte w projektowanym art. 14a ust. 3 u.p.t.z. stwierdzenie, że Schemat „sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej", oraz brak wskazania jakie elementy musi zawierać część graficzna, a jaka tekstowa. Wydaje się, że celem projektowanego art. 14a ust. 3 u.p.t.z. jest wprowadzenie podziału Schematu na część graficzną i część tekstową. Jednak wątpliwości budzi użycie pojęć „forma graficzna" i „forma tekstowa", skoro obecnie obowiązujący art. 12 ust. 5 u.p.t.z. (projekt przewiduje uchylenie tego przepisu) posługuje się sformułowaniami: „część tekstowa" i „część graficzna" w zakresie planu transportowego – nie jest więc jasne, czy pojęcia „forma" i „część" mają to samo znaczenie. Ponadto wydaje się zasadne, aby w projektowanym przepisie uszczegółowić co dana część (graficzna, tekstowa) powinna obligatoryjnie zawierać.	**uwaga nieuwzględniona**	Elementy Schematu sieci komunikacyjnej zostały określone w projektowanych przepisach. Nie przewiduje się natomiast definiowania pojęć „forma graficzna" i „forma tekstowa". Zasadne jest pozostawienie dowolności w tym zakresie. Ponadto w związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski**	Proponuje się uszczegółowić, że zgłaszane przez organizatorów potrzeby transportowe obejmują linie (sieci) komunikacyjne, obszary objęte transportem na żądanie – które będą przez nich organizowane/obsługiwane. Projekt przewiduje, że w przypadku propozycji zgłaszanych do planu transportowego województwa, mogą one dotyczyć linii organizowanych przez tych organizatorów (np. związki powiatowo-gminne mogą zgłaszać propozycje w zakresie linii lub sieci w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze gmin i powiatów tworzących te	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Małopolskiego	związki). Jednocześnie z uzasadnienia do projektu wynika, że Schemat ma być „rozwinięciem i uszczegółowieniem planu transportowego województwa". W związku z tym zasadnym jest, aby również potrzeby zgłaszane do Schematu przez poszczególnych organizatorów obejmowały linie (sieci) komunikacyjne (transport na żądanie) organizowane przez tych organizatorów.		i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się, aby przekazywane potrzeby transportowe do Schematu zawierały także przedstawiony graficznie przebieg poszczególnych linii (sieci) komunikacyjnych, oraz obszary objęte transportem na żądanie. W celu usprawnienia procesu tworzenia (aktualizacji) Schematu zasadnym jest wprowadzenie wymogu, aby w ramach przekazywanych województwu potrzeb transportowych przez poszczególnych organizatorów, organizatorzy ci również graficznie wskazywali przebieg zgłaszanych – w ramach tych potrzeb – linii komunikacyjnych, czy obszarów obsługiwanych transportem na żądanie.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uszczegółowić pojęcie: „forma wniosku". Projekt przewiduje zgłaszanie potrzeb transportowych w „formie wniosku", bez wyjaśnienia jakie warunki taka forma musi spełniać.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Proponuje się uszczegółowić według jakich kryteriów ma być prowadzona „weryfikacja potrzeb transportowych" złożonych przez innych organizatorów, oraz w jaki sposób mają być weryfikowane propozycje organizatorów działających na obszarze wykraczającym	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	poza granice jednego województwa. Projekt nakłada na województwo obowiązek weryfikacji potrzeb przewozowych złożonych przez innych organizatorów, ale jednocześnie nie wskazuje według jakich kryteriów ta weryfikacja ma być prowadzona i jak należy postępować, w przypadku jeśli te kryteria nie zostaną spełnione. Projekt nie określa też w jaki sposób mają być weryfikowane potrzeby przewozowe wykraczające poza obszar jednego województwa i zgłaszane przez organizatorów działających na obszarze wykraczającym poza granice jednego województwa. Wątpliwości budzi zwłaszcza to czy takie potrzeby powinny być weryfikowane przez wszystkich marszałków województw, w zakresie w jakim potrzeby dotyczą ich obszaru – w związku z tym zasadnym jest doprecyzowanie tej kwestii. Powyższe kwestie są też istotne z punktu widzenia przewidzianych w projektowanym art. 14c u.p.t.z. zadań wojewody w zakresie rozpatrywania uwag do Schematu zgłaszanych przez innych organizatorów.		Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Uwaga ogólna: Projektowany art. 14a ust. 11 u.p.t.z. nakłada na marszałków województw nowe zadania w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy operatorów i przewoźników, oraz uzgadniania zmian w tych rozkładach – to zadanie może stanowić dla województw znaczne obciążenie finansowe i organizacyjne. Projekt przewiduje obowiązek uzgadniania rozkładów jazdy linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie – w skali niektórych województw liczba organizatorów liczona jest w setkach, nie licząc przewoźników wykonujących przewozy na zasadach komercyjnych. Nałożenie więc na województwa obowiązku uzgadniania rozkładów jazdy przewoźników i operatorów (jak i zmian tych rozkładów) stanowić będzie duże obciążenie finansowe i organizacyjne dla województw. W tym kontekście ponownie pojawia się poruszona powyżej kwestia zapewnienia mechanizmu obligatoryjnego wsparcia finansowego – w tym wypadku dla samorządów województw.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy przez marszałka województwa. Intencją regulacji jest zapewnienie funkcjonalnej integracji różnych gałęzi transportu, w szczególności poprzez skomunikowanie przewozów autobusowych z transportem kolejowym, a nie szczegółowe określenie zakresu technicznego uzgodnień.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Projekt przewiduje jedynie przeznaczenie części środków z Funduszu na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i realizację zadań integratora przewozów na obszarze województwa (projektowany art. 6 pkt 2 lit. b ustawy o Funduszu), ale podział tych środków między województwa ma odbywać się w oparciu o liczbę organizatorów, którym „przekazano dopłatę w roku poprzednim" (projektowany art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu). Trudno oczekiwać, aby taki mechanizm podziału środków wystarczył na pokrycie kosztów zadań związanych z uzgadnianiem rozkładów jazdy, tym bardziej, że obowiązek ten dotyczy wszystkich linii ujętych w Schemacie, a nie tylko tych, na które uzyskano dopłatę z Funduszu – w skrajnym przypadku koszty tych zadań będą ponoszone nawet wówczas, gdyby żaden organizator nie otrzymał dopłaty z Funduszu w roku poprzednim. W tym miejscu warto więc przywołać art. 67 ust. 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa zgodnie z którym: „Przekazanie województwu, w drodze ustawy, nowych zadań wymaga zapewnienia koniecznych środków finansowych na ich realizację w postaci zwiększenia dochodów".		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi w jakim zakresie marszałek województwa ma dokonywać uzgodnień rozkładów jazdy, o których mowa w projektowanym art. 14a ust. 11 u.p.t.z. Przedmiotowy przepis, w pkt 1, wskazuje na uzgadnianie rozkładu jazdy „w celu skomunikowania ich z transportem kolejowym" – nie jest jednak jasne czy uzgodnienia te mają obejmować godziny przyjazdów/odjazdów, przystanków, trasy przejazdu itp. Nie jest również jasne, czy rozkłady jazdy mają być skomunikowane z przewozami kolejowymi organizowanymi przez województwo, czy też przewozami organizowanymi przez ministra właściwego ds. transportu, lub przewozami realizowanymi na zasadach komercyjnych. Warto przy tym wskazać, że w przypadku transportu kolejowego to zarządcy infrastruktury kolejowej – a nie marszałek województwa - opracowują rozkłady jazdy, o czym stanowi choćby art. 30 ust. 2 i 3	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu ustawy w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy przez marszałka województwa. Intencją regulacji jest zapewnienie funkcjonalnej integracji różnych gałęzi transportu, w szczególności poprzez skomunikowanie przewozów autobusowych z transportem kolejowym, a nie szczegółowe określenie zakresu technicznego uzgodnień.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Nie jest wreszcie jasne, czy art. 14a ust. 11 pkt 1 u.p.t.z. będzie miał też zastosowanie do linii komunikacyjnych, które na żadnym odcinku nie przebiegają w pobliżu linii kolejowych – wydaje się wątpliwe, aby marszałek województwa mógł uzgadniać takie rozkłady jazdy, w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym. Jednocześnie w pkt 2, przedmiotowego przepisu, wskazano iż uzgodnieniu podlega każda zmiana rozkładu jazdy, bez wskazania że dotyczy to skomunikowania z transportem kolejowym – nie jest więc jasne co konkretnie uzgadniać ma marszałek województwa w przypadku zmian rozkładów jazdy.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi projektowany art. 14a ust. 11 u.p.t.z. wymóg uzgadniania przez organizatorów rozkładów jazdy z marszałkiem województwa. Przedmiotowy projekt przewiduje, że organizatorzy mogą występować do wojewody z uwagami, jeśli marszałek województwa nie uwzględni w Schemacie zgłoszonych przez nich potrzeb, lub je zmodyfikuje (projektowany art. 14c u.p.t.z.) – jednocześnie jednak od uzgodnienia marszałka zależy możliwość wprowadzenia, a nawet zmiany rozkładu jazdy na linii ujętej w Schemacie. Tym samym od zgody marszałka województwa zależeć będzie kształt rozkładu jazdy obowiązującego w przewozach uruchamianych przez innych organizatorów – wydaje się, że takie działanie stanowić może ingerencję w samodzielność gmin i powiatów, gwarantowaną przepisami prawa, zwłaszcza w kontekście określenia sposobu zaspakajania potrzeb wspólny lokalnej. Ponadto art. 25 ust. 3 pkt 20 u.p.t.z. wprost przewiduje, że zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy, w celu poprawy funkcjonowania przewozów, określa umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – ustawodawca zadecydował więc, że kwestie dotyczące tworzenia i zmiany rozkładów jazdy ustalane są pomiędzy danym organizatorem, a operatorem wykonującym na podstawie umowy przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Marszałek województwa nie jest stroną umów zawieranych przez innych organizatorów, więc nie	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu ustawy. Wymóg uzgodnienia z marszałkiem województwa stanowi element realizacji jego funkcji integratora systemu transportowego i służy zapewnieniu spójności oraz komplementarności połączeń w skali regionu, w szczególności w odniesieniu do Schematu sieci komunikacyjnej.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			powinien – w świetle art. 25 ust. 3 pkt 20 u.p.t.z. – ingerować w proces tworzenia i aktualizacji rozkładów jazdy.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi projektowany art. 14a ust. 11 u.p.t.z. wymóg uzgadniania przez przewoźników rozkładów jazdy z marszałkiem województwa. Przedmiotowy projekt przewiduje, że przewoźnicy drogowi działający na zasadach komercyjnych, których linie zostały uwzględnione w Schemacie, będą musieli uzgadniać rozkłady (i ich wszystkie zmiany) z marszałkiem województwa. W tym miejscu należy przypomnieć, że zasady wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym reguluje ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a ponieważ wydanie/zmiana zezwolenia następuje w drodze decyzji administracyjnej, to zastosowanie znajdują także przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. Powyższe postępowania administracyjne prowadzą organy wskazane w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, które mają obowiązek uzgadniania – w określonych przypadkach – wydanie zezwolenia ze wskazanymi organami. W kontekście powyższego nie jest jasne, czy intencją autorów jest, aby uzgodnienie rozkładu jazdy przewoźnika następowało w trakcie postępowania administracyjnego o wydanie lub zmianę zezwolenia, a w szczególności czy przedmiotowe uzgodnienie ma następować w trybie art. 106 k.p.a. Projektowany art. 14a ust. 11 u.p.t.z. wskazuje jednak, że to przewoźnik (a nie organ wydający zezwolenie) ma uzgadniać rozkład jazdy z marszałkiem województwa, co wydaje się świadczyć, że proces uzgodnień ma odbywać się poza postępowaniem administracyjnym o wydanie/zmianę zezwolenia. Nie jest więc jasne czy uzgodnienie ma zostać dokonane przed wszczęciem postępowania administracyjnego o wydanie/zmianę zezwolenia – a jeśli taki jest cel, to przedmiotowy przepis nie wskazuje w jakiej formie miałoby nastąpić uzgodnienie i czy przewoźnikowi przysługuje jakakolwiek forma zaskarżenia braku uzgodnienia do innego organu. Wydaje się zresztą, że projektowany przepis może doprowadzić do	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy przez przewoźników. Wymóg ten stanowi element realizacji funkcji marszałka województwa jako integratora systemu transportowego i służy zapewnieniu spójności oraz komplementarności przewozów ujętych w Schemacie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			nierównego traktowania przewoźników – obowiązek dodatkowego uzgodnienia dotyczy bowiem tylko tych linii komunikacyjnych, które zostały ujęte w Schemacie, na skutek ich zgłoszenia przez organizatorów. Wynika z tego, że obowiązek takiego uzgodnienia nie będzie dotyczył tych linii, które w Schemacie w ogóle nie zostały ujęte. W tym miejscu należy więc przywołać art. 2 Prawa przedsiębiorców, zgodnie z którym: „Podejmowanie, wykonywanie i zakończenie działalności gospodarczej jest wolne dla każdego na równych prawach".		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi projektowany art. 14a ust. 11 pkt 2 u.p.t.z. w zakresie obowiązku uzgadniania każdej zmiany rozkładu jazdy z przyczyn niezależnych od operatora, czy przewoźnika. Wymóg uzgadniania zmian rozkładów jazdy, w sytuacji gdy zmiany te wynikają z przyczyn niezależnych przewoźnika/operatora wydaje się niezasadny – przykładowo likwidacja przystanku ujętego w rozkładzie jazdy wymaga jego usunięcia i uzgodnienie tej okoliczności z marszałkiem wydaje się zbędne (niezależnie czy marszałek uzgodni tą zmianę czy nie, operator/przewoźnik nie będzie korzystał ze zlikwidowanego przystanku). Ponadto należy zauważyć, że w obecnym stanie prawnym funkcjonują rozwiązania mające zastosowanie w przypadku wystąpienia okoliczności wymagających zmiany rozkładu jazdy z ww. przyczyn: - w przypadku przewozów o charakterze użyteczności publicznej art. 44 u.p.t.z. przewiduje, że w razie wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z umową (w tym w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej) „organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi" – jest to obowiązek organizatora, na co wskazuje sformułowanie „wyraża zgodę" i nie powinien on być uzależniony od uzgodnienia z marszałkiem województwa; - w przypadku przewozów drogowych wykonywanych na zasadach komercyjnych art. 20a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprost wskazuje, że warunków określonych w	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie obowiązku uzgadniania zmian rozkładów jazdy. Wymóg ten ma charakter systemowy i służy zapewnieniu spójności oraz aktualności Schematu sieci komunikacyjnej, niezależnie od przyczyn wprowadzanych zmian. Nawet zmiany wynikające z okoliczności niezależnych od operatora lub przewoźnika mogą wpływać na funkcjonowanie całej sieci, w szczególności na skomunikowanie połączeń oraz dostępność transportu dla mieszkańców.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zezwoleniu „nie stosuje się w przypadku wystąpienia niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności uniemożliwiających wykonywanie przewozów zgodnie z określonym w zezwoleniu przebiegiem trasy przewozów”; natomiast w sytuacji, gdy okoliczności te trwają dłużej niż 14 dni, „organ właściwy w sprawach zezwoleń, na wniosek przedsiębiorcy, wydaje decyzję w sprawie odstępstwa od warunków określonych w zezwoleniu” – z przepisu tego wynika więc, że w pewnych sytuacjach może nastąpić zmiana rozkładu jazdy i nie powinna ona być uzależniona od uzgodnienia z marszałkiem województwa (organ wydający zezwolenie ma obowiązek wydania decyzji o odstępstwie, na co wskazuje sformułowanie „wydaje decyzję”).		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Brak przepisów godzących konieczność opracowywania planu transportowego z Schematem. Konieczne jest doprecyzowanie w jakich terminach i na jakich warunkach tworzony będzie plan transportowy i jak do tego odnosić ma się bardziej elastyczny Schemat. Rozważyć, czy istnieje sens dublowania pracy czy nie lepiej zostawić jeden z tych projektów? Schemat ma być z założenia bardziej elastycznym tworem pod kątem wprowadzania zmian, tj. dodawanie nowych linii. Wszelkie zmiany wprowadzane do Schematu, który ma być na bieżąco aktualizowany nie będą mogły być nanoszone na plan transportowy, który wymaga wcześniejszych konsultacji społecznych i długiej ścieżki obiegu administracyjnej w urzędach marszałkowskich więc reasumując ciężko będzie pogodzić opracowywanie i zamieszczanie tych dwóch planów przy tak różnych założeniach ich opracowywania i zmiany.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie relacji pomiędzy planem transportowym a Schematem. Instrumenty te pełnią odmienne, komplementarne funkcje – plan transportowy ma charakter strategiczny i wyznacza kierunki rozwoju systemu, natomiast Schemat stanowi narzędzie operacyjne, odzwierciedlające rzeczywisty układ połączeń i podlegające bieżącej aktualizacji.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	2. Nadmierna centralizacja planowania transportu Przepis: art. 1 pkt 11 – nowy art. 14a Uwaga: Należy ograniczyć możliwość ingerencji marszałka w funkcjonujące sieci transportowe organizatorów. Uzasadnienie: Projekt zakłada, że marszałek opracowuje schemat sieci komunikacyjnej województwa oraz ustala przebieg linii zgłoszonych	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie roli marszałka województwa jako integratora transportu. Wprowadzone rozwiązania nie stanowią nadmiernej centralizacji, lecz mechanizm koordynacyjny, służący zapewnieniu spójności i efektywności systemu transportowego w skali regionu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			do schematu, a także uzgadnia rozkłady jazdy i ich zmiany. Może to znacząco ograniczyć autonomię gmin i innych organizatorów transportu publicznego.		Uprawnienia marszałka dotyczą wyłącznie aspektów mających znaczenie dla funkcjonowania całej sieci, w szczególności eliminowania dublowania połączeń, poprawy skomunikowania oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	3. Problemy interpretacyjne dotyczące roli gmin Przepis: art. 1 pkt 11 – art. 14a Uwaga: Należy uwzględnić gminę jako bezpośredniego organizatora w systemie przekazywania potrzeb transportowych. Uzasadnienie: Projekt przewiduje przekazywanie potrzeb transportowych gmin przez powiat, co może prowadzić do problemów interpretacyjnych i ograniczenia możliwości bezpośredniego wpływu gmin na plan transportowy województwa. Nie przewidziano także sytuacji, gdy powiat nie jest organizatorem transportu.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie sposobu przekazywania potrzeb transportowych. Przyjęty model, w którym potrzeby gmin przekazywane są za pośrednictwem powiatu, ma na celu uporządkowanie i ujednolicenie przepływu informacji oraz zapewnienie ich agregacji na poziomie ponadgminnym. Rozwiązanie to sprzyja spójności planowania i ogranicza ryzyko rozproszenia oraz nieskoordynowanego zgłaszania potrzeb.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Art. 14a „3. Schemat sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej” Co należy rozumieć pod pojęciem „schemat w formie tekstowej”? „11. Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa: 1) rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym; 2) każdej zmiany rozkładu jazdy linii wynikającej z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika.	**uwaga nieuwzględniona**	Forma schematu, w tym jego część tekstowa, wynikają z funkcji informacyjnej i analitycznej tego narzędzia i nie wymagają dalszego uszczegółowienia na poziomie ustawy. Ponadto nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy przez przewoźników. Wymóg ten stanowi element realizacji funkcji marszałka województwa jako integratora systemu transportowego i służy zapewnieniu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			- jaka ma być forma uzgodnienia? - czy marszałek będzie uzgadniał rozkłady jazdy przewoźników ubiegających się o udzielenie zezwolenia na komercyjne przewozy gminne i powiatowe? - czy brak uzgodnienia rozkładu jazdy przez marszałka będzie skutkował odmową udzielenia zezwolenia przez wójta lub starostę? Jeśli tak, to należy ująć tę przesłankę w przepisach ustawy o transporcie drogowym.... - co ze zmianami kolejowych rozkładów jazdy (1x na kwartał). Czy ich zmiana skutkuje koniecznością aktualizacji schematu. Art. 14c. 1. Po opublikowaniu przez marszałka województwa Schematu, o którym mowa w art. 14a, w Biuletynie Informacji Publicznej albo jego aktualizacji organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b, w terminie 14 dni od dnia opublikowania Schematu w Biuletynie Informacji Publicznej, mogą złożyć do wojewody uwagi do Schematu w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą przez marszałka województwa wnioskowanych przez nich potrzeb transportowych. 2. Wojewoda rozpatruje zgłoszone uwagi w terminie do 14 dni od dnia ich otrzymania. 3. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o konieczności dokonania zmian w Schemacie w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania tej informacji. Zapis wymaga doprecyzowania i wyjaśnienia W niektórych przypadkach o kształcie Schematu sieci... będzie de facto decydował Wojewoda...		spójności oraz komplementarności przewozów ujętych w Schemacie. W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Projekt ustawy wprowadza nowy instrument planistyczny – schemat sieci komunikacyjnej województwa, który ma być głównym narzędziem identyfikacji i planowania transportu służącego przeciwdziałaniu wykluczeniu. Według projektu schemat ten obejmuje zarówno linie istniejące, jak i planowane, które są zgłaszane przez organizatorów i służą identyfikacji obszarów	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzenie schematu sieci komunikacyjnej nie prowadzi do przeniesienia kompetencji organizatorów na poziom województwa, lecz służy ich

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			potrzebujących wsparcia finansowego. Problem polega na tym, że prawo do definiowania przebiegu linii komunikacyjnych oraz ich finansowania zostaje przeniesione z poziomu gmin na poziom województwa, przy jednoczesnym braku mechanizmów gwarantujących uwzględnienie lokalnych potrzeb mieszkańców w planach wyższego szczebla. Gminy, szczególnie wiejskie i małe, mogą nie mieć realnego wpływu na swój własny transport publiczny, co stoi w sprzeczności z deklarowanym celem ustawy – jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu właśnie tam, gdzie ono faktycznie występuje.		koordynacji i integracji. Marszałek nie zastępuje gmin w zakresie organizacji przewozów, a jedynie zapewnia spójność sieci w skali regionu. Projekt przewiduje mechanizmy przekazywania potrzeb transportowych przez organizatorów, w tym gminy, co gwarantuje uwzględnienie lokalnych uwarunkowań. Schemat jako narzędzie analityczne i operacyjne, umożliwia identyfikację obszarów zagrożonych wykluczeniem transportowym oraz racjonalne kierowanie wsparcia finansowego. W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Cały schemat sieci komunikacyjnej Brak mechanizmów szybkiego reagowania na zmieniające się potrzeby. Wprowadzić mechanizm awaryjnego uruchamiania linii przez gminę (np. połączenia sezonowe lub medyczne), z możliwością późniejszego włączenia do schematu. Procedura zatwierdzania linii Brak odwołania gminy w przypadku nieuwzględnienia linii w schemacie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy już przewidują mechanizmy pozwalające na reagowanie na zmieniające się potrzeby transportowe, w szczególności poprzez bieżącą aktualizację schematu oraz możliwość zgłaszania potrzeb przez organizatorów. Wprowadzanie odrębnych trybów

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Dodać obowiązek pisemnego uzasadnienia decyzji marszałka oraz ustanowienie procedury odwoławczej dla gmin.		„awaryjnych” nie jest zasadne, gdyż mogłoby prowadzić do niespójności systemu. Jednocześnie projekt przewiduje mechanizm zgłaszania uwag do schematu oraz ich rozpatrywania przez wojewodę, co zapewnia odpowiednią ścieżkę weryfikacji rozstrzygnięć. Obowiązujące rozwiązania gwarantują zachowanie równowagi pomiędzy elastycznością działania a koniecznością utrzymania spójnego, zintegrowanego systemu transportowego.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Marszałek Woj. Lubuskiego**	Schemat sieci komunikacyjnej województwa (art. 14a – 14c ustawy o PTZ): Jak czytamy, opracowywany przez marszałka Schemat sieci komunikacyjnej województwa, zawierać ma m.in. obecne i planowane sieci komunikacyjne organizatorów, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, a także linie z przewozami na podstawie zezwoleń, zgłaszane przez wydających te zezwolenia oraz aktualne i planowane obszary objęte transportem na żądanie. Zadaniem organizatorów komunikacji regionalnej będzie przekazywanie marszałkowi potrzeb transportowych w formie wniosku - z własnej inicjatywy lub na wniosek i w terminie przez niego wskazanym. Następnie zostaną one zweryfikowane w urzędzie marszałkowskim, w którym powstanie sieć komunikacyjna organizatorów na obszarze danego regionu. Organizatorzy uzgodnią rozkłady jazdy z marszałkiem w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym, podobnie jak każdą zmianę rozkładu jazdy linii wynikającą z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika. Schemat ma być aktualizowany na bieżąco, ale nie rzadziej niż raz w roku i nie później niż do końca trzeciego kwartału danego roku. Prowadzenie postępowań administracyjnych o wydawanie	**uwaga nieuwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Projektowane rozwiązania zapewniają spójny i przejrzysty mechanizm planowania oraz koordynacji transportu na poziomie województwa, przy jednoczesnym zachowaniu udziału organizatorów. Projektowane przepisy dają możliwość reagowania na sytuacje wynikających z bieżących uwarunkowań rynkowych i organizacyjnych, w tym związanych z wydawaniem zezwoleń.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym czy rozpatrywanie wniosków o zrzeczenie się ww. zezwolenia to proces ciągły i trudny do określenia w czasie. Jednocześnie tryb odwołania do wojewody, budzi wątpliwości. Być może w całej procedurze odwoławczej należałoby, aby wojewoda występował do marszałka o uzasadnienie decyzji a nie rozpatrywał tylko uwagi organizatorów co do nie ujęcia ich wniosków w Schemacie lub dokonanych zmian.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Część proponowanych rozwiązań wprowadza nowe obostrzenia i ograniczenia w działalności samorządów. W szczególności wprowadzenie obowiązku ujmowania linii innych niż linie komunikacji miejskiej w planie transportowym województwa i uzależnienie możliwości ich tworzenia lub likwidacji od woli sejmiku województwa, przy jednoczesnym nadaniu marszałkom prawa do arbitralnego decydowania o istnieniu lub likwidacji linii na obszarze gminy lub powiatu (art. 8a pkt 1 i art. 11 ust. 1a-1c) sparaliżuje możliwość swobodnego kształtowania sieci komunikacyjnej i szybkiego reagowania na pojawiające się lub znikające potrzeby transportowe na danym obszarze. Wnosimy o weryfikację i zmianę wprowadzonych zmian – de facto będących zmianami ustrojowymi. Należy bowiem zauważyć, że decydowanie ze szczebla województwa o tym czy w danej gminie będzie linia użyteczności publicznej doprowadzi po pierwsze do paraliżu w zakresie konieczności nieustannej aktualizacji takiego planu transportowego a po drugie odbiera w istocie kompetencje i możliwość sprawnego działania i odpowiadania na potrzeby transportowe. Dodatkowo przy takim zakresie planu wojewódzkiego stanie się on dokumentem kilkuset stronicowym bez realnej możliwości elastycznego wpływania na zmieniające się dynamicznie potrzeby transportowe mieszkańców.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu, w tym między innymi ustanowienia marszałka województwa integratorem przewozów oraz sporządzania przez niego Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Niemniej jednak w związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Sugeruje się zmianę zapisów ustawy dot. aktualizacji Schematu – opracowanie systemu komunikacji z organizatorami, który należałoby jak najbardziej uprościć oraz zastanowić się nad zapisem obowiązku przeprowadzenia konsultacji społecznych na poziomie	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	organizatora. Po co tworzyć znów niepotrzebną drabinę: Organizator – Wojewoda – Marszałek, skoro tylko wydłuża to całą procedurę tworzenia Schematu, który z założenia ma być tworem elastycznym? Brak doprecyzowania zapisów ustawy może prowadzić do tworzenia politycznych schematów bez poparcia lokalnego i naruszeń zasady partycypacji.		Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 1–3 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	IX. „Art. 14a. 1. Marszałek województwa jako integrator przewozów, na podstawie potrzeb transportowych przekazanych przez organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b, opracowuje Schemat sieci komunikacyjnej województwa, zwany dalej „Schematem". 2. Schemat zawiera w szczególności: 1) obecne i planowane sieci komunikacyjne organizatorów na obszarze województwa, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie komunikacyjne utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu; 2) linie komunikacyjne, na których są realizowane przewozy, na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgłoszone przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b; 3) obecne i planowane obszary objęte transportem na żądanie. 3. Schemat sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej." – Wprowadzenie przepisu przewidującego opracowanie przez marszałka województwa Schematu sieci komunikacyjnej województwa może przyczynić się do lepszej koordynacji systemu transportowego, jednak niesie również ze sobą pewne zagrożenia dla funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Jednym z podstawowych ryzyk jest nadmierna centralizacja procesu planowania transportu na poziomie województwa. Marszałek, jako integrator przewozów, uzyskuje istotny wpływ na sposób kształtowania sieci komunikacyjnej w regionie, co może prowadzić do ograniczenia roli organizatorów transportu na poziomie lokalnym, takich jak gminy i powiaty.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzenie Schematu jako narzędzia integracyjnego nie prowadzi do nadmiernej centralizacji, lecz zapewnia koordynację działań różnych organizatorów przy zachowaniu ich kompetencji w zakresie zgłaszania potrzeb transportowych. Mechanizm ten opiera się na współpracy i przepływie informacji, co pozwala uwzględniać lokalne uwarunkowania. Ponadto w wyniku uwag zgłoszonych do projektu ustawy w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Ryzyko nieaktualności danych zostało ograniczone poprzez obowiązek bieżącej aktualizacji Schematu oraz jego cykliczną

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			W konsekwencji decyzje dotyczące funkcjonowania połączeń lokalnych mogą być podejmowane z perspektywy regionalnej, która nie zawsze w pełni uwzględnia specyficzne potrzeby poszczególnych społeczności. Kolejnym zagrożeniem jest uzależnienie jakości i kompletności schematu od informacji przekazywanych przez organizatorów transportu. Jeżeli dane dotyczące istniejących lub planowanych połączeń będą niepełne lub nieaktualne, opracowany schemat może nie odzwierciedlać rzeczywistej struktury sieci komunikacyjnej w województwie. Może to utrudniać skuteczne planowanie działań mających na celu ograniczenie wykluczenia transportowego. Wątpliwości budzi również uwzględnianie w schemacie linii realizowanych na podstawie zezwoleń przez przewoźników komercyjnych. Przewozy tego typu funkcjonują w oparciu o mechanizmy rynkowe i mogą być w stosunkowo krótkim czasie zmieniane lub likwidowane przez przewoźników. Włączenie ich do schematu sieci komunikacyjnej może powodować, że dokument ten będzie zawierał elementy o niskiej trwałości, co w praktyce może prowadzić do jego szybkiej dezaktualizacji. Dodatkowym problemem może być zwiększenie stopnia formalizacji procesu planowania transportu. Opracowanie schematu zarówno w formie graficznej, jak i tekstowej wymaga zebrania i przetworzenia znacznej ilości danych, co może wydłużać proces planistyczny oraz generować dodatkowe obciążenia administracyjne dla samorządu województwa oraz innych organizatorów transportu. W rezultacie wprowadzenie obowiązku sporządzania schematu sieci komunikacyjnej może prowadzić do zwiększenia złożoności systemu planowania transportu oraz do powstania nowych problemów koordynacyjnych pomiędzy poszczególnymi szczeblami organizacji publicznego transportu zbiorowego.		weryfikację. Ujęcie przewozów komercyjnych jest niezbędne dla zapewnienia pełnego obrazu systemu transportowego, mimo ich zmienności. Stopień formalizacji jest adekwatny do znaczenia dokumentu, a jego forma graficzna i tekstowa zwiększa przejrzystość oraz użyteczność analityczną. Rozwiązanie to sprzyja efektywnemu planowaniu i ograniczaniu wykluczenia transportowego.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 2 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	26. Art. 14a ust. 2 – zwrot „w szczególności” otwiera możliwość nadinterpretacji, zasadne jest określenie tego, co ma zawierać schemat, jeśli już koniecznie chcemy wprowadzać nowy dokument.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wprowadzania katalogu zamkniętego.
	art. 1 pkt 11	**Towarzystwo**	W art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej, w proponowanym brzmieniu	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca wskazuje ponownie jak

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14a ust. 2 ustawy o ptz)	**Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	nowego art. 14a ust. 2 ustawy zmieniającej dodać nowy punkt 4): „4) linie komunikacyjne, realizowane na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy." Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów ujętych w schemacie o transport kolejowy realizowany na podstawie innej niż umowa PSC. Poza przewozami realizowanymi na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu także przewozy realizowane np. na liniach kolejowych wąskotorowych, które są wyłączone przepisów dot. otwartego dostępu / ograniczonego dostępu, a realizują one przewozy powiatowe lub gminne w publicznym transporcie zbiorowym.		przy poprzednich uwagach o tożsamej treści, że przewozy komercyjne nie stanowią usług publicznych. Nie podlegają one planowaniu przez samorządy czy organizatora będącego ministrem właściwym ds. transportu i nie mogą zostać objęte usługami regularnymi, gdyż nie gwarantują ciągłości i niedyskryminacyjnego traktowania, co jest wymagane dla usług o charakterze publicznym. Z tego względu nie mogą zostać wpisane do schematu planu transportowego ani traktowane jako jego część.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 2 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	W art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej, w proponowanym brzmieniu nowego art. 14a ust. 2 ustawy zmieniającej dodać nowy punkt 4): „4) linie komunikacyjne, realizowane na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie: Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów ujętych w schemacie o transport kolejowy realizowany na podstawie innej niż umowa PSC. Poza przewozami realizowanymi na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu także przewozy realizowane np. na liniach kolejowych wąskotorowych, które są wyłączone przepisów dot. otwartego dostępu / ograniczonego dostępu, a realizują one przewozy powiatowe lub gminne w publicznym transporcie zbiorowym.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca wskazuje ponownie jak przy poprzednich uwagach o tożsamej treści, że przewozy komercyjne nie stanowią usług publicznych. Nie podlegają one planowaniu przez samorządy czy organizatora będącego ministrem właściwym ds. transportu i nie mogą zostać objęte usługami regularnymi, gdyż nie gwarantują ciągłości i niedyskryminacyjnego traktowania, co jest wymagane dla usług o charakterze publicznym. Z tego względu nie mogą zostać wpisane do schematu planu transportowego ani traktowane jako jego część.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 2 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej, w proponowanym brzmieniu nowego art. 14a ust. 2 ustawy zmieniającej dodać nowy punkt 4): „4) linie komunikacyjne, realizowane na podstawie określonej w art. 5 ust. 2 pkt 3 i 4 ustawy.” Uzasadnienie:	**uwaga nieuwzględniona**	Projektodawca wskazuje ponownie jak przy poprzednich uwagach o tożsamej treści, że przewozy komercyjne nie stanowią usług publicznych. Nie podlegają one planowaniu przez samorządy czy

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Proponowana zmiana obejmuje uzupełnienie katalogu rodzajów przewozów ujętych w schemacie o transport kolejowy realizowany na podstawie innej niż umowa PSC. Poza przewozami realizowanymi na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub ograniczonego dostępu także przewozy realizowane np. na liniach kolejowych wąskotorowych, które są wyłączone przepisów dot. otwartego dostępu / ograniczonego dostępu, a realizują one przewozy powiatowe lub gminne w publicznym transporcie zbiorowym.		organizatora będącego ministrem właściwym ds. transportu i nie mogą zostać objęte usługami regularnymi, gdyż nie gwarantują ciągłości i niedyskryminacyjnego traktowania, co jest wymagane dla usług o charakterze publicznym. Z tego względu nie mogą zostać wpisane do schematu planu transportowego ani traktowane jako jego część. W zakresie realizacji usług o charakterze użyteczności publicznej przez koleje wąskotorowe, wskazać należy, że zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz przewóz o charakterze użyteczności publicznej jest świadczony na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Natomiast przewozy wąskotorowe wykonują działalność komercyjną, wobec czego ich działalność jest uzależniona od decyzji przewoźnika. Nie gwarantują one ciągłości, regularności ani standardów usług świadczonych publicznie. Gdyby taki standard miał być uwzględniony musiałaby być zawarta umowa PSC, tym bardziej uwaga jest niezasadna.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd**	Art. 14a „3. Schemat sporządza się w formie graficznej oraz w formie tekstowej” Co należy rozumieć pod pojęciem „schemat w formie tekstowej”? Zapis wymaga doprecyzowania i wyjaśnienia	**uwaga nieuwzględniona**	Podniesione wątpliwości mają w dużej mierze charakter interpretacyjny. Forma schematu, w tym jego część tekstowa, wynikają z funkcji informacyjnej i analitycznej tego narzędzia i nie wymagają dalszego uszczegółowienia na poziomie ustawy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego			
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 4 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	To ma być społeczna kontrola działań administracji w Polsce - sam opracowuje, sam to także zatwierdza i publikuje w dokumencie w zasadzie niedostępnym dla Obywatela i nie wiadomo kiedy! Można więc kombinować.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Uwaga nie zasługuje na uwzględnienie, gdyż opiera się na nieuzasadnionym założeniu braku transparentności procesu opracowania i publikacji Schematu. Projektowane przepisy wprost przewidują obowiązek publikacji Schematu w Biuletynie Informacji Publicznej, co zapewnia jego powszechną dostępność oraz możliwość społecznej kontroli. Ponadto procedura jego tworzenia opiera się na Schematach sieci komunikacyjnej opracowanych przez organizatorów, co gwarantuje ich udział w opracowaniu Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Wprowadzony mechanizm zgłaszania uwag do wojewody stanowi dodatkowe narzędzie weryfikacji i kontroli rozstrzygnięć marszałka. Tym samym przyjęte rozwiązania zapewniają odpowiedni poziom przejrzystości i równowagi, a także ograniczają ryzyko dowolności działania.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 5 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	27. Art. 14a ust. 5 – przepis mówi o zgłaszaniu „potrzeb transportowych", ale równocześnie odsyła do ustępu 2, w którym jest mowa o „sieciach komunikacyjnych" – zatem niejasne staje się, czy przepis dotyczy popytowej czy podażowej strony rynku przewozów	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	W dodawanym art. 14a ust. 5 O treści: „5. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b, przekazuje marszałkowi województwa potrzeby transportowe z własnej inicjatywy lub na wniosek i w terminie przez niego wskazanym Potrzeby transportowe obejmują wymagane elementy, o których mowa w ust. 2” Należałoby również uszczegółowić na czyj wniosek i kto określa termin przekazania potrzeb. Szyk zdania nie określa podmiotu na którego wniosek składane są potrzeby oraz kto wyznacza termin składania tych potrzeb.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 7 ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	taki zapis daje pełną dowolność w narzucaniu rozwiązań integracyjnych przez województwo.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 8 ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów**	5. Projektowany art. 14a ust. 8 przewiduje, że organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 - 4b, przy sporządzaniu potrzeb transportowych biorą pod uwagę swój plan transportowy, jeżeli został opracowany. Mając na uwadze, iż w przepisach przejściowych	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Komunikacji	art. 14 przewiduje, że uchwalone przez organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 - 4a plany transportowe pozostają w mocy nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2029 r., wskazany przepis materialny jest błędnie zredagowany.		Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 9 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	9. Marszałek województwa weryfikuje potrzeby transportowe, przedłożone do Schematu przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 - 4b, i opracowuje sieć komunikacyjną organizatorów na obszarze województwa, na której są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, w tym linie komunikacyjne utworzone w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz obszary, na których będzie wykonywany transport na żądanie.” - Proponowany przepis może budzić wątpliwości z punktu widzenia przejrzystości i równowagi kompetencyjnej w systemie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Zakłada on, że marszałek województwa weryfikuje potrzeby transportowe zgłoszone przez organizatorów niższego szczebla oraz na tej podstawie opracowuje sieć komunikacyjną w skali całego województwa. W praktyce oznacza to przyznanie organowi regionalnemu bardzo szerokiej swobody w ocenie i selekcji zgłaszanych postulatów. Jednym z podstawowych problemów jest brak jasno określonych kryteriów weryfikacji potrzeb transportowych. Przepis nie wskazuje, według jakich zasad marszałek ma oceniać zgłoszone propozycje ani w jaki sposób powinien rozstrzygać sytuacje, w których potrzeby zgłaszane przez różne jednostki samorządu będą sprzeczne. W takiej sytuacji decyzje mogą mieć charakter uznaniowy, co zwiększa ryzyko podejmowania rozstrzygnięć nie tylko na podstawie analiz transportowych, lecz również innych czynników. W konsekwencji pojawia się ryzyko podejmowania decyzji według klucza politycznego. Marszałek województwa jest organem	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wybieranym przez sejmik województwa, a więc funkcjonuje w określonym układzie politycznym. Przy braku precyzyjnych kryteriów oceny może powstać obawa, że niektóre obszary lub projekty będą premiowane kosztem innych, np. ze względu na preferencje polityczne, presję lokalnych środowisk lub znaczenie danego obszaru w regionalnej polityce. Kolejnym problemem jest ograniczenie roli organizatorów transportu na poziomie lokalnym. Gminy i powiaty najlepiej znają rzeczywiste potrzeby transportowe swoich mieszkańców, natomiast w omawianym modelu ich propozycje mogą zostać zmodyfikowane lub odrzucone w procesie weryfikacji przez marszałka. Może to prowadzić do sytuacji, w której ostateczny kształt sieci komunikacyjnej nie będzie w pełni odpowiadał lokalnym uwarunkowaniom. Dodatkowo przepis przewiduje, że marszałek określa również obszary, na których będzie wykonywany transport na żądanie, co może oznaczać dalsze rozszerzenie kompetencji regionalnych kosztem samorządów lokalnych. Bez jasnych zasad ustalania takich obszarów istnieje ryzyko nierównomiernego rozwoju usług transportowych w różnych częściach województwa. W rezultacie proponowane rozwiązanie może prowadzić do nadmiernej centralizacji procesu planowania transportu oraz zwiększenia uznaniowości decyzji dotyczących kształtu sieci komunikacyjnej, co może osłabić przejrzystość i efektywność organizacji publicznego transportu zbiorowego.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 9 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Marszałek omnibus - nie będzie przecież znal jakie mają być przystanki na trasie, godziny odjazdów ilość kursów itp. Czyli nie będą uzgadniali rozkładu jazdy jako dokumentu - to jaki dokument otrzyma marszałek, aby cokolwiek poważnie i odpowiedzialnie zweryfikować?	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 9 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	28. Art. 14a ust. 9 – ponownie, brak jest kryteriów weryfikacyjnych wniosków samorządów niższego szczebla	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10 ustawy o ptz)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Marszałek ustala przebieg wszystkich linii; gminy tracą możliwość reagowania na lokalne potrzeby mieszkańców. Dodać zapis: „Gmina ma prawo inicjować przebieg linii oraz zgłaszać zmiany w schemacie wojewódzkim; odmowa uwzględnienia przez marszałka wymaga pisemnego uzasadnienia i możliwości odwołania się przez gminę”.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Marszałek omnibus	**brak uwagi**	
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10	**osoba fizyczna B.M.**	29. Art. 14a ust. 10 – czy oznacza to, że przebieg linii między dwoma sołectwami określał będzie marszałek w drodze schematu?	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o ptz)		Wydaje się to jednak zaprzeczeniem zasady, by zaspokajanie potrzeb zbiorowych odbywało się na możliwie najniższym stopniu wspólnoty lokalnej		wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Marszalek może jednostronnie ustalać przebieg linii zgłaszanych przez organizatorów. Ingerencja w kompetencje organizatorów; brak podstawy finansowej i mechanizmu negocjacji – prowadzi do sporów i potencjalnych skarg administracyjnych.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Schemat oparty na „potrzebach transportowych przekazanych przez organizatorów”. Brak definicji „potrzeby transportowej” i kryteriów jej weryfikacji.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 10 i 11 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	XI. „10. Przebieg linii komunikacyjnych zgłoszonych do Schematu w ramach potrzeb transportowych przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 - 4b, ustala marszałek województwa. 11. Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa: 1) rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym; 2) każdej zmiany rozkładu jazdy linii wynikającej z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika” – Proponowane rozwiązanie budzi poważne wątpliwości organizacyjne i kompetencyjne. Przede wszystkim przepis przewiduje, że marszałek województwa ustala przebieg linii komunikacyjnych zgłoszonych przez innych organizatorów transportu, jednak nie wskazuje żadnych jasnych kryteriów podejmowania takich decyzji. Brak określonych zasad może prowadzić do uznaniowości w kształtowaniu sieci połączeń oraz do ograniczenia samodzielności organizatorów transportu na poziomie gmin i powiatów, którzy najlepiej znają lokalne potrzeby transportowe. Wątpliwości budzi również obowiązek uzgadniania z marszałkiem rozkładów jazdy autobusów w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym. W praktyce rozkłady jazdy kolei są zmieniane wielokrotnie w ciągu roku, a wprowadzanie obowiązku każdorazowego uzgadniania rozkładów autobusowych z poziomu województwa może znacząco wydłużyć proces ich aktualizacji oraz utrudnić elastyczne reagowanie na zmiany w systemie transportowym. Szczególnie problematyczny wydaje się zapis nakładający obowiązek konsultowania z marszałkiem każdej zmiany rozkładu jazdy, niezależnie od jej przyczyn. W praktyce rozkłady jazdy są często modyfikowane z powodów operacyjnych, takich jak zmiany organizacji ruchu, remonty infrastruktury czy dostosowanie godzin kursów do potrzeb pasażerów. Wprowadzenie takiego obowiązku mogłoby prowadzić do nadmiernej biurokratyzacji procesu zarządzania transportem oraz znacząco utrudniać bieżące funkcjonowanie przewozów.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			W rezultacie proponowane regulacje mogą prowadzić do nadmiernej centralizacji decyzji transportowych na poziomie województwa, ograniczenia kompetencji lokalnych organizatorów oraz zwiększenia obciążeń administracyjnych, co w praktyce może utrudniać sprawne i elastyczne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**	Art. 14a 11. Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych zawartych w Schemacie są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa: 1) rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym; 2) każdej zmiany rozkładu jazdy linii wynikającej z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika. - jaka ma być forma uzgodnienia? - czy marszałek będzie uzgadniał rozkłady jazdy przewoźników ubiegających się o udzielenie zezwolenia na komercyjne przewozy gminne i powiatowe? - czy brak uzgodnienia rozkładu jazdy przez marszałka będzie skutkował odmową udzielenia zezwolenia przez wójta lub starostę? Jeśli tak, to należy ująć tę przesłankę w przepisach ustawy o transporcie drogowym.... - co ze zmianami kolejowych rozkładów jazdy (1x na kwartał). Czy ich zmiana skutkuje koniecznością aktualizacji schematu. Zapis wymaga doprecyzowania i wyjaśnienia	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy w sposób celowy określają ogólny obowiązek uzgadniania rozkładów jazdy, pozostawiając jego formę i tryb do ukształtowania na poziomie wykonawczym oraz praktyki współpracy między organizatorami. Rozwiązanie to zapewnia niezbędną elastyczność przy jednoczesnym zachowaniu nadrzędnego celu, jakim jest integracja różnych gałęzi transportu. Uzgodnienie nie stanowi elementu postępowania w sprawie udzielania zezwoleń, lecz instrument koordynacyjny służący zapewnieniu spójności systemu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Kiedy? Przed zawarciem umowy, po roku czy wtedy kiedy będą chcieli? A co z prawem przedsiębiorcy realizującego przewozy na własne ryzyko na podstawie decyzji administracyjnej wydanej na podstawie ustawy o transporcie drogowym, jeżeli będzie miał zastrzeżenia do schematu we sprawie własnej linii?	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie uzgadniania rozkładów jazdy przez przewoźników. Wymóg ten stanowi element realizacji funkcji marszałka województwa jako integratora systemu transportowego i służy zapewnieniu spójności oraz komplementarności przewozów ujętych w Schemacie
	art. 1 pkt 11	**Ogólnopolskie**	6. Projektowany przepis art. 14a ust. 11 przewiduje obowiązek	**uwaga nieuwzględniona**	Wymóg ten stanowi element realizacji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	uzgadniania przez organizatorów i przewoźników z marszałkiem województwa (w zakresie linii zawartych w schemacie) rozkładów jazdy i każdej ich zmiany w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym. Po pierwsze - mając na uwadze częstotliwość zmian w rozkładach jazdy w transporcie kolejowym, trudno sobie wyobrazić jak projektowany przepis miałby funkcjonować w praktyce. Po drugie - projektodawca zdaje się wychodzić z założenia, że wszystkie połączenia w transporcie drogowym powinny być skomunikowane z transportem kolejowym, co ponownie skutkuje nieuwzględnieniem specyfiki jednostek samorządowych niższego szczebla. Zdecydowana większość połączeń lokalnych na szczeblu powiatowym służy dowiezieniu pasażerów z gminy do zlokalizowanych w mieście stanowiącym siedzibę powiatu szkół ponadpodstawowych, pracy, szpitala, przychodni, urzędów. Tylko część pasażerów korzysta z transportu drogowego w celu dotarcia do dworca kolejowego celem kontynuowania podróży koleją. Projektowany przepis może prowadzić do wypaczenia instytucji uzgadniania przez marszałka rozkładów jazdy organizatorów i przewoźników, którzy próbując skomunikować wnioskowane rozkłady jazdy z transportem kolejowym, będą konsekwentnie odmawiać uzgodnienia.		funkcji marszałka województwa jako integratora przewozów i służy zapewnieniu spójności oraz komplementarności przewozów ujętych w Schemacie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	1. Uzgodnienie ma być formalne, pisemne, potwierdzone wspólnym dokumentem? 2. „(…) z transportem kolejowym" organizowanym na terenie województwa? 3. W punkcie 2) należy dopisać „każdej zmiany ww. rozkładu", ponieważ rozumiemy że dotyczyć będzie zmian w zakresie skomunikowania z transportem kolejowym.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo zachowują ogólny charakter obowiązku uzgodnienia, aby zapewnić elastyczność jego stosowania w zależności od uwarunkowań organizacyjnych i technicznych.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-	Wymóg uzgadniania każdej zmiany rozkładu z marszałkiem zwiększa biurokrację i opóźnia elastyczne reagowanie operatorów na czynniki zewnętrzne. Operatorzy mogą potrzebować szybkich zmian rozkładów ze względu na zakłócenia w świadczeniu usług występujące z przyczyn	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu. Wymóg ten stanowi element realizacji funkcji marszałka województwa jako integratora przewozów i służy zapewnieniu spójności

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Pomorskiego)	zależnych czy niezależnych.		oraz komplementarności przewozów ujętych w Schemacie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Łódzkiego)	Wykreślenie całego punktu 11 Ustawodawca zobowiązuje organizatorów lub przewoźników realizujących przewozy zawarte w Schemacie do uzgodnienia z marszałkiem województwa: 1) rozkładów jazdy tych linii w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym; 2) każdej zmiany rozkładu jazdy linii wynikającej z przyczyn zależnych i niezależnych od operatora i przewoźnika. Powyższe rozwiązanie wymusza skomunikowanie każdego rozkładu z transportem kolejowym, gdzie wiemy, iż nie wszystkie linie funkcjonujące na terenie województwa przebiegają w pobliżu linii kolejowych oraz nie wszystkie kursy powinny być skorelowane z przewozami kolejowymi. Wynika to z targetowania godzin dojazdowych do poszczególnych miejscowości. Należy mieć również na uwadze, że terminy aktualizacji rozkładów jazdy kolejowych i autobusowych nie pokrywają się. Proponowane rozwiązanie doprowadziłoby do chaotycznej ilości zmian w istniejących rozkładach w różnych okresach czasowych. Należy jednocześnie pamiętać, że marszałkowie województw jako integratorzy będą mogli zawierać porozumienia integracyjne oraz będą formułować zapisy umów dotacyjnych do przewozów o charakterze użyteczności publicznej, gdzie zapisy dotyczące skomunikowania będą mogły się znaleźć tam gdzie to wymagane.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Obowiązek uzgadniania rozkładów jazdy z marszałkiem województwa stanowi kluczowy instrument realizacji funkcji integratora przewozów i służy zapewnieniu spójności systemu transportowego w skali regionu, w szczególności w zakresie skomunikowania różnych środków transportu. Regulacja nie oznacza automatycznego obowiązku powiązania każdej linii z transportem kolejowym, lecz umożliwia uwzględnianie takich powiązań tam, gdzie jest to zasadne z punktu widzenia dostępności transportowej i efektywności systemu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 pkt 1 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	30. Art. 14a ust. 11 pkt 1 – zapis ograniczyć należy wyłącznie do linii stycznych punktowo z transportem kolejowym, nie ma sensu uzgadnianie z koleją linii, która się z koleją w ogóle nie styka	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu. Regulacja nie oznacza automatycznego obowiązku powiązania każdej linii z transportem kolejowym, lecz umożliwia uwzględnianie takich powiązań tam, gdzie jest to zasadne z punktu widzenia dostępności transportowej i efektywności systemu.
	art. 1 pkt 11	**osoba fizyczna**	31. Art. 14a ust. 11 pkt 2 – przepis jest tak sformułowany, że	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z projektowanymi rozwiązaniami

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14a ust. 11 pkt 2 ustawy o ptz)	**B.M.**	sugeruje, jakoby to operator był aktywną stroną przy tworzeniu rozkładu jazdy, podczas gdy rozkład jazdy jest co do zasady w gestii jednostki samorządu terytorialnego kontraktującej przewozy		obowiązek ten został nałożony na organizatora i przewoźnika.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 pkt 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Obowiązek uzgadniania każdej zmiany rozkładu z marszałkiem województwa. Operator nie będzie w stanie reagować na nagłe sytuacje (awarie, objazdy).	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Obowiązek uzgadniania zmian rozkładów jazdy z marszałkiem województwa ma na celu zapewnienie spójności i koordynacji systemu transportowego, w szczególności w kontekście integracji różnych środków transportu oraz utrzymania ciągłości skomunikowań. Regulacja ta nie wyklucza możliwości bieżącego reagowania operatorów na sytuacje nadzwyczajne, takie jak awarie czy objazdy, które z natury mają charakter doraźny i operacyjny.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 i art. 14b ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	Uwaga ogólna do art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej - proponowanego brzmienia nowego art. 14a ust. 11 oraz art. 14b ustawy zmienianej: Pragniemy wskazać, że obecnie na narodowej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. roczny rozkład jazdy jest opracowywany w terminie do końca początku września każdego roku, stąd termin aktualizacji schematu określony na koniec trzeciego kwartału danego roku pozostaje terminem bardzo krótkim (tj. poniżej miesiąca od daty ustalenia ostatecznego kształtu kolejowych rozkładów jazdy). Ponadto w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy (dalej: RRJ) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dodatkowo wprowadzają 5 tzw. zastępczych rozkładów jazdy (ZRJ) w okresie jego obowiązywania, a w trakcie obowiązywania danego ZRJ dodatkowo spotykane są doraźnie wprowadzane korekty rozkładów. Każdorazowe Realizacja zaproponowanych przepisów, w związku z powyższymi uwarunkowaniami, może być znacznie utrudniona.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazane uwagi nie uzasadniają zmiany projektowanych przepisów. Termin aktualizacji schematu został określony jako maksymalny, przy jednoczesnym założeniu jego bieżącej aktualizacji, co zapewnia elastyczność w dostosowaniu do zmian w rozkładach kolejowych.
	art. 1 pkt 11	**Towarzystwo**	Uwaga ogólna do art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej - proponowanego	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14a ust. 11 i art. 14b ustawy o ptz)	**Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	brzmienia nowego art. 14a ust. 11 oraz art. 14b ustawy zmienianej: Pragniemy wskazać, że obecnie na narodowej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. roczny rozkład jazdy jest opracowywany w terminie do końca początku września każdego roku, stąd termin aktualizacji schematu określony na koniec trzeciego kwartału danego roku pozostaje terminem bardzo krótkim (tj. poniżej miesiąca od daty ustalenia ostatecznego kształtu kolejowych rozkładów jazdy). Ponadto w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy (dalej: RRJ) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dodatkowo wprowadzają 5 tzw. zastępczych rozkładów jazdy (ZRJ) w okresie jego obowiązywania, a w trakcie obowiązywania danego ZRJ dodatkowo spotykane są doraźnie wprowadzane korekty rozkładów. Każdorazowe Realizacja zaproponowanych przepisów, w związku z powyższymi uwarunkowaniami, może być znacznie utrudniona.		pierwotnych założeń projektu. Wskazane uwagi nie uzasadniają zmiany projektowanych przepisów. Termin aktualizacji schematu został określony jako maksymalny, przy jednoczesnym założeniu jego bieżącej aktualizacji, co zapewnia elastyczność w dostosowaniu do zmian w rozkładach kolejowych.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 i art. 14b ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	Uwaga ogólna do art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej - proponowanego brzmienia nowego art. 14a ust. 11 oraz art. 14b ustawy zmienianej: Pragniemy wskazać, że obecnie na narodowej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. roczny rozkład jazdy jest opracowywany w terminie do końca początku września każdego roku, stąd termin aktualizacji schematu określony na koniec trzeciego kwartału danego roku pozostaje terminem bardzo krótkim (tj. poniżej miesiąca od daty ustalenia ostatecznego kształtu kolejowych rozkładów jazdy). Ponadto w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy (dalej: RRJ) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dodatkowo wprowadzają 5 tzw. zastępczych rozkładów jazdy (ZRJ) w okresie jego obowiązywania, a w trakcie obowiązywania danego ZRJ dodatkowo spotykane są doraźnie wprowadzane korekty rozkładów. Każdorazowe	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazane uwagi nie uzasadniają zmiany projektowanych przepisów. Termin aktualizacji schematu został określony jako maksymalny, przy jednoczesnym założeniu jego bieżącej aktualizacji, co zapewnia elastyczność w dostosowaniu do zmian w rozkładach kolejowych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Realizacja zaproponowanych przepisów, w związku z powyższymi uwarunkowaniami, może być znacznie utrudniona.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14a - 14c ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Jak reagować na sygnalizowaną potrzebę zmian w Schemacie, czyli wprowadzenie nowej linii? Wiązałoby się to ze zmianą przepisów dot. zawierania umów na przewozy użyteczności publicznej. FRPA, w przyszłości FPWT, zapewnia stałą kwotę dopłat określoną w umowie i nie zapewnia przestrzeni prawnej ani zabezpieczenia pieniężnego, żeby aneksować umowy z tytułu zmiany w ilości linii komunikacyjnych czy jej przebiegu.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przewidują bieżącą aktualizację Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14b ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	W dodawany art. 14 b określono: „Art. 14b. Schemat jest aktualizowany przez marszałka województwa na bieżąco, nie rzadziej niż raz w roku i nie później niż do końca trzeciego kwartału danego roku.” We wcześniejszym dodawanym art.14a ust 11. Określono obowiązek uzgodnienia, przez Organizatorów, rozkładów jazdy na liniach komunikacyjnych, z marszałkiem w celu skomunikowania z transportem kolejowym. Widomo jest że roczny rozkład jazdy na kolei wchodzi w połowie grudnia i aktualizacja schematu transportowego do końca trzeciego kwartału roku, czyli do końca września jest w tym przypadku niedostosowana do rozkładu jazdy kolejowego. Proponujemy aby pozostawić zapis o aktualizacji schematu na bieżąco nie rzadziej niż raz w roku. Sztywne określenie terminu – koniec września roku - aktualizacji Schematu nie będzie kompatybilne z ustalaniem rocznego rozkładu jazdy kolejowego. Przy założeniu, że rozkłady jazdy, mają być skomunikowane z transportem kolejowym takie określenie terminu wydaje się być mocno ograniczające i powodujące jednak niedostosowanie do rozkładów kolejowych.	**uwaga nieuwzględniona**	Aktualizacja Schematu w terminie, o którym mowa w przepisie jest konieczna w celu przeprowadzenia naboru wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14b ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	XII. „Art. 14b. Schemat jest aktualizowany przez marszałka województwa na bieżąco, nie rzadziej niż raz w roku i nie później niż do końca trzeciego kwartału danego roku” – Proponowany przepis budzi wątpliwości przede wszystkim ze względu na brak określenia podstaw i procedur aktualizacji Schematu sieci komunikacyjnej. Wskazuje on jedynie, że marszałek	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przepis określa ramy aktualizacji Schematu jako narzędzia operacyjnego, pozostawiając marszałkowi elastyczność działania niezbędną do skutecznego pełnienia funkcji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			województwa ma obowiązek aktualizować Schemat na bieżąco, nie rzadziej niż raz w roku, jednak nie precyzuje, na podstawie jakich kryteriów, danych lub procedur taka aktualizacja powinna następować. Brak wskazania zasad aktualizacji może prowadzić do dużej uznaniowości w podejmowaniu decyzji przez marszałka województwa. Nie jest jasne, czy zmiany w Schemacie będą wynikały z analiz transportowych, zgłaszanych potrzeb organizatorów transportu, zmian w funkcjonowaniu rynku przewozów czy innych przesłanek. Taka nieprecyzyjność przepisów może powodować brak przejrzystości procesu planistycznego oraz utrudniać ocenę zasadności wprowadzanych zmian. Kolejnym problemem jest brak określenia trybu konsultacji i udziału innych organizatorów transportu w procesie aktualizacji Schematu. Przepis nie wskazuje, czy gminy, powiaty lub inni organizatorzy będą mieli możliwość zgłaszania uwag do planowanych zmian, ani czy aktualizacja będzie wymagała formalnych uzgodnień. Może to prowadzić do sytuacji, w której zmiany w sieci komunikacyjnej będą wprowadzane bez odpowiedniego uwzględnienia lokalnych potrzeb transportowych. Ponadto nie określono procedury zatwierdzania zaktualizowanego Schematu, co rodzi pytanie o zakres kontroli nad decyzjami marszałka. Nie jest jasne, czy dokument będzie podlegał zatwierdzeniu przez sejmik województwa, czy też pozostanie w wyłącznej gestii organu wykonawczego. W rezultacie przepis w obecnym kształcie może prowadzić do niejednoznaczności proceduralnych, zwiększenia uznaniowości decyzji oraz ograniczenia transparentności procesu planowania transportu, co może negatywnie wpływać na stabilność i przewidywalność funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.		integratora przewozów.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	XIII. „Art. 14c. 1. Po opublikowaniu przez marszałka województwa Schematu, o którym mowa w art. 14a, w Biuletynie Informacji Publicznej albo jego aktualizacji organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b, w terminie 14 dni od dnia	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			opublikowania Schematu w Biuletynie Informacji Publicznej, mogą złożyć do wojewody uwagi do Schematu w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą przez marszałka województwa wnioskowanych przez nich potrzeb transportowych. 2. Wojewoda rozpatruje zgłoszone uwagi w terminie do 14 dni od dnia ich otrzymania. 3. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o konieczności dokonania zmian w Schemacie w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania tej informacji. 4. Do czasu rozpatrzenia przez wojewodę uwag aktualny pozostaje dotychczasowy Schemat. 5. W sprawach, o których mowa w ust. 1 – 3, nie przysługuje odwołanie” - Proponowany przepis wprowadza mechanizm zgłaszania uwag do Schematu sieci komunikacyjnej, jednak jego konstrukcja budzi szereg wątpliwości dotyczących przejrzystości procedury oraz realnej możliwości kontroli podejmowanych rozstrzygnięć. Po pierwsze, bardzo krótki termin na zgłoszenie uwag (14 dni) może być niewystarczający dla jednostek samorządu terytorialnego na przeprowadzenie analizy opublikowanego dokumentu oraz uzgodnienie stanowiska. W praktyce Schemat może obejmować rozległą sieć komunikacyjną całego województwa, dlatego tak krótki termin może utrudniać rzetelną ocenę wprowadzonych zmian. Po drugie, przepis przewiduje, że uwagi są kierowane do wojewody, który rozpatruje je w terminie 14 dni. Oznacza to włączenie organu administracji rządowej w proces planowania regionalnego systemu transportowego. Taka konstrukcja może prowadzić do mieszania kompetencji samorządowych i rządowych, ponieważ wojewoda sprawuje przede wszystkim nadzór nad legalnością działań samorządu, a nie nad ich celowością czy zasadnością merytoryczną. Kolejnym problemem jest brak możliwości odwołania od rozstrzygnięcia wojewody. Wprowadzenie przepisu, zgodnie z którym w tej sprawie nie przysługuje odwołanie, ogranicza możliwość dalszej kontroli decyzji administracyjnej oraz może prowadzić do sytuacji, w której organizatorzy transportu nie będą		Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			mieli realnego instrumentu dochodzenia swoich racji. Wątpliwości budzi również fakt, że wojewoda może jedynie wskazać marszałkowi konieczność dokonania zmian w Schemacie, nie określając szczegółowego trybu ani zakresu tych zmian. Może to prowadzić do niejednoznaczności interpretacyjnych oraz sporów pomiędzy organami administracji. W rezultacie proponowana regulacja może prowadzić do nadmiernego skomplikowania procedury planistycznej, ograniczenia realnej możliwości wpływu organizatorów transportu na kształt Schematu oraz wprowadzenia niejasnych relacji kompetencyjnych między administracją rządową a samorządową.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	32. Art 14c – przepisy tworzą mozaikę działań różnych organów i wzajemnych kontrdziałań, które finalnie utrudniają bieżące funkcjonowanie transportu zbiorowego	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**	W niektórych przypadkach o kształcie Schematu sieci... będzie de facto decydował Wojewoda...	**uwaga wyjaśniona**	Konieczne jest zapewnienie możliwości zgłoszenia uwag dotyczących nieuwzględnionych propozycji. Wprowadzenie tego mechanizmu odwoławczego służy zachowaniu równowagi pomiędzy rolą marszałka jako integratora a interesami pozostałych jednostek samorządu terytorialnego, a jednocześnie sprzyja rzetelnemu uzgadnianiu treści Schematu i wzmacnia współpracę pomiędzy samorządami.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd**	Proponuje się uszczegółowić w projektowanym art. 14c u.p.t.z., według jakich kryteriów wojewoda decyduje o pozytywnym rozpatrzeniu uwag. Projektowany przepis wprowadza procedurę, dzięki której organizatorzy będą mogli zgłaszać uwagi do Schematu przygotowanego przez marszałka województwa – przepis nie zawiera jednak żadnych kryteriów, według których wojewoda ma rozpatrywać zgłoszone uwagi i decydować o ich pozytywnym lub negatywnym rozpatrzeniu.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Małopolskiego	Ponadto ponownie wydaje się zasadnym zgłoszenia postulatu, aby w projekcie wprowadzić przepisy wskazujące, że poszczególni organizatorzy mogą zgłaszać do Schematu jedynie potrzeby w zakresie transportu na żądanie lub linii (sieci) komunikacyjnych, które sami będą organizować. W przeciwnym wypadku może dojść np. do sytuacji, w której wojewoda nakaże umieścić w Schemacie linię komunikacyjną za organizację której odpowiadać będzie inny organizator, niż ten który ją zgłosił jako swoją potrzebę transportową.		w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	Proponuje się przyjąć następujące brzmienie ust. 3 w art. 14c: „ 3. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o konieczności dokonania zmian w Schemacie w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania tej informacji.”. Należy podkreślić, że określony w projekcie 7 dniowy termin na wprowadzenie poprawek do Schematu sieci komunikacyjnej jest zbyt krótki. Ponadto wskazujemy, że w art. 14 a-d PTZ: - brak jednoznacznych reguł ustalania i zatwierdzania Schematu przez Marszałka, - brak możliwości zgłaszania przez Marszałka uwag do Wojewody po złożeniu uwag przez innych organizatorów a przed informacją Wojewody, o której mowa w art. 14c ust. 3 w zakresie wprowadzania zmian do Schematu, - brak przewidzianej procedury kontrolnej do czynności Wojewody.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Wojewoda będzie rozpatrywał zgłoszone uwagi biorąc pod uwagę zgodność Schematu sieci komunikacyjnej w województwie ze Schematami sieci komunikacyjnej organizatorów.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	W przypadku pozytywnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o konieczności dokonania zmian w Schemacie w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia otrzymania tej informacji. Obieg dokumentów w Urzędach niekiedy jest taki, że pracownik merytoryczny otrzymuje dokument na biurko po 2 dniach od jego wpłynięcia do Urzędu. Zapis, że Marszałek ma dokonać zmian w terminie 7 dni od dnia otrzymania informacji może być niemożliwy w przypadku konieczności uzyskania jeszcze odpowiednich	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Utrzymanie 7-dniowego terminu na wprowadzenie zmian do Schematu jest celowe i wynika z potrzeby zapewnienia jego bieżącej aktualności oraz sprawnego reagowania na zgłaszane uwagi. Schemat ma charakter narzędzia operacyjnego, dlatego procedury jego aktualizacji powinny być możliwie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			podpisów i uwzględniając konieczność opublikowania zmian na BIP.		szybkie i efektywne. Wskazane trudności organizacyjne związane z obiegiem dokumentów pozostają w gestii właściwego urzędu i nie uzasadniają wydłużenia terminu ustawowego.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Wojewoda, nieuczestniczący w procesie opracowywania Schematu nie będzie miał wiedzy dowodowej w sprawie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Rola wojewody w procedurze ma charakter uzupełniający i służy zapewnieniu obiektywnej weryfikacji zgłoszonych uwag, a nie samodzielnemu kształtowaniu Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 1 - 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Terminy proceduralne (14 i 7 dni) są zbyt krótkie jak na skomplikowaną ocenę sieci i aktualizację sieci i mogą naruszać zasadę rzetelnej procedury administracyjnej. Brak czasu na konsultacje z organizatorami i analizę skutków finansowych; ryzyko decyzji wadliwych proceduralnie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Schemat ma charakter narzędzia operacyjnego, dlatego procedury jego aktualizacji powinny być możliwie szybkie i efektywne. Wskazane trudności organizacyjne związane z obiegiem dokumentów pozostają w gestii właściwego urzędu i nie uzasadniają wydłużenia terminu ustawowego.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 1 - 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	W dodawanym art. 14c ust 3. Nakazuje się wprowadzenie zmian do Schematu w terminie 7 dniowym, który jest zbyt krótki. „3. W przypadku pozytywnego rozpatrzenia zgłoszonych uwag wojewoda niezwłocznie informuje marszałka województwa o konieczności dokonania zmian w Schemacie w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.” Konieczność wprowadzenia zmian w schemacie w terminie 7 dniowym jest wymaganiem zbyt rygorystycznym. Nie wiadomo jest jaki zakres zmian będzie konieczny do wprowadzenia i co za sobą pociągnie. Np. kolejne zmiany Schematu. Ponadto dokument ten podlega zatwierdzeniu przez Marszałka i oczekiwanie na jego	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Schemat ma charakter narzędzia operacyjnego, dlatego procedury jego aktualizacji powinny być możliwie szybkie i efektywne. Wskazane trudności organizacyjne związane z obiegiem dokumentów pozostają w gestii właściwego urzędu i nie uzasadniają wydłużenia terminu ustawowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zmodyfikowanie w 7 dni od powiadomienia jest wymaganiem zbyt rygorystycznym.		
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 4 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Do czasu rozpatrzenia obowiązuje dotychczasowy Schemat. Taki zapis spowoduje, że nowe / zmodernizowane połączenia mogą być blokowane przez procedury administracyjne urzędów marszałkowskich przez miesiące.	**uwaga nieuwzględniona**	Utrzymanie w mocy dotychczasowego Schematu do czasu rozpatrzenia uwag gwarantuje pewność prawną oraz przewidywalność działań organizatorów i pasażerów.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 5 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Typowe! Ministerstwo Infrastruktury jak ognia boi się kontroli sądowej i ma rację, ponieważ w sądzie nie utrzyma się większość zaskarżonych spraw	sformułowanie nie ma charakteru uwagi	
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 5 ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	7. Projektowany art. 14c przewiduje możliwość złożenia do wojewody uwag do schematu opublikowanego przez marszałka województwa. Z ust. 5 wynika, że od wyniku rozpatrzenia uwag przez wojewodę nie przysługuje odwołanie. Niezrozumiałym jest składanie uwag do organu, który nie opracował schematu, a ma decydować o tym czy uwagi są zasadne czy też nie. Co więcej, marszałek województwa nawet nie będzie poinformowany o uwagach, albowiem wojewoda nie ma przewidzianego obowiązku skonsultowania (zaopiniowania?) tych uwag z marszałkiem województwa. Zaproponowane rozwiązanie jest irracjonalne tym bardziej, że nie przewiduje możliwości złożenia odwołania.	**uwaga wyjaśniona**	Po zmianach dokonanych w projekcie w wyniku uwag zgłoszonych w uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych przepis, którego dotyczy uwaga nie znajdzie się w projekcie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 5 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	33. Art. 14c ust. 5 – brak odwołania narusza zasadę dwuinstancyjności postępowania	**uwaga wyjaśniona**	Po zmianach dokonanych w projekcie w wyniku uwag zgłoszonych w uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych przepis, którego dotyczy uwaga nie znajdzie się w projekcie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd	Wątpliwości budzi użycie w projektowanym art. 14c ust. 5 u.p.t.z. pojęcia „odwołanie”. W przedmiotowym przepisie wskazano, że w określonych w nim	**uwaga wyjaśniona**	Po zmianach dokonanych w projekcie w wyniku uwag zgłoszonych w uzgodnieniach międzyresortowych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	sprawach nie przysługuje „odwołanie". Ponieważ odwołanie stanowi – zgodnie Kodeksem postępowania administracyjnego – środek zaskarżenia decyzji administracyjnej, to wątpliwości budzi czy prowadzone przez wojewodę postępowanie w sprawie uwag do Schematu ma być prowadzone jako postępowanie administracyjne w trybie określonym w k.p.a. W związku z powyższym zasadnym jest rozstrzygnięcie tej kwestii w projekcie.		i konsultacjach publicznych przepis, którego dotyczy uwaga nie znajdzie się w projekcie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ust. 5 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	A art. 14c ust 5. Określono brak możliwości odwołania od spraw określonych w ust 1-3. „5. W sprawach, o których mowa w ust. 1 – 3, nie przysługuje odwołanie." Należałoby umożliwić marszałkom możliwość wypowiedzenie się w sprawie zgłaszanych uwag do Schematu i przedstawienie stanowiska Marszałka. Brak możliwości zajęcia stanowiska przez opracowującego Schemat może prowadzić do niepełnego i mylnego rozpoznania uwag strony wnoszącej. Tym bardziej że nie zostało określone jakie dokumenty i mają być dołączone do wnoszonych uwag. Interpretacja wnoszącego uwagi może pomijać istotne elementy zawarte w Schemacie, które przykładowo stanowią o odrzuceniu wniosku. Tym bardziej gdy wprowadzony ma być brak odwołania od decyzji wojewody, wysłuchanie argumentów i zajęcie stanowiska w zakresie uwag jest jak najbardziej zasadne.	**uwaga wyjaśniona**	Po zmianach dokonanych w projekcie w wyniku uwag zgłoszonych w uzgodnieniach międzyresortowych i konsultacjach publicznych przepis, którego dotyczy uwaga nie znajdzie się w projekcie.
	art. 1 pkt 11 (art. 14d ustawy o ptz)	**Prezes Urzędu Transportu Kolejowego**	zgłaszam następującą propozycję brzmienia dodawanego art. 14d ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 1 pkt 11 ustawy zmieniającej): „2. Schemat, o którym mowa w ust. 1, zawiera obecne i planowane linie komunikacyjne, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, oraz linie komunikacyjne, dla których Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał obowiązujące decyzje o przyznaniu otwartego dostępu lub decyzje o przyznaniu ograniczonego dostępu.". Proponowana zmiana uzasadniona jest tym, że schemat sieci	**uwaga nieuwzględniona**	Postulat zmierza do objęcia planem transportowym przewozów kolejowych wykonywanych komercyjnie i nie wykonywanych w ramach usług publicznych. Minimalne usługi oraz zadania marszałka województwa dotyczą wyłącznie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy komercyjne nie mogą być uwzględnione w planie transportowym, ponieważ nie są

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach kolejowych powinien uwzględniać wszystkie możliwości podróżowania koleją, a nie tylko przewozy o charakterze użyteczności publicznej.		elementem sieci komunikacyjnej organizowanej przez właściwego organizatora, a ich realizacja podlega niezależnej decyzji przewoźnika. Przewozy te mogą zostać nieuruchomione, zmienione lub zawieszone co nie powinno wpływać na kształt i założenia planu transportowego, opracowanego przez organizatora PSO. Ponadto projekt dotyczy przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Nadto proponowana uwaga nie może zostać uwzględniona, gdyż szereg przewoźników posiadających przyznane otwarte dostępy często z nich nie korzysta lub nie korzysta z nich w stopniu opisanym w Decyzji OA. Publikacja Planu Transportowego z uwzględnieniem wszystkich tras, włącznie z trasami otwartego dostępu spowodowałaby brak czytelności Planu Transportowego.
	art. 1 pkt 11 (art. 14d ustawy o ptz)	**PKP PLK S.A.**	Nie jest jasna intencja ustawodawcy – jak wyznaczenie dodatkowego zadania ministrowi właściwemu ds. transportu przyczyni się do przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu – również temu, jak jest ono definiowane w projekcie. Nie jest też jasna relacja pomiędzy tworzeniem „schematu sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym" a prowadzonymi aktualnie pracami nakierowanymi na przygotowanie przetargów dla przydzielenia przez ministra umów PSC. Wnosimy o rozwinięcie i wyjaśnienie tych kwestii w uzasadnieniu.	**uwaga uwzględniona**	Opracowywanie przez ministra właściwego ds. transportu schematu sieci komunikacyjnej ma na celu doprowadzenie do uzyskania większej elastyczności przy planowaniu siatki połączeń, objętych umowami PSC, gdyż schemat nie będzie częścią Planu Transportowego, którego ścieżka aktualizacji jest bardzo czasochłonna. W efekcie możliwe stanie się szybsze reagowania na zmieniające się potrzeby transportowe różnych regionów i tworzenie nowych połączeń także do regionów wykluczonych komunikacyjnie z

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					pominięciem długotrwałej procedury aktualizacji Planu Transportowego, co będzie bardziej adekwatnie odpowiadało potrzebom i oczekiwaniom społecznym. Plan Transportowy stanie się zatem dokumentem strategicznym, opisującym metodykę interwencji państwa w obszarze międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych, a nie szczegółowym dokumentem, wskazującym konkretne linie komunikacyjne i połączenia, gdyż te będą zdefiniowane w schemacie sieci komunikacyjnej, który będzie podlegać sprawnej aktualizacji w razie zdiagnozowania zmienionych potrzeb transportowych. Rozwiązanie to będzie również spójne z układem treści planów transportowych pozostałych organizatorów transportu.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Naszym zdaniem ilości udostępnionych obiektów powinny być pięć - sześć razy większa. W samej Warszawie jest 16 ciągów wjazdowych.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaproponowane w projekcie progi liczby udostępnianych obiektów mają charakter minimalny i zostały określone w sposób proporcjonalny do wielkości miasta, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia realnej wykonalności obowiązku przez jednostki samorządu terytorialnego. Celem regulacji jest zagwarantowanie podstawowego poziomu dostępności infrastruktury dla przewoźników, a nie pełne odzwierciedlenie wszystkich istniejących ciągów wjazdowych. Jednocześnie nic nie stoi na przeszkodzie,

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					aby samorządy udostępniały większą liczbę obiektów ponad wskazane minimum, w zależności od lokalnych potrzeb i możliwości organizacyjnych.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”**	Ochrona lokalnych systemów transportowych przed nieuczciwą konkurencją Projektowany obowiązek udostępniania do 6 kluczowych obiektów infrastrukturalnych w największych miastach stwarza ryzyko dublowania ofert przewozowych. Operatorzy korzystający z dopłat z FRPA mogą stosować dumping cenowy względem komunikacji miejskiej finansowanej z budżetów gmin. Sugestia: Wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym linie wojewódzkie (marszałkowskie) kończą bieg na wyznaczonych węzłach przesiadkowych na obrzeżach miast lub przy stacjach kolejowych, chyba że porozumienie między organizatorami stanowi inaczej. Pozwoli to na realizację modelu dowozowego zamiast konkurencyjnego.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy mają na celu zwiększenie dostępności infrastruktury przystankowej i dworcowej dla wszystkich przewoźników.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”**	Ryzyko degradacji centrów miast Nakaz lokalizacji co najmniej jednego punktu dostępu w ścisłym centrum miasta stoi w bezpośredniej sprzeczności z ustawą o elektromobilności i dążeniem do ograniczania emisji. Zagrożenie: Ten zapis zmusza miasta do wpuszczania 20-letnich autobusów pod sam ratusz czy rynek. Argument: Zapis ten wymusza wjazd wysokoemisyjnego, starego taboru do obszarów chronionych. Miasto musi mieć ustawowe prawo do wskazania obiektu w centrum wyłącznie dla pojazdów spełniających rygorystyczne normy ekologiczne lub prawo do odmowy wjazdu pojazdom niespełniającym tych wymogów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wymóg zapewnienia co najmniej jednego punktu dostępu w centrum miasta ma na celu poprawę dostępności transportu zbiorowego i ograniczenie konieczności uciążliwych przesiadek na obrzeżach, co w efekcie może również przyczyniać się do zmniejszenia wykorzystania transportu indywidualnego.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”**	Standardy jakościowe taboru Brak sztywnych kryteriów wieku pojazdów promuje operatorów dysponujących najtańszym, wyeksploatowanym taborem, co obniża standard usług publicznych. Sugestia: Wpisanie do katalogu minimalnych standardów (art. 12 ust. 1 pkt 6a) maksymalnego wieku taboru na poziomie x lat dla wszystkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej.	**uwaga nieuwzględniona**	Wymagania jakościowe dotyczące wieku taboru zostały wprowadzone wyłącznie w odniesieniu do autobusów realizujących przewozy na liniach dofinansowanych z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Prezydent Miasta Wałbrzycha**	Poz. Nr 2. Duże miasta muszą udostępnić infrastrukturę (dworce i przystanki) podmiotom komercyjnym w co najmniej minimalnym zakresie tj. zgodnie z propozycją miasta poniżej 500 tys. mieszkańców minimum 6 obiektów.	sformułowanie nie ma charakteru uwagi	
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	34. Art. 15 ust. 1 pkt 6a – należy doprecyzować, czy chodzi także o gminę miejsko-wiejską oraz wiejsko-miejską 35. Art. 15 ust. 1 pkt 6a – proponowany zapis może pozostać martwym wobec sytuacji, w której gmina będąca adresatem przepisu może w sposób niezawiniony nie mieć możliwości realizacji zapisów w związku z brakiem przystanków na swoim terenie, które mogłaby udostępnić, np. w sytuacji, w której wszystkie przystanki są zlokalizowane przy drogach wyższych kategorii (powiatowe, wojewódzkie, krajowe), zatem pozostają poza jurysdykcją gminy, a w kompetencjach jednostek wyższego rzędu	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu. Obowiązek ten będzie dotyczyć gminy miejskiej.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a lit. e ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	W związku ze zmianą liczby obiektów z 1 na 2, należy poprawić zapis na „obiektów" zamiast „obiektu"	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a lit. e ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 1 pkt 12 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 15 ust. 1 pkt 6a) lit. e) p.t.z. Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „liczy nie więcej niż 50 tys. mieszkańców – co najmniej dwóch takich obiektów" Zmiana dotyczy zastąpienia terminu „obiektu" poprzez zwrot „obiektów" dla zachowania spójności redakcyjnej i poprawności językowej.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a ustawy o ptz)	**Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska"**	TLP popiera wprowadzenie obowiązku udostępnienia przystanków komunikacyjnych i dworców wszystkim operatorom i przewoźnikom oraz określenie minimalnej liczby takich obiektów. Istotne jest jednak przy tym, aby Projektodawca wprowadził także obowiązek udostępniania tych obiektów na niedyskryminujących zasadach oraz	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy wprowadzają obowiązek udostępniania przystanków komunikacyjnych i dworców, co samo w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			skuteczny system egzekwowania tych zasad, np. poprzez możliwość wniesienia skargi do Głównego Inspektora Transport Drogowego, gdy zarządzający dworcem odmawia udostępnienia, pomimo istniejącej przepustowości. Pragniemy zauważyć, iż obecnie zasada niedyskryminacji ma zastosowanie wyłącznie do kwestii ustalenia stawek opłat (art. 16 ust. 3 lub 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym), a niestety, TLP dysponuje informacjami, iz przypadki ograniczenia dostępu do infrastruktury pasażerskiej nadal występują. Ta materia zatem, wzorem przepisów obowiązujących, np. w transporcie kolejowym, powinna zostać uregulowana w akcie prawnym rangi ustawowej.		sobie stanowi istotne wzmocnienie dostępności infrastruktury oraz ograniczenie praktyk dyskryminacyjnych. Wprowadzenie dodatkowych, szczegółowych procedur ustawowych oraz odrębnych środków odwoławczych nie jest planowane.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6b ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	36. Art. 15 ust. 1 pkt 6b – skoro w przepisie poprzedzającym jest mowa o mieście (gminie miejskiej) to w przepisie tym nie powinno odnosić się do gminy (w domyśle – wiejskiej, jako alternatywa do wskazanego enumeratywnie miasta)	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis dotyczy gminy miejskiej.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a – 6b ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Obowiązek udostępniania przystanków/dworców operatorom w miastach powyżej określonego progu populacji bez mechanizmów finansowania i bez uwzględnienia własności prywatnej/koncesji oraz istnienia różnych jednostek państwowych będących właścicielkami w/w obiektów na terenach gmin. Gminy nie będą miały często odpowiedniej infrastruktury, która zapewniłaby spełnienie wymogów oraz środków na ewentualną jej rozbudowę.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy określają minimalny zakres obowiązku udostępniania infrastruktury, uwzględniając zróżnicowanie wielkości miast oraz ich potencjał organizacyjny.
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Nie wiemy o co chodzi? Wg propozycji nowelizacji ustawy przebieg linii ustala marszałek to co, nie może on tego skoordynować? A co będzie jeżeli obiekty te nie są położone na trasie ustalonej przez marszałka? Proponowane rozwiązania przepisów nie są spójne - przeczą jeden drugiemu!!!!	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis do którego została zgłoszona uwaga wprowadzające możliwość ustanowienia przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego skomunikowań linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w transporcie drogowym w powiazaniu z linią komunikacyjną w wojewódzkich przewozach pasażerskich i metropolitalnych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	„Organizator, o którym mowa w art. 7 ust 1 pkt 1 – 5, wyróżnia przystanki na linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, na których są realizowane skomunikowania, przez umieszczenie w rozkładzie jazdy piktogramu oraz wyróżnia wybrane kursy realizowane w ramach danej linii komunikacyjnej jako oczekujące na skomunikowanie, gdy nie dotyczy to wszystkich kursów realizowanych w ramach danej linii komunikacyjnej, określając maksymalny czas oczekiwania” – konieczne jest wprowadzenie do tego zapisu buforu na techniczne wprowadzenie zmiany.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowany przepis ma charakter ramowy i celowo pozostawia organizatorom elastyczność w zakresie sposobu wdrożenia oznaczeń skomunikowań, w tym ich dostosowania do uwarunkowań technicznych i organizacyjnych.
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	W Art. 1 pkt. 13 nowelizacji należy dodać nowy art. 15b pkt. 5 oraz 6, określające podstawowe zasady integracji transportu autobusowego i kolejowego. Art. 1 pkt. 13 otrzymuje brzemiennie „Po art. 15a dodaje się art. 15b w brzmieniu: (…) 5. Skomunikowania o których mowa w Art.15b. pkt. 1. realizowane są poprzez skoordynowanie rozkładów jazdy na linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w transporcie drogowym poprzez zaplanowanie godziny przyjazdu do węzła przesiadkowego w przedziale od 25 do 10 minut przed odjazdem pociągu i godziny odjazdu w przedziale od 5 do 25 minut po przyjeździe pociągu. 6. Za węzeł przesiadkowy, o którym mowa w Art.15b. pkt. 2 i 3 uznaje się stacje i przystanki położone na sieci kolejowej, w których skomunikowania realizowane są w odniesieniu do minimum 70% kursów w transporcie kolejowym. Integracja przewozów autobusowych z koleją ma na celu zapewnienie pasażerom spójnej i atrakcyjnej oferty przewozowej, umożliwiającej dogodne przesiadki. Jest to możliwe wyłącznie w sytuacji skoordynowania ich zarówno w przestrzeni, jak i w czasie. W tym celu niezbędne jest nie tylko wskazanie samej lokalizacji węzłów przesiadkowych, ale również czytelnych zasad koordynacji rozkładów jazdy Takie podejście skutkuje skróceniem łącznego czasu podróży, a przy	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy mają charakter ramowy pozostawiają organizatorom elastyczność w zakresie sposobu kształtowania skomunikowań, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań, zróżnicowanej struktury sieci oraz zmienności rozkładów jazdy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			realizacji zaproponowanego w projekcie obowiązku oczekiwania na skomunikowanie zwiększa spójność i poziom zaufania do systemu publicznego transportu zbiorowego. Zaproponowane przedziały czasowe w wymiarze 5/10 – 25 minut są na tyle szerokie, że umożliwiają indywidualne dostosowanie rozwiązań do warunków miejscowych. Nie są jednocześnie na tyle długie, żeby zmiana środka transportu nadmiernie wydłużała łączny czas podróży.		
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**PKP PLK S.A.**	Pojęcie „skomunikowanie" używane jest co najmniej dwojako. Raz w odniesieniu do skomunikowania miejscowości (w proponowanym art. 12 ust. 1 uptz) a drugi raz w odniesieniu do realizacji skomunikowań rozkładu jazdy linii komunikacyjnych z transportem kolejowym (w proponowanym art. 14a ust. 11 pkt 1 uptz). W transporcie kolejowym skomunikowaniu podlegają poszczególne pociągi na konkretnych stacjach/ przystankach osobowych – co jest wyraźnie wskazane w rozkładzie jazdy. Przy czym treść zaproponowanego art. 15b ust. 4 uptz sugeruję analogiczną intencję ustawodawcy. Proponuje się w art. 12 pkt 9 odpowiednio zastąpić różne formy wyrazu „skomunikowanie" odnoszącego się do miejscowości poprzez różne formy wyrazu „połączone" oraz dokonać odpowiednich zmian w art. 1 pkt 11 i 13 poprzez wskazanie, że skomunikowaniu podlegają poszczególne pociągi/autobusy.	**uwaga uwzględniona**	Zmodyfikowano brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**PKP PLK S.A.**	Proponowane przepisy powinny zostać uzupełnione o przepis wskazujący, że w przypadku opóźnień skomunikowanie pomiędzy konkretnym pociągiem a autobusem jest realizowane wyłącznie poprzez zatrzymanie/wydłużenie postoju autobusu. Zwłaszcza na liniach aglomeracyjnych (których również dotyczy dodawany art. 15b uptz) nie będzie możliwości wydłużenia postoju pociągu – w takim przypadku bowiem utraciłby on zdolność przepustową umożliwiającą mu dalszą jazdę – negatywnie dotknięte byłyby również wszystkie późniejsze pociągi na danej linii. Wydaje się, że transport drogowy nie jest w tym zakresie tak wrażliwy na opóźnienia. Proponujemy dodanie w art. 15b kolejnego ust. 5. 5.	**uwaga uwzględniona**	Zastosowany zostanie zwrot „co do zasady" dla zapewnienia skomunikowania przez pojazdy realizujące przejazd drogowy, tak by zapewnić pewien bufor elastyczności dla realizacji rozkładu jazdy, gdyż w pewnych, rzadkich sytuacjach opóźnienie odjazdu pociągu w celu oczekiwania na skomunikowany kurs autobusowy może być zasadne.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Skomunikowanie danego kursu w transporcie drogowym z poszczególnym przejazdem pociągu w transporcie kolejowym w przypadku opóźnień któregoś z nich jest realizowane wyłącznie poprzez zatrzymanie lub wydłużenie postoju pojazdu realizującego przejazd drogowy.		
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**PKP PLK S.A.**	Rozkład jazdy pociągów zmieniany jest 5 raz w roku – czego organizatorzy publicznego transportu zbiorowego są świadomi – co może wpłynąć na konieczność dokonywania zmian skomunikowanych autobusów z pociągiem. Uwaga ma charakter informacyjny.	**uwaga nieuwzględniona**	Rozkład jazdy jest zmieniamy częściej niż 5 razy do roku przez zarządcę infrastruktury kolejowej, gdyż oprócz 5 cykli zastępczych rozkładów jazdy funkcjonują również korekty zastępczego rozkładu jazdy, a w ramach danego cyklu zastępczego rozkładu jazdy dany pociąg może mieć kilka wariantów rozkładów jazdy.
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Uwaga ogólna – w związku z brzmieniem projektowanego art. 15b ust. 4 u.p.t.z. zasadnym wydaje się zmiana obowiązującego rozporządzenia z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, w celu dodania nowych oznaczeń przewidzianych w powyższym przepisie. Projektowany przepis przewiduje wprowadzenie w wybranych rozkładach jazdy nowych oznaczeń – skoro treść rozkładu jazdy (w tym stosowane oznaczenia) jest regulowana w obowiązującym rozporządzeniu ws. rozkładów jazdy, to dla zachowania spójności również nowe oznaczenia powinny zostać w nim uwzględnione.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowany przepis wprowadza ogólną zasadę oznaczania skomunikowań, pozostawiając sposób jej realizacji do uregulowania w praktyce organizatorów. Na etapie rozwiązań ustawowych nie jest zasadne przesądzanie szczegółowych rozwiązań technicznych
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	Uwagi dotyczące przepisów technicznych 12. Oznaczenia skomunikowań w rozkładach jazdy Przepis: art. 15b Uwaga: Należy wprowadzić okres przejściowy (bufor czasowy) na wprowadzenie nowych oznaczeń w rozkładach jazdy. Uzasadnienie: Zmiany wymagają dostosowania systemów informatycznych i organizacyjnych.	**uwaga nieuwzględniona**	Rozwiązania wynikające z przepisu mają charakter fakultatywny. Z tego względu nie jest konieczne wprowadzanie okresu przejściowego dla ich wdrożenia.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 13 (art. 15b ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	37. Art. 15b ust. 2-4 – przepisy opisują sytuację, w której w rozkładzie drogowego środka transportu wskazuje się na skomunikowanie od pociągu. Jest to tyleż niefortunne, że takie skomunikowanie powinno być raczej pokazane w rozkładzie kolejowym na początku podróży, a nie w chwili, gdy ktoś już wysiadł z pociągu i udaje się przeczytać rozkład autobusu. Ponadto przepisy odwzorowują przesiadkę wyłącznie z kolei na autobus (który może czekać określony czas), natomiast pomijają sytuację odwrotną	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy mają na celu wprowadzenie podstawowego mechanizmu oznaczania skomunikowań w transporcie drogowym, który stanowi pierwszy krok do integracji różnych gałęzi transportu. Uregulowanie tej kwestii w sposób szczegółowy na poziomie ustawy prowadziłoby do nadmiernej kazuistyki i ograniczenia elastyczności systemu.
	art. 1 pkt 14 (art. 16 ust. 5 i 5a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**	Z czego wynika tak duża rozbieżność w opłatach za korzystanie z przystanków, między operatorem a przewoźnikiem komercyjnym? Wysokie koszty korzystana z infrastruktury przystankowej przełożą się na ceny biletów	**uwaga nieuwzględniona**	Zróżnicowanie zasad ponoszenia opłat wynika z odmiennego charakteru działalności operatorów realizujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej oraz przewoźników komercyjnych. Operatorzy wykonują zadania na zlecenie organizatora co uzasadnia możliwość stosowania preferencyjnych rozwiązań, w tym zwolnień z opłat. Jednocześnie projekt wprowadza maksymalne stawki opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, co ogranicza ryzyko ich nadmiernego poziomu. Przyjęte regulacje zmierzają do zwiększenia dostępności infrastruktury przy jednoczesnym zachowaniu równowagi pomiędzy interesem pasażerów, organizatorów i przewoźników, bez potrzeby zmiany systemowych założeń projektu.
	art. 1 pkt 14	**Związek**	Kwota 10 groszy za jedno zatrzymanie środka transportu na	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 16 ust. 5a ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	przystanku komunikacyjnym to wystarczający wzrost o 100%. Transport autobusowy w szczególności w wydaniu komercyjnym jest na tyle niedochodowy, że przy obecnych problemach z funkcjonowaniem linii komunikacyjnych podwyższenie opłaty do 20 groszy za jedno zatrzymanie może doprowadzić do jeszcze gorszej sytuacji i pogłębiać obecne wykluczenia transportowe.		pierwotnych założeń projektu. Wprowadzone maksymalne stawki opłat mają charakter stawek maksymalnych, a nie stawek obligatoryjnych, co oznacza, że ich rzeczywisty poziom pozostaje w gestii właściwych jednostek samorządu terytorialnego. Rozwiązanie to pozwala na elastyczne dostosowanie wysokości opłat do lokalnych uwarunkowań rynkowych i sytuacji przewoźników.
	art. 1 pkt 14 (art. 16 ust. 5a ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	znieść opłaty dla przewoźników o których mowa w art. 16 ust. 5a,	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przedstawiono uzasadnienia takiej propozycji.
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**Agencja Rozwoju Przemysłu S.A.**	W wyniku tej analizy ARP pragnie zwrócić uwagę na istotne ryzyka wynikające z proponowanego (w art. 1 pkt 15 Projektu) uchylenia art. 22a obecnie obowiązującej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: „Ustawa OPTZ”). Z mocy art. 22a Ustawy OPTZ obecnie wyłączone jest stosowanie w polskim porządku prawnym art. 5 ust. 2, 4, 4a i 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. U. UE. L. z 2007 r. Nr 315, str. 1 z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzenie (WE) nr 1370/2007” - w odniesieniu do zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego. Przepis art. 22a Ustawy OPTZ został wprowadzony ustawę o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 22 marca 2018 r. (Dz. U. z 2018 r., poz. 907) w związku z toczącym się przed Komisją Europejską (dalej: „KE”) procesem notyfikacji pomocy publicznej udzielanej na restrukturyzację spółki Przewozy Regionalne sp. z o.o. (aktualnie POLREGIO S.A.), zakończonym pozytywną decyzją KE z 20 kwietnia 2021 r. (SA.43127- 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N)	**uwaga wyjaśniona**	Art. 22a ustawy o ptz został wprowadzony do porządku prawnego w związku z realizacją zobowiązań wynikających z decyzji Komisji Europejskiej z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Projektodawca podziela również stanowisko, że wszelkie działania legislacyjne w obszarze objętym wspomnianą decyzją powinny być analizowane z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z tej decyzji. Słusznie wskazano, że przepis art. 22a pełnił funkcję narzędzia służącego zapewnieniu realizacji zobowiązań, w szczególności Zobowiązania nr 2, wobec Komisji Europejskiej w zakresie ograniczenia możliwości bezpośredniego powierzenia świadczenia usług

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			— dalej: „Decyzja Restrukturyzacyjna”). Przewidziane w Projekcie uchylenie art. 22a Ustawy OPTZ może zostać uznane za zabieg ustawodawcy pozwalający na odstąpienie przez Polskę od przestrzegania warunków Decyzji Restrukturyzacyjnej, a w konsekwencji może skłonić KE do zakwalifikowania expost udzielonej POLREGIO S.A. pomocy publicznej za pomoc niezgodną ze wspólnym rynkiem i do wszczęcia postępowania zmierzającego do zwrotu tej pomocy. Ziszczenie się powyższego ryzyka mogłoby doprowadzić do upadłości POLREGIO S.A. – spółki mającej strategicznie istotne znaczenie dla funkcjonowania systemu transportu zbiorowego w Polsce i zapewnienia społecznościom lokalnym dostępu do szerokiej oferty usług w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Uchylenie art. 22a Ustawy OPTZ może zatem skutkować niezamierzonym wzrostem wykluczenia komunikacyjnego w kraju, co stałoby w sprzeczności z jednym z głównych celów Projektu. W związku z powyższym ARP poddaje pod rozwagę utrzymanie mocy obowiązującej art. 22a Ustawy OPTZ, ewentualnie zastrzeżenie w art. 1 pkt 15 Projektu, iż zadekretowane w nim uchylenie art. 22a Ustawy OPTZ nie ma mocy obowiązującej w przypadkach, w których zastosowanie przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 stałoby w sprzeczności z wcześniej zaakceptowanymi przez KE warunkami udzielenia pomocy publicznej.		publicznych w wojewódzkich przewozach kolejowych. Kluczowymi beneficjentami wykreślenia art. 22a są samorządy wojewódzkie, które mogłyby po spełnieniu odpowiednich warunków przewidzianych w art. 5 ust. 2, 4, 4a Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zlecić bezpośrednio przewozy swoim spółkom przewozowym w sposób legalny, gwarantując ich dalszy rozwój. Aktualnie samorządy nie mogą korzystać w pełni z zapisów tzw. IV Pakietu Kolejowego, z którego korzystają inne państwa UE na podstawie Rozporządzenia (WE) 1370/2007, tj. • Art. 5 ust. 2 – czyli bezpośrednie powierzenie przewozów tzw. podmiotom wewnętrznym (np. spółki samorządowe) w zakresie potrzeb transportowych aglomeracji miejskiej lub obszarów wiejskich; • Art. 5 ust. 4 – bezpośrednie zawieranie umów na przewozy o małej skali (do 0,5 mln pockm rocznie), tj. np. nowe przewozy, dotychczas nie realizowane albo wzmacnianie oferty w wyniku rozwoju przewozów; • Art. 5 ust. 4a – bezpośrednie powierzenie w przypadku odpowiedniej struktury rynku i uzasadnionej poprawy jakości przewozów (tylko 1 organ na poziomie kraju, kontraktujący przewozy na całej sieci, a więc nie dotyczy Polski). • Art. 5 ust. 6 – nie obowiązuje od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					25 grudnia 2023 r. Szanse jakie daje uchylenie art. 22a PTZ: • utrzymanie dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce – podmioty wewnętrzne mogą szybciej reagować na pilne potrzeby społeczności lokalnej (np. małe zamówienia), • samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych, w przypadku wejścia podmiotów zagranicznych, spółkom samorządowym mogłaby grozić likwidacja, • możliwość bezpośredniego powierzenia daje marszałkom stabilizację warunków do planowania długoterminowych umów PSC i możliwość reagowania na ciągłe ryzyko zmian (inwestycje na liniach do 2035 r.). Utrudniona współpraca z przewoźnikami wybranymi w przetargach, którzy oczekują przewidywalnych warunków i mogą domagać się odszkodowań w razie zmian, • przewoźnicy będący pod pełną kontrolą samorządu są bardziej elastyczni i szybciej reagują w sytuacjach kryzysowych – np. podczas ewakuacji ludności (sytuacja geopolityczna Polski). Komercyjni przewoźnicy mogą reagować tylko w ramach zawartej umowy lub po dodatkowych negocjacjach. Dlatego dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych, zarówno w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach. Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia polskiego interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE. Kluczowe jest nienaruszenie Decyzji KE nr 2021/1885 z 20.04.2021 r.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					Pkt. 7.3.4.2 Ocena środków otwarcia rynku, do przyjęcia których zobowiązała się Polska Zobowiązanie 1: a) dzień 12 grudnia 2020 r. będzie ostatecznym terminem zawierania przez regiony umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego); b) 14 grudnia 2030 r. będzie ostatecznym terminem wygaśnięcia umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie zawieranych przez regiony w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego). (218) Wynika z tego, że cały polski rynek regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zostanie otwarty na konkurencję do dnia 14 grudnia 2030 r., czyli na trzy lata przed upływem terminu określonego w czwartym pakiecie kolejowym. (219) Ponadto art. 8 ust. 2 ppkt (ii) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 stanowi, że w odniesieniu do udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenia usług publicznych, art. 5 ma zastosowanie do usług publicznych w zakresie kolejowego

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					transportu pasażerskiego od dnia 3 grudnia 2019 r. Art. 8 ust 2 ppkt (iii) rozporządzenia nr 1370/2007 stanowi, że art. 5 ust. 6, który zezwala na bezpośrednie udzielania zamówień prowadzących do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych, przestaje mieć zastosowanie od grudnia 2023 r. Zobowiązanie nr 1 ogranicza zatem okres, w którym można bezpośrednio udzielać zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych, skracając go do dnia 12 grudnia 2020 r. Ogranicza się w ten sposób możliwość bezpośredniego udzielania zamówień przez województwa, które mogłyby zarówno ograniczyć zakres otwarcia rynku, jak i opóźnić skuteczne otwarcie rynku. (220) W świetle powyższego, uwzględniając szczególny kontekst trwającego otwarcia polskiego rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, Komisja uważa, że zobowiązanie nr 1 jest odpowiednie. Zapewnia wcześniejsze skuteczne otwarcie tego rynku w porównaniu ze zobowiązaniem prawnym Polski wynikającymi z rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. A zatem Zobowiązanie nr 1 dotyczy wcześniejszego zaprzestania stosowania art. 5 ust. 6 i w tym sensie pełnego otwarcia rynku przewozów wojewódzkich

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					na konkurencję zgodnie z zapisami Rozporządzenia 1370/2007, które tą konkurencje regulują. Zobowiązanie 2: (221) Zobowiązanie nr 2 zapewnia stopniowe zwiększanie otwarcia rynku do dnia 14 grudnia 2030 r. a) Po pierwsze, zobowiązanie 2a gwarantuje, że proces otwarcia rynku będzie opierał się na solidnych podstawach, jako że próg co najmniej [4 000-30 000] tys. (tj. [4-30]) pockm, odpowiadający ok. [4-30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017, zostanie osiągnięty w drodze przetargów konkurencyjnych do końca 2020 r. w różnych regionach. (…) b) Po drugie, zobowiązanie 2b będzie opierało się na tej części rynku, która jest już otwarta, i zapewni dodatkowe i znaczące otwarcie następujące stopniowo w okresie od końca 2020 r. do końca 2030 r. To dodatkowe otwarcie rynku zostanie przeprowadzone w drodze przetargów konkurencyjnych w pewnej liczbie regionów. Odpowiadać ono będzie [4 000-30 000] tys. pockm, co stanowi około [4-30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017. W związku z tym, do końca 2030 r. wielkość rynku otwartego dla konkurencji zwiększy się ponad dwukrotnie, z około [4-30]% do końca

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					2020 r. do około [10-35]% do końca 2030 r. W konsekwencji około jedna piąta całego rynku będzie otwarta na konkurencję nie tylko z Polski (operatorzy in-house), ale również z innych państw członkowskich. Zgodnie z powyższym Zobowiązanie nr 2 dotyczy stopniowego otwarcia rynku przewozów w poszczególnych regionach wg wielkości % do poziomu przewozów z rozkładu jazdy 2016/17, obecnie Polska realizuje określone tam wskaźniki i ze względu na strukturę rynku (tj. posiadanie jedynie przez 6 województw spółek samorządowych) brak jest ryzyka, by wskaźniki te nie zostały osiągnięte do 2030 roku. W zakresie Zobowiązania nr 3 dotyczącego taboru - nowelizacja nie dotyczy.
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**Arriva RP Sp. z o.o.**	Przedstawiamy nasze stanowisko w związku z planowanym art. 1 pkt. 15 Projektu. Przepis ten uchyla art. 22a obowiązującej obecnie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 z późn. zm.) („Uptz") o brzmieniu: „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". Wskazane w art. 22a Uptz przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. U. UE. L. z 2007 r. Nr 315, str. 1 z późn. zm.) („Rozporządzenie 1370") umożliwiają zamawiającym w szerokim zakresie udzielenie zamówienia	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z założeniami ustawodawcy zawartymi w uzasadnieniu do ustawy z dnia 22 marca 2018 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzony art. 22a miał charakter przejściowy, a jego celem było stworzenie ram prawnych do wykonania Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. przez regionalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, do stopniowego otwarcia regionalnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Był to środek tymczasowy przewidziany w prawie krajowym do wyegzekwowania zawierania umów o świadczenie usług

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			bezpośrednio, bez jakichkolwiek postępowań przetargowych. Art. 22a Uptz, wyłączając stosowanie powołanych przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 Rozporządzenia 1370, zapewnia zatem stan prawny, w którym marszałkowie województw nie mogą bezprzetargowo zlecać przewozów pasażerskich w przypadkach określonych w tych przepisach. Przepis ten stanowi zatem kluczową część systemu gwarancji konkurencji na wojewódzkich rynkach kolejowych. W tym zakresie należy także przypomnieć, że w polskich przepisach przyjęto zasadę wyboru operatora w trybie Pzp (art. 19 ust. 1 pkt. 1 Uptz). Bezpośrednie powierzenie świadczenia usług kolejowych po roku 2020 może być stosowane tylko w ściśle określonych, wyjątkowych okolicznościach i bez wskazanych prawem przesłanek jest niedozwolone. Ponowne dopuszczenie bezpośredniego zlecania przewozów pasażerskich byłoby zatem sprzeczne z zasadami przyjętymi już w polskim prawie, a także oznaczałoby ponowne ograniczenie konkurencji na wojewódzkich rynkach kolejowych. Należy przy tym podkreślić, że przyczyny lub zakładane cele zmiany polegającej na skreśleniu art. 22a Uptz nie zostały wskazane ani w uzasadnieniu Projektu, ani też w Ocenie Skutków Regulacji dla Projektu. Proponowana zmiana nie występowała zresztą w poprzedniej wersji Projektu, udostępnionej w dniu 12 czerwca 2025 r. Należy zatem przyjąć, że za skreśleniem art. 22a Uptz nie przemawiają żadne istotne względy z zakresu interesu publicznego. Co jednak szczególnie istotne, zwiększenie konkurencji na wojewódzkich rynkach kolejowych stanowiło prawnie wiążące i bezpośrednio skuteczne zobowiązanie polskich władz, od którego formalnie i materialnie uzależniona była zgoda instytucji unijnych na pomoc restrukturyzacyjną udzieloną uprzednio przez polskie władze w sektorze regionalnych przewozów kolejowych. Taka liberalizacja miała przy tym prowadzić, dzięki faktycznej konkurencji pomiędzy przewoźnikami, do poprawy jakości usług i efektywności gospodarowania środkami publicznymi, z korzyścią przede wszystkim dla pasażerów. Art. 22a ww. ustawy został wprowadzony		publicznych w latach 2018-2023 w trybie przetargowym na poziomie regionalnym oraz wyegzekwowania od marszałków województw, jako organizatorów, działań w zakresie wywiązywania się ze zobowiązań zawartych w Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. W związku z zastosowaniem ww. obostrzeń w prawie krajowym, do 2023 r. wykonana praca eksploatacyjna, w wyniku przetargów konkurencyjnych, wyniosła ok. 10% całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017, co spełnia wymagania przedmiotowej Decyzji. Wskaźnik ten został osiągnięty w związku z zawarciem umów o świadczenie usług publicznych w wyniku przetargów konkurencyjnych przez województwa: kujawsko-pomorskie, podkarpackie i śląskie. Zgodnie z Decyzją KE do 2030 r. Polska zobowiązała się przeprowadzić dodatkowe konkurencyjne przetargi na świadczenie usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do tras, na których praca eksploatacyjna wynosi [4 000–30 000] tys. pociągokilometrów (co odpowiada ok. [4–30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017). Na podstawie rocznych sprawozdań przekazywanych przez Polskę do KE, po

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ustawą z dnia 22 marca 2018 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. poz. 907). Jak wynika z uzasadnienia projektu tej ustawy, wprowadzone regulacje miały „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". Proponowana zmiana stoi w sprzeczności z decyzją KE w powyższej sprawie i stanowi naruszenie zobowiązań Polski wobec postanowień tej Decyzji. Z tych względów ponowne przywrócenie przez Polskę zamówień bezpośrednich w tym sektorze stanowiłoby zatem naruszenie zobowiązań wynikających z prawa unijnego, uprawniając podmioty dotknięte tym naruszeniem do prawnej ochrony ich uprawnień, jak również rzutując na zgodność z prawem wspomnianej pomocy unijnej udzielonej przez Polskę. Podsumowując powyższe, ewentualne modyfikacje warunków powierzenia przewozów w każdym przypadku powinny być dokonywane w sposób transparentny i zgodny z prawem krajowym i unijnym, tak aby nie naruszały one zasad konkurencji i zasad udzielenia pomocy publicznej. W szczególności, nieakceptowalne jest rozwiązanie, w którym całe województwo zostaje zmonopolizowane poprzez powierzenie całości przewozów jednej spółce samorządowej. W praktyce prowadzi to do trwałego zablokowania konkurencji. Spowoduje to faktyczne zamknięcie rynku na wiele lat, co narazi województwa na stratę finansową i pasażerów na gorszą jakość przewozów. Co oczywiste, takie rozwiązanie godzi także w polskich przedsiębiorców na rynku kolejowym, którzy nie mają nawet szans na uczestnictwo w rzetelnie zorganizowanym przetargu. Arriva jako przedstawiciel rynku kolejowego wyraża zdecydowaną dezaprobatę wobec uwzględnienia w Projekcie postanowienia art. 1 pkt 15. Uchylenie art. 22a Uptz godzi w konkurencję na rynku wojewódzkich przewozów kolejowych, faworyzuje spółki samorządowe oraz narusza zobowiązania Polski wynikające z prawa		wcześniejszym uzgodnieniu danych z marszałkami wszystkich województw, wskaźnik ten jest planowany do osiągnięcia przez Polskę do 2030 r. W związku z tym, aktualnie Polska wypełnia Decyzję KE i nie ma ryzyka zwrotu pomocy publicznej przyznanej dla spółki Polregio. Jednocześnie dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			unijnego.		Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE. Ponowne przywrócenie możliwości stosowania w Polsce art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 dotyczy jedynie wyjątkowych sytuacji (wyjątek od reguły przetargowej), po spełnieniu określonych wymogów, jak na przykład: zlecanie przewozów kolejowych podmiotom wewnętrznym (po spełnieniu kilku warunków) i zlecanie tzw. małych przewozów (do 500 000 kilometrów rocznie). Samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych i powinny mieć możliwość bezpośredniego powierzania tym podmiotom świadczenia usług przewozowych na własnym terenie, co dopuszcza art. 5 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007. Natomiast możliwość realizacji małych przewozów na podstawie bezpośredniego powierzenia jest pomocna w sytuacji konieczności szybkiego reagowania na pilne potrzeby społeczności lokalnej w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Organizacja czasochłonnych przetargów w tym zakresie znacząco wydłuża możliwość reagowania władz samorządowych na potrzeby społeczne i

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					ewentualne inne potrzeby, które mogą wynikać z działań ewakuacyjnych ludności lub dynamicznej zmian w strukturze przewozów. Dlatego też, prawo krajowe wymaga dostosowania do realiów obecnej sytuacji geopolitycznej, aby móc równoważyć potrzebę odporności strategicznej i elastyczności operacyjnej w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego. Przyjęcie takiego podejścia jest warunkiem zarówno bezpieczeństwa i stabilności Polski oraz szybkiego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Mając to na uwadze dostrzega się potrzebę uchylenia art. 22a ustawy PTZ, co jednocześnie nie generuje ryzyka zwrotu pomocy publicznej dla Polregio w świetle przytoczonych powyżej argumentów.
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**Fundacja ProKolej**	Art. 1, pkt. 15 nowelizacji należy usunąć w całości. Z ustawy nowelizującej należy usunąć zapis zawarty w art. 1, pkt. 15 uchylający art. 22a obowiązującej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Wprowadzenie zmian w zaproponowanym kształcie wykracza poza zakres przedmiotowy procedowanej nowelizacji i prowadzi do radykalnej zmiany obowiązującego porządku prawnego i zakwestionowania polityki otwierania rynku kolejowych przewozów pasażerskich zdefiniowanej przez Komisję Europejską w decyzji z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. i przepisach wchodzących w skład tzw. IV Pakietu Kolejowego. W związku z tym, że przedmiotowa propozycja skutkuje fundamentalną przebudową systemu prawnego oraz warunków funkcjonowania operatorów publicznego transportu zbiorowego w	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z założeniami ustawodawcy zawartymi w uzasadnieniu do ustawy z dnia 22 marca 2018 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzony art. 22a miał charakter przejściowy, a jego celem było stworzenie ram prawnych do wykonania Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. przez regionalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, do stopniowego otwarcia regionalnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Był to środek tymczasowy przewidziany w prawie krajowym do wyegzekwowania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewozach kolejowych proponowany przepis wymaga pogłębionej analizy, oceny pod kątem zgodności z prawem unijnym i procedowania w trybie odrębnej inicjatywy ustawodawczej.		zawierania umów o świadczenie usług publicznych w latach 2018-2023 w trybie przetargowym na poziomie regionalnym oraz wyegzekwowania od marszałków województw, jako organizatorów, działań w zakresie wywiązywania się ze zobowiązań zawartych w Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. W związku z zastosowaniem ww. obostrzeń w prawie krajowym, do 2023 r. wykonana praca eksploatacyjna, w wyniku przetargów konkurencyjnych, wyniosła ok. 10% całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017, co spełnia wymagania przedmiotowej Decyzji. Wskaźnik ten został osiągnięty w związku z zawarciem umów o świadczenie usług publicznych w wyniku przetargów konkurencyjnych przez województwa: kujawsko-pomorskie, podkarpackie i śląskie. Zgodnie z Decyzją KE do 2030 r. Polska zobowiązała się przeprowadzić dodatkowe konkurencyjne przetargi na świadczenie usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do tras, na których praca eksploatacyjna wynosi [4 000–30 000] tys. pociągokilometrów (co odpowiada ok. [4–30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017). Na podstawie rocznych sprawozdań

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					przekazywanych przez Polskę do KE, po wcześniejszym uzgodnieniu danych z marszałkami wszystkich województw, wskaźnik ten jest planowany do osiągnięcia przez Polskę do 2030 r. W związku z tym, aktualnie Polska wypełnia Decyzję KE i nie ma ryzyka zwrotu pomocy publicznej przyznanej dla spółki Polregio. Jednocześnie dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					konkurencję w regionach. Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE. Ponowne przywrócenie możliwości stosowania w Polsce art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 dotyczy jedynie wyjątkowych sytuacji (wyjątek od reguły przetargowej), po spełnieniu określonych wymogów, jak na przykład: zlecanie przewozów kolejowych podmiotom wewnętrznym (po spełnieniu kilku warunków) i zlecanie tzw. małych przewozów (do 500 000 kilometrów rocznie). Samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych i powinny mieć możliwość bezpośredniego powierzania tym podmiotom świadczenia usług przewozowych na własnym terenie, co dopuszcza art. 5 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007. Natomiast możliwość realizacji małych przewozów na podstawie bezpośredniego powierzenia jest pomocna w sytuacji konieczności szybkiego reagowania na pilne potrzeby społeczności lokalnej w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Organizacja czasochłonnych przetargów w tym zakresie znacząco wydłuża możliwość reagowania władz

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					samorządowych na potrzeby społeczne i ewentualne inne potrzeby, które mogą wynikać z działań ewakuacyjnych ludności lub dynamicznej zmian w strukturze przewozów. Dlatego też, prawo krajowe wymaga dostosowania do realiów obecnej sytuacji geopolitycznej, aby móc równoważyć potrzebę odporności strategicznej i elastyczności operacyjnej w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego. Przyjęcie takiego podejścia jest warunkiem zarówno bezpieczeństwa i stabilności Polski oraz szybkiego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Mając to na uwadze dostrzega się potrzebę uchylenia art. 22a ustawy PTZ, co jednocześnie nie generuje ryzyka zwrotu pomocy publicznej dla Polregio w świetle przytoczonych powyżej argumentów.
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**POLREGIO S.A.**	Aktualne brzmienie Projektu zakłada w art. 1 pkt 15) uchylenie art. 22a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: „UPTZ"). Proponowana zmiana ma charakter strukturalny i w sposób zasadniczy zmienia system rynku przewozów kolejowych w Polsce. Tym niemniej, pomimo jej krytycznego znaczenia, nie została ona omówiona w uzasadnieniu Projektu ani też w ocenie skutków regulacji. Wskazać należy, że przepis art. 22a UPTZ wyłącza stosowanie art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 Rozporządzenia (WE) nr 1370/20071 do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie. Przepis art. 22a UPTZ został wprowadzony ustawą o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 22 marca 2018 r. (Dz. U. z	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z założeniami ustawodawcy zawartymi w uzasadnieniu do ustawy z dnia 22 marca 2018 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzony art. 22a miał charakter przejściowy, a jego celem było stworzenie ram prawnych do wykonania Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. przez regionalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, do stopniowego otwarcia regionalnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Był to środek tymczasowy przewidziany w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			2018 r., poz. 907) w związku z toczącym się przed Komisją Europejską (dalej: „KE") procesem notyfikacji pomocy publicznej na restrukturyzację Przewozów Regionalnych sp. z o.o. (aktualnie POLREGIO S.A.), zakończonym decyzją KE z 20 kwietnia 2021 r. (SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) – dalej: „Decyzja Restrukturyzacyjna"). Decyzja Restrukturyzacyjna, co istotne, ma charakter warunkowy, w związku z czym zgadzając się na pomoc publiczną w łącznej wysokości ponad 6 mld zł, uzależniła jej akceptację od spełnienia przez Polskę szeregu warunków i zobowiązań (decyzja uznaje udzieloną pomoc za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej z zastrzeżeniem warunków). Spełnienie tych warunków jest jednocześnie monitorowane przez KE, a Polska zobowiązana jest do rocznego sprawozdawania w tym zakresie. W kontekście powyższego należy zauważyć, że pierwszy (ale nie jedyny) warunek w Decyzji Restrukturyzacyjnej określono w następujący sposób: „Koniec 2020 r. jest ostatecznym terminem udzielania przez władze regionalne zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego). Polska potwierdza, że na podstawie danych dotyczących 2018 r., sytuacja na rynku nie zmieniła się znacząco od 2016/2017 r.". W Decyzji Restrukturyzacyjnej (pkt 13 i 217-220) w odniesieniu do tego warunku wskazano również, że: 1. „W dniu 22 marca 2018 r. polskie ramy prawne regulujące zamówienia dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zostały zmienione przez przyjęcie ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym („ustawa z 2018 r."). Ustawa z 2018 r. przewiduje w szczególności, że: • dzień 12 grudnia 2020 r. będzie ostatecznym terminem zawierania przez regiony umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie		prawie krajowym do wyegzekwowania zawierania umów o świadczenie usług publicznych w latach 2018-2023 w trybie przetargowym na poziomie regionalnym oraz wyegzekwowania od marszałków województw, jako organizatorów, działań w zakresie wywiązywania się ze zobowiązań zawartych w Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. W związku z zastosowaniem ww. obostrzeń w prawie krajowym, do 2023 r. wykonana praca eksploatacyjna, w wyniku przetargów konkurencyjnych, wyniosła ok. 10% całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017, co spełnia wymagania przedmiotowej Decyzji. Wskaźnik ten został osiągnięty w związku z zawarciem umów o świadczenie usług publicznych w wyniku przetargów konkurencyjnych przez województwa: kujawsko-pomorskie, podkarpackie i śląskie. Zgodnie z Decyzją KE do 2030 r. Polska zobowiązała się przeprowadzić dodatkowe konkurencyjne przetargi na świadczenie usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do tras, na których praca eksploatacyjna wynosi [4 000–30 000] tys. pociągokilometrów (co odpowiada ok. [4–30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017). Na

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego); • 14 grudnia 2030 r. będzie ostatecznym terminem obowiązywania umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie zawieranych przez regiony w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego).”, 2. „Wynika z tego, że cały polski rynek regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich zostanie otwarty na konkurencję do dnia 14 grudnia 2030 r., czyli na trzy lata przed upływem terminu określonego w czwartym pakiecie kolejowym.”, 3. „W świetle powyższego, uwzględniając szczególny kontekst trwającego otwarcia polskiego rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, Komisja uważa, że zobowiązanie nr 1 jest odpowiednie. Zapewnia wcześniejsze skuteczne otwarcie tego rynku w porównaniu z zobowiązaniami prawnymi Polski wynikającymi z rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.”. Pozostałe warunki należy uznać za jeszcze dalej idące – dotyczą one szybszego stopniowego wprowadzania przetargów w celu wyboru operatorów w wojewódzkich (regionalnych) przewozach kolejowych. Z tej perspektywy art. 22a UPTZ był i jest istotnym elementem systemu zlecania usług publicznych warunkującym udzieloną POLREGIO S.A. pomoc na restrukturyzację, bez której to pomocy przewoźnik nie byłby w stanie świadczyć usług. Wyrażamy obawę, że uchylenie tego przepisu może zostać uznane za niespełnienie warunków Decyzji Restrukturyzacyjnej, a co za tym idzie uznanie udzielonej pomocy publicznej za niezgodną ze wspólnym rynkiem (i Traktatem o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej), a następnie spowodować wszczęcie przez KE postępowania zmierzającego do zwrotu udzielonej POLREGIO S.A. pomocy publicznej. Taki krok może prowadzić do upadłości spółki mającej w chwili obecnej istotne znaczenie dla funkcjonowania		podstawie rocznych sprawozdań przekazywanych przez Polskę do KE, po wcześniejszym uzgodnieniu danych z marszałkami wszystkich województw, wskaźnik ten jest planowany do osiągnięcia przez Polskę do 2030 r. W związku z tym, aktualnie Polska wypełnia Decyzję KE i nie ma ryzyka zwrotu pomocy publicznej przyznanej dla spółki Polregio. Jednocześnie dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			rynku kolejowego w Polsce i ciągłości świadczonych usług. W tej sytuacji Projekt może w efekcie spowodować wzrost wykluczenia komunikacyjnego w kraju, co tym samym stoi też w sprzeczności z celem projektowanych pozostałych zmian. Jednocześnie jednak należy zauważyć, że art. 22a UPTZ wyłącza wykorzystywanie przy zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych w Polsce m.in. art. 5 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (kolejowy „in-house") oraz de facto dwa inne, ale bardzo wyjątkowe i ograniczone w stosowaniu mechanizmy (określone w art. 5 ust. 4 i 4a – mechanizm określony w art. 5 ust. 6 nie ma natomiast już zastosowania w prawodawstwie unijnym). Uchylenie art. 22a UPTZ umożliwi korzystanie z tego przepisu, przy czym możliwość korzystania z tego przepisu w praktyce może okazać się znacznie ograniczona. Wskazać bowiem należy, że w związku z uchwaleniem tzw. IV pakietu kolejowego przepis art. 5 ust. 2 Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 został znacznie ograniczony: 1. przed wejściem w życie IV pakietu kolejowego umożliwiał on wykorzystywanie mechanizmu in-house każdemu województwu posiadającemu własną spółkę przewozową (w rozumieniu ówczesnej treści rozporządzenia mógł z takiego rozwiązania korzystać „właściwy organ lokalny" – czyli taki, którego właściwość miejscowa nie obejmuje całego kraju), 2. aktualnie, tj. po zmianach wprowadzonych IV pakietem kolejowym, zastosowanie mechanizmu in-house możliwe jest jedynie w odniesieniu do potrzeb transportowych aglomeracji miejskich lub obszarów wiejskich, a zatem do wąsko określonej kategorii przewozów. Reasumując, w Projekcie umieszczona została propozycja przepisu (uchylającego art. 22a UPTZ), który to przepis radykalnie zmienia funkcjonujący w prawodawstwie system funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce, czego nie odnotowano ani w uzasadnieniu Projektu ani w ocenie skutków regulacji. Zmiana taka może mieć dalekosiężne konsekwencje, włącznie z		względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach. Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE. Ponowne przywrócenie możliwości stosowania w Polsce art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 dotyczy jedynie wyjątkowych sytuacji (wyjątek od reguły przetargowej), po spełnieniu określonych wymogów, jak na przykład: zlecanie przewozów kolejowych podmiotom wewnętrznym (po spełnieniu kilku warunków) i zlecanie tzw. małych przewozów (do 500 000 kilometrów rocznie). Samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych i powinny mieć możliwość bezpośredniego powierzania tym podmiotom świadczenia usług przewozowych na własnym terenie, co dopuszcza art. 5 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007. Natomiast możliwość realizacji małych przewozów na podstawie bezpośredniego powierzenia jest pomocna w sytuacji konieczności szybkiego reagowania na pilne potrzeby społeczności lokalnej w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Organizacja czasochłonnych przetargów w tym zakresie znacząco

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zagrożeniem otrzymanej przez POLREGIO S.A. pomocy publicznej określonej w Decyzji Restrukturyzacyjnej (w łącznej kwocie ponad 6 mld zł), co w rezultacie może skutkować koniecznością zwrotu pomocy, upadłością spółki i zakłóceniem świadczenia przez nią usług. Jednocześnie wskazujemy, że POLREGIO S.A. przewozi w ostatnich latach ponad 100 mln pasażerów rocznie oraz zapewnia podstawowe i niezbędne usługi przewozowe społeczeństwu, co nie byłoby możliwe bez otrzymanej i zaakceptowanej warunkowo przez KE pomocy publicznej.		wydłuża możliwość reagowania władz samorządowych na potrzeby społeczne i ewentualne inne potrzeby, które mogą wynikać z działań ewakuacyjnych ludności lub dynamicznej zmian w strukturze przewozów. Dlatego też, prawo krajowe wymaga dostosowania do realiów obecnej sytuacji geopolitycznej, aby móc równoważyć potrzebę odporności strategicznej i elastyczności operacyjnej w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego. Przyjęcie takiego podejścia jest warunkiem zarówno bezpieczeństwa i stabilności Polski oraz szybkiego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Mając to na uwadze dostrzega się potrzebę uchylenia art. 22a ustawy PTZ, co jednocześnie nie generuje ryzyka zwrotu pomocy publicznej dla Polregio w świetle przytoczonych powyżej argumentów.
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Przewozów Pasażerskich z siedzibą w Poznaniu**	Nasza Organizacja wnioskuje o skreślenie z projektu art. 1 pkt 15. Ww. punkt uchyla przepis art. 22a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13), co wiązałoby się z realnym stworzeniem możliwości powierzania przez Marszałków Województw umów PSC w transporcie kolejowym Spółkom nad którymi sprawują oni wyłączną kontrolę właścicielską (tj. spółki in-house, poprzez dopuszczenie stosowania wyjątków określonych w art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady). Proponowana zmiana doprowadziłaby do rażącej dyskryminacji rynkowej POLREGIO S.A. względem Spółek będących wyłączną własnością Marszałków Województw. Taka zmiana doprowadzi do zaburzenia sytuacji na rynku	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z założeniami ustawodawcy zawartymi w uzasadnieniu do ustawy z dnia 22 marca 2018 roku o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, wprowadzony art. 22a miał charakter przejściowy, a jego celem było stworzenie ram prawnych do wykonania Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. przez regionalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, do stopniowego otwarcia regionalnego rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kolejowych przewozów regionalnych w Polsce, a niewątpliwie największym poszkodowanym będzie nasz pracodawca, który nie będzie miał możliwości uzyskiwania kontraktów w trybie określonych ww. wyjątkami przewidzianymi w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. W konsekwencji będzie to prowadzić do zwolnień grupowych w POLREGIO S.A. w regionach, w których obecnie przewozy realizuje m.in. POLREGIO S.A., a w których kontrakty na przewozy kolejowe będą mogli otrzymywać przewoźnicy wojewódzcy w trybie bezprzetargowym (tj. Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Małopolskie, Koleje Śląskie, PKP SKM Trójmiasto, Lubuski Transport Regionalny). Pragniemy także zwrócić uwagę, że ww. zmiana nie została skomentowana w uzasadnieniu do projektu ani w Ocenie Skutków Regulacji opublikowanych na stronach Rządowego Centrum Legislacji.		Był to środek tymczasowy przewidziany w prawie krajowym do wyegzekwowania zawierania umów o świadczenie usług publicznych w latach 2018-2023 w trybie przetargowym na poziomie regionalnym oraz wyegzekwowania od marszałków województw, jako organizatorów, działań w zakresie wywiązywania się ze zobowiązań zawartych w Decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. W związku z zastosowaniem ww. obostrzeń w prawie krajowym, do 2023 r. wykonana praca eksploatacyjna, w wyniku przetargów konkurencyjnych, wyniosła ok. 10% całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w rozkładzie jazdy na rok 2016/2017, co spełnia wymagania przedmiotowej Decyzji. Wskaźnik ten został osiągnięty w związku z zawarciem umów o świadczenie usług publicznych w wyniku przetargów konkurencyjnych przez województwa: kujawsko-pomorskie, podkarpackie i śląskie. Zgodnie z Decyzją KE do 2030 r. Polska zobowiązała się przeprowadzić dodatkowe konkurencyjne przetargi na świadczenie usług w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w odniesieniu do tras, na których praca eksploatacyjna wynosi [4 000–30 000] tys. pociągokilometrów (co odpowiada ok. [4–30] % całkowitej pracy eksploatacyjnej mierzonej w pociągokilometrach, przewidzianej w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					rozkładzie jazdy na rok 2016/2017). Na podstawie rocznych sprawozdań przekazywanych przez Polskę do KE, po wcześniejszym uzgodnieniu danych z marszałkami wszystkich województw, wskaźnik ten jest planowany do osiągnięcia przez Polskę do 2030 r. W związku z tym, aktualnie Polska wypełnia Decyzję KE i nie ma ryzyka zwrotu pomocy publicznej przyznanej dla spółki Polregio. Jednocześnie dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach. Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE. Ponowne przywrócenie możliwości stosowania w Polsce art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 dotyczy jedynie wyjątkowych sytuacji (wyjątek od reguły przetargowej), po spełnieniu określonych wymogów, jak na przykład: zlecanie przewozów kolejowych podmiotom wewnętrznym (po spełnieniu kilku warunków) i zlecanie tzw. małych przewozów (do 500 000 kilometrów rocznie). Samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych i powinny mieć możliwość bezpośredniego powierzania tym podmiotom świadczenia usług przewozowych na własnym terenie, co dopuszcza art. 5 ust. 2 Rozporządzenia 1370/2007. Natomiast możliwość realizacji małych przewozów na podstawie bezpośredniego powierzenia jest pomocna w sytuacji konieczności szybkiego reagowania na pilne potrzeby społeczności lokalnej w zakresie rozwoju oferty przewozowej. Organizacja czasochłonnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					przetargów w tym zakresie znacząco wydłuża możliwość reagowania władz samorządowych na potrzeby społeczne i ewentualne inne potrzeby, które mogą wynikać z działań ewakuacyjnych ludności lub dynamicznej zmian w strukturze przewozów. Dlatego też, prawo krajowe wymaga dostosowania do realiów obecnej sytuacji geopolitycznej, aby móc równoważyć potrzebę odporności strategicznej i elastyczności operacyjnej w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego. Przyjęcie takiego podejścia jest warunkiem zarówno bezpieczeństwa i stabilności Polski oraz szybkiego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Mając to na uwadze dostrzega się potrzebę uchylenia art. 22a ustawy PTZ, co jednocześnie nie generuje ryzyka zwrotu pomocy publicznej dla Polregio w świetle przytoczonych powyżej argumentów.
	art. 1 pkt 15 (art. 22 ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 22a ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	W art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o PTZ winno być: „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, albo” W związku z usunięciem art. 22a, sugeruje się zaktualizować treść art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o PTZ usuwając z jego treści odniesienie do art. 22a.	**uwaga uwzględniona**	W art. 22 ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz odesłanie do art. 22a zostanie usunięte.
	art. 1 pkt 16 (art. 23 ust. 1 pkt ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Proponuje się zmianę brzmienia Art. 23 ust. 1 pkt 1: „1) sześć miesięcy”. Zmiana umożliwi reagowanie organizatora na zgłoszone potrzeby	**uwaga nieuwzględniona**	Obowiązek publikacji ogłoszenia z rocznym wyprzedzeniem wynika z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	społeczności lokalnych		
	art. 1 pkt 16 (art. 23 ust. l pkt 2 ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	zmienić termin z 1 roku do 6 miesięcy,	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przedstawiono uzasadnienia takiej propozycji.
	art. 1 pkt 16 (art. 23 ust. 3 ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	W Art. 23 ust. 3 proponuje się wykreślenie słów: „w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie oraz” Miejsca powszechnie dostępne, w sytuacji tak rozbudowanych instytucji jak urzędy marszałkowskie, mieszczące się czasem w kilku budynkach, ciężko jednoznacznie określić. Nadto nadmienić należy, że nie określono jak długo te ogłoszenia mają być w takim miejscu dostępne. Wobec wymogu umieszczania wielu innych ogłoszeń proponuje się rezygnację z tego wymogu.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od tego obowiązku.
	art. 1 pkt 16 (art. 23 ust. 6 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	38. Art. 23 ust. 6 – uchylenie tego przepisu stawia organizatorów publicznego transportu zbiorowego w silnie uprzywilejowanej pozycji względem uczestników postępowań o zakontraktowanie przewozów, ponieważ wobec pełnej dowolności czasowej zmian ogłoszenia wstępnego potencjalni operatorzy mają znacznie trudniej cokolwiek zaplanować	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Celem projektowanej zmiany jest zwiększenie elastyczności organizatorów w zakresie planowania i przygotowania postępowań o udzielenie zamówienia, co przekłada się na sprawniejsze i bardziej adekwatne reagowanie na zmieniające się potrzeby transportowe. Uchylenie przepisu nie oznacza dowolności działań, lecz ograniczenie nadmiernych rygorów formalnych, które w praktyce utrudniały efektywne przygotowanie postępowań. Jednocześnie obowiązki informacyjne, w tym publikacja ogłoszenia wstępnego oraz określenie jego elementów, nadal

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					zapewniają transparentność i przewidywalność dla potencjalnych operatorów.
	art. 1 pkt 17 (art. 28 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 28 i art. 87 Wnosimy o zmianę przepisów i wdrożenie jednej z dwóch opcji, ponieważ obecne brzmienie przepisów powoduje w istocie zbędną biurokrację w szczególności przy zmianie tylko załączników do zaświadczenia, co powoduje pobieranie opłat od Operatorów: Opcja 1. Operator posiada zaświadczenia indywidualne dla każdej linii oraz załączniki w formie elektronicznej. Organizator sam przygotowuje i aktualizuje załączniki do zaświadczenia oraz udostępnia je w formie elektronicznej w formacie ustalonym z Operatorem. Za tę czynność od Operatora nie jest pobierana opłata. Opcja 2. Operator posiada zaświadczenie na sieć komunikacyjną oraz załączniki w formie elektronicznej. Operator, który nie jest Organizatorem i nie ma wpływu na rozkład jazdy nie jest zobowiązany do wnioskowania o aktualizację załącznika do zaświadczenia. Organizator sam przygotowuje i aktualizuje załączniki oraz udostępnia je w formie elektronicznej w formacie ustalonym z Operatorem. Za tę czynność od Operatora nie jest pobierana opłata.	**uwaga nieuwzględniona**	Propozycja poza zakresem regulacji. Uwaga nie jest związana z celem nowelizacji, którym jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 1 pkt 17 (art. 28 ust. 3 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 28 ust. 3 „3. W komunikacji miejskiej rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, w formie umożliwiającej jego wyświetlenie na urządzeniu mobilnym lub jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie prezentujące w czasie rzeczywistym informację o rozkładzie jazdy w zakresie zgodności czasu i trasy przejazdu.”,	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowana w projekcie zmiana brzmienia art. 28 ust. 3 stanowi doprecyzowanie obowiązujących regulacji w zakresie formy udostępniania rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej i odpowiada na zgłaszane wątpliwości interpretacyjne.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o ptz)	**Rada Wojewódzka Ogólnopolskiego Porozumienia Związków**	Projekt ustawy wprowadza nową formę realizacji zadań publicznych, dopuszczając wykonywanie przewozów samochodami osobowymi (art. 42a - przejazd na żądanie). Nie określono przy tym jednak formy zatrudnienia kierowców, co budzi wątpliwości bowiem stwarza realne ryzyko zastępowania kierowców zatrudnionych na umowę o	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzane przepisy dotyczące przewozu na żądanie mają na celu stworzenie jednolitej podstawy prawnej dla

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Zawodowych Województwa Dolnośląskiego	pracę osobami wykonującymi zadania w oparciu np. o umowy cywilnoprawne celem obniżenia kosztów osobowych prowadzonej działalności przewozowej. Będzie to negatywnie wpływać na warunki pracy kierowców. Ponadto, projekt ustawy nie daje gwarancji, że transport na żądanie będzie miał charakter wyłącznie uzupełniający i nie będzie stosowany jako narzędzie likwidacji przewozów regularnych. Projekt nie zawiera bowiem mechanizmów zapobiegających sytuacji, w której regularne linie autobusowe są wygaszane, a ich zadania przejmują elastyczne formy przewozu tj. transport na żądanie. Dlatego ustawodawca powinien jasno wskazać, że takie rozwiązanie jest jedynie uzupełniniem istniejących już form transportu zbiorowego.		elastycznych form transportu, funkcjonujących jako uzupełnienie istniejącej oferty przewozowej. Kwestie form zatrudnienia kierowców pozostają poza zakresem regulacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i są uregulowane w odrębnych przepisach prawa pracy oraz prawa gospodarczego. Projekt nie zmienia zasad organizacji przewozów regularnych ani nie wprowadza mechanizmów ich zastępowania, pozostawiając decyzje w tym zakresie właściwym organizatorom, którzy odpowiadają za kształt lokalnej oferty transportowej.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	A co z jakąkolwiek regulacją „Przewozu na żądanie”?	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z definicją przewóz na żądanie funkcjonuje jako przewóz okazjonalny, o którym mowa w art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	Konieczne wydaje się doprecyzowanie zasad funkcjonowania przewozów na żądanie, z punktu widzenia kompetencji gminy i miasta, które zawarły porozumienie, w kontekście definicji komunikacji miejskiej, a także w kontekście dopłat z FRPA oraz ulg ustawowych. Z punktu widzenia rozpoznania potrzeb przewozowych, ta część przewozów powinna być w rękach gminy ościennej pomimo zawarcia porozumienia z miastem. Zasadne wydaje się także uznanie, że przewóz ten, pomimo zawarcia porozumienia międzygminnego, nie jest komunikacja miejską.	**uwaga nieuwzględniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie oraz przepisy art. 42a określające zasady wykonywania tego przejazdu. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Projektowane przepisy w sposób

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					wystarczający określają ramy funkcjonowania przewozów na żądanie, pozostawiając organizatorom – w tym jednostkom samorządu terytorialnego zawierającym porozumienia – elastyczność w zakresie podziału kompetencji i organizacji przewozów.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o ptz)	**Unia Metropolii Polskich**	10. Nadmierna regulacja funkcjonowania transportu na żądanie Przepis: art. 42a Uwaga: Część regulacji dotyczących transportu na żądanie powinna znajdować się w przepisach taryfowych i regulaminach przewozów. Uzasadnienie: Umożliwi to większą elastyczność systemów komunikacji miejskiej i ich integrację z istniejącymi rozwiązaniami (np. TeleBus, LajkBus w Krakowie).	**uwaga nieuwzględniona**	Zakres regulacji dotyczących transportu na żądanie został ujęty na poziomie ustawowym celowo, w celu zapewnienia jednolitych i spójnych ram prawnych dla tej formy przewozów w skali całego kraju. Dotychczasowe funkcjonowanie takich usług w oparciu o rozproszone regulacje prowadziło do niejednolitości i wątpliwości interpretacyjnych. Przeniesienie kluczowych elementów regulacji do aktów o charakterze lokalnym mogłoby skutkować znacznym zróżnicowaniem zasad funkcjonowania przewozów oraz utrudnić ich integrację z systemem publicznego transportu zbiorowego. Projektowane przepisy nie wykluczają jednocześnie uzupełniającego doprecyzowania w regulaminach czy taryfach, pozostawiając organizatorom odpowiedni zakres elastyczności. Zaproponowane rozwiązanie zapewnia właściwą równowagę między jednolitością regulacji a możliwością dostosowania do warunków lokalnych.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o	**Związek Powiatów**	Propozycja legislacyjna: W art. 1 pkt 18 otrzymuje brzmienie:	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ptz)	**Polskich**	„18) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu: „Rozdział 3A. Transport na żądanie. Art. 42a. 1. Przewóz na żądanie stanowi przewóz okazjonalny, o którym mowa w art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. 2. Organizator publicznego transportu zbiorowego organizujący przewóz okazjonalny określa sposób zgłaszania potrzeby uruchomienia danego kursu przewozu na żądanie. Art. 42b. 1. Przejazd na żądanie może zamówić mieszkaniec gminy na swoją rzecz albo na rzecz osób trzecich, w tym osób nie będących mieszkańcami gminy. 2. W przypadku osób nie będących mieszkańcami gminy punkt odpowiednio początkowy albo końcowy przejazdu musi pokrywać się z miejscem zamieszkania osoby zamawiającej przejazd. Art. 42c. 1. Przejazd na żądanie może być wykonywany samochodem osobowym: 1) pozostającym w dyspozycji gminy lub 2) przez przedsiębiorcę posiadającego licencję, o której mowa w art. 5b ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. 2. W przypadku wykonywania przejazdu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie stosuje się przepisu art. 5b ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. 3. Kierujący pojazdem wykonujący przejazd, o którym mowa w ust. 1 pkt 1a: 1) nie jest prawomocnie skazany za przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko wolności seksualnej i obyczajności, a także za przestępstwa, o których mowa w art. 59 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2023 r. poz. 1939), a ponadto nie orzeczono prawomocnie wobec niemu zakazu wykonywania zawodu kierowcy; 2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem		zmianie uległa definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Niemniej jednak nie przewiduje się odstąpienia od jego ograniczenia wyłącznie do obszaru gminy. Transport na żądnie powinien uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226 i 1676 oraz z 2026 r. poz. 180); 3) nie ma przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy; 4) nie ma przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. 4. Do przejazdu na żądanie, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 5b ust. 2 pkt 2 oraz art. 18 ust. 4a - 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Art. 42d. Rada gminy w formie uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego określa zasady organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie, w tym sposób jego zamawiania, wysokość opłaty pobieranej od pasażera, sposób rozliczania opłaty za przejazd oraz listę dokumentów potwierdzających uprawnienia do realizowania takiego przejazdu. Art. 42e. Do transportu na żądanie nie mają zastosowania przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.” Dodatkowo niezbędne są odpowiednie zmiany w ustawie o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.		
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 1 – 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Projekt dopuszcza przejazdy realizowane samochodem osobowym przez jst lub licencjonowanego przedsiębiorcę Kolizja z ustawą o transporcie drogowym (wymogi licencyjne, bezpieczeństwo pasażerów) i z prawami pasażera (rozporządzenie UE 181/2011) – może to doprowadzić do obchodzenia standardów bezpieczeństwa i ubezpieczeniowych.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Celem regulacji jest stworzenie jasnych podstaw prawnych dla elastycznych form transportu, bez obniżania obowiązujących standardów. Projekt nie znosi ani nie ogranicza stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony pasażerów, które znajdują zastosowanie niezależnie od formy organizacji przewozu.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd	Błędy pisarskie. - art. 42a ust. 3 – odwołanie do ust. 1 **pkt 1a**, którego nie ma.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**			
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	3. Kierujący pojazdem wykonujący przejazd, o którym mowa w ust. 1 pkt 1**a**: Sprostowanie omyłki pisarskiej – art. 42a ust. 1 zawiera jedynie pkt 1 i 2	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego)	„….. o którym mowa w ust. 1 pkt 1a" – pozostawić ust. 1 pkt 1. W dodawanym art. 42a w ust 1 nie funkcjonuje pkt 1a	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	Kierujący pojazdem wykonujący przejazd, o którym mowa w ust. 1 pkt 1a to zapis z poprzedniej wersji, po zmianie formatu zapisu nie ma punktu 1a, a jego zapisy dotyczą punktu 1.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Świętokrzyskiego)	Kierujący pojazdem wykonujący przejazd, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 Błąd redakcyjny.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 18	**Związek**	Wyraz „niemu" zastąpić wyrazem „niego".	**uwaga**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 42a ust. 3 ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	Uwaga o charakterze techniczno-legislacyjnym	**uwzględniona**	
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 pkt 2 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	39. Art. 42a ust. 3 pkt 2 – zasadne jest wpisanie, o jakie prawo jazdy chodzi (np. zawodowe).	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo odwołują się do obowiązujących regulacji w zakresie kwalifikacji kierowców oraz wykonywania przewozów drogowych, zamiast ich powielania w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Kwestie takie jak wymagane kategorie prawa jazdy czy dodatkowe uprawnienia są kompleksowo uregulowane w przepisach odrębnych
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 3 pkt 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Odniesienie do aktualizacji przepisów bez konkretnego brzmienia – staranniejsze doprecyzowanie wymogów kwalifikacyjnych. Brak jasnej technicznej specyfikacji (np. jakie kategorie prawa jazdy, dodatkowe uprawnienia przewozowe itp.)	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo odwołują się do obowiązujących regulacji w zakresie kwalifikacji kierowców oraz wykonywania przewozów drogowych, zamiast ich powielania w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Kwestie takie jak wymagane kategorie prawa jazdy czy dodatkowe uprawnienia są kompleksowo uregulowane w przepisach odrębnych.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Czy Związek jst ma prawo decydować o finansach Gminy?	**uwaga wyjaśniona**	Przepis odnosi się do związku j.s.t., do którego należy gmina.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	40. Art. 42a ust. 5 – błąd składniowy, należy uściślić, czy chodzi o uchwałę zarządu czy zgromadzenia związku (w ostatnim zdaniu przepisu)	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**Związek Miast Polskich**	W proponowanej treści art. 42a ust. 5 w zakresie przyjęcia regulacji prawnych przejazdów na żądanie, należy dopuścić rozwiązanie, w którym część ww. regulacji będzie znajdować się w przepisach taryfowych wydanych m.in. na mocy art. 34a ustawy Prawo przewozowe w zakresie linii lub systemu transportowego komunikacji miejskiej, jeśli usługa przewozu na żądanie, jest elementem usługi oferowanej przez wskazaną komunikację miejską (np. system Komunikacji Miejskiej w Krakowie, w ramach swoich rozwiązań i systemów taryfowych wspierany jest przez usługę Telebus i LikeBus). W takim przypadku zapisy odnośnie pobierania i rozliczania opłaty za przejazd oraz dokumentów potwierdzających uprawnienie do realizowania takiego przejazdu, mogłyby znajdować się w przepisach taryfowych komunikacji miejskiej, a przepisy w zakresie sposobu jego zamawiania w przepisach porządkowych lub regulaminie przewozów dla sieci komunikacji miejskiej. Natomiast w samej treści zapisu, powinno się zrezygnować z wymogu zawierania w drodze uchwały rady gminy lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina, zapisów o częstotliwości wykonywania przejazdu, a w to miejsce ewentualnie można wprowadzić zapisy o godzinach i dniach świadczenia usługi transportu na żądanie. Wprowadzenie zapisu częstotliwości świadczenia usługi przejazdu na żądanie, doprowadzi do takich zapisów, które będą definiować kwazi linię regularną, która będzie musiała być uruchomiona na obszarze działania usługi na żądanie, nawet iż to będzie zapis wskazujący, że pomiędzy punktem A i B realizowane jest przynajmniej jedno połączenie dziennie w ramach usługi przewozów na żądanie.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo wprowadzają jednolite i ustawowe uregulowanie zasad funkcjonowania przewozów na żądanie, w tym zakresu regulacji określanych w akcie prawa miejscowego. Zapewnienie kompleksowego ujęcia kluczowych elementów organizacji przewozów na poziomie ustawowym służy zachowaniu spójności systemowej oraz jednolitości stosowania przepisów w skali kraju. Należy zwrócić uwagę, że przejazd na żądanie realizowany będzie tylko i wyłączenie na terenie gmin wiejskich i miejsko-wiejskich.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	W proponowanej treści art. 42a ust. 5 w zakresie przyjęcia regulacji prawnych przejazdów na żądanie, należy dopuścić rozwiązanie, w którym część ww. regulacji będzie znajdować się w przepisach taryfowych wydanych m.in. na mocy art. 34a ustawy Prawo przewozowe w zakresie linii lub systemu transportowego komunikacji miejskiej, jeśli usługa przewozu na żądanie jest	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy celowo wprowadzają jednolite i ustawowe uregulowanie zasad funkcjonowania przewozów na żądanie, w tym zakresu regulacji określanych w akcie prawa miejscowego. Zapewnienie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			elementem usługi oferowanej przez wskazaną komunikację miejską (np. system komunikacji miejskiej w Krakowie, w ramach swoich rozwiązań i systemów taryfowych wspierany jest przez usługę Telebus i LikeBus). W takim przypadku zapisy odnośnie pobierania i rozliczania opłaty za przejazd oraz dokumentów potwierdzających uprawnienie do realizowania takiego przejazdu, mogłyby znajdować się w przepisach taryfowych komunikacji miejskiej, a przepisy w zakresie sposobu jego zamawiania w przepisach porządkowych lub regulaminie przewozów dla sieci komunikacji miejskiej. Natomiast w samej treści zapisu, powinno się zrezygnować z wymogu zawierania w drodze uchwały rady gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina, zapisów o częstotliwości wykonywania przejazdu, a w to miejsce ewentualnie można wprowadzić zapisy o godzinach i dniach świadczenia usługi transportu na żądanie. Wprowadzenie zapisu częstotliwości świadczenia usługi przejazdu na żądanie, doprowadzi do takich zapisów, które będą definiować quasi regularną komunikację miejską, która będzie musiała być uruchomiona na obszarze działania usługi na żądanie, nawet gdy to będzie zapis wskazujący, że pomiędzy punktem A i B realizowane jest przynajmniej jedno połączenie dziennie w ramach usługi przewozów na żądanie.		kompleksowego ujęcia kluczowych elementów organizacji przewozów na poziomie ustawowym służy zachowaniu spójności systemowej oraz jednolitości stosowania przepisów w skali kraju. Należy zwrócić uwagę, że przejazd na żądanie realizowany będzie tylko i wyłączenie na terenie gmin wiejskich i miejsko-wiejskich.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Ograniczenie pojemności pojazdów realizujących usługę transportu na żądanie do 8 lub 9 osób łącznie z kierowcą, uniemożliwia realizację takiej usługi przy pomocy innego pojazdu będącego w dyspozycji organizatora. Dopuszczenie realizacji usługi przez organizatora przy wykorzystaniu większego pojazdu (w tym autobusu), pozwoli na efektywniejsze i bardziej elastyczne zarządzanie flotą pojazdów i zasobami kadrowymi. Dodatkowo, nie będzie zobowiązywało organizatora do zakupu dodatkowych pojazdów wyłącznie do realizacji takiej usługi. W naszej ocenie organizatorem transportu na żądanie nie musi być wyłącznie gmina. Powinna zostać dopuszczona możliwość, w której ze względów organizacyjnych i funkcjonalnych organizatorem takiego połączenia	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Realizacja przejazdów autobusem możliwa jest w ramach przewozu na żądanie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			może być inny organizator wymieniony w art. 7 ust. 1 ustawy. Przykład: Podjazd w Warszawie do przystanku Fort Radiowo może być realizowany przez autobus wykonujący zadania na regularnych liniach, a odbywający postój na pętli Stare Bemowo. Zgodnie z zapisami projektu konieczne będzie zamiast tego ustawienie na tej pętli dodatkowego pojazdu, który będzie wykonywał pojedyncze kursy w ciągu dnia, co generuje koszty utrzymania kierowcy i pojazdu oraz zajmuje przestrzeń na pętli.		
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Uwaga redakcyjna w zakresie pkt 5/5a z uwagi na zdublowanie pkt 5a Dostęp do rozkładów jazdy w formacie cyfrowym w transporcie kolejowym posiada zarządca infrastruktury i to on dokonuje publikacji takiego rozkładu na podstawie odpowiednich przepisów. W przypadku podtrzymania tego przepisu proponuje się dodanie odpowiedniego obowiązku zarządcy infrastruktury do przekazywania rozkładu jazdy pociągów organizatorowi w odpowiednim formacie.	**uwaga częściowo uwzględniona i wyjaśniona**	Poprawiono numerację przepisów. Za sporządzenie rozkładu jazdy z wykorzystaniem normy NeTEx, zgodnie z projektowanym przepisem, jest odpowiedzialny organizator, operator i przewoźnik.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 1 pkt 19 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 46 ust. 1 pkt 5a p.t.z. Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:” Zmiana dotyczy modyfikacji treści pkt 5; dopiero w dalszej części projektu następuje dodanie pkt 5a.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono numerację przepisów.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj.**	W przedmiotowych przepisach dwukrotnie przewidziano dodanie pkt 5a tj.: „pkt 5a otrzymuje brzmienie” i „po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu” Uwaga o charakterze redakcyjnym.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono numerację przepisów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Małopolskiego			
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się dokonać analizy zgodności projektowanego art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b u.p.t.z. w zakresie norm sporządzania rozkładów jazdy, z wymogami projektowanymi w równolegle prowadzonym projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89). Równolegle do niniejszego projektu procedowany jest – na wniosek Ministra Infrastruktury – projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89), który w odmienny sposób formułuje nowe wymogi dotyczące sporządzania rozkładów jazdy, zgodnie z właściwym profilem krajowym – w związku z tym zasadnym wydaje się przeanalizowanie, czy oba projekty są ze sobą zgodne w zakresie wymogów sporządzania rozkładów jazdy.	**uwaga wyjaśniona**	W przypadku wejścia w życie rozwiązań projektu ustawy UC89 przez projektem ustawy UD232, projekt „późniejszy" zostanie dostosowany na kolejnych etapach prac legislacyjnych.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się uściślić, że projektowany art. 46 ust. 1 pkt 5a u.p.t.z. dotyczy transportu drogowego. W projektowanym art. 46 ust. 1 pkt 5a u.p.t.z. mowa jest o zaświadczeniach (o których mowa w art. 28 ww. ustawy) i zezwoleniach na wykonywanie regularnych przewozów osób w transporcie drogowym – to może wskazywać, że przedmiotowe przepisy mają dotyczyć jedynie transportu drogowego, a nie wszystkich innych wymienionych w ww. ustawie rodzajów transportu (np. transportu innego szynowego, transportu linowego). Ponadto projektowany przepis zawiera obowiązek zamieszczania rozkładów jazdy na „stronie prowadzonej przez właściwego terytorialnie marszałka", bez wskazania czy chodzi jedynie o transport drogowy, ale jednocześnie obowiązek przekazywania marszałkowi rozkładów jazdy został przewidziany jedynie dla organów wydających ww. zaświadczenia i zezwolenia – ta okoliczność również może wskazywać, że publikowane mają być tylko rozkłady jazdy obowiązujące w transporcie drogowym. Zasadnym jest zatem rozstrzygnięcie tej kwestii.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowany przepis w sposób celowy odwołuje się do instrumentów właściwych dla transportu drogowego (zaświadczenia i zezwolenia), co jednoznacznie określa jego zakres przedmiotowy bez potrzeby dodatkowego doprecyzowania. Wprowadzanie odrębnego wskazania mogłoby prowadzić do nadmiernego rozbudowania regulacji oraz wątpliwości interpretacyjnych w innych przepisach ustawy. Jednocześnie obowiązek przekazywania i publikacji rozkładów jazdy jest powiązany z kompetencjami właściwych organów oraz rolą marszałka województwa jako integratora transportu, co zapewnia spójność systemową i właściwe funkcjonowanie systemu informacji pasażerskiej. Przyjęte rozwiązanie pozostaje wystarczająco

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					precyzyjne i nie wymaga zmian.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się przeanalizować, czy obowiązek przekazywania marszałkowi rozkładów jazdy i innych informacji na potrzeby prowadzenia systemu informacji pasażerskiej, jak i zamieszczania rozkładów jazdy na stronie prowadzonej przez właściwego marszałka województwa, powinien również obejmować komunikację miejską. Komunikacja miejska ze względu na swoją specyfikę, charakteryzuje się częstymi zmianami rozkładów – okoliczność tą przewidziano w rozporządzeniu z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, zgodnie z którym aktualizacji rozkładów jazdy w komunikacji miejskiej dokonuje się w „terminach ustalonych przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego w przypadku planowanego wprowadzenia zmian w rozkładzie jazdy" (§14 ust. 2 pkt 4), podczas gdy w przypadku transportu drogowego wprowadzenie zmian następuje – co do zasady – w czterech ściśle określonych terminach. Ponadto sieci obsługiwane w ramach komunikacji miejskiej są często znacznie rozbudowane, a jednocześnie tworzące je linie są często powiązane ze sobą – zatem zmiana rozkładu jazdy jednej linii może powodować częste zmiany całej sieci, albo znacznej jej części. Z uwagi na częste zmiany w komunikacji miejskiej i skalę tych zmian, warto rozważyć zasadność zamieszczania przez marszałków województw rozkładów jazdy komunikacji miejskiej na prowadzonych przez nich stronach.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	a) pkt 5**a** otrzymuje brzmienie: „5**a**) rozkłady jazdy: Sprostowanie omyłki pisarskiej – wymagania w zakresie rozkładów jazdy określa pkt 5 ust. 1 art. 46 ustawy	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd	Błędna numeracja zmienianego przepisu. Obecny zapis: „w art. 46 w ust. 1: a) pkt 5a otrzymuje brzmienie: „5a) rozkłady jazdy:" należy zmienić na :„ w art. 46 w ust. 1: a) pkt 5	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	otrzymuje brzmienie: „5) rozkłady jazdy:”		
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	Proponujemy zastąpić wyraz „w art. 46 w ust. 1 pkt 5” na następujący „5) rozkłady jazdy:” Uwaga o charakterze techniczno-legislacyjnym	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podlaskiego)	Pkt 5a otrzymuje brzmienie: 5a) rozkłady jazdy: - zmienić 5a oraz 5a) na 5. W ustawie nie znajduje się punkt 5a, zmienianym jest punkt 5	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Obecnie nie ma pkt 5a, więc zapewne dotyczy zmiany treści pkt 5.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	W związku z zapisem „Ustawa wchodzi w życie (…) w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b - g, który wchodzi po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia” i znając realia funkcjonowania przewoźników komercyjnych, nie wydaje się możliwy tak krótki termin nabycia umiejętności i przekazywania rozkładów jazdy w wyznaczonych norm. Ponadto brak narzuconych terminów spowoduje brak możliwości zamieszczania aktualnych rozkładów na stronie	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przyjęty 6-miesięczny okres vacatio legis uznano za wystarczający do dostosowania się operatorów i przewoźników do nowych wymogów w zakresie przekazywania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			marszałka		danych w standardach cyfrowych.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. a (w zakresie pkt 5a lit. b))	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Jest to typowa reklama konkretnego programu. Ustawa powinna określić wymagania a nie narzucać oprogramowanie stosowane obecnie prawie wyłącznie przez komunikację miejską. Lobbowanie produktu?	**uwaga wyjaśniona**	Standard wymiany danych wskazany w przepisie nie oznacza konkretnego produktu, w tym. oprogramowania. Jego stosowanie ma na celu zapewnienie interoperacyjności danych w wymianie ogólnounijnej.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. a (w zakresie pkt 5a lit. b-d))	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Wymóg stosowania normy NeTEx CEN/TS 16614 lub kompatybilny GTFS – bez określenia metody certyfikacji i bez wsparcia technicznego / dofinansowania. Brak zabezpieczenia środków i terminów. Dla małych przewoźników przejście na NeTEx lub kompatybilny GTFS, co jest procesem kosztownym, jest nieosiągalne, co może skutkować wykluczeniem ich z rynku – co łamie przepisy dot. rynku pracy i zapisy ustawy Publiczny transport zbiorowy Art. 5 pkt. 1	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wprowadzenie obowiązku stosowania standardów NeTEx lub kompatybilnego GTFS ma na celu zapewnienie interoperacyjności danych, spójności systemów informacji pasażerskiej oraz efektywnej integracji transportu na poziomie województwa. Standaryzacja jest warunkiem budowy jednolitego, nowoczesnego systemu wymiany danych i poprawy dostępności informacji dla pasażerów. Przepisy nie wykluczają stosowania GTFS jako rozwiązania pośredniego, co ogranicza bariery wejścia. Kwestie kosztów wdrożenia i organizacji procesu leżą w zakresie działalności operacyjnej podmiotów i nie stanowią podstawy do rezygnacji z wymogu systemowego, który realizuje cele publiczne i długofalową efektywność rynku transportowego. Odpowiednie wsparcie procesu wdrażania, w tym narzędzia IT oraz szkolenia, przewidziano w projekcie ustawy o

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89).
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. a (w zakresie pkt 5a lit. c))	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	c) o których mowa w lit. b są przekazywane do organu wydającego zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, i organ**u** udzielającego zezwolenie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym, Sprostowanie omyłki pisarskiej	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. a (w zakresie pkt 5a lit. c-d))	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Wielokrotne obowiązki przekazywania tych samych danych do różnych organów – problemem jest brak centralnej bazy danych oraz brak ujednolicenia formatu przekazywanych danych. Nadmierne obciążenie administracyjne, ryzyko niespójności danych czy brak mechanizmu synchronizacji to tylko niektóre problemy wynikające z tak zapisanego w ustawie obowiązku.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Obowiązki przekazywania danych do właściwych organów wynikają z potrzeby zapewnienia ich kompletności, aktualności oraz dostępności na różnych poziomach zarządzania transportem publicznym. Wprowadzenie standardów NeTEx lub kompatybilnego GTFS służy właśnie ujednoliceniu formatu danych oraz ograniczeniu ryzyka niespójności.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. a ustawy o ptz (w zakresie pkt 5a lit. d))	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	„d) wraz z innymi informacji niezbędnymi do prowadzenia systemu informacji pasażerskiej są przekazywane do marszałka województwa właściwego ze względu na obszar wykonywania przewozów przez organ wydający zaświadczenie, o którym mowa w art. 28 ust. 1, oraz organ udzielający zezwolenie, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym. Marszałek województwa określa formę przekazywanych danych,” Zmiana brzmienia w celu zwiększenia czytelności zapisu	**uwaga wyjaśniona**	Projekt zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjny na posiedzeniu komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 lit. e ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	41. Art. 46 ust. 1 pkt 5 (błędnie wskazany jako 5a) lit. e) – nonsensem jest oczekiwanie publikowania rozkładu jazdy na stronach operatora, zupełnie naturalnym jest publikacja na stronach organizatora, przykładem tego może być Warszawa, gdzie każdy szuka rozkładu jazdy na stronach ZTM, a nie na stronach MZA.	**uwaga nieuwzględniona**	Obowiązek publikowania rozkładów jazdy również na stronach operatorów i przewoźników ma na celu zwiększenie dostępności informacji dla pasażerów oraz zapewnienie jej wielokanałowego rozpowszechniania. Rozwiązanie to nie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					wyklucza wiodącej roli organizatorów transportu w udostępnianiu informacji, lecz ją uzupełnia.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 pkt 5b ustawy o ptz)	**osoba fizyczna B.M.**	42. Art. 46 ust. 1 pkt 5a – przepis ten rodzi pewne wątpliwości – umożliwia bowiem obchodzenie przepisu zakazującego realizację przewozów w komunikacji miejskiej na trasach dłuższych niż 50 km poprzez „łączenie tras". Jeśli faktycznie taki jest zamysł, to chyba lepiej uchylić przepis, który chcemy „obejść" niż tworzyć protezę dla chcących obchodzenia.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przepis art. 46 ust. 1 pkt 5a dotyczy wyłącznie zasad sporządzania i udostępniania rozkładów jazdy w ujednoliconym standardzie cyfrowym i nie odnosi się do dopuszczalnego zakresu realizacji przewozów ani limitów długości tras.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 pkt 5b ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi w projektowanym art. 46 ust. 1 pkt 5a u.p.t.z. posłużenie się pojęciem linii komunikacyjnych „innych niż realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego". „Publiczny transport zbiorowy" to powszechnie dostępny regularny przewóz osób (art. 4 ust. 1 pkt 14 u.p.t.z.), który może być wykonywany zarówno na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jak i na podstawie zezwolenia, o którym mowa w ustawie o transporcie drogowym (art. 5 ust. 2 pkt 1 i 2 u.p.t.z.). Tymczasem projektowany przepis wspomina o liniach komunikacyjnych „ innych niż realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego" – to zaś budzi wątpliwości czy projektowany przepis ustanawia nowy rodzaj „niepublicznych" przewozów.	**uwaga wyjaśniona**	Projekt zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjny na posiedzeniu komisji prawniczej RCL.
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 pkt 5b ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj.**	art. 46 ust. 1 pkt 5a - operator lub przewoźnik musi (nie może) oznakować takie linie jako jedną (powinno to pozytywnie wpłynąć na nadużycia przy dopłatach do biletów ulgowych???) - jak będzie wyglądało rozliczenie dopłat do biletów na takiej łączonej trasie?	**uwaga wyjaśniona**	Projektowany przepis odnosi się wyłącznie do oznakowania linii i jest rozwiązaniem fakultatywnym.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Warmińsko-Mazurskiego			
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 pkt 5b ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	8. W projektowanym przepisie art. 46 ust. 1 pkt 5a niezrozumiałym jest zwrot "innej lub innych niż realizowane w ramach publicznego transportu zbiorowego".	**uwaga wyjaśniona**	Projekt zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjny na posiedzeniu komisji prawniczej RCL.
	art. 1 i 3	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Łódzkiego)	Proponujemy dodać zapis umożliwiający wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym oraz zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w formie elektronicznej. W obowiązującym stanie prawnym organy wydające zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych i regularnych specjalnych w krajowym transporcie drogowym oraz zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zobowiązane są do wpisywania tych uprawnień do Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej. Zmiana dotyczyłaby jedynie dodawania do wprowadzonej informacji w CEIDG pliku z rozkładem jazdy. Ułatwiłoby to znacząco pasażerom i organom kontrolnym weryfikację uprawnień przewozowych oraz przyśpieszyłoby wydawanie uprawnień dla przedsiębiorców.	**uwaga nieuwzględniona**	Propozycja poza zakresem regulacji. W ramach projektu nie przewiduje się wprowadzenie elektronicznych zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i zaświadczeń na wykonywanie ptz.
	art. 3 pkt 1 (art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a , ust. 3, 5 i 7 ustawy o td[2])	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Łódzkiego)	Czy zasadne jest usuwanie sporządzania analiz pomimo dalszego wydawania zezwoleń dla przewoźników.	**uwaga nieuwzględniona**	Mając na uwadze, że z roku na rok rośnie liczba linii komunikacyjnych obsługiwanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz w celu ograniczenia zadań nakładanych na jednostki samorządu terytorialnego w projektowanych przepisach odstąpiono o obowiązku sporządzania przez organy udzielające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym

[2] ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.)

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					transporcie drogowym analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu wydania lub zmiany zezwolenia na liniach do 100 km (art. 22a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym).
	art. 3 pkt 1 (art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a , ust. 3, 5 i 7 ustawy o td)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Proponujemy pozostawienie art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a oraz ust. 3, 5 i 7 ustawy o transporcie drogowym Obecnie funkcjonujący zapis art. 22a ustawy o transporcie drogowym daje możliwość badania, czy uruchomienie dodatkowej komunikacji będzie stanowić zagrożenie dla istniejących linii regularnych.	**uwaga nieuwzględniona**	Mając na uwadze, że z roku na rok rośnie liczba linii komunikacyjnych obsługiwanych w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz w celu ograniczenia zadań nakładanych na jednostki samorządu terytorialnego w projektowanych przepisach odstąpiono o obowiązku sporządzania przez organy udzielające zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym analizy sytuacji rynkowej w zakresie regularnego przewozu osób w celu wydania lub zmiany zezwolenia na liniach do 100 km (art. 22a ust. 3 ustawy o transporcie drogowym).
	art. 3 pkt 1 (art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a , ust. 3, 5 i 7 ustawy o td)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Bez uwag Ale oznacza to na liniach o wysokiej frekwencji walkę na wyniszczenie. Co z prawami nabytymi przedsiębiorców posiadających ważne zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych.	**brak uwagi**	
	art. 3	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 3 pkt 3 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 50 pkt 1 lit. n) u.t.d. oraz art. 3 pkt 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 86 ust. 2 pkt 2a u.t.d. oraz art. 3 pkt 11 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do załącznika nr 1 do ustawy lp. 6.4. u.t.d. oraz art. 3 pkt 12 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do załącznika nr 3 do ustawy lp. 2.2a u.t.d. oraz art. 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu 321b p.o.ś. Proponuje się zmianę we wszystkich wymienionych jednostkach terminu „komunikacyjnemu" na „transportowemu", co ujednolici	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono nazwę Funduszu na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu".

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			treść aktu oraz zapewni spójność z nową definicją Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.		
	art. 3 pkt 11 (l.p.6.4 w załączniku nr 1 do ustawy o td)	**Związek Miast Polskich**	Należy wyjaśnić, czy penalizacja będzie mieć miejsce także w sytuacji braku dostępu do sieci GSM i sygnału GPS. Nie wszystkie obszary, a zwłaszcza obszary peryferyjne i pozamiejskie, mają pełny dostęp do sieci GSM i sygnału GPS.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane przepisy wprowadzają obowiązek wyposażenia pojazdów w lokalizator oraz jego używania w trakcie realizacji przewozów objętych dopłatą, co ma na celu zapewnienie skutecznej kontroli wydatkowania środków publicznych.
	art. 4	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Zmiana tytułu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na dwie odmienne nazwy i wielokrotne zamienianie tych odniesień: Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Komunikacyjnemu vs Fundusz Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu. Niespójna terminologia ustawowa prowadzi do wątpliwości wykładni, który Fundusz ma zastosowanie?	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono nazwę Funduszu na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”.
	art. 4 pkt 3 lit. a tiret 1 (art. 2 ust. 1 pkt 2a ustawy o Funduszu[3])	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Brak definicji „lokalizator” - określenie norm oraz standardów, zakresu danych, okresu przechowywania i celu przetwarzania. Urządzenia nie będą kompatybilne między województwami oraz może nastąpić kolizja z ochroną danych osobowych RODO.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowany obowiązek stosowania lokalizatora ma charakter funkcjonalny i celowy – jego istotą jest zapewnienie możliwości weryfikacji realizacji przewozów objętych dopłatą, a nie szczegółowe określenie parametrów technicznych urządzeń. Projektowane przepisy wprowadzają definicję „lokalizatora”.
	art. 4 pkt 3 lit. a	**osoba fizyczna**	Art. 2 ust. 1 pkt 2a – zaprezentowana definicja lokalizatora nie	**uwaga**	W ramach projektowanych przepisów

[3] ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. po. 402, z późn. zm.)

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	tiret 1 (art. 2 ust. 1 pkt 2a ustawy o Funduszu)	**B.M.**	precyzuje, czy lokalizator podlega legalizacji (np. stosownie do przepisów z zakresu miernictwa i/lub legalizacji urządzeń), a także nie wskazano poziomu dokładności lokalizatora oraz częstotliwości zapisu lokalizacji	**nieuwzględniona**	przewiduje się wprowadzenie obowiązku wyposażenia autobusu w lokalizator i obowiązku jego stosowania podczas przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu. Nie będą natomiast określone wymagania w stosunku do lokalizatorów, ponieważ projektowane przepisy nie tworzą systemu informatycznego gromadzącego te dane.
	art. 4 pkt 4 i 6 (art. 4 i 6a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Fundusz powiększony o nowe zadania – transport na żądanie. Proponuje się zwiększenie środków FRPA na następne lata oraz określenie w jaki sposób transport na żądanie miałby być ujęty w rozliczeniach umów użyteczności publicznej. Brak wzoru umowy i procedury rozliczania. Ryzyko niewystarczających środków na realizację wszystkich zadań, bo ciężko jest przewidzieć koszt przewozów na żądanie. Mogłoby to skutkować „zamrożeniem" kwoty przeznaczonej na transport na żądanie i niedofinansowaniem reszty przewozów użyteczności publicznej. Następuje sprzeczność z zasadą zrównoważonego budżetowania. Brak oceny skutków finansowych.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględnia się uwagi. Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń, zgodnie z którymi przejazdy na żądanie stanowią uzupełniającą, limitowaną formę wsparcia w ramach Funduszu. W projekcie określono podstawowe ramy finansowania i rozliczania tego typu przewozów, w tym maksymalny poziom zaangażowania środków (do 10%) oraz zasady zawierania i rozliczania umów o dopłatę.
	art. 4 pkt 5 (art. 6 ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Bez uwag Czy wnioskodawca zdaje sobie sprawę, że uchwalenie przepisu w proponowanym brzmieniu spowoduje konieczność zapłacenia podatku VAT od „dopłaty do ceny usługi".	**brak uwagi**	przyjęto do wiadomości
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	I. „art. 6a otrzymuje brzmienie: „Art. 6a. 1. Dopłacie z Funduszu mogą podlegać wyłącznie zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, linie komunikacyjne realizowane w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem ust. 2 i 3, oraz przejazdy na żądanie. 2. Dopłatą ze środków Funduszu może być objęta: 1) linia komunikacyjna przebiegająca wyłącznie poza granicami	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowane rozwiązanie stanowi świadome i spójne wdrożenie pierwotnych założeń reformy, których celem jest ukierunkowanie środków Funduszu na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz zapewnienie komplementarnego planowania sieci

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			administracyjnymi miasta; 2) linia komunikacyjna na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 80 000 mieszkańców lub mniej, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta; – 22 – 3) część linii komunikacyjnej na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 80 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta; 4) część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta.” - Przede wszystkim przepis uzależnia możliwość uzyskania dopłaty od tego, czy dana linia komunikacyjna została ujęta w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa. Oznacza to istotne uzależnienie dostępu do środków finansowych od decyzji marszałka województwa dotyczących kształtu Schematu. W praktyce może to prowadzić do centralizacji procesu decyzyjnego na poziomie województwa, ponieważ organizatorzy transportu na poziomie gmin i powiatów będą mogli ubiegać się o dopłatę tylko w przypadku, gdy dana linia zostanie wcześniej uwzględniona w dokumencie opracowywanym przez marszałka. Taka konstrukcja może ograniczać samodzielność lokalnych organizatorów transportu oraz wydłużać proces uruchamiania nowych połączeń. Dodatkowo powiązanie dopłat z dokumentem aktualizowanym przez marszałka może prowadzić do niepewności finansowej organizatorów przewozów, zwłaszcza w sytuacji gdy zmiany w Schemacie będą wprowadzane w sposób uznaniowy lub bez jasno określonych kryteriów. W konsekwencji dostęp do środków Funduszu może zależeć nie tylko od rzeczywistych potrzeb transportowych, ale także od sposobu interpretacji i weryfikacji tych potrzeb przez organ		przewozów w skali województwa. Powiązanie dopłat ze Schematem sieci komunikacyjnej nie ogranicza samodzielności organizatorów, lecz służy koordynacji działań i racjonalnemu wydatkowaniu środków publicznych w oparciu o zidentyfikowane potrzeby transportowe. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			regionalny. Ponadto szczegółowe różnicowanie zasad dopłat w zależności od przebiegu linii względem granic administracyjnych miast może prowadzić do nadmiernej komplikacji systemu finansowania przewozów autobusowych. W efekcie organizatorzy transportu będą musieli analizować strukturę przebiegu linii w kontekście przepisów o dopłatach, co może utrudniać planowanie sieci połączeń w sposób odpowiadający rzeczywistym potrzebom mieszkańców. W rezultacie proponowane rozwiązanie może prowadzić do zwiększenia stopnia centralizacji decyzji transportowych, ograniczenia elastyczności organizatorów transportu oraz komplikacji systemu finansowania przewozów autobusowych, co może negatywnie wpływać na efektywność przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.		
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Schemat" to proste połączenie miejscowości. Jak to się ma do obowiązujących przepisów, nakazujących nadawanie liniom numerów powiązanych z bazą TERYT oraz, że każda linia musi mieć nazwę określająca miejscowość początkową i końcową i co najmniej jeden przystanek pośredni, jeżeli istnieje? Jeżeli takich danych nie będzie w „schemacie", to jak więc sprawdzić, czy dana linia komunikacyjna jest w „schemacie" czy jej tam nie ma? Kto będzie o tym decydował? Czy Rozporządzenie MTBiGM o treści rozkładów jazdy nadal obowiązuje czy też nie.	**uwaga nieuwzględniona**	Schemat sieci komunikacyjnej w województwie ma charakter planistyczny i strategiczny, a nie ewidencyjno-operacyjny. Schemat służy identyfikacji relacji transportowych i obszarów obsługi, co jest wystarczające dla celów kwalifikowania do wsparcia z Funduszu. Projekt nie uchyla obowiązywania przepisów dotyczących rozkładów jazdy.
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego)	Proponuje się dodać przepisy regulujące, w jaki sposób określa się właściwość marszałków województw, w zakresie przekazywania dopłat z Funduszu do przewozów o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych na liniach komunikacyjnych przebiegających przez obszar więcej niż jednego województwa (np. przewozy organizowane przez związek międzygminny na linii przebiegającej przez obszar jego gmin członkowskich, położnych w	**uwaga wyjaśniona**	O dopłatę z Funduszu obecnie tak jak i po zmianach organizator publicznego transportu zbiorowego (jednostka samorządu terytorialnego) wnioskuje do właściwego dla siebie wojewody tj. wojewody sprawującego nadzór nad obszarem, na którym ta jednostka

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego	dwóch różnych województwach). Projekt nie wyjaśnia do marszałka którego województwa mogą występować z wnioskami o dopłatę organizatorzy linii przebiegających przez obszar więcej niż jednego województwa. Projekt wspomina jedynie, że dopłacie mogą podlegać wyłącznie linie i „przejazd na żądanie" zawarte w Schemacie – ale jednocześnie projekt nie wskazuje, który z marszałków województw – przez obszar których przebiega linia wykraczająca poza jedno województwo – ma obowiązek uwzględnienia takiej linii w swoim Schemacie. W tym miejscu należy też wskazać, że rozważenia wymaga wprowadzenie w projekcie rozwiązania, które przewidywałoby dodatkowe środki z Funduszu dla marszałka województwa, który z przyznanej mu puli musiałby udzielać dopłaty do przewozów realizowanych na obszarze innych województw. Przekazanie dopłaty na przewozy organizowane na obszarze innego województwa, powodowałoby bowiem zmniejszenie puli środków możliwych do przeznaczenia na dopłaty we własnym województwie.		funkcjonuje. W przypadku linii komunikacyjnej przebiegającej przez obszar więcej niż jednego województwa konieczne jest ustalenie organizatora publicznego transportu zbiorowego, który organizuje przewozy na tej linii. Organizator wnioskuje o dopłatę dla całej linii komunikacyjnej dla właściwego dla siebie wojewody.
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Art. 6a projektu zmiany o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Przedkładana nowelizacja ma na celu przeznaczenie środków Funduszu stricte na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, które występuje przede wszystkim na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. W związku z powyższym w art. 6a ust. 2 określono, które linie komunikacyjne lub ich części, spośród linii ze Schematu mogą podlegać dopłacie z Funduszu, tj.: 1. linia komunikacyjna przebiegająca wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta; 2. linia komunikacyjna na której przewozy; inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 80 000 mieszkańców lub mniej, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;	brak uwagi – informacja o pozytywnym stanowisku do przepisu	

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			3. część linii komunikacyjnej na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 80 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta; 4. część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta. Takie rozwiązanie dotyczące przeznaczenia środków Funduszu pozwoli na ich skierowanie na obszary rzeczywiście wykluczone komunikacyjnie. Wyłączenie stosowania przepisów ustawy o Funduszu dla części każdej linii komunikacyjnej realizowanej w granicach administracyjnych miasta powyżej 80 tys. mieszkańców spowoduje, że nadal organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą mogli korzystać ze środków Funduszu dla linii komunikacyjnych przebiegających przez teren 977 miast. Natomiast z dofinansowania ze środków Funduszu będą wyłączone części linii komunikacyjnych przebiegające przez teren 49 największych miast w Polsce (łącznie w Polsce od dnia 1 stycznia 2026 r. jest 1026 miast.). Przyjęcie proponowanych rozwiązań będzie skutkować przeznaczeniem istotnej części środków na wskazaną komunikację, z uwagi na fakt, że obejmuje ona ponad 900 miast tej wielkości na terenie RP. Jednocześnie zwracamy uwagę, że wraz z powiększeniem grona potencjalnych beneficjentów Funduszu konieczne jest zwiększenie puli środków dostępnych do alokacji. WNIOSKI: proponowane rozwiązania oceniane są przez nas pozytywnie		
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd	„Art. 6a. […] 2. […] Pkt 5 Linie komunikacyjne uruchomione w celu zapewnienia lub	**uwaga nieuwzględniona**	Ustawa umożliwia zapewnienie minimalnych standardów usług ptz przy pomocy przewozów komercyjnych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	uzupełnienia minimalnej usługi publicznego transportu zbiorowego, o której mowa w art. 5a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym." Powyższy zapis umożliwiłby organizatorowi przewozów uzupełnienie oferty przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń, o których mowa w ustawie o transporcie drogowym, w celu zapewnienia minimalnej usługi transportu zbiorowego.		
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**osoba fizyczna B.M.**	2. Art. 6a ust. 2 pkt 4 (w związku z art. 6a ust. 3) – w kontekście zapisów pkt 2-3 wydaje się, że intencją pomysłodawcy zapisów było doprowadzenie do sytuacji, w której dopłata do metropolitalnych przewozów pasażerskich dotyczyć będzie tych odcinków linii, które przebiegają na terenie gmin wiejskich będących członkami związków metropolitalnych, jednakże literalne brzmienie obu przywołanych przepisów wskazuje na duże ryzyko nadinterpretacji, zgodnie z którym dopłatami objąć będzie można w zasadzie wszystkie połączenia poza tymi, które zawierają się w granicach jednego miasta. Wynika to z zapisu „poza granicami miasta", bez zastosowania wyłączenia, iż teren ten nie może być „innym" miastem (brzmienie literalne przepisu „w przypadku, gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami tego miasta" nie eliminuje sytuacji, w której z perspektywy Bytomia linia do Rudy Śląskiej na odcinku poza Bytomiem jest „poza granicami tego miasta" czyli Bytomia)	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, których celem jest ukierunkowanie wsparcia na obszary zagrożone wykluczeniem transportowym oraz zachowanie elastyczności w finansowaniu przewozów o charakterze metropolitalnym.
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Kolejnym kluczowym elementem, a budzącym wątpliwości Związku Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej (ZGWRP) jest konstrukcja Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, a raczej jej skutki dla finansowania JST. Projekt przewiduje dopłaty z nowego Funduszu wyłącznie dla linii wskazanych w schemacie sieci komunikacyjnej województwa. To rozwiązanie powoduje system podwójnej zależności: 1. gmina musi zgłosić potrzebę transportową, 2. marszałek województwa musi ją uwzględnić w schemacie, 3. dopiero wtedy możliwe jest ubieganie się o dopłatę. W praktyce oznacza to, że inicjatywy gminne – o ile nie znajdą się w	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązanie, zgodnie z którym dopłaty z Funduszu obejmują wyłącznie linie ujęte w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, stanowi świadome założenie systemowe i nie przewiduje się od niego odstąpienia. Mechanizm ten nie tworzy bariery administracyjnej, lecz zapewnia spójność planowania i koordynację działań transportowych w skali województwa, co jest kluczowe dla efektywnego

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			schemacie – nie mają dostępu do finansowania. Mechanizm ten wykracza poza rolę standardowego instrumentu planowania i tworzy barierę administracyjną, która w praktyce może uniemożliwić wsparcie transportu w miejscach najbardziej dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym.		przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Dopłaty z Funduszu możliwe wyłącznie dla linii w schemacie; ogranicza dostęp do finansowania. Umożliwić dopłaty również dla linii nieujętych w schemacie, jeśli odpowiadają faktycznym potrzebom mieszkańców gmin wiejskich i małych miejscowości.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Ograniczenie możliwości uzyskania dopłat wyłącznie do linii ujętych w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie stanowi kluczowy element systemowego podejścia do planowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązanie to zapewnia spójność, koordynację oraz racjonalne ukierunkowanie środków Funduszu na obszary rzeczywiście dotknięte wykluczeniem transportowym. Umożliwienie finansowania linii poza Schematem prowadziłoby do rozproszenia środków, osłabienia roli planowania na poziomie
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Prezydent Miasta Wałbrzycha**	Linie wewnątrz miast poniżej 80 tys. mieszkańców będą miały dostęp do dopłat nawet w zakresie przebiegu na ich terenie. - Uwaga nr 1. 1. Nasuwa się podstawowe pytanie: Dlaczego próg mieszkańców gmin objętych dotacją został określony na poziomie do 80.000, a nie do 100.000 (w większości ustaw a także w statystykach prowadzonych przez GUS jako próg przyjmuje się właśnie 100.000 mieszkańców). Wg danych z 2023 roku było 8 miast między 80-100 tys. mieszk. (przy czym liczba mieszkańców rok rocznie spada, więc obecnie może być ich więcej. Ograniczenie dostępu do dopłat dla miast poniżej 100 tys. spowoduje zmniejszenie dostępności transportu publicznego, uniemożliwiając większym gminom	**uwaga nieuwzględniona**	Przyjęty próg 80 tys. mieszkańców wynika z podstawowego celu projektowanej regulacji, jakim jest koncentracja środków Funduszu na obszarach rzeczywiście zagrożonych wykluczeniem transportowym, w szczególności poza większymi ośrodkami miejskimi. Podwyższenie limitu do 100 tys. mieszkańców skutkowałoby rozproszeniem środków i ograniczeniem efektywności interwencji, osłabiając wsparcie dla terenów o najniższej dostępności

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			miejskim skuteczne organizowanie przewozów przy wsparciu państwa. Proponujemy zwiększyć limit do miast o liczbie mieszkańców do 100 tys. 2. Ograniczenie dostępu dla miast poniżej 80 tys. mieszkańców może prowadzić do negatywnych konsekwencji, takich jak: • zmniejszenie dostępności transportu: Mniejsze miasta mogą nie udźwignąć kosztów operacyjnych, co poskutkuje redukcją kursów lub likwidacją linii. • trudności organizacyjne: Samorządy, dla których dopłaty stanowią istotny element budżetu przewozów, mogą mieć trudności z samodzielnym sfinansowaniem usług. • długofalowe skutki dla mobilności: Spadek częstotliwości kursów zmniejsza zainteresowanie transportem zbiorowym, zmuszając mieszkańców do korzystania z samochodów osobowych. Uwaga nr 2. 1. Alternatywnie chcielibyśmy zaproponować, aby zamiast miast pon. 100.000 mieszk. objąć dopłatami z FRPA gminy: • tracące funkcje społeczno-gospodarcze, • posiadające w taborze co najmniej 20% autobusów wodorowych (jako alternatywna forma wsparcia rozwoju tej gałęzi taboru komunikacji miejskiej zamiast bezpośrednich dopłat to zakupu wodoru przez operatorów – dopłata 3 zł za wzkm zrównuje praktycznie koszt paliwa autobusu wodorowego z autobusem elektrycznym).		transportu.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Jeżeli wykonywanie publicznego transportu zbiorowego jest zadaniem własnym JST to dlaczego budżet Państwa ma to finansować?	**uwaga wyjaśniona**	Przepis do którego została zgłoszona uwaga odnosi się do przeznaczenia części środków Funduszu na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich oraz zadania integratora przewozów, a nie do zadań gminy.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Marszałek Woj. Lubuskiego**	Art. 8 ust 1a ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej: Zapis stanowi, że w planie finansowym Funduszu wyodrębnia się wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich w	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kwocie nieprzekraczającej 1% środków przewidzianych na dofinasowanie zadań własnych (…). Jest to znikomy %, który nie zaspokoi potrzeb stworzenia stanowisk pracy i zatrudnienia specjalistów do realizacji tego zadania po przejęciu go od wojewodów przez marszałków. Do obsługi zadań planowanych w propozycji zmiany przepisów oceniamy konieczność stworzenia minimum 5 stanowisk pracy. W związku tym środki finansowe, które zostały by otrzymane przez urząd marszałkowski są nie wystarczające na koszty zatrudnienia, podnoszenia kwalifikacji oraz wyposażenia stanowisk.		integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	Zwiększenie wartości % na obsługę Wyodrębnienie co najmniej 2% środków Funduszu na obsługę przez urzędy marszałkowskie przy jednoczesnym nałożeniu ogromnej roli "integratora" (opracowywanie schematów, planów, rozpatrywanie wniosków innych JST) może być niewystarczające do zatrudnienia odpowiedniej liczby specjalistów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Łódzkiego)	Proponujemy zwiększenie środków na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich do 2% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów W pierwotnej wersji projektu ustawy środki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich wynosiły 1,6%. Mając na uwadze ogrom zadań nakładanych na marszałków województw, w tym integrowania przewozów z obszaru całego województwa, wdrożenia nowego systemu dopłat do przewozów, opracowania Schematu sieci komunikacyjnej oraz planu transportowego całego województwa i systemu informacji pasażerskiej zaproponowany limit środków będzie daleko nie wystarczający.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o	**Związek Województw RP** (Urząd	Zwiększenie odpisu na obsługę zadań przez marszałka z 1% do co najmniej 3% przekazanych środków. Skala nowych zadań (nabory dla wszystkich gmin/powiatów, audyty,	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	Funduszu)	Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	systemy IT) w województwie śląskim wygeneruje koszty znacznie wyższe niż przewidziany 1% funduszu.		w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Zmiana brzmienia „1a. W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich w kwocie nieprzekraczającej 1,6 % środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych i przejazdu na żądanie o charakterze użyteczności publicznej.”; Wnioskuje się o zwiększenie udziału środków przewidzianych na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich do poziomu zaproponowanego w Projekcie zmiany ustawy z 25.02.2026 r. z uwagi na liczne nowe obowiązki nałożone na marszałków województw i związaną z tym konieczność zwiększenia etatyzacji jak i zapewnienia zaplecza technicznego.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	Określona kwota do 1% na obsługę Funduszu może być niewystarczająca i zmienna pod kątem wysokości przyznawanych środków „7) w art. 8 ust. 1a otrzymuje brzmienie: „1a. W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich w kwocie nieprzekraczającej 1% środków przewidzianych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych i przejazdu na żądanie o charakterze użyteczności publicznej.”; Zatrudnienie osób do obsługi nie może być zmienne w zależności od przyznanego poziomu finansowania Funduszu. Obowiązki nałożone na urzędy marszałkowskie to nie tylko zaangażowanie dodatkowych	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			osób do pracy ale i miejsc na serwerach do publikacji rozkładów jazdy, dodatkowych czynności kontrolnych i opracowywania Schematów linii w programach z kosztownymi licencjami		
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	Przywrócenie do poprzedniej wersji 2% środków przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów w związku z obsługą funduszu. Przy zwiększeniu zakresu zadań dotyczących obsługi FRPA, w porównaniu do obecnych które mają Urzędy Wojewódzkie (plan transportowy, Schemat sieci komunikacyjnej, praca nad baza przystankową, kontrole…) nie ma możliwości wykonania rzetelnie zadań mając do dyspozycji tylko 1% ze środków przeznaczonych na dofinansowanie przyszłego funduszu. Zaznaczyć należy, że problem nie polega tylko na zbyt małej kwocie przypisanej do obsługi funduszu, ale na zupełnym braku środków w celu podjęcia działań do przejęcia kompetencji. Przygotowanie bazy przystankowej, rozkładów jazdy, schematu sieci komunikacyjnej, konkursu to wszystko jest ogromem pracy, którego w obecnej sytuacji, przy braku finansowania ze strony rządu nie ma kto wykonać. Jak wobec powyższego Urzędy mają przygotować się do przejęcia kompetencji?	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie.
	art. 4 pkt 7 i 9 (art. 8 ust. 1a i art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Zwiększenie udziału procentowego środków funduszu na dofinansowanie zadań własnych oraz zmiana zapisu rozdzielenia go proporcjonalnie wg liczby organizatorów na proporcjonalnie wg kwoty dopłaty W związku z przejęciem roli integratora przewozów przez Marszałków Województwa, zakres zadań ulegnie istotnemu zwiększeniu w obszarze organizowania i planowania publicznego transportu zbiorowego oraz organizatora naborów o dofinansowanie z Funduszu. W związku z tym kwota 12,35 mln (1% z 1,235 mld) do podziału na 16 województw może być niewystarczająca na prawidłowe realizowanie zadań własnych (pozyskiwanie i szkolenie kadr, zakup planów, ekspertyz, oprogramowania specjalistycznego do planowania sieci komunikacyjnej itp. Ponadto rozdzielenie 1 % proporcjonalnie do liczby organizatorów ptz w każdym z województw może wpłynąć na niekorzystny rozkład finansów dla	**uwaga częściowo uwzględniona**	Nie przewiduje się zwiększenia puli środków Funduszu, którego będą mogły zostać przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania integratora przewozów w województwie. W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych zmieniono sposób podziału ww. środków. Będzie on dokonywany proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			województw, w których jest duża liczba mniejszych organizatorów a województwami z mniejszą ich liczbą, ale większymi wydatkami na linie użyteczności publicznej, dlatego lepszym rozwiązaniem byłby podział 1% wg kwoty wypłaconej dopłaty z roku poprzedniego.		
	art. 4 pkt 8 (art. 9a ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Odpowiedzialne podejście do umów wieloletnich Komentarz wprowadzający: Wytworzenie się w społeczeństwie nawyku korzystania z publicznego transportu zbiorowego wymaga minimum 2-3 lat. Zwrot inwestycji w nowy autobus wymaga wg szacunku około 7 lat. Oznacza to, że w publicznym transporcie zbiorowym niezbędne są perspektywy wieloletnich umów i stabilnego finansowania. Ocena zaproponowanego rozwiązania: Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało szereg zmian sprowadzających w praktyce kontraktowanie usług w ramach Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu do kontraktowania rocznego. Propozycja resortu w przedmiocie obniżenia limitu środków przewidzianych na umowy wieloletnie z 70% do 20% jest zbyt radykalna i nie znajduje przekonujących przesłanek w uzasadnieniu do projektu. Argument o „dynamicznym reagowaniu na zmieniające się potrzeby" w istocie przemawia przeciwko stabilności finansowania transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy wymaga bowiem ze swojej natury stabilnego, wieloletniego planowania — zarówno po stronie organizatorów, którzy muszą zawierać umowy z operatorami na okresy wieloletnie, jak i po stronie samych operatorów, którzy na podstawie zawartych umów dokonują inwestycji w tabor i infrastrukturę. Gwałtowne ograniczenie puli środków możliwych do zaangażowania w umowy wieloletnie z 70% do 20% podważa tę stabilność w sposób, który może skutkować masowym nieprzedłużaniem umów z operatorami i faktyczną likwidacją sieci komunikacyjnych, a to stanowi rezultat dokładnie odwrotny od deklarowanego celu, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Propozycja legislacyjna: W art. 4 pkt 8 zmieniany art. 9a ust. 2 otrzymuje brzmienie:	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględniono uwagi. Projektowane rozwiązanie jest spójne z celem reformy Funduszu, jakim jest zwiększenie efektywności wydatkowania środków oraz ich lepsze ukierunkowanie na obszary rzeczywiście zagrożone wykluczeniem transportowym. Projekt nie eliminuje całkowicie możliwości zawierania umów wieloletnich, a w przypadku przewozów o charakterze minimalnych usług publicznych dopuszcza ich zawieranie do 5 lat. Przyjęte rozwiązanie stanowi wyważony kompromis pomiędzy potrzebą stabilności a koniecznością racjonalnego i dynamicznego zarządzania środkami publicznymi.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			„2. Kwota środków, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 20% kwoty środków przekazanych wojewodzie i marszałkowi województwa w roku poprzednim.”		
	art. 4 pkt 9 (art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi przewidziany w projektowanym art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu sposób podziału środków z Funduszu na poszczególne województwa, w oparciu o „liczbę organizatorów, którym przekazano dopłatę w roku poprzednim”. Zaproponowane kryterium oparto jedynie na liczbie organizatorów, bez uwzględnienia innych okoliczności – tymczasem przykładowo koszty obsługi np. 3 organizatorów i realizowanych przez nich 10 linii objętych dopłatą w jednym województwie, mogą być wyższe niż w przypadku obsługi 4 organizatorów i realizowanych przez nich 4 linii objętych dopłatą w drugim województwie. Ponadto z projektowanego art. 6 pkt 2 ustawy o Funduszu wynika wprost, że środki Funduszu przeznacza się nie tylko na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich, ale także na realizację nowych zadań integratora przewozów na obszarze województwa. Oparcie więc podziału środków jedynie na liczbie organizatorów objętych w roku poprzednim dopłatą z Funduszu nie uwzględnia innych zadań nałożonych na marszałków, jako integratorów. Tym samym trudno uznać tak projektowane kryterium za sprawiedliwe, a tym samym może dojść do sytuacji, w której koszty obsługi Funduszu i realizacji zadań integratora w niektórych województwach nie zostaną pokryte z przekazanych na ten cel środków z Funduszu.	**uwaga uwzględniona**	W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych zmieniono sposób podziału ww. środków. Będzie on dokonywany proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie.
	art. 4 pkt 9 (art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	II. „3. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków, o których mowa w art. 8 ust. 1a, na poszczególne województwa proporcjonalnie do liczby organizatorów, którym przekazano dopłatę w roku poprzednim, którą ustala się na podstawie ostatniego złożonego Radzie Ministrów sprawozdania, o którym mowa w art. 20.” - Proponowany przepis wprowadza zasadę podziału środków Funduszu pomiędzy województwa proporcjonalnie do liczby organizatorów, którym przekazano dopłatę w roku poprzednim. Takie rozwiązanie może jednak rodzić kilka istotnych zagrożeń systemowych.	**uwaga wyjaśniona**	Projektowany przepis art. 10 ust. 3 dotyczyły wyłącznie sposobu podziału środków Funduszu, które mogą zostać przeznaczone na wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i zadania marszałka jako integratora przewozów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Po pierwsze, mechanizm ten może prowadzić do utrwalania istniejących dysproporcji w dostępie do środków finansowych. Województwa, w których w poprzednim roku funkcjonowało więcej organizatorów korzystających z dopłat, będą otrzymywały większą część środków w kolejnych latach, niezależnie od aktualnych potrzeb transportowych lub poziomu wykluczenia transportowego. W efekcie regiony, które dotychczas w mniejszym stopniu korzystały z Funduszu, mogą mieć ograniczone możliwości rozwoju nowych połączeń. Drugim zagrożeniem jest brak powiązania podziału środków z rzeczywistymi potrzebami transportowymi. Kryterium liczby organizatorów nie uwzględnia takich czynników jak liczba mieszkańców, powierzchnia województwa, gęstość sieci osadniczej czy skala wykluczenia transportowego. Może to prowadzić do sytuacji, w której środki będą rozdzielane w sposób nieodpowiadający faktycznemu zapotrzebowaniu na wsparcie transportu publicznego. Kolejnym problemem jest ryzyko tworzenia zachęt do sztucznego zwiększania liczby organizatorów transportu. Jednostki samorządu terytorialnego mogą być motywowane do powoływania nowych organizatorów lub dzielenia zadań transportowych pomiędzy większą liczbę podmiotów, aby zwiększyć udział danego województwa w podziale środków. Ponadto taki mechanizm może utrudniać rozwój systemu transportowego w regionach, które dopiero zaczynają odbudowywać sieć połączeń autobusowych. Jeżeli w poprzednich latach liczba organizatorów korzystających z dopłat była niewielka, województwo otrzyma relatywnie mniejszą pulę środków, co może ograniczać możliwości tworzenia nowych linii przeciwdziałających wykluczeniu transportowemu.		
	art. 4 pkt 9 (art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego)	Podział środków nie powinien być proporcjonalny do liczby organizatorów, którym przekazano dopłatę w roku poprzednim, ale np. do powierzchni województwa, liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia. Proponowany zapis dyskryminuje regiony, które obecnie mają niewielkie dopłaty z FRPA. Celem ustawy powinno	**uwaga uwzględniona**	W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych zmieniono sposób podziału ww. środków. Będzie on dokonywany proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego	być zawieranie związków, celem zmniejszenia liczby organizatorów i umożliwienia integracji, a proponowany zapis będzie promował zwiększanie liczby organizatorów.		
	art. 4 pkt 9 (art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	„3. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków, o których mowa w art. 8 ust. 1a, na poszczególne województwa proporcjonalnie do powierzchni województwa, liczby mieszkańców i gęstości zaludnienia” Proponowany podział środków proporcjonalnie do liczby organizatorów, którym przekazano dopłatę w roku poprzednim stoi w sprzeczności ze wskazywanym problemem rozdrobnienia organizatorów publicznego transportu zbiorowego i planowanymi zmianami w zakresie zwiększenia komplementarności systemu transportowego.	**uwaga uwzględniona**	W wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach publicznych zmieniono sposób podziału ww. środków. Będzie on dokonywany proporcjonalnie do liczby powiatów w województwie.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Problem utrzymania nieuzasadnionych preferencji w pozyskiwaniu środków z Funduszu dla samorządu województw. Komentarz wprowadzający: Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinien być dedykowany przede wszystkim tym organizatorom, którzy mają szczególne problemy w zapewnieniu odpowiedniej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego (nieco więcej na ten temat znajduje się w pkt 1 uwag). Projekt ustawy nie gwarantuje takiej alokacji środków i coraz bardziej przypomina narzędzie nieograniczonego transferu środków do budżetu samorządu województw – które niekoniecznie znajdują się w najgorszej sytuacji. Ocena zaproponowanego rozwiązania: Zgodnie z postulatami Związku Powiatów Polskich w nowej wersji projektu istotnie nastąpiła zmiana hierarchii pierwszeństwa dostępu do środków przewidzianej w art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. W szczególności zniknęło uwidocznienie na pierwszym miejscu województwa – w to miejsce pojawiło się jednak niemożliwe do zaakceptowania rozwiązanie, w którym marszałek województwa arbitralnie pomniejsza kwotę środków przewidzianych do rozdziału między lokalnych organizatorów	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane rozwiązania nie wprowadzają nieuzasadnionych preferencji dla samorządu województwa, lecz wynikają z przyjętej koncepcji systemowej, w której marszałek pełni rolę integratora przewozów i odpowiada za spójność oraz efektywność sieci transportowej w skali regionu. Mechanizm określony w art. 10a zapewnia przejrzystość alokacji środków poprzez obowiązek publikacji informacji oraz powiązanie finansowania ze Schematem sieci komunikacyjnej w województwie, ukierunkowanym na obszary wykluczone transportowo. Jednocześnie zachowano pierwszeństwo dla przewozów zapewniających minimalny standard usług publicznego transportu zbiorowego oraz dla współdziałających

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			publicznego transportu zbiorowego (nowo dodany pkt 1a w art. 10a ust. 1 ustawy). Decyzja o pomniejszeniu kwoty nie podlega jakiejkolwiek kontroli – marszałek województwa może zabezpieczyć sobie 80% środków ze szkodą dla wszystkich pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, co jest niedopuszczalne. Wariant ten jest tym bardziej prawdopodobny, że akurat w przypadku województw nie ma ograniczenia odnośnie dofinansowywania linii realizującej minimalny standard dostępności transportowej. Propozycja legislacyjna: W art. 4 pkt 10 lit. a tiret drugi w zakresie dodawanego pkt 1a otrzymuje brzmienie: „1a) kwocie środków Funduszu, o którą zostanie pomniejszona kwota, o której mowa w pkt 1, w związku z przeznaczeniem środków na dofinansowanie realizacji zadań województwa, o których mowa w art. 6 pkt 1, jednak nie więcej niż 10% środków, o których mowa w ust. 1;". Alternatywnie ze względu na charakter linii w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich – znieść możliwość dofinansowywania linii prowadzonych przez województwa.		organizatorów.
	art. 4 pkt 10 lit. a (art. 10a ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe**	III. „w ust. 1: – wstęp do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Marszałek województwa zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego informację o:", – po pkt 1 dodaje się pkt 1a – 1c w brzmieniu: „1a) kwocie środków Funduszu, o którą zostanie pomniejszona kwota, o której mowa w pkt 1, w związku z przeznaczeniem środków na dofinansowanie realizacji zadań województwa, o których mowa w art. 6 pkt 1; 1b) kwocie środków Funduszu, o których mowa w art. 10 ust. 1, przyznanych dla województwa na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1 przez organizatorów, o których mowa w art. 7 ust. 1 – 4b ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowiącej różnicę pomiędzy kwotą, o której mowa w pkt 1 i kwotą, o której mowa w pkt 1a; 1c) kwocie środków Funduszu które mogą zostać przeznaczone na dopłatę do przejazdu	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania stanowią spójny element przyjętej koncepcji funkcjonowania Funduszu oraz systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa. Wprowadzenie powiązania dopłat z ujęciem linii w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie ma na celu zapewnienie koordynacji, komplementarności oraz efektywnego wykorzystania środków publicznych, w szczególności w kontekście przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Projekt nie eliminuje roli

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			na żądanie wyodrębnionej z kwoty środków, o której mowa w pkt 1b, jednak nie więcej niż 10% środków, o których mowa w ust. 1;", – pkt 2 i 4 otrzymują brzmienie: „2) kwocie środków Funduszu, o których mowa w art. 9a ust. 1 w podziale na kwotę przekazaną przez marszałka województwa i wojewodę; 4) terminach w ciągu roku na składanie przez organizatorów wniosków, o których mowa w art. 7 ust. 1 – 4b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.", b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Kwota, o której mowa w ust. 1 pkt 1 jest równa sumie kwot, o których mowa w ust. 1 pkt 1a – 1c.", c) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Marszałek województwa aktualizuje w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego informacje, o których mowa w ust. 1, stosownie do informacji otrzymanej od dysponenta Funduszu zgodnie z art. 16 ust. 13.", d) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu: „2a. Organizator, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, na podstawie Schematu sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a tej ustawy, przekazuje właściwemu wojewodzie dane i informacje niezbędne do zawarcia umowy o dopłatę w szczególności dane i informacje, o których mowa w ust. 4." - W praktyce oznacza to, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego – tacy jak gminy, powiaty czy związki międzygminne – będą mogli ubiegać się o dopłatę tylko wtedy, gdy planowane przez nich połączenia zostaną wcześniej uwzględnione w tym dokumencie. Jednym z głównych zagrożeń jest nadmierna centralizacja procesu decyzyjnego na poziomie województwa. Dotychczas organizatorzy lokalni mogli w większym stopniu samodzielnie decydować o uruchamianiu linii i ubiegać się o dopłaty z Funduszu. W nowym modelu ich działania będą w dużej mierze uzależnione od tego, czy marszałek uwzględni zgłaszane potrzeby transportowe w Schemacie. Drugim problemem jest brak jednoznacznych kryteriów uwzględniania linii w Schemacie. Jeżeli przepisy nie określają jasno zasad, według których marszałek podejmuje decyzje o włączeniu		organizatorów lokalnych, lecz porządkuje proces planowania i finansowania przewozów, wzmacniając integrację systemu. W związku z powyższym nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			danej relacji do sieci komunikacyjnej, może to prowadzić do zwiększenia uznaniowości w procesie planowania transportu. W skrajnych przypadkach pojawia się ryzyko, że niektóre projekty będą preferowane lub pomijane nie tylko ze względów transportowych, lecz także z powodów politycznych lub instytucjonalnych. Kolejnym zagrożeniem jest ograniczenie elastyczności organizatorów transportu. Uruchomienie nowej linii lub zmiana przebiegu istniejącej może wymagać wcześniejszego wprowadzenia odpowiedniej zmiany w Schemacie, co może wydłużyć proces podejmowania decyzji i utrudnić szybkie reagowanie na potrzeby mieszkańców. Dodatkowo takie rozwiązanie może prowadzić do opóźnień w uruchamianiu nowych połączeń, zwłaszcza w sytuacji, gdy Schemat będzie aktualizowany rzadko lub w sposób sformalizowany. Organizatorzy lokalni mogą być zmuszeni do oczekiwania na zmianę dokumentu wojewódzkiego, zanim będą mogli ubiegać się o wsparcie finansowe. W rezultacie nowe regulacje mogą prowadzić do zwiększenia zależności lokalnych organizatorów transportu od decyzji podejmowanych na poziomie województwa, ograniczenia ich samodzielności oraz powstania ryzyka uznaniowości w procesie przyznawania środków finansowych na rozwój sieci transportowej.		
	art. 4 pkt 10 lit. a (art. 10a ust. 1c ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Wielkość środków finansowych na ten cel jest kilka razy zawyżona.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis określa wyłącznie maksymalny procentowy limit środków. Marszałek województwa może określić go na niższym poziomie.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2a ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	A czy za te dane odpowiada organizator czy marszałek?	**uwaga wyjaśniona**	Uwaga niezrozumiała. Przepis dotyczy przekazania danych przez województwo jako organizatora publicznego transportu zbiorowego wojewodzie celem zawarcia umowy o dopłatę z Funduszu.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej dostrzega w projekcie także hierarchię beneficjentów Funduszu, która prowadzi	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowana kolejność przyznawania środków nie ma na celu marginalizacji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o Funduszu)		do marginalizacji gmin, szczególnie wiejskich. Projekt przewiduje nową hierarchię beneficjentów dopłat z Funduszu – z najwyższym priorytetem dla województw i związków powiatowych, a dopiero na końcu dla gmin. W praktyce: 1. gminy – podstawowy organizator transportu lokalnego i najmocniejszy sygnał z „pierwszej ręki" o potrzebach swoich mieszkańców – znajdują się na końcu kolejki do środków, 2. powiaty lub związki międzygminne mają priorytet, mimo że często ich kompetencje transportowe są szersze i mniej adekwatne do codziennych potrzeb mieszkańców małych miejscowości. Takie rozwiązanie prowadzi do nierówności w dostępie do finansowania i sprzyja koncentracji środków w większych ośrodkach kosztem obszarów wiejskich, które najbardziej potrzebują wsparcia.		gmin, lecz zapewnienie spójności i efektywności systemu publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzone rozwiązanie odpowiada na problem rozproszenia organizacji przewozów i sprzyja integracji działań różnych organizatorów w skali ponadlokalnej. Priorytet dla województw, powiatów oraz związków jednostek samorządu terytorialnego wynika z ich zdolności do planowania i koordynacji sieci transportowej w oparciu o Schemat sieci komunikacyjnej województwa. Jednocześnie gminy zachowują możliwość ubiegania się o środki Funduszu, w tym na przejazdy na żądanie, dedykowane obszarom o największym ryzyku wykluczenia transportowego. Przyjęty mechanizm ma na celu racjonalne i zintegrowane wykorzystanie środków publicznych, a nie ograniczenie dostępu gmin do finansowania. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Hierarchia beneficjentów: gminy na końcu; ograniczenie realnego dostępu do środków. Zmienić hierarchię lub wprowadzić równorzędne traktowanie gmin, powiatów i związków międzygminnych, z priorytetem dla obszarów o największym wykluczeniu transportowym.	**uwaga nieuwzględniona**	Przyjęta w projekcie kolejność przyznawania dopłat wynika z założenia wzmocnienia integracji systemu publicznego transportu zbiorowego oraz przeciwdziałania jego fragmentacji. Preferencja dla powiatów i związków jednostek samorządu terytorialnego sprzyja organizacji przewozów w skali ponadlokalnej, zapewniającej spójność sieci i efektywniejsze wykorzystanie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					środków Funduszu. Jednocześnie projekt wprowadza mechanizmy kierujące wsparcie na obszary zagrożone wykluczeniem transportowym (m.in. poprzez powiązanie dopłat ze Schematem sieci komunikacyjnej województwa oraz ograniczenia dotyczące obszarów miejskich), co ogranicza ryzyko nierównego dostępu do środków. Zrównanie pozycji wszystkich organizatorów mogłoby osłabić efekt integracyjny i prowadzić do dalszego rozproszenia działań. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Wg propozycji tej nowelizacji, „schemat" nie określa linii komunikacyjnych.	**uwaga nieuwzględniona**	W Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie będą zawarte linie komunikacyjne.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Uważamy, że w 2 kolejności powinny być rozpatrywane wnioski powiatów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu ustawy, w tym nowej zaproponowanej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**osoba fizyczna B.M.**	3. Art. 10a ust. 2b – kolejność organizatorów, zgodnie z którą marszałek województwa przydziela środki funduszu, nie ujmuje związku metropolitalnego, co każe zadać pytanie, kto jest uprawniony do wnioskowania w przypadku przewozów metropolitalnych (zwłaszcza wobec zapisu art. 10a ust. 4a)	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń, zgodnie z którymi związek metropolitalny został włączony do systemu jako beneficjent Funduszu. W szczególności projektowany art. 2 ust. 2 ustawy o Funduszu jednoznacznie przesądza, że przez związek powiatowo-gminny rozumie się również związek metropolitalny, co zapewnia jego objęcie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					mechanizmami przewidzianymi w ustawie. Tym samym brak jego odrębnego wskazania w art. 10a ust. 2b ma charakter redakcyjny i nie wpływa na zakres uprawnień. Jednocześnie art. 10a ust. 4a doprecyzowuje sposób wnioskowania w odniesieniu do przewozów metropolitalnych, eliminując wątpliwości interpretacyjne.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Art. l0a ust. 2 b projektu zmiany ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 2b. Marszałek województwa na wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, złożony przez organizatora obejmuje do wysokości dostępnych środków, o których mowa w ust. 1 pkt lb, wnioski organizatorów na linie komunikacyjne określone w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w następującej kolejności grup tych organizatorów: 1) powiat, związek powiatów lub związek powiatowo-gminy w przypadku linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym; 2) związek powiatowo-gminny; 3) związek powiatów; 4) powiat; 5) związek międzygminny; 6) gmina. ”, Proponowana zmiana, polegająca na przyznaniu Marszałkowi Województwa pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu, stanowi rozwiązanie pozytywne i zasadne. Pozytywnie oceniamy podtrzymanie projektu zmiany rantowania podziału środków finansowych poczynając od jednostek, które organizują transport regionalny (odwrócenie dotychczasowej kolejności przyznawania środków).	brak uwagi – informacja o pozytywnym stanowisku do przepisu	

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			WNIOSKI: Proponowana, nowa kolejność podziału środków finansowych jest zgodna z ideą powstania funduszu oraz realnymi potrzebami w obszarze publicznego transportu zbiorowego		
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Rozważyć odwrócenie kolejności przyznawania środków z FRPA lub zmotywowanie gmin do organizacji transportu publicznego. Przy podziale środków z FRPA pod uwagę brane są w pierwszej kolejności usługi użyteczności publicznej, których organizatorem są gminy. Województwo jest ostatnim samorządem, który otrzymuje środki (art. 25 ust. 2 ustawy o FRPA), a należy wziąć pod uwagę przepis art. 13 ust. 4 stanowiący, że „Gmina licząca mniej niż 50 000 osób, może zgłosić potrzeby transportowe dotyczące linii komunikacyjnych wykraczających poza obszar swojej właściwości, bezpośrednio do starosty albo marszałka województwa właściwego ze względu na przebieg tych linii komunikacyjnych". Obserwujemy tendencje gmin i powiatów do zrzucania na województwa zadań uruchamiania i finansowania linii, które de facto mają charakter lokalny. Zadaniem gminy, a nie województwa jest zaspokojenie potrzeb przewozowych mieszkańców gminy, w szczególności dowóz dzieci do szkół. Spotykamy się jednocześnie z zarzutami o obniżaniu rentowności linii powiatowych i gminnych.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu ustawy, w tym nowej zaproponowanej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu.
	art. 4 pkt 10 lit. d (art. 10a ust. 2b ustawy o Funduszu)	**Związek Miast Polskich**	Gmina znajduje się na samym końcu podziału środków, powoduje to sytuację, że gminy, które skutecznie zaspokajały potrzeby swoich mieszkańców wykorzystując dopłaty z FRPA stracą na tym, gdyż obecnie do podziału środków są uwzględniane ich potrzeby jako pierwszych. Dokładając do tego centralizację, która z pewnością nie zapewni takiej siatki połączeń wewnątrz gminy jak dotychczas mieszkańcy znacząco stracą na przedmiotowej zmianie. Rozwiązaniem byłby nielimitowane środki, a więc każdy otrzyma dopłatę.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu ustawy, w tym nowej zaproponowanej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu. Nie przewiduje się wprowadzania nielimitowanej puli środków Funduszu.
	art. 4 pkt 10 lit. f (art. 10a ust. 4a ustawy o	**Polska Izba Gospodarcza Transportu**	Co z wymogiem prowadzenia odrębnej księgowości dotyczącej przewozów dotowanych z Funduszu wynikającej z prawa UE oraz ustawy o PTZ?	**uwaga wyjaśniona**	Obowiązek powinien być stosowany.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	Funduszu)	**Samochodowego i Spedycji**			
	art. 4 pkt 10 lit. g (art. 10a ust. 6 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi, czy obowiązek proporcjonalnego podziału dopłaty z Funduszu dotyczy także sytuacji, gdy pozostała do podziału kwota jest na tyle niewielka, że nie będzie stanowić realnego wsparcia dla wnioskujących o dopłatę organizatorów – wobec czego mogą oni nie być zainteresowani takim poziomem dopłaty. W przypadku jeśli dla danej grupy organizatorów pozostanie do podziału niewielka kwota, wówczas podmioty te mogą nie być zainteresowane takim poziomem dopłaty – powstaje wątpliwość co należy zrobić z pozostałymi w ten sposób środkami.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględnia się uwagi. Projektowane przepisy w sposób celowy i spójny wprowadzają zasadę proporcjonalnego podziału środków w przypadku ich niewystarczającej wysokości, co zapewnia równe i przejrzyste traktowanie wszystkich organizatorów w ramach danej grupy. Ewentualny brak zainteresowania dopłatą na niskim poziomie nie uzasadnia zmiany przyjętych rozwiązań systemowych, których celem jest zapewnienie jednolitych zasad dystrybucji środków oraz realizacja podstawowych założeń projektu.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ust. 6 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 4 pkt 10 lit. g) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 10a ust. 6 f.r.p.a. Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „6. W przypadku braku wystarczających środków do objęcia dopłatą wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 4, w ramach danej grupy organizatorów, o której mowa w ust. 2b, marszałek województwa obejmuje dopłatą wnioski złożone przez wszystkich organizatorów z tej grupy udzielając dofinasowania, w ramach tej grupy, proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.” Zmiana polega na zastąpieniu zwrotu „obejmują” terminem „obejmuje”, celem dopasowania do całościowego brzmienia i sensu regulacji oraz dla zachowania poprawności językowej.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 11 (art. 1b i 10c ustawy o	**Polska Izba Gospodarcza Transportu**	Proponujemy skreślenie dopłat „przejazdu na żądanie” jako nieefektywnego	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt zakłada utrzymanie możliwości dofinansowania przejazdów na żądanie jako uzupełniającej, elastycznej formy

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	Funduszu)	**Samochodowego i Spedycji**			publicznego transportu zbiorowego, istotnej dla przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia. Rozwiązanie to będzie stosowane w sytuacji, w której uruchomienie regularnych linii autobusowych jest ekonomicznie nieuzasadnione, zapewniając jednocześnie minimalny poziom dostępności transportowej mieszkańców. W konsekwencji nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 4 pkt 14 (art. 11d ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Zapewnienie waloryzacji dopłaty Propozycja legislacyjna: W art. 4 pkt 14 po lit. b dodaje się (brakującą skądinąd) lit. c w brzmieniu: „c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „2a. Maksymalna stawka dopłaty, o której mowa w ust. 2, podlega corocznej waloryzacji w oparciu o planowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalony w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.””. Uzasadnienie: Należy wskazać, że stawka dopłaty, która została ustalona sztywno na poziomie ustawowym, bez wprowadzenia mechanizmu cyklicznej waloryzacji, będzie z upływem czasu traciła realną wartość ekonomiczną wskutek inflacji oraz wzrostu kosztów paliwa, energii, pracy i utrzymania taboru, co z kolei oznacza, że nominalne stawki dopłat niewaloryzowane przez kilka lat przestaną odpowiadać rzeczywistym kosztom operacyjnym. Brak wprowadzenia mechanizmu waloryzacji przez projektodawców jest	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wzrostu stawki dopłaty z Funduszu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zatem mechanizmem stopniowego realnego obniżania poziomu dofinansowania i przerzucania kosztów organizacji transportu publicznego, w coraz to większym zakresie, na poszczególne JST.		
	art. 4 pkt 14 lit. d (art. 11d ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Wątpliwości budzi możliwość różnicowania dostępu organizatorów do dopłat z Funduszu, w zależności od zawarcia z marszałkiem porozumienia integracyjnego. Projekt przewiduje, że tylko organizatorzy którzy zawrą z marszałkiem województwa porozumienie integracyjne (o ile marszałek zadecyduje o zawieraniu takich porozumień) będą mogli ubiegać się o dopłatę z Funduszu – może to prowadzić do sytuacji, w której określona w projekcie kolejność przyznawania dopłaty z Funduszu będzie jedynie iluzoryczna. Jeśli bowiem np. marszałek zawrze porozumienia integracyjne jedynie z gminami, to w praktyce możliwość ubiegania się o dopłatę utracą powiaty, związki międzygminne czy związki powiatów, które zgodnie z projektem mają pierwszeństwo przed gminami w przyznawaniu środków z Funduszu.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń. Wprowadzenie możliwości uzależnienia uzyskania dopłaty od zawarcia porozumienia integracyjnego stanowi świadomy element konstrukcji systemu, którego celem jest wzmocnienie koordynacji przewozów na poziomie województwa. Rozwiązanie to ma charakter motywujący i projakościowy. Zakłada, że organizatorzy będą dążyć do integracji w formie związków lub innych porozumień, co przyczyni się do bardziej efektywnego planowania sieci oraz racjonalnego i przejrzystego podziału środków Funduszu. Jednocześnie zachowana zostaje ustawowa kolejność przyznawania dopłat, która znajduje zastosowanie w ramach grup organizatorów spełniających warunki formalne. Decyzja marszałka w zakresie zawierania porozumień integracyjnych pozostaje narzędziem polityki transportowej regionu, służącym realizacji celu, jakim jest ograniczanie wykluczenia transportowego poprzez budowę spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego.
	art. 4 pkt 14 lit. e (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Proponuje się wydłużenie maksymalnego czasu umowy z 5 do 15 lat. Skrócenie umów wieloletnich z do maksymalnego okresu 5 lat może spowodować, że operator nie będzie inwestował w zakup nowego taboru, bo nie będzie miał gwarancji stabilności prowadzenia	**uwag nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie ograniczenia czasu trwania umów o dopłatę. Przyjęte rozwiązanie, zakładające

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	działalności gospodarczej w dłuższym okresie, lub też znacznie podniesie koszty świadczenia usług. Narzucanie parametrów jakościowych w krótszym okresie czasu, związanych m. in. z unowocześnieniem taboru obciążać będzie finansowo organizatora. Zawarcie krótszych umów to również brak stabilności zatrudnienia dla kierowców, a więc zaburzenie na rynku pracy. Skrócenie czasu umów również może wpłynąć negatywnie na proces integracji transportu autobusowego z kolejowym.		co do zasady roczny okres obowiązywania umów oraz maksymalnie 5-letni okres dla linii zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, jest celowe i spójne z koncepcją funkcjonowania Funduszu. Wydłużenie okresu umów do 10 lat prowadziłoby do nadmiernego „usztywnienia" alokacji środków Funduszu, ograniczając możliwość ich redystrybucji na obszary o aktualnie największych potrzebach. Ponadto krótsze okresy obowiązywania umów umożliwiają regularną weryfikację zasadności finansowania poszczególnych linii oraz dostosowanie siatki połączeń do rzeczywistego popytu. W konsekwencji proponowana zmiana nie znajduje uzasadnienia.
	art. 4 pkt 14 lit. e (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Odpowiedzialne podejście do umów wieloletnich. Propozycja legislacyjna: W art. 4 pkt 14 lit. e otrzymuje brzmienie: „e) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Umowa, o której mowa ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat, przy czym umowa obejmująca linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, może zostać zawarta na czas oznaczony nie dłuższy niż 10 lat."";"	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie ograniczenia czasu trwania umów o dopłatę. Przyjęte rozwiązanie, zakładające co do zasady roczny okres obowiązywania umów oraz maksymalnie 5-letni okres dla linii zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, jest celowe i spójne z koncepcją funkcjonowania Funduszu. Ograniczenie długości umów wieloletnich pozostaje w bezpośrednim związku z wprowadzonym limitem zaangażowania środków na takie umowy (20%), co ma zapewnić elastyczność w dysponowaniu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					środkami oraz możliwość bieżącego reagowania na zmieniające się potrzeby transportowe i zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. Wydłużenie okresu umów do 10 lat prowadziłoby do nadmiernego „usztywnienia" alokacji środków Funduszu, ograniczając możliwość ich redystrybucji na obszary o aktualnie największych potrzebach. Ponadto krótsze okresy obowiązywania umów umożliwiają regularną weryfikację zasadności finansowania poszczególnych linii oraz dostosowanie siatki połączeń do rzeczywistego popytu. W konsekwencji proponowana zmiana nie znajduje uzasadnienia.
	art. 4 pkt 14 lit. e (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	IV. „e) ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Umowa, o której mowa ust. 1, jest zawierana na 1 rok budżetowy, przy czym umowa obejmująca linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, może zostać zawarta na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat."- Zmiana polegająca na skróceniu maksymalnego okresu obowiązywania umów o dopłatę do przewozów autobusowych z 10 lat do jednego roku budżetowego (z wyjątkiem do 5 lat dla linii zapewniających minimalne usługi transportowe) stanowi istotną zmianę systemową i budzi poważne wątpliwości z punktu widzenia stabilności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Dotychczasowy model zakładający możliwość zawierania umów do 10 lat zapewniał stabilność organizacyjną i finansową zarówno organizatorom transportu, jak i operatorom wykonującym przewozy. Długi okres obowiązywania umowy umożliwiał planowanie działalności w perspektywie wieloletniej, w tym inwestycji w tabor, rozwój siatki połączeń czy optymalizację kosztów funkcjonowania	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględniono uwagi. Projektowane rozwiązanie stanowi świadome odejście od dotychczasowego modelu wieloletnich umów na rzecz zwiększenia elastyczności i efektywności alokacji środków Funduszu. Roczny charakter umów umożliwia bieżące dostosowywanie zakresu wsparcia do rzeczywistych potrzeb transportowych oraz identyfikowanych obszarów wykluczenia komunikacyjnego. Jednocześnie przewidziano możliwość zawierania umów do 5 lat dla linii zapewniających minimalne usługi publiczne, co zabezpiecza stabilność kluczowych połączeń. Ograniczenie udziału umów wieloletnich sprzyja racjonalnemu gospodarowaniu środkami publicznymi oraz ich kierowaniu tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Nie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewozów. Skrócenie okresu obowiązywania umowy do jednego roku budżetowego znacząco ogranicza możliwość prowadzenia długofalowej polityki transportowej i wprowadza element niepewności co do dalszego finansowania przewozów. Jednym z podstawowych zagrożeń jest destabilizacja systemu organizacji przewozów autobusowych. Krótkoterminowe umowy mogą powodować, że zarówno organizatorzy transportu, jak i operatorzy będą podejmować decyzje w oparciu o perspektywę roczną, co utrudnia planowanie inwestycji oraz rozwój sieci połączeń. W szczególności może to ograniczać skłonność operatorów do inwestowania w nowy tabor, ponieważ okres zwrotu takich inwestycji jest zdecydowanie dłuższy niż jeden rok. Kolejnym problemem jest zwiększenie obciążeń administracyjnych. Zawieranie umów w cyklu rocznym oznacza konieczność corocznego przygotowywania wniosków, analiz finansowych oraz procedur związanych z przyznaniem dopłat. Może to prowadzić do nadmiernej biurokratyzacji systemu oraz angażować znaczące zasoby administracyjne zarówno po stronie organizatorów transportu, jak i organów administracji. Zmiana ta może również negatywnie wpływać na stabilność funkcjonowania połączeń autobusowych, zwłaszcza w obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. W przypadku braku pewności co do dalszego finansowania operatorzy mogą ograniczać zakres działalności lub rezygnować z obsługi mniej rentownych linii, co może prowadzić do zmniejszenia dostępności transportu publicznego. Warto podkreślić, że w ocenie wielu uczestników debaty branżowej problemem nie była długość umów, lecz brak mechanizmów umożliwiających elastyczne dostosowywanie ich w trakcie obowiązywania. Znacznie bardziej racjonalnym rozwiązaniem byłoby pozostawienie dłuższego, np. dziesięcioletniego okresu obowiązywania umów przy jednoczesnym wprowadzeniu regulacji pozwalających na wprowadzanie zmian w ich trakcie, takich jak dodawanie kursów, modyfikacja przebiegu tras czy wprowadzanie nowych przystanków.		przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			W konsekwencji proponowana zmiana może prowadzić do ograniczenia stabilności systemu publicznego transportu zbiorowego, utrudnienia planowania inwestycji oraz zwiększenia niepewności finansowej organizatorów i operatorów przewozów, co w dłuższej perspektywie może negatywnie wpłynąć na rozwój sieci transportowej i skuteczność przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.		
	art. 4 pkt 14 lit. e (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Art. lid ust. 5 projektu zmiany ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - maksymalny czas obowiązywania umów 5. Umowa, o której mowa ust. 1, jest zawierana na 1 rok budżetowy, przy czym umowa obejmująca linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, może zostać zawarta na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat. Zawieranie umów tylko do 5 lat nie daje perspektywy inwestycyjnej i do 2036 r. będą tylko nabywane pojazdy używane ze względu na wskaźnik cenowy, zdecydowanie rozsądniejsza jest perspektywa 10 lat, co pozwala na zakup pojazdów nowych. WNIOSKI: perspektywa umów 10-letnich jest korzystniejsza dla interesariuszy publicznego transportu zbiorowego	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązanie, zakładające maksymalny 5-letni okres obowiązywania umów dla linii zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, stanowi świadomy element konstrukcji Funduszu ukierunkowanego na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Przyjęty horyzont czasowy zapewnia równowagę pomiędzy stabilnością realizacji usług a koniecznością zachowania elastyczności w alokacji środków publicznych. Ograniczenie długości umów umożliwia okresową weryfikację zasadności finansowania poszczególnych linii oraz dostosowanie siatki połączeń do zmieniających się potrzeb społecznych i uwarunkowań demograficznych. Jednocześnie wprowadzony limit środków na umowy wieloletnie oraz priorytetyzacja przewozów o charakterze użyteczności publicznej wymagają zachowania zdolności do reagowania na nowe obszary wykluczenia. Wydłużenie okresu do 10 lat ograniczałoby tę elastyczność i mogłoby prowadzić do mniej efektywnego wykorzystania środków Funduszu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 4 pkt 15 (art. 11d[1] ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	V. „2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 1,15 zł do kilometra przejazdu, z zastrzeżeniem możliwości objęcia dopłatą w miesiącu nie więcej niż 20 przejazdów na żądanie danej gminy na obszarach objętych przejazdem na żądanie w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 maja 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.” – Proponowany przepis budzi poważne wątpliwości zarówno pod względem praktycznej wykonalności, jak i realnej skuteczności w przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu. Ustalenie maksymalnej dopłaty na poziomie 1,15 zł do kilometra jest już samo w sobie kwotą bardzo ograniczoną w stosunku do rzeczywistych kosztów funkcjonowania przewozów pasażerskich, które w praktyce są wielokrotnie wyższe. W efekcie dopłata ta ma raczej charakter symboliczny i nie stanowi istotnego bodźca do uruchamiania nowych połączeń transportowych. Szczególnie problematyczny jest zapis dotyczący możliwości objęcia dopłatą maksymalnie 20 przejazdów na żądanie w miesiącu dla danej gminy. W praktyce oznacza to mniej niż jeden kurs dziennie, co nie może być traktowane jako realna oferta transportowa. Tak niewielka liczba przejazdów nie jest w stanie zapewnić mieszkańcom regularnego dostępu do usług publicznych, pracy czy edukacji. W efekcie instrument ten może mieć jedynie charakter formalny, nie przynosząc rzeczywistej poprawy dostępności transportowej. Dodatkowym problemem jest nieprecyzyjność pojęcia „20 przejazdów na żądanie”, ponieważ przepis nie wskazuje jednoznacznie, czy chodzi o pojedyncze kursy, przejazdy w jedną stronę, czy też pełne relacje tam i z powrotem. Brak takiej definicji może prowadzić do trudności interpretacyjnych oraz problemów przy stosowaniu przepisów w praktyce. W rezultacie proponowane rozwiązanie może okazać się instrumentem o bardzo ograniczonej skuteczności, który nie będzie w stanie realnie przeciwdziałać wykluczeniu transportowemu. Zamiast tworzyć funkcjonalny system transportu na żądanie, wprowadza ono	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, zgodnie z którymi przejazdy na żądanie mają charakter uzupełniający wobec regularnych przewozów autobusowych, a nie stanowią ich substytutu. Wprowadzone limity, zarówno w zakresie wysokości dopłaty, jak i liczby przejazdów, wynikają z konieczności racjonalnego i sprawiedliwego podziału ograniczonych środków Funduszu oraz zapewnienia ich koncentracji na obszarach najbardziej dotkniętych wykluczeniem transportowym.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			rozwiązanie o skrajnie ograniczonej skali działania, które w praktyce może okazać się niewystarczające dla zaspokojenia podstawowych potrzeb transportowych mieszkańców gmin.		
	art. 4 pkt 15 (art. 11d[1] ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Nie bez znaczenia są kwestie dotyczące standardów transportu i transport na żądanie które uważamy za rozwiązania niewystarczające Projekt przewiduje możliwość finansowania transportu na żądanie oraz określenie minimalnych standardów kursowania linii. Jednak rozwiązania te są: • w granicach czasowych i kosztowych zbyt niskie, by zapewnić realny transport na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, • niewystarczająco elastyczne – nie uwzględniają zróżnicowanej struktury osadniczej i rzeczywistych, codziennych potrzeb mieszkańców, • standardy minimalne – choć deklarowane – mogą być formalnością, jeśli linie nie zostaną wcześniej zatwierdzone w schemacie sieci. W efekcie środki na transport na żądanie mogą pozostać symboliczne i niewystarczające, co stoi w sprzeczności z deklarowanym celem, jakim jest rzeczywiste ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wzrostu stawki dopłaty z Funduszu do 1 kilometra przejazdu na żądanie, która została przewidziana w wysokości 1,15 zł.
	art. 4 pkt 15 (art. 11d[1] ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Limity przejazdów na żądanie (20/miesiąc) i stawki (1,15 zł/km) są zbyt niskie dla gmin wiejskich. Podnieść limity przejazdów i stawki do poziomu umożliwiającego realne finansowanie transportu na żądanie w gminach o rozproszonej zabudowie. Limity przejazdów na żądanie: maks. 1,15 zł/km i 20 przejazdów miesięcznie – w gminach wiejskich z rozproszoną zabudową uniemożliwia realne finansowanie transportu. Podnieść limit stawki za kilometr np. do poziomu umożliwiającego pokrycie rzeczywistych kosztów eksploatacji pojazdu (np. 4–5 zł/km) oraz zwiększyć liczbę dojazdów miesięcznie tak, aby możliwe było codzienne funkcjonowanie transportu na żądanie w całym obszarze gminy.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wzrostu stawki dopłaty z Funduszu do 1 kilometra przejazdu na żądanie, która została przewidziana w wysokości 1,15 zł.
	art. 4 pkt 15	**Związek Miast**	Dopłata dla „przejazdów na żądanie” tylko 1,15 zł dla nie więcej niż	**uwaga**	Nie przewiduje się wzrostu stawki dopłaty

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 11d[1] ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Polskich**	20 przejazdów w miesiącu. Dopłata wydaje się być tylko symboliczna, w zasadzie można powiedzieć, że jest, ale czy w czymś zasadniczo pomoże mieszkańcom- raczej nie.	**nieuwzględniona**	z Funduszu do 1 kilometra przejazdu na żądanie, która została przewidziana w wysokości 1,15 zł.
	art. 4 pkt 15 (art. 11d[1] ust. 3 pkt 8 ustawy o Funduszu)	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 4 pkt 15 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 11d1 ust. 3 pkt 8 f.r.p.a. Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „8) zasady i termin składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.” Uzupełnienie normy o brakujący spójnik „i”.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 16 (art. 11e ustawy o Funduszu)	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Bez uwag Dotychczas był podobny zapis, ale nigdy nie był stosowany - to po co on istnieje. Przyznane środki finansowe po tym terminie stanowią naruszenie dyscypliny finansowej	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od tego przepisu.
	art. 4 pkt 17 (art. 11f ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	VI. „17) po art. 11e dodaje się art. 11f i 11g w brzmieniu: „Art. 11f. Przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu na zadania, o których mowa w art. 6 pkt 1, są realizowane: 1) od 2028 r. – autobusem, który w roku świadczenia usługi jest nie starszy niż 20 lat; 2) od 2036 r. - autobusem, który w roku świadczenia usług jest nie starszy niż 15 lat.” - Proponowany przepis określający dopuszczalny wiek autobusów wykorzystywanych na liniach objętych dopłatą z Funduszu budzi poważne wątpliwości zarówno z punktu widzenia jakości usług transportowych, jak i racjonalności przyjętego harmonogramu zmian. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, że limit wieku autobusów na poziomie 20 lat od 2028 r. jest bardzo wysoki i w praktyce dopuszcza do realizacji przewozów pojazdy o bardzo niskim standardzie technicznym i użytkowym. W kontekście roku 2026 oznacza to, że jeszcze przez kilka kolejnych lat dopuszczone będą autobusy wyprodukowane nawet w pierwszej dekadzie XXI wieku. Trudno uznać takie rozwiązanie za spójne z deklarowanym celem poprawy jakości transportu publicznego oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.	**uwaga nieuwzględniona**	Zaproponowane standardy dotyczące wieku taboru nie są wygórowane ponieważ zostały dostosowane do możliwości finansowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Równie problematyczny jest bardzo długi okres przejściowy. Dopiero od 2036 r. wprowadzony miałby zostać limit wieku pojazdów wynoszący 15 lat. W praktyce oznacza to niemal dziesięcioletni okres utrzymywania bardzo liberalnych wymogów taborowych. Tak długi horyzont czasowy może prowadzić do utrwalenia wykorzystywania przestarzałego taboru w przewozach publicznych, zwłaszcza w regionach, w których transport autobusowy już dziś boryka się z problemem starzejącej się floty pojazdów. Wątpliwości budzi również brak powiązania proponowanych regulacji z cyklem obowiązywania umów o świadczenie usług transportowych. W praktyce przetargi na obsługę linii komunikacyjnych są ogłaszane na kilka lat, co oznacza, że autobus spełniający wymóg wieku w momencie rozpoczęcia realizacji umowy będzie w chwili jej zakończenia znacząco starszy. W efekcie rzeczywisty wiek taboru wykorzystywanego w przewozach może być jeszcze wyższy niż zakłada ustawodawca. Z punktu widzenia polityki transportowej bardziej racjonalnym rozwiązaniem byłoby szybsze zaostrzenie wymogów dotyczących wieku pojazdów, np. poprzez wprowadzenie limitu 10–15 lat dla nowych postępowań przetargowych ogłaszanych po określonej dacie (np. od 2027 r.), przy jednoczesnym utrzymaniu dotychczasowych zasad dla umów zawartych wcześniej. Takie rozwiązanie pozwoliłoby stopniowo odmładzać tabor autobusowy bez destabilizowania rynku przewozów. W obecnym kształcie proponowany przepis może prowadzić do utrzymywania niskiego standardu taborowego przez kolejne lata, co pozostaje w sprzeczności z oczekiwaniami pasażerów oraz celami polityki transportowej ukierunkowanej na poprawę jakości i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego.		
	art. 4 pkt 17 (art. 11f ustawy o Funduszu)	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”**	Standardy emisyjne a polityka antysmogowa Obecne brzmienie projektu jest zbyt ogólne w zakresie wpływu na środowisko, co w praktyce pozwala na dofinansowanie taboru nawet 20-letniego.	**uwaga nieuwzględniona**	Zaproponowane standardy dotyczące wieku taboru nie są wygórowane ponieważ zostały dostosowane do możliwości finansowych organizatorów publicznego

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Zagrożenie: Operatorzy korzystający z dopłat FRPA często kupują najtańszy, wysokoemisyjny tabor, by wygrać ceną z nowoczesną komunikacją miejską. Sugestia: Wprowadzenie obligatoryjnego wymogu spełniania normy emisji spalin co najmniej Euro 6 dla wszystkich pojazdów wjeżdżających do obszarów zabudowanych w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców.		transportu zbiorowego.
	art. 4 pkt 17 (art. 11f ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Art. llf projektu zmiany ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - maksymalny wiek taboru Art. llf. Przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu na zadania, o których mowa w art. 6 pkt 1, są realizowane: 1) od 2028 r. - autobusem, który w roku świadczenia usługi jest nie starszy niż 20 lat; 2) od 2036 r. - autobusem, który w roku świadczenia usług jest nie starszy niż 15 lat. Średni wiek taboru w spółkach komunikacyjnych wynosi obecnie ok. 14-17 lat. Poprawa tej struktury była możliwa głównie dzięki ograniczonym programom wsparcia - m.in. w ramach programu Polski Ład oraz projektów realizowanych przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Skala tych instrumentów nie była jednak wystarczająca, aby kompleksowo odmłodzić tabor w całym kraju. Wiek 20 lat w przypadku autobusów - podobnie jak w taborze kolejowym - nie przesądza o ich stanie technicznym ani jakości obsługi pasażerów. Kluczowe znaczenie ma stan techniczny i standard wyposażenia, a nie wyłącznie metryka pojazdu. Sztywne ograniczenie wieku może doprowadzić do gwałtownego wzrostu cen autobusów używanych oraz destabilizacji rynku, bez zapewnienia równoległych, systemowych programów wsparcia inwestycyjnego. W naszej ocenie konieczne jest zapewnienie czasu oraz kolejnych stabilnych mechanizmów finansowania wymiany taboru, zamiast wprowadzania administracyjnego limitu wieku. Obecnie organizator publicznego transportu zbiorowego posiada kompetencje do określenia wymagań dotyczących wieku taboru	**uwaga nieuwzględniona**	Zaproponowane standardy dotyczące wieku taboru nie są wygórowane ponieważ zostały dostosowane do możliwości finansowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zarówno na etapie uchwalania planu transportowego, jak i w toku postępowania zmierzającego do wyboru operatora. Zasadne jest pozostawienie tych kompetencji organizatorom. WNIOSKI: Określenie maksymalnego wieku taboru oraz ewentualnych, dodatkowych wymagań technicznych winny pozostać w kompetencji Organizatorów transportu.		
	art. 4 pkt 17 (art. 11f ustawy o Funduszu)	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	Konieczność realnych standardów jakości i odpowiedzialności organizatorów za efektywność przewozów Obowiązujące wymagania jakościowe są niewystarczające. W szczególności wymóg wieku pojazdów do 20 lat przestał mieć realne znaczenie, ponieważ w praktyce tabor wykorzystywany w przewozach jest zazwyczaj zdecydowanie nowszy. Niezbędne jest wprowadzenie bardziej restrykcyjnych i funkcjonalnych standardów jakościowych, uwzględniających specyfikę relacji przewozowych. Pojazdy powinny być dobierane do charakteru linii, długości tras oraz warunków eksploatacji, w tym klimatycznych. W praktyce oznacza to m.in. wymagania dotyczące wyposażenia (np. podwójne szyby, klimatyzacja, skuteczne ogrzewanie), przestrzeni pasażerskiej, liczby i szerokości drzwi, dopuszczalnej masy całkowitej, miejsc na bagaż czy dostępności pojazdów niskowejściowych tam, gdzie jest to uzasadnione. Jednocześnie organizatorzy powinni ponosić realną odpowiedzialność za efektywność przewozów dotowanych. Oznacza to konieczność aktywnego zarządzania jakością oferty, polityką taryfową oraz skalą pracy eksploatacyjnej w oparciu o rzeczywiste potrzeby przewozowe. Utrzymywanie połączeń o marginalnym popycie wyłącznie w celu wykorzystania środków Funduszu nie powinno mieć miejsca. System powinien jednoznacznie premiować rozwiązania efektywne kosztowo i transportowo poprzez wprowadzenie mierzalnych wskaźników oceny, w szczególności kosztu przewozu w przeliczeniu na pasażera oraz poziomu wykorzystania oferty przewozowej.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględnia się uwagi. Projekt nie przewiduje odstąpienia od przyjętych założeń, których celem jest zapewnienie powszechnej dostępności przewozów przy jednoczesnym stopniowym podnoszeniu jakości usług.
	art. 4 pkt 17	**Związek**	Zapis wydłużający dopuszczalny wiek autobusu.	**uwaga nieuwzględniona**	Zaproponowane standardy dotyczące

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 11f ustawy o Funduszu)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Wprowadzenie zapisu wyeliminuje z rynku część taboru autobusowego, a w konsekwencji uniemożliwi wybór operatorów. Wskutek braku mechanizmu waloryzacji rekompensaty dopłaty z Funduszu, wymiana taboru autobusowego spowoduje zwiększenie kosztów realizacji usługi przewozowej, który to wskutek braku waloryzacji stawki za wozokilometr spowoduje wzrost kosztów ze środków własnych Województwa. Rozważyć ponowną analizę minimalnych standardów wieku taboru w odniesieniu do możliwości finansowych operatorów transportu publicznego. Wprowadzenie maksymalnego wieku pojazdów wykorzystywanych do realizacji przewozów objętych dopłatą z Funduszu może w niektórych przypadkach ograniczyć dostępność operatorów zdolnych do świadczenia usług transportowych, zwłaszcza na obszarach o niskiej rentowności przewozów. Paradoksalnie może to zwiększyć wykluczenie komunikacyjne, które projektowana ustawa usiłuje zlikwidować.		wieku taboru nie są wygórowane ponieważ zostały dostosowane do możliwości finansowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
	art. 4 pkt 17 (art. 11g ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Operator w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1 w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jest obowiązany zapewnić gromadzenie aktualnych danych geolokalizacyjnych autobusu objętego tym zgłoszeniem. Jaki zakres danych? W jakiej formie i terminie operator udostępnia dane na żądanie?	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany przepis w sposób celowy określa jedynie obowiązek gromadzenia i przechowywania aktualnych danych geolokalizacyjnych. Projektowane przepisy nie przewidują utworzenia centralnego sytemu informatycznego, który gromadziłby dane. Z tego względu nie jest zasadne tworzenie szczegółowych przepisów we wnioskowanym zakresie.
	art. 4 pkt 17 (art. 11g ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe**	VII. „ 2. Operator jest obowiązany przechowywać dane, o których mowa w ust. 1, przez okres nie krótszy niż 1 rok po zakończeniu roku kalendarzowego, w którym wykonywany był przewóz i udostępniać je na żądanie wojewody, marszałka województwa lub Inspekcji Transportu Drogowego” - Przede wszystkim przepis nie określa w jakiej formie dane mają być przechowywane. Nie jest jasne, czy chodzi o formę elektroniczną, papierową, czy też o określony standard systemów informatycznych.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany przepis zachowuje celowy charakter ramowy i jest spójny z przyjętymi założeniami systemowymi projektu, w szczególności w zakresie zapewnienia efektywnej kontroli realizacji przewozów finansowanych ze środków Funduszu. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przyjęcie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Brak takiego doprecyzowania może prowadzić do dużej dowolności interpretacyjnej oraz różnic w sposobie realizacji obowiązku przez poszczególnych operatorów. Kolejnym problemem jest brak wskazania zakresu i struktury danych, które mają być przechowywane. Jeżeli ustawodawca nie określa jednoznacznie katalogu informacji, może to prowadzić do niepewności po stronie operatorów co do tego, jakie dane należy gromadzić oraz w jakiej szczegółowości powinny być one archiwizowane. Istotną kwestią pozostaje również brak regulacji dotyczących finansowania tego obowiązku. Gromadzenie i archiwizacja danych – szczególnie w formie elektronicznej – może wymagać wdrożenia odpowiednich systemów informatycznych, utrzymania infrastruktury technicznej oraz zapewnienia bezpieczeństwa przechowywanych informacji. Przepis nie wskazuje jednak, kto ma ponosić koszty związane z realizacją tych obowiązków, co w praktyce oznacza ich przeniesienie na operatorów lub organizatorów transportu. Dodatkowo przepis przewiduje możliwość udostępniania danych na żądanie różnych organów administracji (wojewody, marszałka województwa lub Inspekcji Transportu Drogowego), jednak nie określa trybu ani terminów ich przekazywania. Może to prowadzić do sytuacji, w której operatorzy będą zobowiązani do przygotowywania danych w różnych formatach lub w krótkim czasie, co może generować dodatkowe obciążenia administracyjne. W rezultacie regulacja ta w obecnym kształcie wprowadza nowy obowiązek administracyjny bez jasnego określenia jego zakresu, formy realizacji oraz źródeł finansowania, co może powodować trudności w praktycznym stosowaniu przepisów oraz zwiększać koszty funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego.		bardziej szczegółowej regulacji ustawowej ograniczałoby elastyczność rozwiązań oraz możliwość dostosowania do zmieniających się uwarunkowań technologicznych.
	art. 4 pkt 17 (art. 11g ustawy o Funduszu)	**osoba fizyczna B.M.**	4. Art. 11g – wątpliwości budzi brak obowiązku stosowania lokalizatorów w przypadku przejazdów na żądanie – wskazany przepis operuje pojęciem „autobusu”, podczas gdy usługa objęta dofinansowaniem z Funduszu ma być realizowana samochodami osobowymi	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się wprowadzenia obowiązku stosowania lokalizatora w samochodach osobowych, którymi będą realizowane przejazdy na żądanie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 4 pkt 18 (art. 14 ustawy o Funduszu)	**Marszałek Woj. Lubuskiego**	Art. 14 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej: Wnioskujemy o nie dzielenie kompetencji w zakresie obsługi Funduszu pomiędzy wojewodą a marszałkiem i pozostawienie całego zadania u wojewody, na dotychczasowych zasadach.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowana regulacja celowo przewiduje podział kompetencji pomiędzy wojewodę i marszałka województwa jako element nowego modelu funkcjonowania Funduszu, ukierunkowanego na zwiększenie efektywności, koordynacji i integracji systemu publicznego transportu zbiorowego. Powierzenie marszałkowi roli wiodącej w zakresie obsługi Funduszu jest spójne z jego funkcją integratora przewozów na poziomie województwa oraz umożliwia lepsze dopasowanie siatki połączeń do rzeczywistych potrzeb mieszkańców. Jednocześnie zachowano istotną rolę wojewody w zakresie obsługi województwa jako organizatora. Proponowane rozwiązanie stanowi integralny element reformy i nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 4 pkt 18 (art. 14 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się dokonać ponownej analizy przedmiotowego przepisu pod kątem redakcyjnym – w przepisie tym: - dwukrotnie zamieszczono lit. b; - przewidziano dodanie ust. 11 w art. 14 ustawy o Funduszu, bez zamieszczenia stosownego przepisu zmieniającego (np. „po ust. 10 dodaje się ust. 11 w brzmieniu:”). Uwaga o charakterze redakcyjnym.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono numerację.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ustawy o	**Polska Izba Gospodarcza**	Ustawa powinna dopuszczać kontrolę u operatorów realizujących umowę oraz obejmować przestrzegania wymogów ustawy o PTZ i	**uwaga nieuwzględniona**	Nie uwzględnia się uwagi. Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	Funduszu)	**Transportu Samochodowego i Spedycji**	prawa UE w zakresie poprawności jej zawarcia, a także przestrzeganie przez operatorów prawa w zakresie zatrudniania kierowców, czasu pracy, przestrzegania dyscypliny finansów publicznych. Obecnie jest to sprawdzenie pod względem rachunkowym kolejnych wniosków i nic po za tym.		założeń, zgodnie z którymi mechanizmy kontroli koncentrują się na prawidłowości wykorzystania środków Funduszu oraz realizacji umów o dopłatę przez organizatorów. Zakres kontroli został celowo ukształtowany jako adekwatny do charakteru instrumentu finansowego i kompetencji organów zaangażowanych w jego obsługę. Jednocześnie projekt wprowadza dodatkowe narzędzia weryfikacyjne, w tym obowiązek gromadzenia danych geolokalizacyjnych.
	art. 4 pkt 23 (art. 19 ust. 2 pkt 7 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko - Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**	art. 19 ust. 2 pkt 7 – wykaz miejscowości, przez które przebiegają linie o charakterze użyteczności publicznej. Czy nie wystarczyłaby nazwa linii, ewentualnie z 2, 3 miejscowościami pośrednimi? Liczba tych miejscowości będzie bardzo duża.	**uwaga nieuwzględniona**	Proponowany przepis jest niezbędny w celu zwiększenia kompletności i dostępności danych dotyczących funkcjonowania Funduszu.
	art. 4 pkt 23 (art. 19 ust. 1 i 1a ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Zmiana terminu przekazywania Marszałkowi informacji: do 1 marca zmienić na do 31 stycznia, przedstawienie sprawozdania do 31 marca. Zbyt krótki czas na zebranie, wprowadzenie i przeanalizowanie danych i opracowanie ich w formie raportu.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepisy ustawy o Funduszu nie określają terminu do jakiego j.s.t., którym marszałek przekazał dopłatę z Funduszu. Ustawa odnosi się wyłącznie do terminów, w których marszałek województwa i wojewoda przekażą sprawozdanie roczne do dysponenta Funduszu.
	art. 5	**Związek Województw RP** (Urząd	We wprowadzeniu do przepisu występuje powtórzenie wyrazu. Należy usunąć wyraz „ustawy”	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**			
	art. 7	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	We wprowadzeniu do przepisu występuje powtórzenie wyrazu. Należy usunąć wyraz „ustawy”	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 14	**Unia Metropolii Polskich**	4. Niespójność zasad sporządzania planów transportowych Przepis: art. 1 pkt 6 oraz art. 14 projektu Uwaga: Należy doprecyzować zasady funkcjonowania planów transportowych gmin w relacji do planu wojewódzkiego. Uzasadnienie: Projekt utrzymuje obowiązek sporządzania planów transportowych przez gminy, a jednocześnie przewiduje utratę ich ważności po uchwaleniu planu wojewódzkiego (do 31 grudnia 2029 r.). Jednocześnie gminy nie mogą bezpośrednio zgłaszać propozycji do planu wojewódzkiego.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich. W związku z powyższym zmodyfikowano także art. 14 projektu.
	art. 14	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	Powrót do poprzednich zapisów odnośnie uchwalenia planu transportowego do dnia 31 grudnia 2030 r. Opracowanie nowego, planu transportowego przy braku zapewnienia odpowiedniego finansowania ze strony rządu, będzie wymagało dodatkowych prac własnych, co z kolei spowoduje wydłużenie jego realizacji.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy przyjmują spójne i celowe podejście do reformy systemu planowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez powiązanie planów transportowych ze Schematem sieci komunikacyjnej województwa oraz nowymi zasadami funkcjonowania Funduszu. Wydłużenie terminu do 2030 r. osłabiłoby efekt reformy i opóźniło wdrożenie rozwiązań ukierunkowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15 pkt 1	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	Przy obecnym stanie zaawansowania prac nad powyższym projektem zmian (przynajmniej dwumiesięczne opóźnienie w stosunku do przedstawionego uprzednio harmonogramu) Urząd nie widzi możliwości do sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej w terminie do 30 września 2026 r. Sporządzenie schematu musi być poprzedzone stworzeniem bazy przystankowej dla całego województwa, narzędzia do generowania rozkładów jazdy w odpowiednim formacie, opracowania ich przez jednostki samorządu terytorialnego i przekazanie do urzędów marszałkowskich w celu stworzenia schematu, co przy odpowiednim podejściu do sprawy zajmie przynajmniej rok czasu, wobec powyższego zasadnym jest przesunięcie terminu sporządzenia schematu na 30 września 2027 r. Urząd nie widzi możliwości przeprowadzenia konkursu na 2027 r. według przedstawionych w przedmiotowym projekcie wytycznych wobec powyższego należy dokonać zmian dotyczących wytycznych	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane terminy oraz rozwiązania zostały określone w sposób zapewniający sprawne wdrożenie nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz realizację jego celu, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Wskazane w uwadze trudności organizacyjne mają charakter operacyjny i mogą zostać rozwiązane na etapie wdrażania przepisów, w szczególności przy wykorzystaniu istniejących danych, narzędzi oraz stopniowego uzupełniania schematu sieci. Przyjęty harmonogram ma charakter

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			albo przesunąć przejęcie kompetencji dotyczących obsługi funduszu na 2028 r.		mobilizujący i zapewnia niezbędną dynamikę działań po stronie samorządów. Przesunięcie terminów mogłoby istotnie opóźnić osiągnięcie efektów reformy oraz ograniczyć skuteczność wsparcia obszarów wykluczonych transportowo.
	art. 15 pkt 1	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	Przesunięcie terminu sporządzenia pierwszego Schematu sieci komunikacyjnej na minimum 30 września 2027 r. Termin 30 września 2026 r. jest nierealny. Województwa muszą uwzględnić w schemacie informacje od powiatów i związków. Nie wiadomo kiedy przedmiotowa ustawa wejdzie w życie.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń, w tym terminu sporządzenia pierwszego Schematu sieci komunikacyjnej do dnia 30 września 2026 r. Termin ten jest spójny z harmonogramem wdrażania nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz warunkuje możliwość uruchomienia mechanizmów finansowania od 2027 r. Ewentualne jego przesunięcie skutkowałoby opóźnieniem realizacji celu ustawy, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15 pkt 1	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Zmiana brzmienia: 1) Schemat sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, sporządza się w terminie do dnia **30 września 2027 r**.;" Proponowany termin sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej województwa do 30 września 2026 r. stanowi za krótki okres na przygotowanie rzetelnego schematu odzwierciadlającego układ połączeń funkcjonujących na obszarze województwa, zarówno w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w tym przejazdów na żądanie, jak i przewozów realizowanych komercyjnie. Jednocześnie dokument ten stanowić ma podstawę do możliwości ubiegania się o dopłaty do przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, co tym bardziej wymaga szczegółowej analizy i kompleksowego określenia planowanej sieci transportowej.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, w tym terminu sporządzenia schematu do dnia 30 września 2026 r. Przyjęty termin jest spójny z harmonogramem wdrażania reformy Funduszu oraz nowego modelu planowania i integracji przewozów na poziomie województwa. Wydłużenie terminu opóźniłoby osiągnięcie celów ustawy, w tym kierowanie środków na obszary wymagające pilnej interwencji oraz wdrożenie nowych zasad finansowania przewozów.
	art. 15 pkt 1	**Stowarzyszenie**	VIII. „Art. 15. Pierwszy po wejściu w życie ustawy: 1) Schemat		Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wykluczenie Transportowe	sieci komunikacyjnej województwa, o którym mowa w art. 14a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, sporządza się w terminie do dnia 30 września 2026 r.;" - Proponowany przepis zakładający sporządzenie pierwszego Schematu sieci komunikacyjnej województwa do dnia 30 września 2026 r. należy ocenić jako całkowicie nierealistyczny i oderwany od realiów funkcjonowania administracji publicznej oraz systemu organizacji transportu zbiorowego. W praktyce przygotowanie takiego dokumentu wymaga przeprowadzenia szerokiego procesu analitycznego i konsultacyjnego, obejmującego wszystkie gminy, powiaty oraz innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego funkcjonujących na obszarze województwa. Każda z tych jednostek musi najpierw przeanalizować własne potrzeby transportowe, przygotować propozycje sieci połączeń oraz przekazać je do samorządu województwa. Sam proces zebrania i uporządkowania tych danych jest czasochłonny i wymaga odpowiedniej koordynacji. Dodatkowo opracowanie Schematu – zgodnie z projektowanymi przepisami – ma obejmować zarówno część graficzną, jak i analityczną, co w praktyce oznacza konieczność przygotowania profesjonalnych analiz transportowych. Tego typu opracowania są zazwyczaj wykonywane przez wyspecjalizowane podmioty zewnętrzne wyłaniane w drodze postępowań przetargowych. Sam proces przygotowania i przeprowadzenia zamówienia publicznego może trwać kilka miesięcy, nie licząc czasu potrzebnego na wykonanie samej analizy. W sytuacji gdy mamy początek 2026 roku, a termin przygotowania dokumentu wyznaczono na koniec trzeciego kwartału tego samego roku, oznacza to w praktyce zaledwie kilka miesięcy na opracowanie dokumentu o fundamentalnym znaczeniu dla funkcjonowania transportu publicznego w całym województwie. Jest to termin całkowicie nierealny. Tak krótkie ramy czasowe prowadzą do oczywistego wniosku, że Schematy będą tworzone w pośpiechu, bez rzetelnych analiz i bez rzeczywistego udziału samorządów lokalnych,		pierwotnych założeń projektu, w tym terminu sporządzenia pierwszego Schematu. Wskazany termin ma charakter mobilizujący i jest niezbędny dla zapewnienia sprawnego wdrożenia nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz ukierunkowania środków na obszary zagrożone wykluczeniem transportowym.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			co podważa sens wprowadzania tego instrumentu planistycznego. W efekcie powstaną dokumenty o charakterze czysto formalnym, które nie będą odzwierciedlały rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Proponowane rozwiązanie świadczy o braku zrozumienia dla skali i złożoności procesu planowania transportu publicznego. Wprowadzanie obowiązków o tak fundamentalnym znaczeniu przy jednoczesnym wyznaczeniu nierealnego terminu ich realizacji prowadzi jedynie do zwiększenia chaosu organizacyjnego w systemie publicznego transportu zbiorowego. W związku z powyższym należy jednoznacznie stwierdzić, że termin 30 września 2026 r. jest całkowicie nierealny i powinien zostać znacząco wydłużony, tak aby umożliwić przygotowanie dokumentów w sposób rzetelny, oparty na analizach i realnych konsultacjach z jednostkami samorządu terytorialnego. W przeciwnym razie projektowane regulacje będą miały charakter wyłącznie pozorny i nie przyczynią się do poprawy funkcjonowania systemu transportu publicznego w Polsce.		
	art. 15 ust. 2	**Związek Powiatów Polskich**	Art. 15 pkt 2 ustawy nowelizującej Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „2) Schemat sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14d ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, sporządza się w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.” Modyfikacja polega na zastąpieniu terminu „przewozów” określeniem „przewozach”, co zapewnia spójność i poprawność językowo-redakcyjną przepisu.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 15	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Bez uwag Czy „schematy” będą nadal sporządzane po uchwaleniu planu transportowego?	**uwaga wyjaśniona**	Tak, będą sporządzane.
	art. 15	**Związek**	Zasadnym jest wydłużenie terminu pozwalającego na odpowiednie	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany termin sporządzenia

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Województw RP (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj. Lubelskiego**	przygotowanie organizatora przewozów do sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej województwa. Z uwagi na toczące się wczesne prace uzgodnieniowe niniejszego projektu zmiany ustawy wskazany termin jest nierealny.		Schematu sieci komunikacyjnej w województwie województwa został określony z uwzględnieniem konieczności sprawnego wdrożenia nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz zapewnienia efektywnego ukierunkowania środków na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Postuluje się wydłużenie terminu przewidzianego na opracowanie pierwszych Schematów. Biorąc pod uwagę wynikające z projektu wymogi dotyczące opracowania Schematu – w tym konieczność zebrania potrzeb przewozowych od wielu organizatorów i weryfikacji tych potrzeb – przewidziany w projekcie termin jest zbyt krótki, zwłaszcza, że przedmiotowy Schemat jest zupełnie nowym rozwiązaniem i brak jest doświadczeń w tworzeniu tego typu dokumentów według projektowanej procedury. Dotyczy to również potrzeb przewozowych, które po raz pierwszy będą zgłaszane przez organizatorów (co wymaga określenia przez nich tych potrzeb, zgodnie z wymogami przewidzianymi w projekcie). Ponadto w przypadku zgłoszenia przez organizatorów uwag do Schematu, ich rozpatrzenie przez wojewodę, oraz ewentualna zmiana Schematu w tym zakresie, powinno nastąpić przed ogłoszeniem procedury naboru do Funduszu, co również wymaga zapewnienia odpowiedniego czasu. Tymczasem to od Schematu zależy w jaki sposób zostaną rozdysponowane środki z Funduszu – w związku z tym niezbędne jest zapewnienie odpowiedniego czasu na wdrożenie nowych rozwiązań, tak aby jak najskuteczniej walczyć ze zjawiskiem wykluczenia transportowego.	**uwaga nieuwzględniona**	Zaproponowany termin opracowania pierwszych Schematów wynika z konieczności sprawnego wdrożenia nowych rozwiązań systemowych oraz zapewnienia ciągłości finansowania przewozów ze środków Funduszu. Projektowane przepisy przewidują mechanizmy umożliwiające pozyskanie i weryfikację danych od organizatorów w sposób uporządkowany, a także ich bieżącą aktualizację w kolejnych cyklach planistycznych. Wprowadzenie Schematu jako instrumentu warunkującego dostęp do środków ma na celu zdyscyplinowanie procesu planowania i ukierunkowanie go na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Proponuje się dostosowanie terminu do obowiązku sporządzenia przez marszałków województw Schematu sieci komunikacyjnej województwa. Termin ten powinien wynosić 12 miesięcy od daty wejścia w życie	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, w tym terminu sporządzenia schematu. Zaproponowany termin wynika z potrzeby

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	ustawy. Zaproponowany w przepisie termin jest nie realny do dotrzymania, ponieważ zebranie informacji a następnie ich przeanalizowanie w celu sporządzenia schematu wymaga czasu, uzgodnień, zatrudnienia dodatkowych osób. Należy w tym miejscu podkreślić znaczenie schematu, bez którego w 2027 roku nie będzie możliwe uzyskanie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego dofinansowania do planowanych do uruchomienia linii komunikacyjnych. A bez dofinansowania zapewne większość planowanych linii nie zostanie uruchomionych.		zapewnienia sprawnego wdrożenia nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz powiązania dopłat z planowaniem sieci komunikacyjnej na poziomie województwa. Wydłużenie terminu opóźniłoby osiągnięcie celu ustawy, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Zamiast „sporządza się w terminie do dnia 30 września 2026 r.” proponujemy „sporządza się w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy. Obecny termin może stać się nierzeczywisty w momencie, gdy nie wiadomo kiedy ustawa wejdzie w życie, a konieczne jest jeszcze zatrudnienie i przeszkolenie kadry, jak również zebranie i przeanalizowanie zgłoszonych potrzeb przewozowych od innych organizatorów	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany termin sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej województwa do dnia 30 września 2026 r. wynika z potrzeby zapewnienia sprawnego i jednoczesnego wdrożenia nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz rozpoczęcia naborów wniosków na rok 2027. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 15 - 17	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Konieczność zmiany przepisów przejściowych na bardziej realne terminy, np. Schemat dopiero w 2027 roku, czyli do 30 września 2027 r. oraz rozkłady przynajmniej od 01 stycznia 2028 r. Krótkie terminy wdrożeniowe przy jednoczesnym nakładzie prac koncepcyjnych i zaimplementowania nowych rozwiązań IT (NeTEx, GTFS, lokalizatory). Brak wsparcia, szkolenia i budżetu na wdrożenie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od zaproponowanego terminu wejścia w życie projektowanych rozwiązań w tym terminu sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej przez marszałka województwa. Odpowiednie wsparcie procesu wdrażania, w tym narzędzia IT oraz szkolenia, przewidziano w projekcie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89).
	art. 15 i 22	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-	Niemożliwe do realizacji terminy, biorąc pod uwagę zakres wprowadzanych zmian, ilość nowych obowiązków i obecny stan kadrowy w Urzędach Marszałkowskich (konieczność zatrudnienia pracowników - czas trwania procesu rekrutacji i wdrażania.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy stanowią spójny i kompleksowy model funkcjonowania Funduszu, którego skuteczność zależy od terminowego wdrożenia wszystkich elementów reformy. Wskazane w projekcie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Mazurskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Warmińsko-Mazurskiego**			terminy zostały określone z uwzględnieniem harmonogramu wdrażania nowych rozwiązań oraz konieczności zapewnienia ciągłości finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednocześnie projekt przewiduje mechanizmy przejściowe oraz etapowe wprowadzanie wybranych obowiązków, co ogranicza ryzyka organizacyjne. Należy podkreślić, że zadania przypisane marszałkom województw są komplementarne z ich rolą integratora transportu, a środki na obsługę Funduszu zostały wprost przewidziane w ustawie.
	art. 18	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Uważamy, że umowy zawarte z rażącym naruszeniem prawa powinny zostać rozwiązane.	**uwaga wyjaśniona**	Ze względu na ochronę praw nabytych zasadne jest utrzymanie w mocy umów o dopłatę zawartych przed wejściem w życie projektowanej ustawy. Jednocześnie projektowany przepis nie stoi temu na przeszkodzie w przypadku zidentyfikowania nieprawidłowości przez organy kontrolne.
	art. 22	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Pod warunkiem ogłoszenia ustawy w pierwszym półroczu 2026 roku. Do obsługi Funduszu, zorganizowania naboru, zweryfikowania wniosków i przyznania punktów, zawarcia umów konieczne jest zatrudnienie i przeszkolenie kadry pracowniczej.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przepis art. 22 został skonstruowany w sposób zapewniający odpowiedni czas na przygotowanie się do wdrożenia nowych rozwiązań, w szczególności poprzez ich zastosowanie dopiero od naboru wniosków na 2027 r.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 22	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Mazowieckiego) **Marszałek Woj. Mazowieckiego**	W związku z powyższą uwagą dotyczącą zmiany terminu sporządzenia schematów, proponuje się zmienić w art. 22 wyraz „w 2027 r.” na „w 2028 r.”. Zmiana terminu obowiązku sporządzenia przez marszałków województw Schematu sieci komunikacyjnej województwa wpłynie na możliwości uruchomienia naborów wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu. Wskazany w projekcie ustawy do objęcia dopłatą z Funduszu rok 2027 na zasadach przepisów w brzmieniu nadanym w art. 4 jest nie realny do dotrzymania . Ponieważ w 2026 r. marszałkowie województw będą musieli ogłosić konkursy i zawrzeć umowy z organizatorami. Ogłoszenie naboru wniosków może nastąpić dopiero po sporządzeniu i zatwierdzeniu schematów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, zgodnie z którymi nowe przepisy znajdą zastosowanie od naboru wniosków na rok 2027. Zaproponowany harmonogram wdrożenia uwzględnia konieczność przygotowania przez marszałków województw Schematów sieci komunikacyjnej. Przesunięcie terminu na 2028 r. opóźniłoby realizację celów reformy, w szczególności skuteczniejsze przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz wdrożenie nowych, bardziej efektywnych mechanizmów finansowania.
	art. 22	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Zmiana brzmienia: „Przepisy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w brzmieniu nadanym w art. 4 niniejszej ustawy stosuje się od naboru wniosków o objęcie w 2028 r. dopłatą z Funduszu. Mając na uwadze kończący się obecnie I kwartał 2026 r., czas niezbędny na procedowanie zmian do ustawy oraz fakt, że nabory do Funduszu na dany rok rozpoczynają się w IV kwartale roku poprzedniego, zasadna jest zmiana terminu stosowania przepisów przedmiotowej ustawy, co pozwoli na rzetelne przygotowanie się do przygotowanie się marszałków do nowych obowiązków m.in. w zakresie obsługi funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (konieczność zatrudnienia i wdrożenia nowych pracowników).	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, zgodnie z którymi nowe przepisy znajdą zastosowanie od naboru wniosków na 2027 r. Zaproponowany termin zapewnia właściwą równowagę pomiędzy potrzebą sprawnego wdrożenia reformy a zapewnieniem ciągłości funkcjonowania Funduszu.
	art. 22	**Związek**	W nawiązaniu do poprzednich uwag Urząd nie widzi możliwości	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Województw RP (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	przeprowadzenia konkursu na 2027 r. według przedstawionych w przedmiotowym projekcie wytycznych wobec powyższego należy dokonać zmian dotyczących wytycznych albo przesunąć przejęcie kompetencji dotyczących obsługi funduszu na 2028 r.		pierwotnych założeń projektu, w tym rozpoczęcia stosowania nowych przepisów od naboru wniosków na 2027 r. Zaproponowany harmonogram wdrożenia został skorelowany z pozostałymi przepisami przejściowymi, w szczególności dotyczącymi zachowania ciągłości obowiązywania umów, 12-miesięcznego okresu dostosowawczego dla operatorów oraz obowiązku przygotowania schematów sieci komunikacyjnej do dnia 30 września 2026 r. Przesunięcie wdrożenia na 2028 r. prowadziłoby do nieuzasadnionego opóźnienia reformy oraz ograniczenia efektów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 23	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Zachodniopomorskiego)	W obecnym projekcie nie ma Art. 1 pkt. 20 powinien być art. 1 pkt. 19. Jednakże mając na uwadze że mamy początek marca, projekt legislacyjny według planu potrwa do końca czerwca (nie dodając dwu miesięcznego opóźnienia prac), a wejście w życie przepisu odnośnie rozkładów jazdy sporządzanych przez organizatorów, operatorów i przewoźników z wykorzystaniem normy NeTEx CEN/TS 16614, wejdzie po okresie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia, wobec powyższego należy zadać pytanie w jaki sposób będą miały powstać schematy sieci komunikacyjnych? Powinny powstać na podstawie przekazanych rozkładów jazdy w odpowiednim formacie, ale organizatorzy, operatorzy i przewoźnicy ciągle nie będą mieli ustawowego obowiązku sporządzania ich z wykorzystaniem normy NeTEx CEN/TS 16614. To kolejny przykład na to, że nie ma realnych możliwości stworzenia do dnia 30 września 2026 r. schematu sieci komunikacyjnej, a tym samym przeprowadzenia konkursów według nowych wytycznych.	**uwaga wyjaśniona**	Termin 30 września 2026 r. nie dotyczy wejścia w życie przepisów odnośnie do normy przekazywania danych o rozkładach.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 23	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	Proponuje się wydłużenie vacatio legis proponowanej ustawy do okresu jednego roku. Przyjęty czas wejścia w życie przepisów ustawy na 30 dni od dnia ogłoszenia nie zapewnia wystarczającego czasu na przygotowanie się przez właściwe organy do prowadzenia nowych zadań.	**uwaga nieuwzględniona**	Przesunięcie wdrożenia reformy prowadziłoby do jej nieuzasadnionego opóźnienia oraz ograniczenia efektów w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	art. 23	**Urząd Marszałkowski Woj. Śląskiego**	Błędnie przyjęte odwołanie do art. 1 pkt 20. Art. 1 zawiera tylko 19 punktów	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 23	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Postuluje się dostosować przewidziane w tym przepisie terminy wejścia w życie przepisów określających nowe zasady sporządzania rozkładów jazdy, do terminów przewidzianych w procedowanym równolegle projektem ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89). Ponadto przedmiotowy przepis odwołuje się do nieistniejącego pkt 20 w art. 1 projektu. Obecnie procedowany jest projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (UC89), który również przewiduje nowe wymogi dotyczące sporządzania rozkładów jazdy, zgodnie profilem krajowym – w związku z tym zasadnym jest ujednolicenie terminów wejścia w życie obowiązków dotyczących sporządzania rozkładów jazdy, wynikających z obu projektów.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaproponowane terminy wejścia w życie przepisów zostały określone z uwzględnieniem specyfiki projektowanych rozwiązań oraz harmonogramu wdrażania zmian w funkcjonowaniu Funduszu i systemu publicznego transportu zbiorowego.
	art. 23	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Należy zmienić zapis „art.1 pkt 20” na „art. 1 pkt 19” ponieważ nie ma pkt 20 Należy zmienić „art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b – g” na „art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b – f” ponieważ nie ma lit. g	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 23	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Art. 23. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 19 w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b - f, który wchodzi po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia..	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Świętokrzyskiego)	Błąd redakcyjny.		
	art. 23	**Związek Miast Polskich**	Vacatio legis dla Art. 23 w zakresie art. 46 pkt 5a, jest zbyt krótki. Dostosowanie rozkładów jazdy i informacji pasażerskiej w wersji GTFS do pełnej kompatybilności i interoperacyjności z normą NeTEx CEN/TS 16614 przez okres 6 miesięcy może być bardzo trudne lub niemożliwe, nawet w przypadku posiadania bazy GTFS i konieczności jej rozszerzenia w zakresie CEN/TS 16614-3, CEN/TS 16614-4, CEN/TS 16614-5, CEN/TS 16614-6.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt przewiduje rozwiązania przejściowe oraz etapowe wdrażanie obowiązków, co umożliwia podmiotom odpowiednie przygotowanie się do zmian. Wydłużenie tego okresu opóźniłoby osiągnięcie celów regulacji, w szczególności w zakresie poprawy dostępności i jakości informacji dla pasażerów oraz integracji systemów transportowych.
	art. 23	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Uważamy, że zmiana dot. Art. 1 pkt 20 powinna wejść w życie po upływnie 1 roku .	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt przewiduje rozwiązania przejściowe oraz etapowe wdrażanie obowiązków, co umożliwia podmiotom odpowiednie przygotowanie się do zmian. Wydłużenie tego okresu opóźniłoby osiągnięcie celów regulacji, w szczególności w zakresie poprawy dostępności i jakości informacji dla pasażerów oraz integracji systemów transportowych.
	uwaga ogólna	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Projekt przedłożony do konsultacji w kontekście poprzednio proponowanych rozwiązań legislacyjnych wydaje się - naszym zdaniem - zmierzać we właściwym kierunku. Zmiany poczynione w nowo przedłożonym projekcie wydają się odpowiadać w części na wątpliwości, które sygnalizowało środowisko autobusowego transportu publicznego.	przyjęto do wiadomości	
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Obecnie przedłożona druga wersja tego projektu, usunęła wprawdzie część rażących uchybień prawnych w zakresie planu transportowego, ale jedynie odnośnie spraw związanych z poszczególnymi Jednostkami samorządu terytorialnego. Natomiast proponowane zmiany uderzają w przedsiębiorców realizujących działalność gospodarczą w drogowym transporcie osób. Proponuje się właściwie	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane rozwiązania nie naruszają zasad konkurencji ani przepisów prawa UE, w tym rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, lecz doprecyzowują i

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			zwolnienie organów jednostek samorządu terytorialnego oraz tzw. „organizatorów" z niemal wszystkich obowiązków informacyjnych o przewozach, zamiarach zawarcie umów w trybie publicznym, a także o zamiarze odstępowania od trybu publicznego przy udzieleniu zamówienia. Projekt także likwiduje praktycznie równość podmiotów gospodarczych w dostępie do rynku, a tzw. organizatorom zezwala na niedozwolone prawem UE dzielenia zamówienia, udzielania zamówienie bezpośrednio bez obowiązkowych badań rynku i | przyznawania rekompensaty bez żadnego ekonomicznego uzasadnienia, w sprawach jawności postępowania, zapewnienia równości przedsiębiorców w postępowaniu o udzielenie zamówienia czy też prawidłowości udzielenia wsparcia finansowego na zasadach określonych w Rozporządzeniu (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, projekt proponuje odstąpienie od wymagań prawa UE w tych kwestiach.		porządkują mechanizmy organizacji publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzone regulacje mają na celu zwiększenie efektywności organizacji przewozów oraz zapewnienie ich dostępności na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym, gdzie mechanizmy rynkowe są niewystarczające. Zmiany w zakresie obowiązków informacyjnych oraz trybów zawierania umów wynikają z potrzeby usprawnienia procesów i wzmocnienia roli organizatora jako podmiotu odpowiedzialnego za zapewnienie usług publicznych. Jednocześnie zachowane zostają wymogi przejrzystości i kontroli wydatkowania środków publicznych.
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Także proponowane zmiany powodują, że wypłacana przedsiębiorcom rekompensata nie będzie mogła być wyłączona z ogólnych zasad pomocy przedsiębiorcom, albowiem proponowane zapisy nowelizacji ustawy w sposób jawny powodują, że nieprzestrzegane będą co najmniej 2 zasady gwarantujące wyłączenie wypłaconych kwot. Rekompensaty związane ze świadczeniem usług publicznych nie stanowią pomocy w rozumieniu art. 87 Traktatu, o ile spełnione są cztery warunki określone w/w orzeczeniu Trybunału. W przypadku gdy warunki te nie są spełnione, a spełnione są ogólne kryteria stosowania art. 87 ust. 1 Traktatu, rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych stanowią pomoc państwa i podlegają art. 73, 86, 87 oraz 88 Traktatu.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane rozwiązania nie naruszają zasad prawa UE w zakresie rekompensat za świadczenie usług publicznych, w tym przesłanek wynikających z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE. Przepisy zapewniają, że rekompensata będzie ustalana w sposób przejrzysty, proporcjonalny i powiązany z rzeczywistymi kosztami realizacji usług, co wyklucza jej nadmierny charakter. Jednocześnie mechanizmy przewidziane w projekcie pozostają spójne z regulacjami dotyczącymi usług publicznych w transporcie zbiorowym, w tym z zasadami

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					wynikającymi z rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. W konsekwencji brak jest podstaw do uznania, że projekt prowadzi do nieuprawnionego udzielania pomocy publicznej.
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Naszym zdaniem projekt zamierza wprowadzić system dający olbrzymie kompetencje marszałkom województw, bez żadnego nadzoru organów przedstawicielskich samorządu jak i szczególnie ze strony organów sądowych. Przypomina to uprawnienia jakie w zakresie transportu drogowego miał w latach 50-tych XX wieku Centralny Zarząd PKS. Czy o to UE przy uchwalaniu rozporządzenia 1370/2007 chodziło?	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projekt nie prowadzi do nadmiernej koncentracji kompetencji bez mechanizmów kontroli, lecz porządkuje i wzmacnia rolę marszałka województwa jako integratora transportu na poziomie regionalnym.
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Proponowany system jest naszym zdaniem korupcjogenny. Możemy zakładać, że wiele decyzji będzie podejmowane w oparciu o tzw. „dowody wdzięczności”.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Celem regulacji jest zwiększenie efektywności i dostępności transportu publicznego, a nie tworzenie mechanizmów sprzyjających nadużyciom.
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Proponowany projekt jeszcze bardziej pogarsza zasady i warunki działalności przewoźników realizujących na własne ryzyko ekonomiczne przewozy regularne osób w krajowym transporcie zbiorowym na podstawie przepisów ustawy o transporcie drogowym. Na spotkaniu w Ministerstwie Infrastruktury w dniu 5 lutego 2026 r. mówiliśmy o braku uregulowań prawnych w zakresie wydawania decyzji administracyjnych dotyczących „nakładania się” na tej samej relacji przewozów realizowanych przez przewoźników i organizowanych przez jednostki samorządu terytorialnego, to zamiast to uregulować, Ministerstwo Infrastruktury w art. 3 w zmianie 1 uchyla zapisy art. 22a ust. 1 pkt 2 lit. a oraz ust. 3, 5 i 7, które dotychczas stanowiły namiastkę podstawy prawnej do jakiejkolwiek regulacji tego problemu. Przepisy te umożliwiały także jedyną działającą kontrolę systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego na drodze sądowej. Jest to kpina z określania równoprawnych zasad prowadzenia działalności gospodarczej przez	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane zmiany nie naruszają zasad prowadzenia działalności gospodarczej ani praw nabytych przedsiębiorców, lecz porządkują relacje między przewozami komercyjnymi a przewozami o charakterze użyteczności publicznej. Celem regulacji jest zapewnienie spójnego i efektywnego systemu transportowego oraz przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, a nie ograniczanie konkurencji. Proponowane rozwiązania uwzględniają konieczność koordynacji sieci połączeń oraz racjonalnego wykorzystania środków publicznych.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewoźników i operatorów dopuszczanych - jak dotychczas z jawnym naruszaniem wielu przepisów Rozporządzenia UE nr 1370/2007 - do realizacji przewozów publicznych. Wielki niepokój budzą propozycję uzależnienia zgody na prowadzenie działalności na własne ryzyko przez przedsiębiorcę, z „wyimaginowanym,, pomysłami marszałka lub Naszym zdaniem będzie to sposób na utrącenie konkurencji na trasach, gdzie dzisiaj jest jeszcze pasażer i dorwanie się do „kasy" bez żadnego efektu w poprawie dostępności komunikacyjnej na danym obszarze. Proponowany system narusza prawa nabyte przedsiębiorców realizujących publiczny transport drogowy osób na podstawie ważnych decyzji administracyjnych podjętych przez wskazane w ustawie o transporcie drogowym organy. Kpiną z tych przedsiębiorców jest „wielka troska" o prawa nabyte organizatorów nawet, jeżeli nabycie tych praw nastąpiło z rażącym naruszeniem prawa. Rodzi to pytanie - po co w Polsce w roku 2023 przywrócono działalność gospodarczą w publicznym drogowy transporcie zbiorowym osób jeżyli Rząd chce mieć jeden system - to chyba uczciwiej będzie przywrócić ustawę „uchylającą" i zostawić tak jak było to w roku 2010?		
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	W celu uzyskania pełnego obrazu funkcjonowania ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym PIGTSiS uzyskała od wszystkich wojewodów informacje o umowach jakie zawarto z tzw. organizatorami, kwotach udzielonego poszczególnym beneficjentom wsparcia, linii komunikacyjnych objętych umowami oraz zrealizowanego i zamierzonego przebiegu w wozokilometrach. Dane te dotyczyły roku 2025 i 2026. Izba przeprowadziła szczegółową analizę tych danych łącznie z ustaleniem JST tworzących związki powiatowo-gminne i międzygminne. Dane te porównano z danymi jakie otrzymaliśmy od wszystkich marszałków w zakresie przedsiębiorców pobierających środki publiczne z tytułu honorowania uprawnień pasażerów do ulg ustawowych, ilością linii komunikacyjnych stanowiących podstawę do wypłaty tych środków,	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Przedstawione tezy mają charakter ogólny i nie odnoszą się bezpośrednio do projektowanych rozwiązań. Projekt wprowadza mechanizmy porządkujące system finansowania przewozów oraz wzmacniające rolę marszałka województwa jako integratora, przy zachowaniu obowiązujących zasad nadzoru i kontroli nad wydatkowaniem środków publicznych. Jednocześnie określono przejrzyste zasady podziału środków, co

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			oraz rodzaju dokumentu uprawniającego do wykonywania działalności gospodarczej. Wnioski z przeprowadzonej przez nas analizy wskazują na cwaniactwo niektórych organizatorów oraz brak nadzoru nad wydawaniem środków publicznych. Związków Powiatowo-Gminnych, które wg Ministerstwa są panaceum na wszystkie kłopoty - działało w roku 2025 jedynie 20 oraz 3 związki międzygminne. Umów zawierano wprawdzie więcej, ale tylko dlatego, że z niektórymi związkami Wojewodowie zawarli po kilka umów, a z jednym nawet 7 umów. Podobnie było w odniesieniu do powiatów i gmin. (z jednym z powiatów zawarto 6 umów). Pobieżna analiza wykazała że w kilkudziesięciu przypadkach popełniono przestępstwo przekazania środków nieuprawnionym podmiotom. W każdym z tych przypadków w grę wchodzą kwoty wynoszące po kilkaset tysięcy złotych, a w niektórych przypadkach po kilka milionów złotych. Chodzi o zawieranie umów z „pseudoorganizatorami", którzy w świetle obowiązujących przepisów art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym nie byli ustawowymi organizatorami przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze wykonywania części takich przewozów lub utworzyli formę organizacyjną nie wymienioną w w/w przepisie, {chyba, ie Pan Minister uważa przekazywanie środków pr) publicznych bez podstawy prawnej za rzecz normalną i zgodną z zasadami prawidłowej gospodarki w dziedzinie finansów publicznych). Zaznaczamy, że każde z tych przestępstw było popełniane zarówno przez organizatora jak i wojewodę. Brak kontroli nad procesem zawierania umów bez nadzoru społecznego naszym zdaniem umożliwiał wyłudzanie środków publicznych. Izba kilka razy zwracała Ministerstwu uwagę na patologię systemu i przekazywanie środków publicznych z naruszeniem zasad obowiązującymi na terenie UE. Z analizy wynika, że większość z tych nielicznych związków została utworzona przez jednostki samorządu terytorialnego w okolicach		ogranicza ryzyko nieprawidłowości. Proponowana zmiana kolejności przyznawania środków ma na celu zwiększenie spójności systemu i efektywności organizacji przewozów, a nie uprzywilejowanie wybranych podmiotów. Projekt uwzględnia potrzebę przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, pozostawiając elastyczność w doborze narzędzi adekwatnych do specyfiki regionów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			dużych miast. Członkami tych związków są, na ogół, najbogatsze gminy w Polsce. Oznacza to, że faktycznie FRPA uczestniczył we współfinansowaniu komunikacji publicznej w okolicach wielkich miast, gdzie nikt nie podnosił problemu wykluczenia komunikacyjnego. Związki te otrzymały ok. 20% środków z FRPA na dany rok. Na terenach, gdzie wykluczenie komunikacyjne jest faktycznie największe, gminy są tam najbiedniejsze, związki nie działają (poza terenem powiatu ustrzyckiego i leskiego w Bieszczadach). Z analizy wynika, że wspieranie przewozów publicznych z Funduszu odbywają się tylko na obszarze 38 % gmin. Oznacza to, że 62 % gmin w Polsce nie korzysta z pomocy FRPA. I są to gminy biedne, gdzie czasem trzeba przejść 5-10 kilometrów do najbliższego przystanku. Proponowane zmiany w ustawie raczej tego stanu nie poprawią, a wręcz pogorszą. Środki popłyną głównie do bogatych rejonów, które stać na zorganizowanie i utrzymanie związku, w tym na utrzymanie administracji. Zapewni im to proponowana zmian kolejności przyznawania środków z FRPA. Propozycja utworzenia linii komunikacyjnych przeciwdziałających wykluczeniu komunikacyjnemu powinna zobligować marszałka do obowiązkowego ujęcia ich już w pierwszym tworzonym schemacie, oraz zobowiązywać właściwych organizatorów do ich zorganizowania. Wtedy można by mieć nadzieję na zmniejszanie obszarów wykluczenia komunikacyjnego. Jednak fakultatywność tworzenia takich linii, wymyślanie atrap komunikacji publicznej w formie przejazdu na żądanie lub przewozu na żądanie, zamiar objęcia wysoko dotowanej komunikacji miejskiej dodatkową pomocą, wg nas przeczą głoszonym hasłom o celach przyświecających nowelizacji utworzonego w roku 2019 Funduszu.		
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Podtrzymujemy swoje negatywne stanowisko do pomysłu wprowadzeni „Przejazdu na żądanie” oraz „przewozu na żądanie”. Czym to ma być to nawet chyba Ministerstwo Infrastruktury nie wie. Przedstawiło w projekcie nowelizacji ustawy wprawdzie przepisy regulujące „przejazd na żądanie” w sposób bardzo ogólny i mało	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania w zakresie „przejazdów na żądanie” stanowią element realizacji celu, jakim jest zwiększenie dostępności transportu publicznego, w szczególności na obszarach o niskiej

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			precyzyjny, a nie przedstawiło żadnego przepisu co to jest oraz jak ma być finansowany „Przewóz na żądanie”. W takiej sytuacji przeznaczenie 10 procent funduszu na takie przewozy jest kpiną z regulacji publicznego transportu osób. (z analizy proponowanego przepisu w sprawie „przejazdu na żądanie wynika, że jeżeli w całym kraju, we wszystkich gminach wprowadzono by takie przewozy w maksymalnym wymiarze to możemy mówić o wydatkach 5-6 milionów złotych) a co z pozostałą kwotą - ukryta rezerwa Ministra Infrastruktury?		gęstości zaludnienia, gdzie tradycyjne formy przewozów są nieefektywne ekonomicznie.
	uwaga ogólna	**Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji**	Pragniemy także, aby wszystkie jednostki samorządu terytorialnego były zobowiązane do działań na rzecz organizacji transportu publicznego i musiały zostać zaangażowane do jego współfinansowania w zakresie większym, niż dotychczasowe 10% ponoszonych kosztów. Oczekujemy, także, żeby wybór operatorów przewozów o charakterze użyteczności publicznej odbywał się według jasnych reguł, aby posiadane kwalifikacje i potencjał przewozowy oraz profesjonalizm w dotychczasowym świadczeniu usług przewozowych były podstawą do zawierania umów z operatorami a nie elementy niesprawdzalne. Mamy także na uwadze interes naszych pasażerów, którzy korzystając z usług przewozowych umożliwiają działalność firmom przewozowym.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt zachowuje dotychczasowe założenia dotyczące współfinansowania przewozów przez jednostki samorządu terytorialnego, pozostawiając im elastyczność w dostosowaniu poziomu zaangażowania finansowego do lokalnych możliwości i potrzeb. Wprowadzenie sztywnego obowiązku zwiększenia udziału własnego mogłoby ograniczyć zdolność części JST do organizacji transportu publicznego. Jednocześnie obowiązujące oraz projektowane przepisy zapewniają wybór operatorów w oparciu o transparentne procedury i kryteria wynikające z prawa krajowego i UE. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, które mają na celu zwiększenie dostępności transportu i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.
	uwaga ogólna	**Rada Wojewódzka Ogólnopolskiego Porozumienia Związków**	Rada OPZZ Województwa Dolnośląskiego pozytywnie ocenia zmiany mające na celu przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz poprawę dostępności komunikacji publicznej dla mieszkańców, w szczególności obszarów wiejskich i peryferyjnych.	brak uwagi – przyjęto do wiadomości	

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Zawodowych Województwa Dolnośląskiego			
	uwaga ogólna	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Projekt znacząco centralizuje kompetencje (marszałek jako integrator) bez przekazania mu adekwatnych środków finansowych i narzędzi egzekucyjnych. Rozważyć uzupełnienie oceny skutków regulacji o szczegółową analizę kosztów wdrożenia projektowanych rozwiązań dla jednostek samorządu terytorialnego oraz operatorów transportu publicznego. Najwięcej ryzyk pojawia się wokół Schematów sieci i planów transportowych, mechanizmów finansowania/dopłat w tym całego mechanizmu transportu na żądanie. Rozważyć wprowadzenie okresu przejściowego lub wsparcia technicznego dla operatorów i przewoźników w zakresie wdrożenia obowiązku publikacji rozkładów jazdy w standardzie GTFS lub NeTEx. Rozważyć wydłużenie okresu vacatio legis projektowanej ustawy do co najmniej 2 lat.	**uwaga nieuwzględniona**	. Projektowane rozwiązania nie prowadzą do nadmiernej centralizacji, lecz wzmacniają koordynacyjną rolę marszałka województwa przy zachowaniu kompetencji jednostek samorządu terytorialnego. Zakres środków finansowych oraz instrumentów realizacyjnych pozostaje adekwatny do przypisanych zadań, a szczegółowa ocena skutków regulacji została przedstawiona w OSR. Proponowane mechanizmy, w tym schematy sieci i rozwiązania cyfrowe, są niezbędne dla poprawy dostępności i integracji systemu transportowego.
	uwaga ogólna	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Podkarpackiego)	Ogólna uwaga do terminów w zakresie obowiązków ustawowych. Terminy w ustawie zarówno w zakresie opracowania Schematu jak i terminów naborów wniosków o objęcie dofinansowaniem z Funduszu powinny być określone w miesiącach od dnia wejścia ustawy w życie z uwzględnieniem realnego czasu na ich wykonanie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projektowane terminy zostały określone w sposób zapewniający sprawne wdrożenie nowych rozwiązań przy jednoczesnym uwzględnieniu możliwości organizacyjnych jednostek samorządu terytorialnego. Przyjęta konstrukcja terminów, powiązana z konkretnymi zdarzeniami i etapami realizacji zadań, pozwala na zachowanie spójności systemu oraz ciągłości finansowania przewozów.
	uwaga ogólna	**Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych**	transportowego za niezbędne. Z danych Komisji Europejskiej wynika bowiem, że kilkanaście milionów osób w Polsce mieszka na terenach gmin, które nie organizują transportu zbiorowego, jest dotkniętych zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego. Rozwój łatwo dostępnego i taniego zbiorowego transportu publicznego jest	**uwaga nieuwzględniona**	Zwiększenie planowanych przychodów Funduszu wymaga wskazania nowych źródeł finansowania tego Funduszu. W chwili obecnej planowane jest utrzymanie środków przeznaczonych na zadania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kluczowy dla sprawnego funkcjonowania państwa. Istotne dla zwiększenia skali wykorzystania transportu publicznego, drogowego i kolejowego, są trwałe, przewidywalne i skorelowane ze sobą siatki połączeń, które zmienią nawyki społeczeństwa, tak aby zbiorowy transport publiczny był pierwszym wyborem dla pasażera. Projekt ustawy m.in. ustanawia wojewodów odpowiedzialnymi za organizację, tworzenie i koordynację sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz komunikacyjnych organizatorów na obszarze województwa. Może to korzystnie wpłynąć na spójność funkcjonowania zbiorowego transportu publicznego. Niestety ustawodawca nie przewidział zwiększenia środków na finansowanie tego zadania państwa w kolejnych latach ponad określony na 2026 r. poziom wydatków publicznych. W naszej ocenie efektywna realizacja działań zwiększających rolę publicznego transportu zbiorowego w przemieszczaniu się mieszkańców musi zostać połączona z adekwatnym poziomem finansowania. Pozwoli to na rozwój gospodarki i rynku pracy oraz zapewnieni mieszkańcom dostęp do usług publicznych, w tym kształcenia i ochrony zdrowia a przy tym ograniczy emisyjność transportu.		Funduszu na poziomie z roku ubiegłego.
	uwaga ogólna	**Związek Rzemiosła Polskiego**	Celem projektowanej ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw jest zwiększenie mobilności i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce poprzez dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób, szczególnie zamieszkujących tereny o słabej dostępności transportowej. Projektowana inicjatywa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, ustawie z dnia 16 maj a 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe. Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania mające na celu: określenie „minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego" wraz ze standardem ich częstotliwości na poziomie województw,	**uwaga uwzględniona**	Projekt ustawy podlega szerokim konsultacjom publicznym z korporacjami samorządowymi. Ponadto po zakończeniu etapu uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania projekt zostanie przekazany do zaopiniowania przez KWRiST.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			powiatów i gmin oraz wprowadzenie nowego zadania dla jednostek samorządu terytorialnego polegającego na organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w sposób zapewniający przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz wprowadzenie definicji „transportu na żądanie". Do innych ważnych zmian należą: ustanowienie marszałków województw integratorami przewozów w województwie; uproszczenie planu transportowego; zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowym. Ustawa zakłada również zmianę nazwy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej" na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu" oraz zmiany w zasadach dopłaty z Funduszu, zmiany grup jego potencjalnych beneficjentów, a także w obsłudze Funduszu - przekazanej marszałkom województw. W projekcie zaproponowano rozszerzenie zadań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego o kontrolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, a także objęcie przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego ochroną przewidzianą dla funkcjonariuszy publicznych. Ustawa zakłada przekształcenie obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego w kraju w bardziej efektywny i skuteczny system, który będzie uwzględniał pasażerów przede wszystkim w zakresie dostępności do transportu. Niemniej, realizacja planowanych założeń wymaga szerokich konsultacji z samorządami odnośnie adekwatności środków przeznaczonych na realizację zadań przekształconego funduszu, a także szerokich konsultacji społecznych przy tworzeniu Schematu		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			sieci komunikacyjnej międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich.		
	uwaga ogólna	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (który ma stać się „Funduszem przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu") prezentuje ambitne deklaracje dotyczące zwiększenia dostępności transportu publicznego i ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego. Jednak rozwiązania zaproponowane w projekcie nowelizacji niosą za sobą ryzyko zamiany deklarowanego celu w efekt odwrotny od zamierzonego, poprzez nadmierną centralizację planowania i finansowania transportu, ograniczanie kompetencji gmin oraz ryzyko marginalizacji transportu lokalnego.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania nie prowadzą do nadmiernej centralizacji, lecz wprowadzają mechanizmy koordynacyjne niezbędne dla zapewnienia spójności systemu transportu publicznego na poziomie regionalnym. Kompetencje gmin nie są ograniczane, a ich rola w organizacji transportu lokalnego pozostaje istotna. Proponowane zmiany w zakresie planowania i finansowania mają na celu bardziej efektywne wykorzystanie środków publicznych oraz lepsze dopasowanie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, w szczególności na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu, które odpowiadają na zidentyfikowane problemy systemowe.
	uwaga ogólna	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Dlatego ZGWRP wskazuje na podstawowe ryzyka systemowe dotyczące: 1. Ograniczenia inicjatywy lokalnej – samorządy mogą zostać zniechęcone do podejmowania działań transportowych, jeśli będą one zależeć od akceptacji schematu wojewódzkiego. 2. Braku elastyczności – system może być mało odporny na zmiany demograficzne czy ekonomiczne w regionach. 3. Nierównego dostęp do finansowania – w sytuacji ograniczonych środków Funduszu, pierwszeństwo powiatów i województw może dodatkowo zmniejszyć wsparcie dla małych gmin.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania pozostają zgodne z pierwotnymi założeniami reformy, których celem jest zapewnienie spójności i efektywności systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz skuteczne przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Wprowadzenie schematów sieci komunikacyjnej ma charakter koordynacyjny i nie ogranicza inicjatywy jednostek samorządu terytorialnego, lecz porządkuje działania różnych organizatorów w skali regionu. Rozwiązania przewidują odpowiednią

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					elastyczność dostosowania do zmieniających się uwarunkowań społeczno-gospodarczych. Mechanizmy finansowania zostały zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeb obszarów najbardziej dotkniętych wykluczeniem transportowym, przy zachowaniu racjonalnego podziału środków Funduszu. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	uwaga ogólna	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Analiza projektu ustawy prowadzi do jednoznacznego wniosku, że proponowane rozwiązania, mimo deklarowanego celu ograniczania wykluczenia transportowego, mogą w praktyce prowadzić do pogłębienia wykluczenia w obszarach wiejskich i małych gmin, poprzez: • nadmierną centralizację decyzji transportowych, • ograniczenie roli gmin w planowaniu i finansowaniu transportu, • strukturalne bariery dostępu do Funduszu dla organizatorów najbardziej potrzebujących wsparcia. W obecnym kształcie projekt ustawy wymaga pilnej modyfikacji, aby zapewnić, że jego stosowanie będzie realnie sprzyjać wyrównywaniu różnic w dostępności transportu publicznego, a nie – jak przewidziane rozwiązania – przenosić decyzyjność i środki finansowe na szczebel wyższy kosztem lokalnych potrzeb.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania są zgodne z przyjętymi założeniami reformy i mają na celu zwiększenie dostępności transportu publicznego oraz ograniczenie wykluczenia transportowego, w szczególności na obszarach o najniższej dostępności usług. Wprowadzenie mechanizmów koordynacyjnych na poziomie województwa nie oznacza nadmiernej centralizacji, lecz służy zapewnieniu spójności planowania i efektywnego wykorzystania środków publicznych. Rola gmin nie zostaje ograniczona, lecz uzupełniona o ramy współpracy z innymi organizatorami. Przyjęte rozwiązania finansowe uwzględniają potrzeby jednostek o ograniczonych zasobach i nie tworzą barier dostępu do Funduszu. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	uwaga ogólna	**Związek Miast Polskich**	Stawki za zatrzymanie na dworcach i dworzec z obsługą są zbyt wysokie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przedstawiono uzasadnienia uwagi.
	uwaga ogólna	**Związek Miast Polskich**	Konieczność ścisłego lobbingu u Marszałka Województwa, aby kluczowe linie podmiejskie znalazły się w „Schemacie	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania nie wprowadzają mechanizmów uznaniowych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Wojewódzkim"		wymagających „lobbingu", lecz opierają się na transparentnych i jednolitych kryteriach planowania sieci transportowej na poziomie województwa. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie ma charakter narzędzia koordynacyjnego, którego celem jest zapewnienie spójności i dostępności transportu publicznego, w szczególności na obszarach zagrożonych wykluczeniem transportowym. Schematy będą opracowywane w oparciu o analizę potrzeb przewozowych i interes społeczny, a nie czynniki uznaniowe. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	uwaga ogólna	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wskazujemy także, że podtrzymujemy wszystkie uwagi wniesione w ramach pisma nr IGKM/P/65/2025. w odpowiedzi na pismo z dnia 11.06.2025 r. (otrzymane w dniu 12.06.2025 r.) znak: DTD-2-1.0210.1.2024, które dotyczyły postanowień i przepisów zmienianych w poprzedniej wersji projektu zmiany UPTZ a nie zostały zmienione w obecnie zaprezentowanym projekcie, w tym w szczególności dalsze szykanowanie i nieuczciwe traktowanie operatorów komunikacji miejskiej, jako jedynych przewoźników wykluczonych z dofinansowania w ramach FRPA, choć doceniamy drobny gest dotyczący zmiany art. 6a ust. 2 pkt 2) i 3) w zakresie linii w miastach poniżej 80 000 mieszkańców oraz linii podmiejskich. Zmiana ta jednakże wprowadza tylko kolejny nieuprawniony podział wśród organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego. Tytułem przykładu wg danych GUS za 2024 r. z ww. zmiany skorzystać może np. Nowy Sącz liczący niecałe 80 tys. Mieszkańców, ale już nie Jastrzębie Zdrój liczące ponad 81 tys. mieszkańców.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane rozwiązania pozostają zgodne z pierwotnymi założeniami reformy i zmierzają do ukierunkowania wsparcia na obszary najbardziej dotknięte wykluczeniem transportowym. Przyjęte kryteria, w tym odnoszące się do wielkości ośrodków, mają charakter obiektywny i służą racjonalnemu oraz efektywnemu podziałowi środków publicznych, z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb transportowych.
	uwaga ogólna	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie**	Na wstępie należy zwrócić uwagę, że projektodawca, podejmując próbę wprowadzenia instrumentów, mających na celu usprawnienie	brak uwagi – stanowisko przyjęto do	

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Szefów Wydziałów Komunikacji	walki z wykluczeniem komunikacyjnym (pozytywnie należy ocenić zmianę kolejności pierwszeństwa w przyznawaniu środków z Funduszu), nie skupia się na rzeczywistych problemach związanych z wykluczeniem (np. brak pierwszeństwa dla linii już istniejących w naborze do Funduszu, zbyt późne ogłaszanie naborów przez wojewodów, brak stabilności dofinansowania, w tym dla wspomnianych linii istniejących czy skracanie umów wieloletnich do jednorocznych, brak elastycznego podejścia do wprowadzania zmian w rozkładach jazdy, co czasem skutkuje brakiem możliwości dostosowania rozkładów jazdy do realnych potrzeb i koniecznością realizacji przewozów wg rozkładu jazdy złożonego w naborze przez cały okres obowiązywania umowy) i proponuje rozwiązania, które w praktyce mogą przynieść skutek odwrotny, usztywniając proces organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, nakładając m.in. na organizatorów obowiązek ponoszenia dodatkowych - często całkowicie nieuzasadnionych - kosztów czy uzależnienie rozkładu jazdy i przebiegu linii komunikacyjnych od decyzji marszałka województwa.	wiadomości	
	uwagi ogólne	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	4. Relacja przewozów użyteczności publicznej do rynku komercyjnego Z moich obserwacji wynika, że nakładanie linii użyteczności publicznej na istniejące relacje komercyjne prowadzi do destabilizacji rynku i w wielu przypadkach do likwidacji przewozów komercyjnych. Subsydiowana konkurencja wypiera ofertę rynkową bez proporcjonalnej poprawy dostępności transportowej. Tym bardziej, że system przewozów komercyjnych funkcjonuje od wielu lat, podczas gdy Fundusz jest rozwiązaniem stosunkowo nowym i jego długofalowe skutki pozostają niepewne. W praktyce oznacza to utratę rynku przez przedsiębiorstwa budowane przez lata oraz trwałe ograniczenie konkurencji bez zapewnienia stabilnych efektów systemowych. Konieczne jest zobowiązanie organizatorów do realnego rozwiązywania konfliktu interesów pomiędzy przewozami realizowanymi na podstawie zezwoleń a przewozami	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Projektowane rozwiązania pozostają zgodne z pierwotnymi założeniami reformy i mają na celu zapewnienie dostępności transportu publicznego w obszarach, gdzie mechanizmy rynkowe nie gwarantują odpowiedniej oferty przewozowej. Wprowadzenie przewozów o charakterze użyteczności publicznej nie ma na celu eliminacji rynku komercyjnego, lecz jego uzupełnienie w zakresie deficytowych relacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wykonywanymi na podstawie zaświadczeń. Obecnie mechanizmy te często pozostają w sprzeczności, prowadząc do sytuacji, w której jedne przewozy faktycznie eliminują drugie z rynku.		
	uwagi ogólne	**Unia Metropolii Polskich**	6. Konieczność koordynacji prac legislacyjnych Uwaga ogólna Uwaga: Należy skoordynować prace nad projektem z projektem ustawy o zrównoważonym rozwoju miast. Uzasadnienie: Oba projekty wprowadzają zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, co może prowadzić do niespójności legislacyjnych.	**uwaga wyjaśniona**	MI nie przewiduje odstąpienia od głównych założeń projektu. Projekt ustawy podlegał uzgodnieniom z Ministerstwem Funduszu i Polityki Regionalnej.
	uwagi ogólne	**Marszałek Woj. Lubuskiego**	Jednocześnie podkreślam, że zmiany dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego są oczekiwane przez wszystkie strony zaangażowane w ten proces a umieszczony do konsultacji społecznych projekt zmiany ustawy wymaga wielu dogłębnych analiz obowiązujących przepisów i nie jest możliwym dokonanie tego w ciągu 7 dni. Mając na uwadze jak dużą rolę planuje przypisać się marszałkom województw jako integratorom publicznego transportu zbiorowego na obszarze całego administrowanego przez nich obszaru oraz powierzyć im obsługę Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu należy szczególnie zwrócić uwagę na wnioski i uwagi marszałków województw i wypracować zapisy zmienianych ustaw z obszaru organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym, tak aby projektowane zmiany były zmianami tylko na lepsze.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Przyjęty zakres zmian ma na celu zapewnienie spójności planowania oraz efektywnego wykorzystania środków publicznych.
	uwagi ogólne	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Założenia projektu zmiany ustaw wydają się zmierzać we właściwym kierunku - rozszerzenia możliwości organizacji transportu publicznego, jego integracji oraz uproszczeń procedur, co jest tak ważne w naszym bieżącym funkcjonowaniu.	brak uwagi – stanowisko przyjęto do wiadomości	
	uwagi ogólne	**Stowarzyszenie**	Analiza projektowanych zmian wskazuje, że część proponowanych	**uwaga nieuwzględniona**	Przyjęty zakres zmian ma na celu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Wykluczenie Transportowe	regulacji może prowadzić do nadmiernej centralizacji procesu planowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwa, przy jednoczesnym ograniczeniu samodzielności lokalnych organizatorów transportu, takich jak gminy i powiaty. Szczególne wątpliwości budzi uzależnienie dostępu do dopłat z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu od ujęcia danej linii w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa. W praktyce może to oznaczać, że uruchamianie nowych połączeń oraz dostęp do środków finansowych będą w dużej mierze zależały od decyzji podejmowanych na poziomie regionalnym. Jednocześnie projekt nie określa w sposób wystarczająco precyzyjny kryteriów podejmowania takich decyzji ani zasad aktualizacji dokumentów planistycznych, co może prowadzić do zwiększenia uznaniowości w procesie kształtowania sieci transportowej. Wątpliwości budzą również proponowane rozwiązania dotyczące organizacji transportu na żądanie, zasad współpracy z przewoźnikami komercyjnymi, skrócenia okresu obowiązywania umów o dopłatę oraz bardzo ograniczonego poziomu wsparcia finansowego dla nowych form przewozów. W wielu przypadkach projektowane przepisy mogą prowadzić do zwiększenia obciążeń administracyjnych, utrudnienia planowania długoterminowego oraz zmniejszenia stabilności funkcjonowania połączeń transportowych. W ocenie Stowarzyszenia istnieje ryzyko, że część proponowanych rozwiązań – zamiast wzmacniać system publicznego transportu zbiorowego – może prowadzić do jego dalszej fragmentacji, zwiększenia złożoności organizacyjnej oraz ograniczenia skuteczności działań podejmowanych w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Z tego względu Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe rekomenduje ponowne przeanalizowanie części projektowanych regulacji oraz ich doprecyzowanie, tak aby tworzyły spójne, przejrzyste i stabilne ramy prawne dla funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz realnie wspierały rozwój dostępnej i		zapewnienie spójności planowania oraz efektywnego wykorzystania środków publicznych

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			efektywnej sieci transportowej w Polsce.		
	inne uwagi do art. 1	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Integracja transportu Wzmocnienie roli Marszałka jako integratora transportu publicznego w regionie sprzyja spójnej koordynacji przewozów wojewódzkich oraz integracji transportu kolejowego i autobusowego. Nasze obawy budzi jednakże złożenie tak dużej odpowiedzialności na województwa samorządowe, które stają się wiodącym elementem organizacji transportu w regionach. Koncepcja wydaje się być właściwa, jednakże obawiamy się zbyt dużej suwerenności marszałków województw, co w konsekwencji może przyczynić się do blokowania wartościowych inicjatyw czy wykluczenia transportowego wybranych obszarów z powodu m.in. różnych poglądów lub interesów politycznych stron. Zapobiec temu może np. utworzenie wskaźnika nasycenia dopłatą z Funduszu w oparciu o obszar, ilość przystanków, ludność lub inne parametry, które pozwoliłyby przyjąć obiektywne wskaźniki oceny zasadności uruchomienia transportu publicznego na danym obszarze. Jednocześnie skuteczność tego rozwiązania wymaga zapewnienia pełnego ujednolicenia ulg ustawowych w różnych gałęziach transportu. WNIOSKI: Koncepcja integracji transportu publicznego na poziomie regionów wydaje się właściwa. Zasadne wydaje się przyjęcie mierzalnych kryteriów oceny realizacji zadań w obszarze zbiorowego transportu publicznego.	**uwaga nieuwzględniona**	Przyjęty zakres zmian ma na celu zapewnienie spójności planowania oraz efektywnego wykorzystania środków publicznych.
	inne uwagi do art. 1	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	Konkurencyjność, przejrzystość i zasady powierzania przewozów Minimalnym standardem powinno być stosowanie procedur konkurencyjnych (konkurs ofert lub przetarg). Obecnie tryb bezpośredni jest nadużywany, a obowiązujące limity pozwalają przekazywać bez konkurencji przewozy o znacznej wartości całkowitej przy relatywnie niskim deficycie. System powinien zapewniać przejrzyste i obiektywne zasady wyboru operatorów oraz skutecznie ograniczać uznaniowość decyzji. W praktyce postulaty szerokiego stosowania umów wieloletnich	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Projekt nie zmierza do ograniczania konkurencji ani komercyjnego rynku przewozów, lecz do uzupełnienia oferty tam, gdzie mechanizmy rynkowe są niewystarczające. Jednocześnie obowiązujące zasady planowania i finansowania przewozów zakładają racjonalizację oferty transportowej oraz

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			sprzyjają przede wszystkim podmiotom powiązanym z operatorami, które nie odczuwają presji konkurencyjnej. Jednocześnie obserwuję silną tendencję do maksymalizowania pracy eksploatacyjnej przez przedsiębiorstwa samorządowe oraz inne podmioty powiązane z operatorami. Przejawia się to w uruchamianiu nadmiernej liczby kursów, w tym realizowanych codziennie oraz w godzinach o znikomym popycie, co prowadzi do oczywistej nieefektywności wydatkowania środków publicznych. Prowadzi to także do wyraźnych nierówności w dostępie do oferty przewozowej pomiędzy regionami. W obszarach, gdzie dominują przedsiębiorstwa samorządowe, obserwuje się nadmierną skalę przewozów i niższą racjonalność ich planowania, podczas gdy w regionach opartych na przewoźnikach prywatnych oferta pozostaje bardziej zrównoważona i dostosowana do rzeczywistych potrzeb. Należy podkreślić, że sektor prywatny przez lata wypracował dorobek oparty na racjonalności ekonomicznej, elastyczności działania oraz rzeczywistym dopasowaniu do potrzeb pasażerów. Kierunek zmian powinien wzmacniać mechanizmy rynkowe i efektywność systemu przewozów, a nie prowadzić do jego stopniowej komunalizacji. W efekcie dochodzi także do destabilizacji rynku przewozowego. Uruchamianie przewozów użyteczności publicznej na relacjach już obsługiwanych komercyjnie prowadzi do wypierania przewoźników rynkowych, ograniczania konkurencji oraz zmniejszenia stabilności oferty dla pasażerów zamiast jej wzmocnienia.		dostosowanie jej do rzeczywistych potrzeb przewozowych, co przeciwdziała nieefektywnemu wykorzystaniu środków publicznych.
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	6. W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 4 ustawy zmienianej ust. 1 pkt 5 następującym brzmieniu: a) pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „linii komunikacyjnej”.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			– wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy; połączenie komunikacyjne może być realizowane poprzez wykorzystanie na drodze swego przebiegu różnych środków transportu określonych w literach a, b i c w tym w przypadku konieczności zmiany szerokości toru, jeśli z uwagi na warunki miejscowe, przewozu na danej linii komunikacyjnej nie można wykonać jednym środkiem transportu. Uzasadnienie: Obecny zapis tego punktu sugeruje, że każda z dziedzin transportu może działać tylko niezależnie w ramach odrębnych linii komunikacyjnych. Doświadczenia innych krajów Europejskich wskazują, że dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego ważna jest także bezpośrednia współpraca różnych dziedzin transportu także w ramach jednej linii komunikacyjnej (podobnie jak transport intermodalny). Zdarzają się przypadki, że na danym odcinku, aby połączyć dwa ważne punkty pomiędzy którymi odbywa się ruch pasażerski (np.: dwa ośrodki samorządu terytorialnego) niezbędna jest linia komunikacyjna która wykorzystuje dwa środki transportu np. statek i pociąg lub pociąg i autobus z punktem przesiadkowym na jej przebiegu. Z przyczyn geograficzno-historycznych, czy ekonomiczno-technicznych nie ma możliwości zastosowania na całej długości jednego środka transportu. Dotyczy to także zmiany szerokości toru kolejowego na przebiegu linii komunikacyjnej, która to zmiana wymaga przesiadki. Przykłady doskonale funkcjonujących w latach 2009-2013 linii komunikacyjnych Grudziądz – Nowy Dwór Gdański [zmiana szerokości toru] – Stegna – Sztutowo łączących podróże pociągami pasażerskimi o szerokości toru 1435 mm i 750 mm a także autobusów Kolei Dolnośląskich i Kolei Wielkopolskich (planowanych do miejscowości pozbawionych infrastruktury transportu szynowego) wskazują na zasadność proponowanego rozwiązania. Zasadne jest zatem jasne określenie, że linia komunikacyjna nie musi zawierać się wyłącznie w ramach jednego środka transportu a w		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			swym przebiegu może zawierać różne środki transportu z określonymi punktami przesiadkowymi. Zaproponowane sformułowanie „zintegrowany węzeł komunikacyjny” zgodny jest z legalną definicją zawartą w art. 4 ust. pkt 27 Ustawy.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 4 ustawy zmienianej ust. 1 pkt 5 następującym brzmieniu: a) pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy; połączenie komunikacyjne może być realizowane poprzez wykorzystanie na drodze swego przebiegu różnych środków transportu określonych w literach a, b i c w tym w przypadku konieczności zmiany szerokości toru, jeśli z uwagi na warunki miejscowe, przewozu na danej linii komunikacyjnej nie można wykonać jednym środkiem transportu. Uzasadnienie: Obecny zapis tego punktu sugeruje, że każda z dziedzin transportu może działać tylko niezależnie w ramach odrębnych linii komunikacyjnych. Doświadczenia innych krajów Europejskich wskazują, że dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego ważna jest także bezpośrednia współpraca różnych dziedzin transportu także w ramach jednej linii komunikacyjnej (podobnie jak transport intermodalny). Zdarzają się przypadki, że na danym odcinku, aby połączyć dwa ważne punkty pomiędzy którymi odbywa się ruch pasażerski (np.: dwa ośrodki samorządu terytorialnego) niezbędna jest linia komunikacyjna któro wykorzystuje dwa środki transportu np. statek i pociąg lub pociąg i autobus z punktem przesiadkowym na jej przebiegu. Z przyczyn geograficzno-historycznych, czy	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „linii komunikacyjnej”.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ekonomiczno-technicznych nie ma możliwości zastosowania na całej długości jednego środka transportu. Dotyczy to także zmiany szerokości toru kolejowego na przebiegu linii komunikacyjnej, która to zmiana wymaga przesiadki. Przykłady doskonale funkcjonujących w latach 2009-2013 linii komunikacyjnych Grudziądz - Nowy Dwór Gdański [zmiana szerokości toru] - Stegna - Sztutowo łączących podróże pociągami pasażerskimi o szerokości toru 1435 mm i 750 mm a także autobusów Kolei Dolnośląskich i Kolei Wielkopolskich (planowanych do miejscowości pozbawionych infrastruktury transportu szynowego) wskazują na zasadność proponowanego rozwiązania. Zasadne jest zatem jasne określenie, że linia komunikacyjna nie musi zawierać się wyłącznie w ramach jednego środka transportu a w swym przebiegu może zawierać różne środki transportu z określonymi punktami przesiadkowymi. Zaproponowane sformułowanie „zintegrowany węzeł komunikacyjny" zgodny jest z legalną definicją zawartą w art. 4 ust. pkt 27 Ustawy.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 4 ustawy zmienianej ust. 1 pkt 5 następującym brzmieniu: a) pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) linia komunikacyjna – połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy; **połączenie komunikacyjne może być realizowane poprzez wykorzystanie na drodze swego przebiegu różnych środków transportu określonych w literach a, b i c w tym w przypadku konieczności zmiany szerokości toru, jeśli z uwagi na warunki miejscowe, przewozu na danej linii komunikacyjnej nie można wykonać jednym środkiem**	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „linii komunikacyjnej”.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			transportu. Uzasadnienie: Obecny zapis tego punktu sugeruje, że każda z dziedzin transportu może działać tylko niezależnie w ramach odrębnych linii komunikacyjnych. Doświadczenia innych krajów Europejskich wskazują, że dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego ważna jest także bezpośrednia współpraca różnych dziedzin transportu także w ramach jednej linii komunikacyjnej (podobnie jak transport intermodalny). Zdarzają się przypadki, że na danym odcinku, aby połączyć dwa ważne punkty pomiędzy którymi odbywa się ruch pasażerski (np.: dwa ośrodki samorządu terytorialnego) niezbędna jest linia komunikacyjna która wykorzystuje dwa środki transportu np. statek i pociąg lub pociąg i autobus z punktem przesiadkowym na jej przebiegu. Z przyczyn geograficzno-historycznych, czy ekonomiczno-technicznych nie ma możliwości zastosowania na całej długości jednego środka transportu. Dotyczy to także zmiany szerokości toru kolejowego na przebiegu linii komunikacyjnej, która to zmiana wymaga przesiadki. Przykłady doskonale funkcjonujących w latach 2009-2013 linii komunikacyjnych Grudziądz – Nowy Dwór Gdański [zmiana szerokości toru] – Stegna – Sztutowo łączących podróże pociągami pasażerskimi o szerokości toru 1435 mm i 750 mm a także autobusów Kolei Dolnośląskich i Kolei Wielkopolskich (planowanych do miejscowości pozbawionych infrastruktury transportu szynowego) wskazują na zasadność proponowanego rozwiązania. Zasadne jest zatem jasne określenie, że linia komunikacyjna nie musi zawierać się wyłącznie w ramach jednego środka transportu a w swym przebiegu może zawierać różne środki transportu z określonymi punktami przesiadkowymi.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 ust. 1 pkt 1 dodać nową literę, dotyczącą art. 4 pkt 12 ustawy zmienianej, w następującym brzmieniu: a) pkt 12 otrzymuje brzmienie: 12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - powszechnie	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „przewozu o charakterze użyteczności publicznej” we wnioskowanym zakresie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, oraz w celu zaspokojenia okresowo zwiększonych potrzeb przewozowych społeczności, jeżeli takie potrzeby występują na danym obszarze; Uzasadnienie: Zaproponowane w ustawie brzmienie definicji przewozu o charakterze użyteczności publicznej rodzi wątpliwości prawne dla uruchamiania linii sezonowych w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego objętego umowami PSC. Zasadne jest umożliwienie objęcia umowami PSC przewozów o których mowa powyżej, wśród których wskazać można liczne przykłady obejmujące np. linie w obszarach nadmorskich, górskich itd. gdzie w sezonie letnim lub zimowym występują wielokrotnie większe potoki podróżnych, uzasadniające np. sezonowe zastępowanie transportu drogowego poprzez transport kolejowy (np. linie Łeba - Lębork, Koszalin - Mielno Koszalińskie, Prawy Brzeg Wisły - Stegna - Sztutowo, Zagórz - Nowy Łupków/ Krościenko). Przykłady tych linii komunikacyjnych charakteryzujących się okresowym zwiększeniem natężenia ruchu wynikającego z sezonowej fluktuacji popytu przewozowego na obszarach borykających się z poważnym problemem kongestii transportowej lub przyrodniczo cennych wskazują na zasadność postulowanej zmiany. Przesunięcie modalne z indywidualnego transportu drogowego na publiczny przeciwdziałające obniżeniu jakości życia i mieszkańców oraz zanieczyszczeniu środowiska nie będzie w pełni możliwe bez uwzględnienia faktu sezonowości potrzeb przewozowych na niektórych obszarach Polski.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	W art. 1 ust. 1 pkt 1 dodać nową literę, dotyczącą art. 4 pkt 12 ustawy zmienianej, w następującym brzmieniu: a) pkt 12 otrzymuje brzmienie: 12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „przewozu o charakterze użyteczności publicznej” we wnioskowanym zakresie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, oraz w celu zaspokojenia okresowo zwiększonych potrzeb przewozowych społeczności, jeżeli takie potrzeby występują na danym obszarze; Uzasadnienie: Zaproponowane w ustawie brzmienie definicji przewozu o charakterze użyteczności publicznej rodzi wątpliwości prawne dla uruchamiania linii sezonowych w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego objętego umowami PSC. Zasadne jest umożliwienie objęcia umowami PSC przewozów o których mowa powyżej, wśród których wskazać można liczne przykłady obejmujące np. linie w obszarach nadmorskich, górskich itd. gdzie w sezonie letnim lub zimowym występują wielokrotnie większe potoki podróżnych, uzasadniające np. sezonowe zastępowanie transportu drogowego poprzez transport kolejowy (np. linie Łeba – Lębork, Koszalin – Mielno Koszalińskie, Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, Zagórz – Nowy Łupków / Krościenko). Przykłady tych linii komunikacyjnych charakteryzujących się okresowym zwiększeniem natężenia ruchu wynikającego z sezonowej fluktuacji popytu przewozowego na obszarach borykających się z poważnym problemem kongestii transportowej lub przyrodniczo cennych wskazują na zasadność postulowanej zmiany. Przesunięcie modalne z indywidualnego transportu drogowego na publiczny przeciwdziałające obniżeniu jakości życia i mieszkańców oraz zanieczyszczeniu środowiska nie będzie w pełni możliwe bez uwzględnienia faktu sezonowości potrzeb przewozowych na niektórych obszarach Polski.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 pkt 1 dodać nową literę, dotyczącą art. 4 pkt 12 ustawy zmienianej, w następującym brzmieniu: a) pkt 12 otrzymuje brzmienie: 12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji nie przewiduje się zmiany definicji „przewozu o charakterze użyteczności publicznej” we wnioskowanym zakresie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze, oraz **w celu zaspokojenia okresowo zwiększonych potrzeb przewozowych społeczności, jeżeli takie potrzeby występują na danym obszarze**; Uzasadnienie: Zaproponowane w ustawie brzmienie definicji przewozu o charakterze użyteczności publicznej rodzi wątpliwości prawne dla uruchamiania linii sezonowych w ramach sieci publicznego transportu zbiorowego objętego umowami PSC. Zasadne jest umożliwienie objęcia umowami PSC przewozów o których mowa powyżej, wśród których wskazać można liczne przykłady obejmujące np. linie w obszarach nadmorskich, górskich itd. gdzie w sezonie letnim lub zimowym występują wielokrotnie większe potoki podróżnych, uzasadniające np. sezonowe zastępowanie transportu drogowego poprzez transport kolejowy (np. linie Łeba – Lębork, Koszalin – Mielno Koszalińskie, Prawy Brzeg Wisły – Stegna – Sztutowo, Zagórz – Nowy Łupków / Krościenko). Przykłady tych linii komunikacyjnych charakteryzujących się okresowym zwiększeniem natężenia ruchu wynikającego z sezonowej fluktuacji popytu przewozowego na obszarach borykających się z poważnym problemem kongestii transportowej lub przyrodniczo cennych wskazują na zasadność postulowanej zmiany. Przesunięcie modalne z indywidualnego transportu drogowego na publiczny przeciwdziałające obniżeniu jakości życia i mieszkańców oraz zanieczyszczeniu środowiska nie będzie w pełni możliwe bez uwzględnienia faktu sezonowości potrzeb przewozowych na niektórych obszarach Polski.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy o ptz)	**Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji**	Dodatkowo, zasadnym wydaje się modyfikacja definicji "publicznego transportu zbiorowego", skoro w ramach systemu wprowadza się możliwość organizacji przewozów w formie transportu na żądanie. Zgodnie z pkt 2.1.6 *Zawiadomienia Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i*	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona, gdyż wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanej nowelizacji. Celem zmian nie jest modyfikacja definicji „publicznego transportu zbiorowego”, lecz wprowadzenie określonych rozwiązań

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			drogowego transportu pasażerskiego, transport na żądanie określany jest jako "usługi transportu publicznego na żądanie", które mogą być przedmiotem rekompensaty. Zdaniem Komisji wchodzą one w zakres art. 1 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007 jako specjalny rodzaj transportu publicznego.		funkcjonalnych w ramach obowiązującego systemu prawnego.
	inne uwagi do art. 1 (art. 7 ust. 1 i 3 ustawy o ptz)	**Frankfurt-Slubicer Kooperationszentrum (Słubicko-Frankfurckie Centrum Kooperacji**	przedstawiam poniżej propozycje uzupełnienia projektu o dwa rozwiązania dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego w strefie transgranicznej w rozumieniu art. 4 pkt 17) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (u.p.t.z.). 1. Europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej jako organizator publicznego transportu zbiorowego (p.t.z.) w strefie transgranicznej Wyzwania związane z organizacją p.t.z. w strefie transgranicznej wymagają posiadania przez organizatorów z zaangażowanych państw wyspecjalizowanej jednostki z własną osobowością prawną realizującą p.t.z. w strefie transgranicznej. Proponuję więc ustanowienie europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej (euwt) organizatorem transportu w strefie transgranicznej, o ile z polskiej strony uczestniczą w nim organizatorzy p.t.z. w strefie transgranicznej w rozumieniu ustawy zgodnie z art. 7 ust. 3 u.p.t.z. Propozycja zmiany: W art. 7 ust. 1. po pkt 5 dodaje się pkt 5a) w brzmieniu: „5a) europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej, któremu jego członkowie będący organizatorami, o których mowa w pkt 1-5, powierzyli wykonywanie zadań organizatora - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w strefie transgranicznej;" Wprowadzenie tej zmiany implikowałoby następującą zmianę w art. 7 ust. 3 i ust. 4: Art. 7 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt l-5a, jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego realizowanego w strefie transgranicznej." W art. 7 w ust. 4 dodaje się pkt 7) w brzmieniu: „7) europejskiego ugrupowania współpracy terytorialnej - dyrektor ugrupowania albo inny organ wykonawczy określony w jego statucie."	**uwaga nieuwzględniona**	Propozycja poza zakresem regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			2. Upoważnienie organizatorów p.t.z. do zawierania porozumień w tym dotyczących przekazywania środków finansowych Z uwagi na rozbieżne interpretacje dotyczące dopuszczalności transferu środków finansowych do organizatora za granicą w związku z realizacją zadania publicznego proponuję dodanie art. 7 ust. 3a w brzmieniu zaproponowanym w ramach konsultacji do projektu nr UD 126 (VIII Kadencja 2015-2019): W art. 7 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „Wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w strefie transgranicznej, stanowiących podstawę do przekazywania środków finansowych na ich realizację pomiędzy organizatorami przewozów, wymaga zawarcia porozumienia między właściwą jednostką samorządu terytorialnego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a właściwą jednostką samorządu terytorialnego innego państwa." Zmiana ta została już zgłoszona w ramach konsultacji w ramach procesu UD126 w VIII kadencji (https://legislacia.gov.pl/proiekt/12308601/katalog/12493172). Nie była jednak dalej procedowana. Powyższe zmiany są niezbędne do zapewnienia jasnych podstaw dla współpracy organizatorów p.t.z. przy realizacji przewozów w strefie transgranicznej.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 15^1 ust. 2 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego) **Urząd Marszałkowski Woj. Małopolskiego**	Proponuje się dokonać zmiany brzmienia aktualnie obowiązującego art. 15^1 ust. 2 u.p.t.z. Projekt przewiduje, że marszałkowie województwa będą – jako integratorzy przewozów – dążyć do zapewnienia przez organizatorów gminnych, powiatowych oraz wojewódzkich funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw oraz będą podejmować działania zmierzające do zapewnienia integracji różnych rodzajów transportu. Jednocześnie obecnie obowiązujący art. 151 ust. 2 u.p.t.z. stanowi: „Organizator działający w ramach jednego województwa, w tym związek metropolitalny, może przystąpić do uczestnictwa w systemie taryfowo-biletowym, jeżeli system ten ustanawia województwo”.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Kwestie związane z funkcjonowaniem systemów taryfowo-biletowych oraz uczestnictwem organizatorów w tych systemach pozostają uregulowane w obowiązującym stanie prawnym i nie wymagają obecnie dodatkowych zmian w kontekście projektowanych rozwiązań dotyczących roli marszałka województwa jako integratora przewozów.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Skoro marszałek województwa ma podejmować – w świetle projektu – działania zmierzające do wypełniania luki w przewozach na stykach województw, to nie powinno budzić wątpliwości, że organizatorzy działający w ramach dwóch (lub więcej) sąsiednich województw (np. gmina wykonująca na podstawie porozumienia międzygminnego przewozy na obszarze sąsiedniej gminy, położonej w sąsiednim województwie) mogą przystępować do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego ustanowionego przez województwo. W tym kontekście zasadnym wydaje się nowelizacja przedmiotowego przepisu.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 16 ust. 5 ustawy o ptz)	**Prezydent Miasta Wałbrzycha**	Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym art. 16. Gminy będące zarządcami przystanków pobierają opłaty za korzystanie z przystanków i dworców, aby sfinansować ich utrzymanie. Stawki są regulowane przez prawo i wynoszą maksymalnie 0,05 zł za jedno zatrzymanie na przystanku. Opłaty te w założeniach mają pokryć koszty utrzymania infrastruktury przystankowej i powinny być świadczeniem na rzecz rozwoju i utrzymania publicznego transportu zbiorowego, a ich celem powinno być pokrycie kosztów związanych z utrzymaniem infrastruktury przystankowej w dobrym stanie. Gminy, które pobierają te opłaty od przewoźników, przeznaczają je m.in. na: zapewnienie i utrzymanie w należytym stanie przystanków, ławek, wiat, gablot na rozkłady jazdy oraz pozostałych elementów wyposażenia przystanków. Stawka opłat, o których mowa zgodnie z Art. 16. 1. Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym ust. 5, powinna jak najszybciej ulec zmianie i wynosić minimum 0,20 PLN za 1 zatrzymanie się na przystanku, co odpowiadałoby realnym kosztom ponoszonym przez Gminy na rzecz utrzymania infrastruktury przystankowej oraz planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Pomimo znaczących zmian w „Rocznych wskaźnikach cen towarów i usług konsumpcyjnych” oraz inflacji i wysokich kosztach ponoszonych przez Gminy na utrzymanie infrastruktury przystankowej, stawki te od momentu wprowadzenia ustawy w	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wzrostu maksymalnych stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			żadnym stopniu w latach 2010 - 2025 nie zostały uaktualnione i nadal wynoszą 0,05 zł za zatrzymanie pojazdu na przystanku i 1 zł za zatrzymanie na dworcu autobusowym. Powoduje to, że opłaty, które wpływają do Gminy i mają na celu finansowanie utrzymania przystanków, nawet w minimalnym stopniu nie spełniają podstawowego założenia, że przewoźnicy i operatorzy mają wspierać finansowo utrzymanie przystanków w dobrym stanie technicznym. Często też przewoźnicy pozamiejscy w żadnym stopniu nie partycypują w kosztach utrzymania przystanków, generują długi, nie regulują opłat z tytułu korzystania z infrastruktury przystankowej i próbują również przejąć funkcje przewoźników miejskich zabierając pasażerów z przystanków stricte miejskich, a co za tym idzie uszczuplają wpływy z biletów dla Gminy. W wielu przypadkach pojazdy nie są dostosowane do przewozu osób z niepełnosprawnościami, matek z wózkami, osób na wózkach i tym wszystkich co obecnie jest postrzegane i wymagane jako standard.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 18 pkt 2 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wnosimy o wprowadzenie postulowanych od dłuższego czasu zmian w zakresie organizacji linii miejskich i zapewnienia odpowiednich warunków sanitarnych, który to wymóg powinien być zadaniem współdzielonym przez Organizatora i Operatora transportu, gdyż to on odpowiada za takie a nie inne ukształtowanie linii w komunikacji miejskiej. art. 18 pkt 2) „Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont: (…) 2) wiat przystankowych lub innych obiektów służących pasażerom oraz prowadzącym pojazdy publicznego transportu zbiorowego, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji. Celem projektu jest stworzenie skutecznych narzędzi dla j.s.t. do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	inne uwagi do art. 1 (art. 22 ust. 1 pkt	**Związek Miast Polskich**	podnieść limit kilometrów do 500 000.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przedstawiono uzasadnienia takiej propozycji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	1 ustawy o ptz)				
	inne uwagi do art. 1 (art. 25 ust. 3 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wnosimy o wprowadzenie postulowanych od dłuższego czasu zmian w zakresie organizacji linii miejskich i zapewnienia odpowiednich warunków sanitarnych, który to wymóg powinien być zadaniem współdzielonym przez Organizatora i Operatora transportu, gdyż to on odpowiada za takie a nie inne ukształtowanie linii w komunikacji miejskiej. art. 25 ust 3 pkt 20 a) „zasady zapewnienia dostępu do zaplecza sanitarno-socjalnego prowadzącym pojazdy publicznego transportu zbiorowego, zasady ich współfinansowania i uwzględniania korzystania z nich w rozkładach jazdy”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji. Celem projektu jest stworzenie skutecznych narzędzi dla j.s.t. do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	inne uwagi do art. 1 (art. 28 ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Wielkopolskiego)	Należy wykreślić słowa „o ile jest wymagane” ponieważ wielu organizatorów interpretuje to w ten sposób, że przewóz o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie zezwoleń na przewóz regularny.	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji. Celem projektu jest stworzenie skutecznych narzędzi dla j.s.t. do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	inne uwagi do art. 1 (art. 45 ust. 2 ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 45 ust. 2 „2. Do kontroli dokumentów, o której mowa w ust. 1, stosuje się art. 28 ust. 4 niniejszej ustawy oraz odpowiednio art. 89 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”	**uwaga nieuwzględniona**	Zastosowane rozwiązania zapewniają prawidłowe wykonywanie czynności kontrolnych oraz odpowiedni poziom ich jednolitości, bez konieczności rozszerzania zakresu nowelizacji o przepisy nieobjęte jej zasadniczym celem
	inne uwagi do art. 1 (art. 46 ust. 1 pkt 12 ustawy o ptz)	**Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Lubelskiego) **Wicemarszałek Woj.**	W art. 46 ust. 1 pkt 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym proponuje się zmienione brzmienie: 12) środki transportu udostępnione operatorowi przez organizatora mogą być wykorzystywane do realizacji przewozów na podstawie zawartej z organizatorem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, a w transporcie kolejowym za zgodą i na warunkach określonych przez organizatora przewozów także do innych przewozów realizowanych przez przewoźnika	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje zmiany art. 46 ust. 1 pkt 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdyż zakres nowelizacji został celowo ograniczony do rozwiązań bezpośrednio objętych procedowanymi zmianami, których celem jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Lubelskiego	kolejowego. W celu wyjścia naprzeciw sytuacjom potrzeby uruchomienia okazjonalnych przewozów kolejowych, np. pielgrzymki, przejazdy specjalne, wydarzenia okolicznościowe, została zidentyfikowana potrzeba zaangażowania taboru kolejowego do realizacji usług nieobjętych zawartą umową PSC, a istotnych z punktu widzenia interesu oraz społecznych potrzeb przewozowych.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 49a ustawy o ptz)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Wnosimy o wprowadzenie postulowanych od dłuższego czasu zmian w zakresie organizacji linii miejskich i zapewnienia odpowiednich warunków sanitarnych, który to wymóg powinien być zadaniem współdzielonym przez Organizatora i Operatora transportu, gdyż to on odpowiada za takie a nie inne ukształtowanie linii w komunikacji miejskiej. art. 49a) „osoba wykonująca przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem transportu kolejowego, podczas kierowania środkami transportu i w związku z kierowaniem nimi, dyżurny stacji i dyżurny ruchu i stacji metra podczas wykonywania obowiązków służbowych oraz umundurowani pracownicy nadzoru ruchu komunikacji miejskiej podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem płynności ruchu – o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 6 ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, korzystają z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz.U. z 2022 r. poz. 1138, 1726, 1855).”	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt przewiduje wprowadzenie dla osób dokonujących kontroli osób i bagażu wprowadzenia ochrony przewidzianej w ustawie Kodeks Karny dla funkcjonariusza publicznego (projektowany art. 33a ust. 9 ustawy Prawo przewozowe). Nie przewiduje się rozszerzenia grupy osób podlegających takiej ochronie na kolejne grupy osób wskazane w uwadze.
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 6 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Dolnośląskiego)	Art. 55 ust. 6 otrzymuje brzmienie: 1. Prawa i obowiązki stron w zakresie dopłaty, o której mowa w ust. 1, w odniesieniu do transportu autobusowego, w tym w szczególności: tryb i sposób wypłaty, rozliczenia i zwrotu, wzór rozliczenia oraz zasady kontroli wysokości jej kwoty, określa umowa o dopłatę z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego, zawarta	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektu ustawy nie przewiduje się wprowadzenia obowiązku stosowania lokalizatorów również dla przewoźników rozliczających dopłaty do ulg ustawowych. Kwestie ulg ustawowych pozostają poza zakresem niniejszej regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			pomiędzy operatorem lub przewoźnikiem a właściwym marszałkiem województwa. 2. Marszałek Województwa może określić w umowie, o której mowa w art. 55 ust. 6 pkt 1 obowiązek korzystania z lokalizatora zdefiniowanego w art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. 3. Marszałek Województwa może określić kary dla przewoźnika lub operatora za uchybienia w realizacji umowy, o której mowa w art. 55 ust. 6 pkt 1. Obecnie projektowane przepisy przewidują obowiązek stosowania urządzeń lokalizujących wyłącznie dla przewozów dofinansowanych z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Jednocześnie znaczna część przewozów autobusowych realizowanych jest przez przewoźników otrzymujących dopłaty z budżetu państwa z tytułu stosowania ustawowych ulg w przewozach pasażerskich. Brak analogicznego obowiązku dla tej grupy przewoźników powoduje brak możliwości pełnej weryfikacji faktycznej realizacji przewozów stanowiących podstawę rozliczeń dopłat do ulg ustawowych. Wprowadzenie obowiązku stosowania lokalizatorów również dla przewoźników rozliczających dopłaty do ulg ustawowych umożliwi marszałkom województw skuteczniejszą kontrolę wykonywania przewozów, zwiększy transparentność systemu dopłat oraz ograniczy ryzyko nadużyć w zakresie rozliczania środków publicznych.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 3 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 proponujemy dodanie kolejnego punktu zmieniającego brzmienie art. 55 ust. 3 Ustawy zmienianej w następującej formie: X) W art. 55. ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dopłata, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej, **z wyjątkiem ulgowych przejazdów realizowanych transportem kolejowym w ramach przewozów metropolitalnych**.” Uzasadnienie: Nie dokonanie zmian brzmienia spowoduje utratę uprawnienia	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji. Przedmiotem nowelizacji nie jest zmiana zasad dotyczących dopłat do ulgowych przejazdów ani modyfikacja art. 55 ust. 3 ustawy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewoźników i operatorów kolejowych do rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych w całym obszarze metropolitalnym. Wynika to z brzmienia definicji komunikacji miejskiej zawartej w art. 4, ust. 1, pkt 4 ustawy w której określono obligatoryjnie że komunikacją miejską są także przewozy metropolitalne. Ponadto istnieją pojedyncze linie kolejowe, na których realizowany jest ruch w publicznym transporcie zbiorowym, a które pełnią rolę w regionalnym systemie transportowym i nie są włączone do systemu komunikacji miejskiej. Zmiana Art. 55 ust.3 pozwoli przewoźnikom wprowadzić korzystne z punktu widzenia podróżnych oferty taryfowe uwzględniające ulgi ustawowe dla transportu kolejowego, a jednocześnie zmiana nie powoduje konsekwencji dla pozostałych gałęzi transportu.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 3 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 ust. 1 proponujemy dodanie kolejnego punktu zmieniającego brzmienie art. 55 ust. 3 Ustawy zmienianej w następującej formie: X) W art. 55. ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dopłata, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej, z wyjątkiem ulgowych przejazdów realizowanych transportem kolejowym w ramach przewozów metropolitalnych." Uzasadnienie: Nie dokonanie zmian brzmienia spowoduje utratę uprawnienia przewoźników i operatorów kolejowych do rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych w całym obszarze metropolitalnym. Wynika to z brzmienia definicji komunikacji miejskiej zawartej w art. 4, ust. 1, pkt 4 ustawy w której określono obligatoryjnie że komunikacją miejską są także przewozy metropolitalne. Ponadto istnieją pojedyncze linie kolejowe, na których realizowany jest ruch w publicznym transporcie zbiorowym, a które pełnią rolę w regionalnym systemie transportowym i nie są włączone do systemu komunikacji miejskiej. Zmiana Art. 55 ust. 3 pozwoli przewoźnikom wprowadzić korzystne z punktu widzenia podróżnych oferty taryfowe uwzględniające ulgi ustawowe dla transportu kolejowego, a jednocześnie zmiana nie powoduje konsekwencji dla pozostałych	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie przewiduje zmian w obszarze zasad przyznawania dopłat do ulgowych przejazdów ani modyfikacji art. 55 ust. 3 ustawy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			gałęzi transportu.		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 3 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	W art. 1 ust. 1 proponujemy dodanie kolejnego punktu zmieniającego brzmienie art. 55 ust. 3 Ustawy zmienianej w następującej formie: X) W art. 55. ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Dopłata, o której mowa w ust. 1, nie dotyczy uprawnień do ulgowych przejazdów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej, z wyjątkiem ulgowych przejazdów realizowanych transportem kolejowym w ramach przewozów metropolitalnych.” Uzasadnienie: Nie dokonanie zmian brzmienia spowoduje utratę uprawnienia przewoźników i operatorów kolejowych do rekompensaty za stosowanie ulg ustawowych w całym obszarze metropolitalnym. Wynika to z brzmienia definicji komunikacji miejskiej zawartej w art. 4, ust. 1, pkt 4 ustawy w której określono obligatoryjnie że komunikacją miejską są także przewozy metropolitalne. Ponadto istnieją pojedyncze linie kolejowe, na których realizowany jest ruch w publicznym transporcie zbiorowym, a które pełnią rolę w regionalnym systemie transportowym i nie są włączone do systemu komunikacji miejskiej. Zmiana Art. 55 ust.3 pozwoli przewoźnikom wprowadzić korzystne z punktu widzenia podróżnych oferty taryfowe uwzględniające ulgi ustawowe dla transportu kolejowego, a jednocześnie zmiana nie powoduje konsekwencji dla pozostałych gałęzi transportu.	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian w zakresie zasad finansowania ulg ustawowych ani modyfikacji art. 55 ust. 3 ustawy.
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 11 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej**	W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 55 w ust. 11, pkt 1 ustawy zmienianej jak poniżej (usunięcie przecinka pomiędzy: ...kolejowym, i jednolity certyfikat...): (X) W art. 55. ust. 11 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiada licencję, o której mowa w art. 43 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i jednolity certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwo, o których mowa w art. 17e tej ustawy;" Uzasadnienie: V/ przypadku pozostawienia przecinka w obecnym miejscu	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian redakcyjnych ani doprecyzowujących w art. 55 ust. 11 pkt 1 ustawy. Proponowana modyfikacja, choć ma charakter doprecyzowujący, ingeruje w sposób interpretacji przepisów dotyczących warunków uzyskania dopłat i odnosi się do regulacji systemowych, co wymagałoby szerszej analizy oraz ewentualnych zmian w powiązanych przepisach.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			(...kolejowym, i jednolity certyfikat...) rodzi wątpliwości interpretacyjne w zakresie obowiązku posiadania licencji przewoźnika: tj. czy świadectwo bezpieczeństwa przewoźnik winien posiadać również licencję, czy też nie ma takiego obowiązku (możliwość dwojakiej interpretacji). Stoi to w sprzeczności z założeniami, jakie przedstawiono w ort. 4 ust. 1 pkt 11 Ustawy, gdzie odwołano się do definicji przewoźnika kolejowego z Ustawy o transporcie kolejowym (alternatywa: licencja + certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwa). Istnieją przewoźnicy kolejowi, którzy posiadają świadectwo bezpieczeństwa, ale nie posiadają licencji, bo nie maja takiego obowiązku (wyłączenie rozdziału 8 Ustawy o transporcie kolejowym), co winno być odzwierciedlone również w Ustawie o PTZ. Zasadnym jest zatem tak przeredagować brzmienie art. 55 ust. 11 pkt 1 Ustawy o PTZ, aby możliwość otrzymania dopłaty do refundacji ulg ustawowych dotyczyła przewoźnika z licencją i certyfikatem lub przewoźnika ze świadectwem bezpieczeństwa (bez konieczności posiadania jednocześnie licencji i świadectwa bezpieczeństwa).		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 11 ustawy o ptz)	**Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „BANA”**	10. W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 55 w ust. 11, pkt 1 ustawy zmienianej jak poniżej (usunięcie przecinka pomiędzy: …kolejowym, i jednolity certyfikat…): (X) W art. 55. ust. 11 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiada licencję, o której mowa w art. 43 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i jednolity certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e tej ustawy;” Uzasadnienie: W przypadku pozostawienia przecinka w obecnym miejscu (…kolejowym, i jednolity certyfikat…) rodzi wątpliwości interpretacyjne w zakresie obowiązku posiadania licencji przewoźnika: tj. czy świadectwo bezpieczeństwa przewoźnik winien posiadać również licencję, czy też nie ma takiego obowiązku (możliwość dwojakiej interpretacji).	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian redakcyjnych ani doprecyzowujących w art. 55 ust. 11 pkt 1 ustawy. Proponowana modyfikacja, choć zmierza do usunięcia wątpliwości interpretacyjnych, ingeruje w systemowe uregulowania dotyczące warunków uzyskiwania dopłat oraz odnosi się do powiązań z przepisami ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzenie takiej zmiany wymagałoby szerszej analizy skutków prawnych i spójności regulacyjnej. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Stoi to w sprzeczności z założeniami, jakie przedstawiono w art. 4 ust. 1 pkt 11 ustawy zmienianej, gdzie odwołano się do definicji przewoźnika kolejowego z Ustawy o transporcie kolejowym (alternatywa: licencja + certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwa). Istnieją przewoźnicy kolejowi, którzy posiadają świadectwo bezpieczeństwa, ale nie posiadają licencji, bo nie mają takiego obowiązku (wyłączenie z art.. 44 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym), co winno być odzwierciedlone również w ustawie zmienianej. Zasadnym jest zatem tak przeredagować brzmienie art. 55 ust. 11 pkt 1 Ustawy o PTZ, aby możliwość otrzymania dopłaty do refundacji ulg ustawowych bez wątpliwości dotyczyła przewoźnika z licencją i certyfikatem lub przewoźnika ze świadectwem bezpieczeństwa (bez konieczności posiadania jednocześnie licencji i świadectwa bezpieczeństwa).		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ust. 11 ustawy o ptz)	**Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych**	W art. 1 ust. 1 ustawy zmieniającej powinien być dodany punkt literowy zmieniający w art. 55 w ust. 11, pkt 1 ustawy zmienianej jak poniżej (usunięcie przecinka pomiędzy: …kolejowym, i jednolity certyfikat…): (X) W art. 55. ust. 11 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) posiada licencję, o której mowa w art. 43 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i jednolity certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwa, o których mowa w art. 17e tej ustawy;” Uzasadnienie: W przypadku pozostawienia przecinka w obecnym miejscu (…kolejowym, i jednolity certyfikat…) rodzi wątpliwości interpretacyjne w zakresie obowiązku posiadania licencji przewoźnika: tj. czy świadectwo bezpieczeństwa przewoźnik winien posiadać również licencję, czy też nie ma takiego obowiązku (możliwość dwojakiej interpretacji). Stoi to w sprzeczności z założeniami, jakie przedstawiono w art. 4 ust. 1 pkt 11 Ustawy, gdzie odwołano się do definicji przewoźnika kolejowego z Ustawy o transporcie kolejowym (alternatywa: licencja	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian redakcyjnych ani doprecyzowujących w art. 55 ust. 11 pkt 1 ustawy. Proponowana modyfikacja, choć zmierza do usunięcia wątpliwości interpretacyjnych, ingeruje w systemowe uregulowania dotyczące warunków uzyskiwania dopłat oraz odnosi się do powiązań z przepisami ustawy o transporcie kolejowym. Wprowadzenie takiej zmiany wymagałoby szerszej analizy skutków prawnych i spójności regulacyjnej. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			+ certyfikat bezpieczeństwa, lub świadectwo bezpieczeństwa). Istnieją przewoźnicy kolejowi, którzy posiadają świadectwo bezpieczeństwa, ale nie posiadają licencji, bo nie mają takiego obowiązku (wyłączenie rozdziału 8 Ustawy o transporcie kolejowym), co winno być odzwierciedlone również w Ustawie o PTZ. Zasadnym jest zatem tak przeredagować brzmienie art. 55 ust. 11 pkt 1 Ustawy o PTZ, aby możliwość otrzymania dopłaty do refundacji ulg ustawowych dotyczyła przewoźnika z licencją i certyfikatem lub przewoźnika ze świadectwem bezpieczeństwa (bez konieczności posiadania jednocześnie licencji wraz tym świadectwem bezpieczeństwa).		
	inne uwagi do art. 1 (art. 55 ustawy o ptz)	**PKP S.A.**	Art. 55 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – nowy ust. 12. Uzupełnienie treści projektu ustawy o zapis dot. dodania nowego ust. 12 (obecny ustęp 12 stałby się 13) w art. 55 ustawy. „Przepisu ustępu 11 pkt 2 nie stosuje się w zakresie, w jakim przewoźnik lub operator zwolniony jest z obowiązku stosowania kas rejestrujących na podstawie odrębnych przepisów, w tym w odniesieniu do sprzedaży za pośrednictwem samoobsługowych kanałów sprzedaży – internetowej, mobilnej, dokonywanej za pomocą automatów biletowych oraz przy wykorzystaniu terminali mobilnych.” Zdaniem Spółki istnieje konieczność uzupełnienia zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w treść zaproponowaną. Należy nadmienić, że PKP IC korzysta obecnie ze zwolnień, które zostały określone na podstawie przepisów ustawy o VAT, jak i przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie. Oznacza to więc, że we wskazanym wyżej zakresie Spółka nie jest zobowiązana do korzystania z kas rejestrujących na potrzeby ewidencjonowania sprzedaży/świadczenia usług. W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje się, że przewoźnik lub operator zobowiązany jest do stosowania kas rejestrujących na potrzeby otrzymania dopłaty do utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawień do ulgowych	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym. Spółka dokonuje rozliczenia dotacji przedmiotowej zgodnie z zapisami Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 17 września 2010 r. w sprawie dotacji przedmiotowej do krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. Zaznaczenia wymaga fakt, że stosowanie w Spółce mechanizmy rozliczeń gwarantują przekazanie wszystkich niezbędnych danych dotyczących wartości i rodzaju przyznanych ulg. Oznacza to również, że niestosowanie kas rejestrujących w kanałach sprzedaży innych niż stacjonarne kasy biletowe PKP IC (w których obowiązek ten jest spełniony) nie wyklucza możliwości przygotowywania szczegółowych informacji dotyczących przychodów ze sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi za dany okres rozliczeniowy. Dane stanowiące podstawę do rozliczenia dotacji przedmiotowej, o których mowa powyżej, przygotowywane są na podstawie rekordów sprzedaży z poszczególnych kanałów sprzedaży, w których zawarte są informacje o rodzajach i wymiarze poszczególnych ulg ustawowych. Na podstawie informacji zawartych w rekordach sprzedaży możliwe jest zatem określenie kwoty przychodów, a następnie kwoty dopłat do przewozów w podziale na poszczególne rodzaje ulg ustawowych. Dodatkowo, podkreślenia wymaga fakt, że zgodnie z najlepszą wiedzą PKP IC, obecnie na rynku nie istnieją urządzenia, które pozwoliłyby zafiskalizować sprzedaż w terminalach mobilnych. Gdyby nawet takowe zostały uwidocznione na rynku, Spółka potrzebowałaby niezbędnego czasu na integrację każdego z w/w kanałów z urządzeniem/oprogramowaniem fiskalnym. Zdaniem PKP IC istnieje ponadto potrzeba korelacji terminów wynikających z przepisów podatkowych (ustawy o VAT oraz rozporządzeń wykonawczych) z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które de facto definiują ten sam obowiązek korzystania przez przewoźników z kas rejestrujących (z rozróżnieniem ich celowości: fiskalizacja oraz uzyskanie dopłaty do utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawień		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym). Ujednolicenie takie spowoduje minimalizację ryzyka w zakresie ich interpretacji, a także wywrze pozytywny wpływ na możliwość planowania przez przewoźników dokonania odpowiednich zakupów w odniesieniu do sprzętu/oprogramowania.		
	inne uwagi do art. 2 (art. 16 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 16 ust. 1 „1. Umowę przewozu zawiera się przez nabycie biletu na przejazd przed rozpoczęciem podróży lub spełnienie innych, określonych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego warunków dostępu do środka transportowego, a w razie ich nieustalenia - przez samo zajęcie miejsca w środku transportowym lub wejście do strefy biletowej metra.”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie przewiduje zmiany art. 16 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdyż zakres nowelizacji został ograniczony do przepisów bezpośrednio objętych procedowaną zmianą oraz rozwiązań wynikających z jej głównego celu tj. przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	inne uwagi do art. 2 (art. 16 ust. 4 ustawy Prawo przewozowe)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 16 ust. 4 „4. Dane i informacje, o których mowa w ust. 2 i 3, zapisywane są w pamięci elektronicznej biletu albo jako elektroniczny zapis w systemie przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, jeżeli bilet ma formę elektroniczną.”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie przewiduje modyfikacji regulacji dotyczących sposobu zapisu danych i informacji związanych z realizacją przewozu.
	inne uwagi do art. 2 (art. 33a ust. 3a ustawy Prawo przewozowe)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 33a ust. 3a Dodanie ustępu 3a. w brzmieniu: “3a. Przewoźnik lub organizator publicznego transportu zbiorowego może odstąpić od pobierania właściwej należności za przewóz.”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie przewiduje modyfikacji regulacji dotyczących sposobu zapisu danych i informacji związanych z realizacją przewozu.
	inne uwagi do art. 2 (art. 33a ust. 4a ustawy Prawo przewozowe)	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	art. 33a ust. 4a Dodanie ustępu 4a w brzmieniu: “4a. W sytuacji, o której mowa w ust. 3 i 4, w uzasadnionych przypadkach wskazanych przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego w regulaminie przewozu lub taryfie, można poprzestać na zastosowaniu wobec podróżnego pouczenia.”	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Projekt nie przewiduje modyfikacji regulacji dotyczących sposobu zapisu danych i informacji związanych z realizacją przewozu.
	inne uwagi do art. 2 (art. 33a ust. 10 ustawy Prawo	**Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej**	Dodanie ustępu 10 w brzmieniu: “10. Przewoźnik, organizator publicznego transportu zbiorowego albo osoba przez niego upoważniona wykonując czynności, o których mowa w ust. 1, mają prawo rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu i	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem projektowanej regulacji. Ze względu na konieczność zadbania o prawa pasażerów do zachowania prywatności i ochrony wizerunku osoby

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	przewozowe)		dźwięku zdarzeń związanych z przeprowadzonymi kontrolami biletowymi.”		podlegającej kontroli dokumentów przewozu osób lub rzeczy oraz pozostałych pasażerów danego środka transportu, Minister Infrastruktury nie uważa za zasadne wprowadzenia uprawienia dla przewoźnika lub operatora albo osoby przez niego upoważnionej do kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu do stosowania monitoringu audio-wizualnego podczas kontroli.
	inne uwagi do art. 3 (art. 18 ustawy o td)	**Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”**	W odniesieniu do art. 3 projektu, zakres nowelizowanej ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, proponujemy rozszerzyć o następujące propozycje: 1) W art. 18 po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu: „*1aa. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d1 -g, dokonuje się w terminie dwóch tygodni od dnia doręczenia wystąpienia o uzgodnienie. Niezajęcie stanowiska w tym terminie przez właściwego starostę, wójta, burmistrza, prezydenta miasta lub marszałka województwa, jest równoznaczne z uzgodnieniem wnioskowanej sprawy.".* Uzasadnienie: Celem propozycji jest wprowadzenie przepisu lex specialis względem przepisów ogólnych o terminach załatwiania spraw dotyczących zasięgania stanowisk innych organów, wynikających z Kpa. Przepis ten ma ściśle ograniczyć termin rozpatrywania spraw o uzgodnienie zezwolenia na przewozy regularne osób do maksymalnie dwóch tygodni, bez możliwości przedłużania tego terminu. Z informacji posiadanych przez TLP wynika, iż obecnie sprawy takie, w niektórych przypadkach trwają nawet do 2,5 miesiąca od dnia przekazania wniosku o uzgodnienie, a wydawane rozstrzygnięcia stanowią niejednokrotnie kolejne, następujące po sobie kopie, indywidualizowane tylko o dane strony i linie komunikacyjne. Dodatkowo, pragniemy nadmienić, ze rozwiązania, dotyczące milczącej zgody, stosowane są w wielu postępowaniach w różnorodnych dziedzinach prawa	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje wprowadzenia zmian w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie dotyczącym terminów i skutków braku zajęcia stanowiska w procedurze uzgodnieniowej ani ograniczenia zakresu uzgodnień. Zakres nowelizacji został ograniczony do rozwiązań bezpośrednio związanych z głównymi celami projektu tj. przeciwdziałaniem wykluczeniu transportowemu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			administracyjnego, np. ochrona przyrody, ochrona środowiska, czy prawo budowlane. 2) W art. 18 po ust. 1aa dodaje się ust. lab w brzmieniu: „*1ab. Uzgodnienia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. d1 -g, obejmują przebieg planowanej linii komunikacyjnej na obszarze właściwości miejscowej organu, dokonującego uzgodnienia.*". Uzasadnienie: Celem propozycji jest ograniczenie zakresu przedmiotowego uzgodnienia, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, wynikającym z licznych postępowań przed Naczelnym Sadem Administracyjnym, np. sprawy o sygn.. akt: II GSK 561/19, czy II GSK 1506/19.		
	inne uwagi do art. 3 (art. 21 ust. 2 ustawy o td)	**Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”**	3) W art. 21 ust. 2 otrzymuje brzmienie: *„2. Organy, o których mowa w art. 18 ust. 1, potwierdzają posiadanie przez wnioskodawcę zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji wspólnotowej w Krajowym Rejestrze Elektronicznym Przedsiębiorców Transportu Drogowego. Do wniosku, o którym mowa w ust. 1, dołącza się dokumenty, o których mowa w art. 22.’’.* Uzasadnienie: Celem propozycji jest zniesienie wymogu dołączania kopii zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub kopii licencji wspólnotowej do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym i zastąpienie tej czynności weryfikacją faktu posiadania tych dokumentów przez organ w KREPTD. Jest to propozycja o charakterze deregulacyjnym, likwidująca bariery w postępowaniu administracyjnym.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona, gdyż wykracza poza zakres projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian w procedurach administracyjnych dotyczących wydawania zezwoleń ani sposobu weryfikacji spełniania wymogów przez przewoźników. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.
	inne uwagi do art. 3 (art. 22a ustawy o td)	**Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”**	4) Po art. 22a dodaje się art. 22aa w brzmieniu: *„22aa. 1. Jeżeli nie zachodzą przesłanki odmowy wydania zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, określone w art. 22a ust. 1 i 2, to zezwolenie wydaje się w terminie 30 dni od dnia doręczenia wniosku.* *2. W szczególnie uzasadnionych przypadkach termin, o którym mowa w ust. 1, może zostać przedłużony o kolejne 30 dni.* *3. Po upływie terminu określonego w ust. 1 lub 2, wykonywanie*	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona, ponieważ dotyczy materii wykraczającej poza zakres projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian w zakresie terminów prowadzenia postępowań administracyjnych ani wprowadzania instytucji milczącej zgody w procedurach dotyczących wydawania zezwoleń.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym następuje na warunkach wskazanych w zgłoszonym wniosku.". Uzasadnienie: Celem propozycji jest ograniczenie czasu trwania postępowania w przedmiocie wydania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów w krajowym transporcie drogowym i wprowadzenie tzw. milczącej zgody organu administracji, aby przeciwdziałać obserwowanej obecnie przewlekłości postępowań administracyjnych i zapewnić przewoźnikom drogowym przewidywalność terminów w przypadku planowania operacji transportowych.		Proponowane rozwiązanie ma charakter systemowy, ingerujący w ogólne zasady postępowania administracyjnego oraz kompetencje organów, co wymagałoby kompleksowej analizy i ujęcia w odrębnych pracach legislacyjnych. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.
	inne uwagi do art. 3	**Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”**	Jako postulat de lege ferenda proponujemy wprowadzenie obowiązku raportowania przez dworce do organów wydających zezwolenia informacji nt. statusu wykonywania zezwoleń. Aktualnie, dane takie mogą być zbierane przez organy kontrolne, jedynie w trakcie przeprowadzanych, dedykowanych kontroli drogowych. Tymczasem, dworce autobusowe dysponują szczegółowymi informacjami dotyczącymi podmiotów wjeżdżających na dworce oraz sposobu korzystania z infrastruktury dworcowej. Dlatego tez, w ocenie TLP, zasadne wydaje się rozważenie nałożenia na dworce obowiązku informacyjnego w zakresie nie tylko zbierania, ale także przekazywania ww. danych do organów wydających zezwolenia tak, aby organy te dysponując bieżącą, zweryfikowaną wiedzą, mogły wydawać adekwatne do potrzeb decyzje administracyjne.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie obejmuje zmian w zakresie obowiązków informacyjnych podmiotów zarządzających dworcami ani rozszerzenia kompetencji organów wydających zezwolenia. Proponowane rozwiązanie wprowadzałoby nowe obowiązki po stronie podmiotów trzecich oraz wymagałoby kompleksowej analizy skutków organizacyjnych, prawnych i finansowych, w tym w zakresie przetwarzania danych. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.
	inne uwagi do art. 4	**Związek Gmin Wiejskich RP**	Monitoring dostępności transportu Brak narzędzi do oceny efektywności Funduszu i dostępności transportu. Wprowadzić obowiązek raportowania dostępności transportu na poziomie gminnym, aby środki Funduszu mogły trafiać tam, gdzie realnie są potrzebne.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona, gdyż wykracza poza zakres przedmiotowy projektowanej regulacji. Projekt nie obejmuje zmian w zakresie monitorowania dostępności transportu ani wprowadzania nowych obowiązków sprawozdawczych na poziomie gminnym. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zakresem objętym projektem.
	inne uwagi do	**Stowarzyszenie**	Ponadto, w projektowanych przepisach pominięto kluczowy problem	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wprowadzania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 4	**Wykluczenie Transportowe**	zgłaszany przez przedstawicieli branży transportowej oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Problemem nie jest bowiem długość obowiązywania umów, lecz brak mechanizmów umożliwiających ich elastyczne dostosowywanie w trakcie realizacji. W toku prac eksperckich wielokrotnie wskazywano, że 10-letni okres obowiązywania umów jest rozwiązaniem optymalnym, ponieważ zapewnia stabilność organizacyjną i finansową zarówno operatorom, jak i organizatorom przewozów. Taki horyzont czasowy umożliwia racjonalne planowanie inwestycji taborowych, rozwój siatki połączeń oraz przygotowanie przetargów w oparciu o rzeczywiste potrzeby transportowe i prognozy ruchu. Zamiast skracania okresu obowiązywania umów, postulowano wprowadzenie mechanizmów zwiększających elastyczność ich realizacji, w szczególności poprzez umożliwienie: • dodawania nowych kursów na istniejących liniach, • wprowadzania nowych przystanków, • dokonywania drobnych korekt przebiegu tras w odpowiedzi na zmieniające się potrzeby mieszkańców oraz rozwój jednostek samorządu terytorialnego. Takie rozwiązanie pozwalałoby na bieżące reagowanie na potrzeby społeczne bez konieczności skracania lub zrywania obowiązujących umów. Skrócenie okresu ich obowiązywania do zaledwie kilku lat – a w praktyce nawet do jednego roku budżetowego – może natomiast prowadzić do destabilizacji systemu organizacji przewozów, ograniczenia możliwości planowania inwestycji oraz obniżenia jakości usług transportowych. W ocenie środowiska transportowego utrzymanie 10-letnich umów z możliwością wprowadzania uzasadnionych modyfikacji w trakcie ich obowiązywania byłoby rozwiązaniem znacznie bardziej racjonalnym, zapewniającym zarówno stabilność systemu transportowego, jak i możliwość elastycznego reagowania na zmieniające się potrzeby mieszkańców Dodatkowym istotnym problemem, który nie został uwzględniony w projektowanych przepisach, jest brak waloryzacji stawki dopłaty za wozokilometr. Obecnie maksymalna dopłata z		mechanizmu waloryzacji stawki dopłaty za wozokilometr.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wynosi 3,00 zł do wozokilometra i pozostaje na niezmienionym poziomie od kilku lat, pomimo znaczącego wzrostu kosztów funkcjonowania transportu publicznego. W tym czasie nastąpił wyraźny wzrost cen paliw, energii, kosztów pracy kierowców, części zamiennych oraz usług serwisowych. W rezultacie realna wartość dopłaty systematycznie maleje, co powoduje, że wsparcie finansowe z Funduszu w coraz mniejszym stopniu rekompensuje rzeczywiste koszty wykonywania przewozów. Brak mechanizmu waloryzacji tej stawki może prowadzić do sytuacji, w której organizatorzy transportu będą mieli coraz większe trudności w utrzymaniu istniejących połączeń, a tym bardziej w uruchamianiu nowych linii przeciwdziałających wykluczeniu transportowemu. W praktyce oznacza to stopniowe osłabianie skuteczności instrumentu, który miał stanowić jeden z podstawowych mechanizmów wspierania transportu autobusowego w Polsce. W związku z powyższym w procesie legislacyjnym należałoby rozważyć podniesienie stawki dopłaty za wozokilometr oraz wprowadzenie mechanizmu jej regularnej waloryzacji, powiązanego np. z poziomem inflacji lub zmianami kosztów funkcjonowania transportu publicznego. Bez takich rozwiązań Fundusz rozwoju przewozów autobusowych może stopniowo tracić swoją realną efektywność jako narzędzie przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.		
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	1. Wykorzystywanie środków Funduszu do przewozów szkolnych W mojej ocenie znaczna część środków Funduszu kierowana jest na przewozy służące wyłącznie dowozom uczniów do szkół podstawowych. W praktyce mają one najczęściej charakter pojedynczych kursów dostosowanych do planu lekcji, nie funkcjonują w dniach o zmienionej organizacji zajęć i nie stanowią realnej oferty transportowej dla ogółu mieszkańców. Nie przyczyniają się do likwidacji wykluczenia transportowego ani do uzupełniania „białych plam", a jednocześnie ograniczają środki dostępne na rozwój połączeń o rzeczywistym znaczeniu	brak uwagi - przyjęto do wiadomości	

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			systemowym, w szczególności linii powiatowych i ponadpowiatowych. W efekcie Fundusz w wielu przypadkach finansuje zadania, które nie odpowiadają jego podstawowemu celowi.		
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	2. Konieczność zmiany zasad dostępu do środków Funduszu Uważam, że środki Funduszu nie powinny być przedmiotem samodzielnych wniosków gmin. System powinien opierać się na powiatach jako organizatorach przewozów o charakterze ponadgminnym, a wsparcie powinno być kierowane przede wszystkim na linie łączące gminy oraz miejscowości z ośrodkami powiatowymi, co odpowiada rzeczywistym potrzebom mobilności mieszkańców i sprzyja budowie spójnej sieci transportowej. Zwracam przy tym uwagę, że przez lata przewozy wewnątrzgminne miały marginalne znaczenie i były uruchamiane sporadycznie. Obecny, gwałtowny wzrost zainteresowania tego typu relacjami trudno uznać za efekt rzeczywistej zmiany potrzeb transportowych mieszkańców.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych rozwiązań projektu.
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	3. Nieefektywność rozwijania oferty w weekendy i dni świąteczne W mojej ocenie rozszerzanie oferty finansowanej ze środków Funduszu na weekendy i dni świąteczne w większości przypadków nie znajduje uzasadnienia w rzeczywistych potrzebach transportowych mieszkańców. Tym bardziej w warunkach dążeń do ograniczania liczby dni pracy w tygodniu oraz utrzymywania ograniczeń handlu w niedziele. Przewozy te cechują się niskim wykorzystaniem, generują wysokie koszty operacyjne i pogłębiają deficyt kadrowy wśród kierowców. W efekcie prowadzi to do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych bez istotnej poprawy dostępności transportowej. Wyjątki mogą dotyczyć wyłącznie obszarów o bardzo dużej gęstości zaludnienia.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od minimalnych wymagań publicznego transportu zbiorowego w zakresie obowiązkowej realizacji kursów w dni wolne od pracy. Prowadzenie takiego rozwiązania jest konieczne w celu skutecznego przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.
	inne uwagi do art. 4	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	„Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1.” W obecnym projekcie zmiany ustawy nie znalazły się zapisy dotyczące uszczegółowienia wniosków – analogicznie do rozwiązań	**uwaga nieuwzględniona**	Ze względu na zmianę zasad udzielania dopłaty z Funduszu MI nie uznaje za zasadne wydania rozporządzenia we wnioskowanym zakresie. Ustawa o

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Woj. Dolnośląskiego)	przewidzianych w projekcie zmiany ustawy z dnia 6 czerwca 2025 r., które przyczyniłyby się zapewnienia jednolitych warunków wnioskowania przez organizatorów o środki Funduszu we wszystkich województwach.		Funduszu zawiera wymagane elementy wniosku. MI nie uczestniczy w procesie zawierania umów z organizatorami i ich późniejszego rozliczania nie uznaje za zasadne narzucania treści takiego wniosku.
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	6. Umowy w formule brutto jako standard systemowy Uważam, że umowy z operatorami powinny być zawierane wyłącznie w formule brutto, bez przenoszenia ryzyka biletowego na przewoźników. Model ten zmusza organizatorów do rzetelnej analizy popytu oraz racjonalnego planowania oferty zamiast mechanicznego zwiększania pracy eksploatacyjnej. W warunkach braku pasażerów nie ma uzasadnienia dla utrzymywania przewozów, co prowadzi do naturalnej eliminacji połączeń nieefektywnych i realnych oszczędności po stronie finansów publicznych. Rozwiązanie to wzmacnia odpowiedzialność organizatorów za podejmowane decyzje i sprzyja prowadzeniu przewozów odpowiadających rzeczywistym potrzebom mieszkańców.	**uwaga nieuwzględniona**	Projekt nie przewiduje zmian dotyczących modeli zawierania umów z operatorami. Na obecnym etapie nie przewiduje się nowelizacji przepisów poza zmianami objętymi projektem.
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	Planowanie sieci i rzeczywisty charakter linii komunikacyjnych Środki Funduszu powinny być kierowane wyłącznie na przewozy zgodne z obowiązującymi planami transportowymi. Planowanie musi opierać się na rzetelnej inwentaryzacji istniejącej oferty przewozowej, w tym komercyjnej, oraz dopiero w dalszej kolejności na identyfikacji rzeczywistych potrzeb transportowych. Priorytetowo należy traktować przewozy utrzymujące się komercyjnie, w szczególności o znaczeniu ponadlokalnym. Nie należy dopuszczać tworzenia linii opartych na jednym kursie dziennie, które w praktyce służą dowozom szkolnym zamiast budowie realnej oferty transportowej.	**uwaga częściowo uwzględniona**	Obowiązujące przepisy pozostawiają organizatorom odpowiedni zakres swobody w kształtowaniu oferty przewozowej, przy uwzględnieniu lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Dopłacie z Funduszu będą mogły podlegać wyłącznie linie komunikacyjne zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie.
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	Kontrola wniosków oraz jednolite zasady zmian w rozkładach jazdy Konieczne jest wprowadzenie rzeczywistej kontroli wniosków składanych do wojewodów. W praktyce obejmują one niekiedy linie wykraczające poza kompetencje organizatora, relacje o charakterze lokalnym składane	**uwaga wyjaśniona**	Obowiązujące przepisy ustawy o Funduszu zawierają mechanizmy kontroli wydatkowania środków Funduszu. Takie regulacje pozostaną w ustawie także po jej nowelizacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przez powiaty lub połączenia, na których funkcjonuje już stabilna oferta komercyjna. Niezbędne jest wprowadzenie jednolitych w skali kraju zasad oceny wniosków, obejmujących w szczególności weryfikację rzeczywistego deficytu, zgodność z planami transportowymi oraz ocenę wpływu na istniejącą ofertę przewozową. Jeżeli system ma funkcjonować prawidłowo, wnioski na kolejny rok powinny być składane nie później niż do 30 czerwca. Pozwoli to wojewodom na ich rzetelną ocenę oraz eliminację wniosków niezasadnych. Obecna praktyka ogłaszania postępowań pod koniec roku na przewozy od 1 stycznia jest rozwiązaniem wadliwym - ogranicza konkurencyjność postępowań i sprzyja powierzchownemu rozpatrywaniu wniosków. Jednolite powinny być także zasady wprowadzania zmian w rozkładach jazdy po zawarciu umów z wojewodami. Obecne rozbieżności pomiędzy województwami sprzyjają uznaniowości decyzji i utrudniają stabilne planowanie oferty przewozowej.		Zgodnie z projektowanymi przepisami dopłacie z Funduszu będą mogły podlegać wyłącznie linii komunikacyjne zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej, opracowanym przez marszałka województwa – integratora przewozów. Termin ogłoszenia naboru jest ściśle związany z dokonaniem przez dysponenta Funduszu podziału środków na województwa. Natomiast działania dysponenta w zakresie podziału środków warunkuje uzgodnienie planu finansowego Funduszu przez ministra właściwego do spraw transportu. Z tego względu nie jest możliwe wprowadzenie rozwiązania polegającego na przeprowadzaniu naborów przez 1 czerwca roku, który poprzedza rok którego dotyczy nabór.
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	Rzeczywista kontrola kosztów, deficytu i efektywności wydatkowania środków Konieczne jest wprowadzenie rzeczywistej kontroli kosztów przewozów finansowanych ze środków Funduszu. Obecny system w dużej mierze opiera się na oświadczeniach operatorów, co nie zapewnia skutecznej weryfikacji zasadności ponoszonych kosztów. W praktyce wytworzył się mechanizm, w którym celem wielu uczestników stała się maksymalizacja deficytu i wykorzystania środków Funduszu zamiast poprawy jakości oferty przewozowej. Obserwuję również przypadki celowego kształtowania deficytu na relacjach, które mogłyby funkcjonować komercyjnie, poprzez zaniżanie cen biletów lub zawyżanie kosztów funkcjonowania linii. Na potwierdzenie powyższego wskazuję, że w regionach, w których funkcjonują przedsiębiorstwa samorządowe lub podmioty mające uprzywilejowany dostęp do realizacji przewozów użyteczności publicznej, oferta komercyjna praktycznie zanika, a większość relacji	**uwaga wyjaśniona**	Obowiązujące przepisy ustawy o Funduszu zawierają mechanizmy kontroli wydatkowania środków Funduszu. Takie regulacje pozostaną w ustawie także po jej nowelizacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wykazywana jest jako deficytowa. Z kolei w regionach, w których dominują przewoźnicy prywatni, nadal funkcjonuje znacząca liczba linii komercyjnych. Zjawisko to nie ma charakteru przypadkowego i wymaga systemowej reakcji. W efekcie znaczna część środków wydatkowana jest nieefektywnie, bez proporcjonalnej poprawy dostępności transportowej.		
	inne uwagi do art. 4	**Prezes Zarządu PKS Koszalin Sp. z o. o.**	11. Priorytet dla istniejących relacji i poprawy jakości przewozów Środki Funduszu powinny być kierowane w pierwszej kolejności na istniejące relacje przewozowe w celu poprawy ich jakości, stabilności i dostępności. To one obsługują największe potoki pasażerskie i odpowiadają na rzeczywiste potrzeby mobilności mieszkańców. Wzmacnianie funkcjonujących połączeń przynosi realne efekty transportowe, pozwala zwiększać częstotliwość kursów, poprawiać regularność, podnosić standard przewozów oraz stabilizować ofertę w długim okresie. Takie podejście jest także bardziej efektywne ekonomicznie, ponieważ opiera się na istniejącym popycie zamiast jego administracyjnego kreowania. Kierowanie wsparcia przede wszystkim na tworzenie nowych relacji w obszarach o marginalnym popycie prowadzi natomiast do rozproszenia środków, niskiej efektywności ich wykorzystania oraz osłabiania istniejącego systemu przewozowego zamiast jego wzmocnienia. W praktyce skutkuje to finansowaniem przewozów o ograniczonym znaczeniu transportowym przy jednoczesnym niedoinwestowaniu relacji kluczowych dla mieszkańców. Nie można czekać, aż istniejące przewozy osłabną wskutek spadku popytu, pogorszenia jakości czy starzenia się taboru. Wsparcie powinno wzmacniać system wtedy, gdy funkcjonuje on jeszcze prawidłowo - nie dopiero wtedy, gdy jego odbudowa staje się znacznie trudniejsza i droższa.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga nie została uwzględniona. Projekt nie przewiduje odstąpienia od przyjętych założeń projektu. Środki Funduszu będą przeznaczone na linie komunikacyjne zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie.
	inne uwagi do art. 4 (art. 18 ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj.	Dodanie do art. 18 ust. 5 „5. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe kryteria i warunki kontroli, o której mowa w ust. 1 mając na uwadze wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu.”;	**uwaga nieuwzględniona**	Planowane wydanie rozporządzenia w sprawie kontroli miało związek z przewidzianym wówczas przekazaniem zadań kontrolnych do Inspekcji Transportu Drogowego.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Dolnośląskiego)	W obecnym projekcie zmiany ustawy nie określono warunków prowadzenia kontroli przez marszałka województwa. Wprowadzenie szczegółowych kryteriów oraz zasad jej przeprowadzania – analogicznie do rozwiązań przewidzianych w projekcie zmiany ustawy z dnia 6 czerwca 2025 r. – przyczyniłoby się do ujednolicenia praktyki kontrolnej oraz zwiększenia przejrzystości zasad prowadzenia kontroli na obszarze całego kraju. Obecny art. 18 ust. 4 dotyczy tylko kontroli w administracji rządowej.		W obecnej wersji odstąpiono od tego rozwiązania. Z tego względu nie przewiduje się wydawania rozporządzenia.
	inne uwagi	**Krajowa Sekcja Komunikacji Miejskiej NSZZ „Solidarność”**	Bezpieczeństwo Pracowników – Status Funkcjonariusza Projekt nadaje status funkcjonariusza publicznego kontrolerom biletów, ale pomija kierowców i motorniczych. Zagrożenie: Kierowcy w transporcie publicznym są coraz częściej ofiarami agresji pasażerów, a ich rola w zapewnieniu bezpieczeństwa jest kluczowa. Przyznanie ochrony tylko kontrolerom tworzy niesprawiedliwą hierarchię. Postulat: Rozszerzenie ochrony przewidzianej w Kodeksie Karnym dla funkcjonariuszy publicznych na wszystkich pracowników liniowych (kierowców, motorniczych, maszynistów) wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej.	**uwaga wyjaśniona**	Art. 49a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje dla osób wykonujących przewozy osób w publicznym transporcie zbiorowym, z wyłączeniem transportu kolejowego, podczas kierowania środkami i transportu i w związku z kierowaniem nimi ochronę przewidzianą dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawo – Kodeks karny. Ponadto, na mocy obowiązujących przepisów (art. 58a ustawy o transporcie kolejowym) maszyniści oraz członkowie obsady pociągu korzystają z ochrony przewidzianej dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawie – Kodeks karny.
	inne uwagi	**Związek Powiatów Polskich**	Zagwarantowanie integracji transportu na dworcach Propozycja legislacyjna: Postuluje się o uzupełnienie projektowanych przepisów w przedmiocie regulacji zobowiązującej przewoźników i operatorów do zatrzymywania się na dworcu wskazanym przez organizatora, jeżeli dworzec ten jest zlokalizowany w miejscowości, przez którą dana linia komunikacyjna przebiega i został udostępniony na warunkach określonych przez właściwą JST. Takie rozwiązanie pozwoli na przywrócenie dworcom ich właściwej funkcji jako	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się wprowadzania takiego obowiązku.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			węzłów integrujących ruch pasażerski. Uzasadnienie: Obecne przepisy nie wprowadzają żadnego mechanizmu zobowiązującego przewoźników do korzystania z dworców w przypadku, gdy ten na danym obszarze funkcjonuje. W obecnej praktyce przewoźnicy nagminnie omijają dworce autobusowe, zatrzymując się na pobliskich ulicach lub prowizorycznych przystankach zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, kierując się wyłącznie względami finansowymi — opłaty za korzystanie z dworców są wyższe niż opłaty za korzystanie ze zwykłych przystanków komunikacyjnych. Skutkiem jest faktyczna degradacja dworców jako węzłów komunikacyjnych, rozproszenie ruchu pasażerskiego, utrudnienia dla podróżnych szukających połączeń oraz marnotrawstwo infrastruktury wybudowanej ze środków publicznych.		
	inne uwagi	**Związek Powiatów Polskich**	Pragniemy również zaznaczyć, że z uwagi na oddziaływanie procedowanego projektu ustawy na jednostki samorządu terytorialnego, akt ten po zakończeniu ponownego uzgadniania i konsultacji musi zostać przedłożony do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.	**uwaga uwzględniona**	Po zakończeniu uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania projekt ustawy zostanie przekazany do zaopiniowania przez KWRiST.
	inne uwagi (do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 grudnia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu informacji dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz wzorów formularzy do	**Związek Województw RP (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)**	Pkt 3: rozwinięcie pojęcia kwoty rekompensat lub dodatkowy opis w uwagach dotyczący wyliczania tej kwoty. Pkt 6: przeniesienie informacji o sposobie liczenia biletów do pkt 7, pozostawiając w danych z pkt 6 jedynie sprzedane bilety liczone na sztuki. Organizatorzy błędnie wyliczają kwotę rekompensaty dodając do niej np. środki własne. Część organizatorów wpisuje wartości przemnożone, natomiast część liczbę sprzedanych sztuk. Prowadzi do nieścisłości w nadesłanych sprawozdaniach i komplikuje proces zliczania przewiezionych pasażerów.	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	przekazywania tych informacji)				
	inne uwagi (do ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego)	**Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego POLSKI PKS**	Postulujemy ujednolicenie ulg ustawowych.	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji.
	inne uwagi (do ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego)	**Związek Rzemiosła Polskiego**	W celu zwiększenia mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce warto przy okazji proponowanych zmian rozważyć wprowadzenie ulg dla uczniów na przejazdy komunikacją publiczną w związku z pobieraniem nauki u pracodawcy, . . powiązanej z posiadaniem trwającej umowy o pracę w celu przygotowania zawodowego młodocianego. Aktualny brak uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego pracowników młodocianych realizujących naukę zawodu na podstawie umowy o pracę w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy, przy której dokształcanie teoretyczne zapewnia pracodawca, jest wymownym przykładem występowania bariery w dostępie do komunikacji oraz realizowania praktycznej nauki zawodu w formie pozaszkolnej bezpośrednio u pracodawcy. Dodatkową barierą komunikacyjną dla młodzieży jest również ograniczanie przez operatorów na okres wakacji tzw. „kursów-przejazdów szkolnych", co znacząco utrudnia młodzieży dojazd do miejsca nauki zawodu w systemie dualnym. Chociaż w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe dano przewoźnikom prawo do wprowadzania własnych ulg handlowych to dla zapewnienia dostępności, w naszej opinii należały	**uwaga nieuwzględniona**	Poza zakresem regulacji.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			w ramach projektu wprowadzić również zmiany w odpowiednich zapisach ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2024 poz. 380), a mianowicie: ➢ art. 4. ust. 4. pkt 2 należy zastąpić następującym: *2) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej - publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej* ***oraz młodzież realizująca obowiązek nauki w formie pozaszkolne; będąca pracownikami młodocianymi zatrudnianymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy****, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia;* ➢ art. 5. ust. 1. należy zastąpić następującym *Art. 5. 1. Do ulgi 49 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej - publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej* ***oraz młodzież realizująca obowiązek nauki w formie pozaszkolne; będąca pracownikami młodocianymi zatrudnianymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy****, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.* Powyższe zapisy mają na celu zapewnienie takich samych ulg dla młodzieży pobierającej naukę w systemie dualnym jakie posiadają inni uczniowie. Młodzież taka zatrudniana jest przez pracodawców jako pracownicy młodociani w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy. Sytuacja, w której część młodzieży z uwagi na brak ulg jest wykluczona komunikacyjnie nie powinna mieć dłużej miejsca. Przyznane ulgi winny obowiązywać do końca trwania okresu nauki zawodu, jednak nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			W naszym przekonaniu nieuwzględnienie w uprzywilejowanych grupach młodzieży uprawnionych do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego pracowników młodocianych realizujących przygotowanie zawodowe w formie nauki zawodu oraz realizujących dokształcanie teoretyczne w formie pozaszkolnej (zapewnianej przez pracodawcę), stanowi istotną barierą w dostępie do komunikacji i nauki dla tej młodzieży. Warto zaznaczyć, że młodzież ta często pochodzi, ze środowisk wiejskich i małych miast, z rodzin wielodzietnych o niskich dochodach przez co często zmaga się z różnymi trudnościami w dostosowaniu do realizacji obowiązku nauki w formie szkolnej. Postulujemy by w ramach projektowanej ustawy wprowadzić również zmiany w odpowiednich zapisach ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2024 poz. 380) służące wprowadzeniu ulg dla młodzieży realizującej obowiązek nauki w formie pozaszkolnej, będącej pracownikami młodocianymi zatrudnionymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy.		
	inne uwagi (do art. 80 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych)	**Unia Metropolii Polskich**	5. Konieczność zmian w ustawie o elektromobilności Uwaga ogólna Uwaga: Należy wprowadzić zmiany w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Uzasadnienie: Projekt uchyla przepisy dotyczące informacji o autobusach elektrycznych i gazowych w planach transportowych, jednak nie wprowadza zmian w art. 80 ustawy o elektromobilności, który się do nich odwołuje. Powoduje to niespójność systemową.	**uwaga uwzględniona**	Projekt ustawy zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym na etapie komisji prawniczej RCL.
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 1 pkt 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-	„12) przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze oraz przewóz osób	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Pomorskiego)	na żądanie wykonywany na podstawie planu transportowego, w celu zapewnienia przewozu osobom powyżej 75 roku ~~życia, niepełnosprawnym lub o ograniczonej zdolności ruchowe~~j, w przypadku, gdy wykonywanie regularnego przewozu osób nie jest uzasadnione ekonomicznie;", Brak uzasadnienia dla ujęcia w grupie użytkowników przewozów o charakterze użyteczności publicznej wybranych grup podróżnych.		
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 1 pkt 4 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Rozważyć doprecyzowanie definicji „wykluczenia komunikacyjnego" poprzez wskazanie mierzalnych kryteriów jego występowania albo odesłanie do aktu wykonawczego określającego wskaźniki oceny. Definicja wykluczenia komunikacyjnego odwołuje się do ograniczenia możliwości korzystania z praw konstytucyjnych oraz do niedostatecznej dostępności transportu publicznego, jednak nie zawiera jednoznacznych kryteriów pozwalających na jej praktyczne zastosowanie. Brak precyzyjnych wskaźników może prowadzić do trudności interpretacyjnych oraz rozbieżności w ocenie stopnia wykluczenia komunikacyjnego na poziomie poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 1 pkt 5c ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Tworzenie przez Marszałka Województwa planu transportowego na linie realizowane na obszarze województwa. Ustawodawca wprowadzając takie zadanie, powinien zapewnić środki prawne do egzekwowania wobec gmin i powiatów organizowania i finansowania linii wyznaczonych w planie oraz określić sankcje za niewykonywanie zadań. Istnieje obawa, że po raz kolejny powiaty i gminy będą próbowały wymóc na Marszałku organizację i finansowanie linii. Ponadto wycofanie się któregokolwiek z organizatorów przy tworzeniu spójnego systemu przewozów, spowoduje ogromne perturbacje w obiegowaniu taboru, wykorzystaniu kierowców, ale przede wszystkim negatywnie odbijające się dla pasażerów.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r.	**Związek Województw RP** (Urząd	„4a. W odniesieniu do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego obejmującej w całości lub w części świadczenie usług w	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 1 pkt 10 ustawy o ptz)	Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	transporcie liniowym szynowym, transporcie linowym, transporcie linowo terenowym przekazanie rekompensaty wymaga uzyskania zgody Komisji Europejskiej."; O jaki rodzaj transportu chodzi? Czy chodzi o transport inny szynowy?		
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Propozycja, by jeden plan transportowy obejmował przewozy każdego szczebla samorządu, tj. gminne, powiatowe i wojewódzkie, a Marszałek Województwa miałby być integratorem przewozów. Zmiana ustawy i określenie Marszałka Województwa jako integratora przewozów, wiąże się z koniecznością zdiagnozowania potrzeb komunikacyjnych mieszkańców regionu. Województwa poniosą więc drastyczny koszt badań pasażerów, jeśli nie zostaną zapewnione środki na przeprowadzenie takiej analizy. Szczegółowe, czaso- i kosztochłonne badania potencjalnych potoków podróżnych, ogłoszenie zamiaru uruchomienia nowych linii z rocznym wyprzedzeniem, przeprowadzenie postępowania wyboru operatorów, wpłynie na termin uruchomienia ewentualnych przewozów. Proces ten, od pomysłu do uruchomienia nowej linii jest długotrwały, szacuje się, że zajmuje od 2 do 3 lat. Nie pozwala to na elastyczne reagowanie na zmieniające się potrzeby na rynku przewozów.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 4 pkt 12 lit. f ustawy o Funduszu)	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Skrócenie do 3 lat umów z frpa przy jednoczesnym wymogu taboru młodszego niż 20 lat. Skrócenie umów wieloletnich z 10 do 3 lat może spowodować, że operator nie będzie inwestował w zakup nowego taboru, bo nie będzie miał gwarancji stabilnych przychodów w dłuższym okresie, lub też znacznie podniesie koszty świadczenia usług. Narzucanie parametrów jakościowych w krótszym okresie czasu, związanych m. in. z unowocześnieniem taboru obciążać będzie organizatora. Zawarcie krótszych umów to również brak stabilności zatrudnienia dla kierowców, a więc zaburzenie na rynku pracy.	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.
	uwagi do projektu z 06.06.2025 r. (art. 4 pkt 13	**Związek Województw RP** (Urząd Marszałkowski	Brak waloryzacji stawki za wozokm oraz dodatkowe obowiązki nakładane na Operatora w zakresie geolokalizatów Wskutek stałej kwoty dopłaty do wozokm oraz braku mechanizmu waloryzacji stawki, spowoduje sytuacje, że przy wzroście kosztów	**uwaga nieuwzględniona**	Uwaga odnosi się do nieaktualnej wersji projektu tj. wersji z 06.06.2025 r.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o Funduszu)	Woj. Kujawsko-Pomorskiego)	Operatora, wyższa rekompensata będzie musiała być pokryta ze środków własnych Województwa		
	uwaga do OSR	**Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych Przewozów Pasażerskich z siedzibą w Poznaniu**	Ponadto w OSR w pkt. 5 pomimo, iż przewidziano skierowanie projektu do zaopiniowania przez podmioty z branży kolejowej, to wskazano tam jedynie podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą (PKP PLK S.A., PKP S.A.), nie uwzględniając ani jednego przewoźnika kolejowego. W tabeli w pkt. 4 OSR określającej podmioty na które oddziałują zmiany nie wykazano ani jednego przewoźnika kolejowego, choć istnieją obecnie 34 podmioty podsiadające licencję na przewóz osób wydaną przez Prezesa Transportu Kolejowego (dane za serwisem internetowym UTK). Wnosimy niniejszym o skorygowanie ww. dokumentów.	**uwaga wyjaśniona**	Odstąpiono od uchylenia przepisu, do którego odnosi się uwaga.
	UWAGI ZGŁOSZONE W RAMACH OPINIOWANIA				
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**	Projekt wprowadza do systemu prawa nową kategorię usług przewozowych - transport na żądanie, która, zgodnie z uzasadnieniem, ma stanowić elastyczną, uzupełniającą formę publicznego transportu zbiorowego, służącą przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu mieszkańców, w szczególności na obszarach o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych. Projekt ustawy definiuje transport na żądanie jako: a) przejazd na żądanie – przewóz o charakterze użyteczności publicznej uruchamiany przez gminę lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina, wykonywany na jej terenie w celu ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego mieszkańców tej gminy lub osób, dla których przejazd zamówi mieszkaniec gminy, z wyłączeniem przejazdu, którego punkt początkowy i końcowy znajduje się na terenie miasta, realizowany samochodem osobowym, lub b) przewóz na żądanie – przewóz osób funkcjonujący jako przewóz	**uwaga uwzględniona**	Projektowane przepisy zostały przeformułowane zgodnie ze zgłoszoną uwagą. W projekcie ustawy UD232 skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			okazjonalny, o którym mowa w art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, realizowany pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 1 ustawy ptz, należy ją stosować z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia 1370/2007. Rozporządzenie 1370/2007 ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego koleją oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego (zob. art. 1 ust. 2 rozporządzenia 1370/2007). Określa ono warunki, na podstawie których właściwe organy, nakładając zobowiązania do świadczenia usług publicznych lub zawierając umowy dotyczące wykonywania tych zobowiązań, rekompensują podmiotom świadczącym usługi publiczne poniesione koszty lub przyznają wyłączne prawa w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia wspomnianych usług. Zgodnie z art. 2 lit. a rozporządzenia 1370/2007, pasażerski transport publiczny oznacza usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Art. 2 lit. e rozporządzenia 1370/2007 wskazuje, że zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych oznacza wymóg określony lub ustalony przez właściwy organ, w celu zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, których świadczenia podmiot świadczący usługi ze względu na swój własny interes gospodarczy bez rekompensaty nie podjąłby lub nie podjąłby w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach. Jednocześnie rozporządzenie to, w sytuacji w której rekompensaty udzielane w ramach publicznego transportu zbiorowego użyteczności publicznej stanowią pomoc publiczną, zapewnia zgodność tej pomocy z rynkiem wewnętrznym. Zgodnie bowiem z art. 9 rozporządzenia 1370/2007 „rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego […] wypłacane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, są zgodne z zasadami wspólnego rynku.		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Rekompensaty te nie podlegają obowiązkowi wcześniejszego informowania, o którym mowa w art. 88 ust. 3 Traktatu [obecnie art. 108 ust. 3 TFUE]". W zakresie usług na żądanie, w zawiadomieniu Komisji Europejskiej w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego wskazano, że „umożliwiają [one] pasażerom rezerwację przejazdów z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej lub innych środków komunikacji z myślą o zabraniu i wysadzeniu pasażerów, pomiędzy przystankami wyznaczonymi przez podmiot świadczący usługi na żądanie lub przystankami publicznego drogowego transportu zbiorowego. Jeżeli usługi transportu publicznego na żądanie są przedmiotem prawa wyłącznego lub rekompensaty w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, w szczególności w zakresie obowiązkowej dostępności danej usługi, oraz spełniają wymogi art. 2 lit. a rozporządzenia, tj. mają ogólne znaczenie gospodarcze i są świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły, Komisja uważa, że wchodzą one również w zakres art. 1 ust. 2 rozporządzenia.". W związku z powyższym w sytuacji, w której przejazd na żądanie będzie stanowił transport na żądanie („dial-a-ride"), świadczony na rzecz ograniczonej grupy społeczeństwa, nie będzie on objęty zakresem stosowania rozporządzenia 1370/2007. Oznacza to, że publiczne finansowanie takiego przejazdu (tzn. udzielanie rekompensaty podmiotom go realizującym) nie podlega zwolnieniu z obowiązku notyfikacji do Komisji Europejskiej i uzyskania jej zgody. W tym kontekście należy zauważyć, że w uzasadnieniu do projektu wskazuje się, że to rada gminy w drodze uchwały określi organizację przejazdu, w tym inne elementy wynikające z lokalnych uwarunkowań, takie jak sposób zamawiania przejazdu, godziny jego wykonywania czy wysokość ceny. Powyższe sugeruje, iż planowane jest wdrożenie rozwiązań mających polegać w większym zakresie na transporcie na żądanie, a nie na pasażerskim transporcie publicznym		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			w rozumieniu art. 2 lit. a rozporządzenia 1370/2007. W związku z powyższym Prezes UOKiK proponuje: 1) w przypadku pozostawienia obecnej definicji przejazdu na żądanie: a) opracować przepisy wyłączające możliwość finansowania tego rodzaju przejazdu ze środków publicznych jako rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych zgodnej z rozporządzeniem 1370/2007 oraz b) udzielać finansowania tej usługi jako pomocy de minimis albo c) dodać do projektu odpowiednie przepisy określające, że program może być uruchomiony po pozytywnej decyzji Komisji, alternatywnie 2) zmienić definicję przejazdu na żądanie w ten sposób, aby dotyczył on tylko transportu świadczonego publicznie w sposób niedyskryminacyjny (dotyczącego całości populacji danego terenu) i ciągły (zgodnie ze stabilnym rozkładem jazdy). Odnosząc się do definicji przewozu na żądanie, z jednej strony, wskazuje się, że w odróżnieniu do „przejazdu na żądanie", „przewóz na żądanie" funkcjonuje jako przewóz okazjonalny (nie ma charakteru użyteczności publicznej), a tym samym nie podlega finansowaniu ze środków publicznych. Z drugiej jednak strony projektowany art. 5a ust. 3 ustawy ptz wskazuje, że minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego mogą zostać zrealizowane z wykorzystaniem transportu na żądanie. Art. 5a ust. 4 ustawy ptz precyzuje, że minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego są zapewniane jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W związku z tym, że w zakres pojęcia „transportu na żądanie" wchodzi również „przewóz na żądanie", projektowany art. 5a ust. 3 w związku z 5a ust. 4 prowadzi do wniosku, że „przewóz na żądanie" również podlegałby rekompensacie, o której mowa w art. 50 ust. 4 ustawy ptz. Z tego względu w projektowanym art. 5a ust. 3 ustawy ptz sformułowanie „transportu na żądanie" powinno zostać zastąpione sformułowaniem „przejazdu na żądanie".		

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 1 pkt 1 lit. d (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 1 pkt 1) • w ppkt d), „23a) transport na żądanie: a) przejazd na żądanie…; b) przewóz na żądanie…” Brak jest jasno sformułowanej definicji przejazdu na żądanie, czemu ma on służyć, jakiej konkretnie potrzebie, jaka jest jego zasadność. Brak doprecyzowania zapisu może doprowadzić do nieuzasadnionych ekonomicznie przewozów.	**uwaga wyjaśniona**	Projekt ustawy zawiera definicję przejazdu na żądanie. Niemniej jednak w związku z uwagami zgłoszonymi w ramach uzgodnień międzyresortowych zmianie uległa zmianie definicja przejazdu na żądanie. W projekcie ustawy skierowanym do kolejnego etapu prac legislacyjnych tj. do rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zmieniono definicję przejazdu na żądanie w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Rozwiązania przewidziane w projekcie ustawy dotyczące transportu na żądnie zostały zaprojektowane w taki sposób aby uzupełniać ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego a nie ją zastępować tam, gdzie możliwe jest funkcjonowanie regularnych linii komunikacyjnych.
	art. 1 pkt 1 lit. (art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Wprowadzenie do definicji przewozów wojewódzkim części kolejowej spowoduje, zwłaszcza w województwach, w których regionalny przewoźnik kolejowy ma dużą siatkę połączeń, w część linii jest deficytowych, że środki dla innych jednostek samorządu terytorialnego na pokrycie deficytów na liniach autobusowych użyteczności publicznej (powiaty ziemskie, związki powiatowo-gminne, gminy i ich związki) zostaną DRASTYCZNIE USZCZUPLONE. Zmiana definicji tych przewozów w tak głębokim zakresie powinna implikować podwyższenie wartości funduszu co najmniej o 50%. Województwo będzie w tak sposób ustalało plany, by być największym beneficjentem środków.	**uwaga wyjaśniona**	Zmiana definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich zaproponowana w projekcie odnosi się do transportu drogowego.
	art. 1 pkt 2 (art. 5a i 5b ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Proponuję następujące brzmienie art. 5b Za linię komunikacyjną utworzoną w celu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu uznaje się linię, która spełnia	**uwaga uwzględniona**	Brzmienie przepisu zostanie przeredagowane. Art. 5b ustawy o ptz zostanie przeredagowany w taki sposób

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wymagania określone w art. 5a ust. 1 z uwzględnieniem ust. 2 i 3. Projektodawca błędnie zawęził definicję minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego do ust. 1 pkt 1, a poza tym należy zapewnić, że ten transport spełni warunki z ust. 2. i 3 projektowanego przepisu.		aby obejmował linie komunikacyjne, które spełniają wymagania art. 5a określone w ar. 5a ust. 1 pkt i ust. 2
	art. 1 pkt 5 (art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	ust. 1 pkt 2): Podejmowanie działań zmierzających do funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw. Projektodawca zaproponował bardzo nieostre pojęcie „dążenia do zapewnienia". Proponuję konsekwentnie używać nomenklatury z pozostałych jednostek redakcyjnych w tym nowym przepisie.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje określania zamkniętego katalogu działań jakie mogą być podejmowane w ramach zadania integratora przewozów, które zostało określone w projektowanym art. 8a ust. 1 pkt 3 ustawy o ptz. Zdaniem MI zasadne jest pozostawienie marszałkom jako integratorom przewozów dowolności w tym zakresie, która będzie dostosowana do ich możliwości organizacyjnych.
	art. 1 pkt 6 lit. c (art. 9 ust. 4 - 6 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Należy doprecyzować na wniosek którego organu przedkładane są propozycje do planu transportowego województwa. W proponowanym brzmieniu jest to gramatycznie i logicznie niespójne.	**uwaga wyjaśniona**	W wyniku uwag zgłoszonych do projektu w ramach konsultacji publicznych odstąpiono od rozwiązania polegającego na sporządzeniu przez marszałka województwa, na podstawie propozycji przedłożonych przez jednostki samorządu terytorialnego, planu transportowego dla obszaru całego województwa. Nowe rozwiązanie przewiduje, że obowiązek sporządzania planów transportowych zostaje utrzymany dla gmin oraz związków międzygminnych organizujących komunikację miejską, powiatów, związków powiatów, związków powiatowo-gminnych, a także dla związków metropolitalnych. Jednocześnie uchylono przepis nakładający dotychczas taki obowiązek na gminy. Gminne przewozy pasażerskie będą ujęte w planie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					transportowym opracowanym przez powiat. Województwo będzie uchwalało plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Stoję na stanowisku, że w schemacie sieci komunikacyjnej województwa należy również uwzględnić potrzeby transportowe przekazane przez organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5) (województwo). Wówczas będzie to faktycznie schemat sieci komunikacyjnej województwa. Chyba, że projektodawca czyni to celowo. 2. Ale nieuwzględnienie w schemacie sieci komunikacyjnej województwa organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5) (województwo) wyklucza go z możliwości objęcia dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (vide art. 4 pkt 6) ustawy) 5. Projektowane przepisy dotyczące ustalania schematu sieci komunikacyjnej województwa i jej aktualizacji są sprzeczne z czasem i logiką dotyczącą udzielania zamówień publicznych na operatorów linii użyteczności publicznej, art. 19 i 23 ustawy PTZ. W tak projektowanej osi czasu organizator, który musi ogłosić lub nawet ogłosił zamiar udzielenia zamówienia, a tym bardziej ten, który ma zawartą umowę kilkuletnią z operatorem, traci stabilność organizacyjną i finansową. Mało tego, tak projektowany przepis implikuje niepewność, wstrzymywanie decyzji o organizowaniu przewozów i zaciąganiu zobowiązań do czasu ustalenia sieci przez samorząd województwa (z uwzględnieniem okresu odwoławczego).	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przewozy komunikacji miejskiej nie będą ujęte w Schemacie. Natomiast przewozy metropolitalne będą ujęte w Schemacie wyłącznie w zakresie jakim mogą podlegać dopłacie z Funduszu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 5 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	7. Art. 14a ust. 5 w proponowanym brzmieniu jest nielogiczny; prawdopodobnie brakuje znaku interpunkcyjnego (kropki) pomiędzy słowami „wskazanym” a „Potrzeby”.	**Uwaga uwzględniona**	
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ust. 11 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	3. Staję na stanowisku, że proponowane brzmienie art. 14a ust. 10 stoi w sprzeczności z art. 14a ust. 8 (marszałek ustala przebieg linii komunikacyjnych, pomimo że organizator przy sporządzaniu potrzeb transportowych bierze pod uwagę swój plan transportowy, jeżeli został opracowany; więc jaki jest sens bazowania na planie	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			transportowym organizatora skoro marszałek ustala co chce, prawdopodobnie również to, co nie jest uwzględnione w planie transportowym organizatorów- wnioskodawców. 4. Art. 14a ust. 10 w proponowanym brzmieniu narusza zasadę samorządności, samodzielności, subsydiarności, legalizmu zdecentralizowanego państwa prawa. Odbiera jednostkom samorządu terytorialnego szczebla powiatowego i gminnego podmiotowość uznaną w podstawowych aktach definiujących ustrój terytorialny państwa.		województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przewozy komunikacji miejskiej nie będą ujęte w Schemacie. Natomiast przewozy metropolitalne będą ujęte w Schemacie wyłącznie w zakresie jakim mogą podlegać dopłacie z Funduszu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14a ustawy o ptz)	**Wojewoda Wielkopolski**	W art. 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym wskazano, iż marszałek województwa jako integrator przewozów na podstawie potrzeb transportowych przekazanych przez organizatorów opracowuje schemat sieci komunikacyjnej województwa, który następnie publikuje w Biuletynie Informacji Publicznej. W projekcie nie wskazano rodzaju aktu prawnego jakim przyjmowany będzie ww. schemat.	**uwaga wyjaśniona**	W związku z uwagami zgłoszonymi do projektu w ramach konsultacji publicznych wprowadzono zmiany w zakresie Schematu sieci komunikacyjnej. Schemat sieci komunikacyjnej w województwie będzie sporządzany przez marszałka województwa na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej opracowanego przez powiat (dla gminnych i powiatowych przewozów pasażerskich), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny. Przewozy komunikacji miejskiej nie będą ujęte w Schemacie. Natomiast przewozy metropolitalne będą ujęte w Schemacie wyłącznie w zakresie jakim mogą podlegać dopłacie z Funduszu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	6. Brak kryteriów, przesłanek, powodów (jak zwał, tak zwał) dla wojewody do rozpatrywania uwag organizatorów, o - których mowa w proponowane brzmieniu art. 14c ust. 1 i 2.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Wojewoda Wielkopolski**	w projekcie nie wskazano sposobu, trybu i formy prowadzenia oraz dokumentu stanowiącego zakończenie postępowania/załatwienia sprawy przez wojewodę w zakresie rozpatrywania uwag do schematu sieci komunikacyjnej, ani rygoru i możliwości wyegzekwowania przez wojewodę informacji, którą wskazano jako dokument kończący procedurę rozpatrzenia uwag;	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Wojewoda Wielkopolski**	wojewoda nie realizował wcześniej zadań związanych z tworzeniem planów transportowych oraz schematami sieci komunikacyjnej. Wprowadzenie zaproponowanej projektem zmiany w zadaniach wojewody wymagać będzie zatrudnienia osoby o odpowiednich kwalifikacjach co spowoduje dodatkowe koszty. Niezbędne jest zatem zaplanowanie dodatkowych środków finansowych dla wojewody na zatrudnienie osoby o odpowiednich	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			kompetencjach;		
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 1 pkt 11) • „Art. 14 c ust. 1-5” Należy doprecyzować, jakimi zasadami ma się kierować Wojewoda w rozpatrywaniu uwag organizatorów wniesionych do Schematu opracowanego przez Marszałka Województwa. Wojewoda nie posiada instrumentów/ narzędzi do weryfikacji poprawności Schematu opracowanego przez Marszałka.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Wojewoda Lubuski**	Proponuje następujące brzmienie dla projektowanego art. 14 c: Art. 14c. 1. Po opublikowaniu przez marszałka województwa Schematu, o którym mowa w art. 14a, w Biuletynie Informacji Publicznej albo jego aktualizacji organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 – 4b, w terminie 14 dni od dnia opublikowania Schematu w Biuletynie Informacji Publicznej, mogą złożyć do wojewody, za pośrednictwem marszałka województwa, uwagi do Schematu w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą przez marszałka województwa wnioskowanych przez nich potrzeb transportowych. Marszałek województwa przekazując wojewodzie powyższe uwagi, przedstawia jednocześnie własne stanowisko w tej sprawie. Moim zdaniem proponowana zmiana przyczyni się do skrócenia postępowań, przyspieszając rozpatrywania uwag przez wojewodę.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11	**Wojewoda**	art. 1 pkt 11 projektu w zakresie dodawanego w ustawie z dnia 16	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14c ustawy o ptz)	**Mazowiecki**	grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym art. 14c W pkt 1 proponuje się doprecyzowanie przepisu dotyczącego rozpatrywania uwag przez wojewodę co najmniej o zakres w jakim mają zostać przeanalizowane uwagi. Dodatkowo proponuje się rozszerzenie przepisu o konieczność dołączenia do uwag stanowiska marszałka województwa w następujący sposób: „Po opublikowaniu przez marszałka województwa Schematu, o którym mowa w art. 14a, w Biuletynie Informacji Publicznej albo jego aktualizacji organizatorzy, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 2 - 4b, w terminie 14 dni od dnia opublikowania Schematu w Biuletynie Informacji Publicznej, mogą złożyć do wojewody za pośrednictwem marszałka uwagi do Schematu w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą przez marszałka województwa wnioskowanych przez nich potrzeb transportowych. Marszałek województwa przekazując wojewodzie uwagi, o których mowa powyżej przedstawia jednocześnie własne stanowisko w tej sprawie." W pkt. 2 proponuje się wydłużenie terminu do co najmniej 30 dni. Termin 14 dni jest zbyt krótki do dokonania analizy uwag i aktualnej wersji schematu transportowego województwa.		pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 11 (art. 14c ustawy o ptz)	**Wojewoda Podkarpacki**	W zakresie projektowanych zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – dodawany art. 14c ust. 1. Przedmiotowy projekt ustawy zakłada, że większość obowiązków obsługi publicznego transportu zbiorowego zostanie przeniesiona do urzędów marszałkowskich, a tylko niektóre z dotychczasowych obowiązków pozostaną przy wojewodzie. W związku z powyższym przeanalizować należałoby aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego składali do marszałka województwa (a nie do wojewody) uwagi do Schematu w związku z nieuwzględnieniem lub zmianą wnioskowanych przez organizatorów potrzeb transportowych. W przypadku licznych uwag wniesionych przez organizatorów do wojewody mogłoby skutkować sytuacją, iż to wojewoda kształtowałby publiczny transport zbiorowy w województwie, a nie marszałek województwa jako integrator przewozów, co byłoby sprzeczne z założeniami projektu.	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu. Zaprojektowany mechanizm stanowi celowe, uproszczone narzędzie weryfikacji Schematu, zapewniające równowagę między sprawnością procesu a możliwością zgłaszania uwag przez organizatorów. Celowo nie wprowadzono kryteriów rozpatrywania uwag przez wojewodę, aby zachować elastyczność oceny i umożliwić uwzględnienie zróżnicowanych uwarunkowań funkcjonowania systemu transportowego. Podstawą rozstrzygnięć są w szczególności kompletność i zasadność zgłoszonych potrzeb w świetle całokształtu

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					regulacji oraz spójności Schematu.
	art. 1 pkt 12 (art. 15 ust. 1 pkt 6a lit. e ustawy o ptz)	**Wojewoda Mazowiecki**	art. 1 pkt 12 projektu w zakresie dodawanego w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w art.15 w ust. 1 pkt 6a lit. e Błąd redakcyjny - proponuje się zastąpienie frazy „co najmniej dwóch takich obiektu" na „co najmniej dwóch takich obiektów".	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 1 pkt 14 lit. a (art. 16 ust. 1a ustawy o ptz)	**Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**	Zgodnie z projektowanym art. 16 ust. 1a ustawy ptz, organizator może zwolnić operatora, z którym zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców, których jest właścicielem albo zarządzającym. Biorąc pod uwagę, że zgodnie art. 2 lit. g rozporządzenia nr 1370/20071 „rekompensata z tytułu świadczenia usług publicznych" oznacza każdą korzyść, zwłaszcza finansową, przyznaną bezpośrednio lub pośrednio przez właściwy organ z funduszy publicznych w okresie realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub powiązaną z tym okresem, ww. zwolnienie z opłat w praktyce stanowi element rekompensaty dla operatora. W związku z powyższym projekt powinien zostać zmieniony w ten sposób, aby umożliwić uwzględnienie ww. zwolnienia w ramach rekompensaty. Powyższe mogłoby zostać zapewnione np. poprzez następującą zmianę art. 50 ust. 4 ustawy ptz: „Art. 50. Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać w szczególności na: (…) 4) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub zwolnieniu operatora z opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców.".	**uwaga uwzględniona**	W związku z wprowadzeniem możliwości zwolnienia operatora publicznego transportu zbiorowego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego z opłaty za korzystanie z przystanków zostaną wprowadzone, zgodnie ze zgłoszoną uwagą, zmiany w art. 50 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zwanej dalej: „ustawa o ptz".
	art. 1 pkt 15 (art. 22a ustawy o ptz)	**Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów**	Uchylany przepis art. 22a ustawy ptz stanowi, że „Przepisów art. 5 ust. 2, 4, 4a i 6 rozporządzenia 1370/2007 nie stosuje się do umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie.".	**uwaga wyjaśniona**	Należy przyznać rację Prezesowi UOKiK, że art. 22a ustawy o PTZ został wprowadzony do porządku prawnego w związku z realizacją zobowiązań wynikających z decyzji Komisji

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			Przytoczone powyżej przepisy rozporządzenia 1370/2007 dotyczą części przypadków, w których jest możliwe bezpośrednie udzielanie zamówień - art. 22a ustawy ptz wyłącza zatem możliwość bezpośredniego udzielania zamówień w tych przypadkach w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie. Przepis art. 22a został wprowadzony do ustawy ptz ustawą z dnia 22 marca 2018 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Uzasadnienie do tej ustawy wskazywało, że na skutek wprowadzenia art. 22a „nie będzie można stosować niektórych wyłączeń od ogólnej zasady konkurencyjnego przyznawania umów", a także że projekt zawiera przepisy „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.". Zgodnie z art. 3 ust. 1 decyzji Komisji (UE) 2021/1885 z dnia 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych sp. z o.o., koniec 2020 r. był ostatecznym terminem udzielania przez władze regionalne zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w trybie bezpośredniego powierzenia (bez przetargu publicznego). Przepis art. 22a ustawy ptz stanowił element realizacji zobowiązań wynikających z ww. decyzji. Ze względu na powyższe oraz z uwagi na fakt, że warunek określony w art. 3 ust. 1 ww. decyzji wciąż powinien mieć zastosowanie, Prezes UOKiK rekomenduje rezygnację z uchylenia art. 22a ustawy ptz. Brak przedmiotowej regulacji oznaczać znaczące zmniejszenie ograniczeń co do możliwości udzielania zamówień na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym obejmujących wojewódzkie przewozy pasażerskie w trybach niekonkurencyjnych. Proponowane rozwiązanie natomiast nie tylko nie zwiększa możliwości potencjalnej konkurencji w		Europejskiej z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Projektodawca podziela również stanowisko, że wszelkie działania legislacyjne w obszarze objętym wspomnianą decyzją powinny być analizowane z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z tej decyzji. Słusznie wskazano, że przepis art. 22a pełnił funkcję narzędzia służącego zapewnieniu realizacji zobowiązań, w szczególności Zobowiązania nr 2, wobec Komisji Europejskiej w zakresie ograniczenia możliwości bezpośredniego powierzenia świadczenia usług publicznych w wojewódzkich przewozach kolejowych. Kluczowymi beneficjentami wykreślenia art. 22a są samorządy wojewódzkie, które mogłyby po spełnieniu odpowiednich warunków przewidzianych w art. 5 ust. 2, 4, 4a Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zlecić bezpośrednio przewozy swoim spółkom przewozowym w sposób legalny, gwarantując ich dalszy rozwój. Aktualnie samorządy nie mogą korzystać w pełni z zapisów tzw. IV Pakietu Kolejowego, z którego korzystają inne państwa UE na podstawie Rozporządzenia (WE) 1370/2007, tj. • art. 5 ust. 2 – czyli bezpośrednie

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			ramach postępowań przetargowych dotyczących świadczenia usług transportu kolejowego na terenie województw, ale może prowadzić do eliminacji stosowania procedur przetargowych na rzecz procedur bezprzetargowych – bezpośredniego udzielania zamówień, co w konsekwencji może skutkować obniżeniem jakości usług oraz wzrostem ich cen. Na powyższy aspekt Prezes UOKiK zwraca uwagę w opublikowanym w 2024 r. Raporcie z Badania Rynku Kolejowych Przewozów Pasażerskich w Polsce. Zgodnie z wnioskami zawartymi w tym dokumencie dokonywanie przez zamawiających wyboru spośród tylko jednej oferty (co całkowicie eliminuje jakiekolwiek korzyści mogące płynąć z konkurencji) oraz ograniczanie się przewoźników regionalnych do prowadzenia działalności jedynie na terenie na terenie macierzystego regionu (województwa) prowadzi do eliminacji konkurencji między nimi. Podkreślenia wymaga, że rezygnacja przez projektodawcę z art. 22a ustawy ptz nie została wyjaśniona w uzasadnieniu projektu ustawy. Tym samym brak jest możliwości zapoznania się z argumentacją mogącą uzasadniać wprowadzenie tego rodzaju rozwiązania. Niezależnie od powyższego Prezes UOKiK wskazuje, że w przypadku podtrzymania decyzji o uchyleniu art. 22 ustawy ptz niezbędne będzie poinformowanie Komisji Europejskiej o planowanych zmianach legislacyjnych oraz przeprowadzenie postępowania mającego na celu zmianę wskazanej powyżej decyzji KE.		powierzenie przewozów tzw. podmiotom wewnętrznym (np. spółki samorządowe) w zakresie potrzeb transportowych aglomeracji miejskiej lub obszarów wiejskich; • art. 5 ust. 4 – bezpośrednie zawieranie umów na przewozy o małej skali (do 0,5 mln pockm rocznie), tj. np. nowe przewozy, dotychczas nie realizowane albo wzmacnianie oferty w wyniku rozwoju przewozów; • art. 5 ust. 4a – bezpośrednie powierzenie w przypadku odpowiedniej struktury rynku i uzasadnionej poprawy jakości przewozów (tylko 1 organ na poziomie kraju, kontraktujący przewozy na całej sieci, a więc nie dotyczy Polski). • art. 5 ust. 6 – nie obowiązuje od 25 grudnia 2023 r. Szanse jakie daje uchylenie art. 22a PTZ: • utrzymanie dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce – podmioty wewnętrzne mogą szybciej reagować na pilne potrzeby społeczności lokalnej (np. małe zamówienia), • samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych, w przypadku wejścia podmiotów zagranicznych, spółkom samorządowym mogłaby grozić likwidacja, • możliwość bezpośredniego powierzenia daje marszałkom stabilizację warunków do planowania

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					długoterminowych umów PSC i możliwość reagowania na ciągłe ryzyko zmian (inwestycje na liniach do 2035 r.). Utrudniona współpraca z przewoźnikami wybranymi w przetargach, którzy oczekują przewidywalnych warunków i mogą domagać się odszkodowań w razie zmian, • przewoźnicy będący pod pełną kontrolą samorządu są bardziej elastyczni i szybciej reagują w sytuacjach kryzysowych – np. podczas ewakuacji ludności (sytuacja geopolityczna Polski). Komercyjni przewoźnicy mogą reagować tylko w ramach zawartej umowy lub po dodatkowych negocjacjach. Dlatego dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych, zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zaostrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach. Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia polskiego interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Proponowane brzmienie art. 42a ust. 1 pozostaje w sprzeczności z proponowanym brzmieniem art. 4 ust. 1 pkt. 23). Organizatorem do tej pory w projektowanej zmianie była jednostka samorządu terytorialnego lub ich związek, a nie jej organ wykonawczy. Tak sformułowany rozdział 3a sugeruje, że projektodawca nie odnosi nowo projektowanych przepisów do przewozów na żądanie.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepis art. 4 ust. 1 pkt 23a i art. 42a ustawy o ptz zostaną skorygowane redakcyjnie na etapie komisji prawniczej RCL. Jednocześnie należy wyjaśnić, że dodawany ustawie o ptz rozdział 3a dotyczy wyłącznie przejazdu na żądanie. Przewóz na żądanie, zgodnie z projektowaną definicją, będzie funkcjonował na zasadach przewozu okazjonalnego wynikających z przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
	art. 1 pkt 18 (art. 42a ust. 5 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Literówka; proponuję następujące brzmienie Określenie organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie, w tym pobierania i rozliczania opłaty za przejazd, częstotliwości wykonywania przejazdu, dokumentów potwierdzających uprawnienia	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			do realizowania takiego przejazdu oraz sposobu jego zamawiania następuje w drodze uchwały rady gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina.		
	art. 1 pkt 19 (art. 46 ust. 1 pkt 5 ustawy o ptz)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Projektodawca błędnie wskazuje, że zmienia brzmienie pkt 5a, bowiem zmienia brzmienie pkt 5) [nie było dotychczas pkt 5a)].	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono numerację.
	art. 3 pkt 8 (art. 86 ust. 2 pkt 2a ustawy o td)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Zgodnie z proponowanym brzmieniem art. 86 inspekcja transportu drogowego ma mieć nadzór nad wydawaniem zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w tym w zakresie związanym z wydaniem zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na linię komunikacyjną objętą dopłatą ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Po co te zaświadczenia dla Funduszu, skoro przewoźnicy muszą spełniać takie same warunki jak każdy inny przewoźnik. Jakie muszą być spełnione warunki, aby ITD wydała takie zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego na linię komunikacyjną objętą dopłatą ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu?	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z obowiązującymi przepisami, w transporcie drogowym, dokumentem uprawniającym do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Zaświadczenie wydaje się po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przewoźnicy działający na zasadach komercyjnych wykonują przewozy na podstawie zezwolenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego. Projektowany przepis ma jedynie doprecyzować kwestę nadzoru ITD. Nad wydawaniem (już funkcjonujących w obrocie prawnym) zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.
	art. 4 pkt 5 (art. 6 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Warmińsko-Mazurski**	W art. 4 pkt 5 projektowanej ustawy zmieniającej art. 6 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej nie wskazano wydatków na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich pomimo, iż wojewodowie dalej będą realizowali zadania w tym zakresie. W związku z powyższym w ocenie opiniującego zasadne byłoby uzupełnienie tej regulacji o wydatki na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 5	**Wojewoda**	Art. 4 pkt 5)	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 6 ustawy o Funduszu)	**Świętokrzyski**	• „Art. 6. Środki Funduszu przeznacza się na…” Wojewoda Świętokrzyski prowadzi obsługę Funduszu, tj. prowadzi rachunek bankowy, obsługuje Organizatorów w tym Marszałka Województwa, prowadzi analizę „białych plam transportowych”, sprawuje nadzór nad Organizatorami oraz przeprowadza kontrolę Organizatorów. Ponadto Wojewoda na każde zapytanie z Ministerstwa dokonuje wielu podobnych analiz i zestawień dotyczących funkcjonowania transportu publicznego. Do chwili obecnej wykonuje wszystkie zadania, które w części ujęte są w niniejszym projekcie ustawy, jako zadania Marszałka. Niestety projekt ustawy nie przewiduje środków Funduszu na obsługę dla Wojewody. Ponadto projekt nakłada na Wojewodę nowe zadania, min. rozpatrywanie zgłoszonych przez Organizatorów uwag do opracowanego przez Marszałka Schematu sieci komunikacyjnej województwa i rozliczanie obowiązujących umów z organizatorami. Pomimo tak obszernego zakresu czynności związanych z obsługą Funduszu, Wojewoda nie otrzymał żadnych dodatkowych etatów na realizację tego zadania. Zasadnym jest zatem uwzględnienie Wojewody w finansowaniu obsługi Funduszu.		związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 5 (art. 6 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	W art. 6 proponowanej wersji ustawy nie wspomina się o wydatkach na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich pomimo, iż wojewodowie dalej będą realizowali zadania w tym zakresie.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 5 (art. 6 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Mazowiecki**	Projekt ustawy nakłada na wojewodów realizację nowych zadań oraz utrzymanie dotychczasowych zadań na podstawie zawartych wieloletnich umów o dopłatę jednak przewiduje finansowanie obsługi Funduszu tylko w przypadku urzędów marszałkowskich. Wobec powyższego konieczne jest dodanie do projektowanego przepisu art. 6 pkt 2 lit. c o treści „w urzędach wojewódzkich w związku z realizacją art. 14cc,obsługą wniosków, rozpatrywaniem odwołań od decyzji, kontrolą Marszałka Województwa a także	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			realizacją umów wieloletnich.".		
	art. 4 pkt 5 i 7 (art. 6 i 8 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Nie do końca zrozumiałe brzmienie; czy intencją było to: 2). Wydatki na obsługę Funduszu: a) w zakresie prowadzenia rachunku bankowego w urzędach marszałkowskich i b) na realizację zadań integratora przewozów na obszarze województwa, o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym 2. Ponadto - skoro część zadania zostaje u wojewody, to należy go też uwzględnić jako beneficjenta środków (adnotacja: w latach 2019-2026 wojewoda realizował całe zadanie bez dodatkowych środków na zatrudnienie). Uwaga odnosi się również do art. 8 ust. 1a pkt. b).	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 5 i 7 (art. 6 i 8 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Kujawsko-Pomorski**	W art. 6 i 8 proponowanej wersji ustawy o Funduszu nie uwzględniono wydatków na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich w związku z realizacją zadań w tym zakresie.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 6 (art. 6a ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Skoro dopłacie z Funduszu mogą podlegać wyłącznie linie komunikacyjne realizowane w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa oraz przejazdy na żądanie, to województwo nie może wziąć dofinansowania z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. 2. Nieuwzględnienie w schemacie sieci komunikacyjnej województwa organizatora, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt. 5) (województwo) wyklucza go z możliwości objęcia dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu (vide art. 1 pkt 11) ustawy) 3. Projektodawca prawdopodobnie błędnie wskazał w proponowanym brzmieniu art. 6a ust. 1 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej „przejazdy na żądanie" - zamiast „transportu na żądanie", o którym	**uwaga wyjaśniona**	W Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie (w poprzedniej wersji: Schemat sieci komunikacyjnej województwa), opracowanym na podstawie Schematów sieci komunikacyjnej sprowadzonych przez organizatorów, będą także ujęte linie komunikacyjnej, których organizatorem będzie województwo. W związku z powyższym linie komunikacyjne, których organizatorem jest województwo będą mogły podlegać dopłacie z Funduszu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przecież jest mowa w proponowanym brzmieniu art. 9 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym); „przejazdy na żądanie" są jedną z dwóch opcji „transportu na żądanie"; uwaga ta może odnosić się do innych artykułów.		
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Przeznaczenie 1% na obsługę funduszu, to „uszczuplenie" rocznego limitu dla województw co - w świetle doświadczenia realizacji zadania w latach 2019-2026 - jest niezasadne, ponieważ doprowadzi do sytuacji, że każdego roku tym, których zawsze nie wystarczało środków, będzie ich brakować jeszcze więcej. Ponadto - skoro część zadania zostaje u wojewody, to należy go też uwzględnić jako beneficjenta środków (adnotacja: w latach 2019-2026 wojewoda realizował całe zadanie bez dodatkowych środków na zatrudnienie).	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Warmińsko-Mazurski**	W art. 4 pkt 7 projektowanej ustawy zmieniającej art. 8 ust. 1a ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przewidziano zaplanowanie odrębne wydatków na obsługę funduszu w urzędach marszałkowskich, natomiast nie uwzględniono wydatków na obsługę funduszu w urzędach wojewódzkich.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 4 pkt 7) • „ w art. 8 ust. 1 a …" Ponownie jest mowa o środkach na obsługę Funduszu z wyłączeniem Wojewody, pomimo że również realizuje wszystkie zadania dotyczące obsługi Funduszu.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Mazowiecki**	Mając na uwadze treść uwagi dotyczącą art. 4 pkt 5 proponuje się dodanie do projektowanego przepisu art.8 ust. 1a ustawy o treści „W planie finansowym Funduszu wyodrębnia się wydatki na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich w kwocie niezbędnej na pokrycie co najmniej dwóch etatów na stanowisku specjalistycznym.".	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	W art. 8 ust. 1a przewidziano odrębne zaplanowanie wydatków na obsługę funduszu w urzędach marszałkowskich, nie uwzględniając wydatków na obsługę funduszu w urzędach wojewódzkich. Rodzi się pytanie czy obsługa ta jest planowana zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 2?	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 7 (art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Podkarpacki**	W zakresie projektowanych zmian do ustawy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych – nowe brzmienie art. 8 ust. 1a. Zgodnie z art. 8 ust. 1a projektowanych zmian do ustawy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych zaplanowano wydatki na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich. Pomimo, iż niektóre obowiązki pozostają przy wojewodzie, nie uwzględniono wydatków na obsługę funduszu w urzędach wojewódzkich. Do rozważenia pozostaje proporcjonalne rozdzielanie środków na urzędy wojewódzkie oraz urzędy marszałkowskie w zależności od wykonywanych zadań.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 8 (art. 9a ust. 1 i 2 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Wielkopolski**	Zgodnie z art. 9a ust. 1 i 2 projektowanej zmiany do ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wojewoda i marszałek przekazują dysponentowi informacje o kwocie środków zaangażowanych na kolejny rok budżetowy, wynikającej z zawartych umów o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, w którym te umowy zostały zawarte, przy czym suma tych wartości nie może przekroczyć 20% kwoty środków przekazanych wojewodzie i marszałkowi województwa w roku poprzednim. Biorąc pod uwagę, iż dotychczasowe przepisy ustawy umożliwiały wojewodzie zawarcie umów o dopłatę na okres do 10 lat i do wysokości 70% kwoty środków przekazanych wojewodzie w roku poprzednim, projektowany nowy procent może okazać się niemożliwy do dotrzymania. Jednocześnie konstrukcja zapisu art. 9a ust 1 wskazuje, iż wojewoda i marszałek dokonują wyłącznie	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z przepisem przejściowym (art. 18) do wieloletnich umów o dopłatę zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			czynności informacyjnej, nie umożliwia zatem wprowadzania zmian nakazanych w ust. 2 tego przepisu;		
	art. 4 pkt 8 (art. 9a ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Trudno zrozumieć jak w roku 2027 wyliczyć limit 20% (kto go wyliczy - marszałek czy wojewoda?) Z proponowanego brzmienia art. 21 wywodzę, że projektodawca zakłada, że łączne zaangażowanie środków w roku 2027 i kolejnych (w związku z aktualnym limitem 50%) może przekroczyć 20% limitu z roku poprzedniego. Wobec tego nasuwa się wątpliwość czy przepis art. 9a ust. 2 w proponowanym brzmieniu jest poprawny. Czy intencją projektodawcy nie było zapewnienie, aby kwota środków zaangażowanych na lata 2028 i kolejne, a wynikająca z umów o dopłatę zawieranych po naborze na rok 2027, nie przekraczała 20% kwoty przekazanej wojewodzie w roku 2026. Jeśli tak, to proponowane brzmienie art. 9a ust. 2 powinno być przeredagowane.	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z przepisem przejściowym (art. 18) do wieloletnich umów o dopłatę zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
	art. 4 pkt 8 (art. 9a ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Mazowiecki**	Z treści projektu ustawy nie wynika jednoznacznie czy przepis art. 4 pkt 8 projektu w zakresie art. 9a ust. 2 ustawy (limit 20 % środków zaangażowanych) dotyczy tylko nowo zawieranych umów. Konstrukcja projektowanego przepisu zobowiązuje wojewodę i marszałka województwa do zgłaszania dysponentowi Funduszu zapotrzebowania wynikającego z umów wieloletnich w ramach wspólnego limitu 20 % co jest nieosiągalne do realizacji z uwagi na odrębne urzędy realizujące zadanie. Każdy z urzędów zawiera umowy odrębnie i nie zna w chwili zawarcia umowy kwoty zawartych umów przez poszczególne urzędy. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, że obecnie obowiązujące przepisy pozwalają na zawieranie umów wieloletnich do limitu 70 % przez co po wprowadzeniu projektowanego przepisu wartość 20 % zostanie znacznie przekroczona na podstawie obowiązujących wieloletnich umów o dopłatę. Wobec powyższego proponuje się odstąpienie od projektowanego przepisu lub jego zmianę, która utrzyma odrębny limit 70 % dla umów zawartych przez wojewodę.	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z przepisem przejściowym (art. 18) do wieloletnich umów o dopłatę zawartych przed dniem wejścia w życie ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
	art. 4 pkt 9	**Śląski Urząd**	Trudno zrozumieć cel takiej proporcji, bo uderza ona w te obszary,	**uwaga wyjaśniona**	Zaproponowany sposób podziału dotyczy

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Wojewódzki w Katowicach**	na których jednostki samorządu terytorialnego potrafiły się skonsolidować w związki i współpracują, integrując sieć lokalną. Proponuję wrócić lub przeformatować dotychczasowy algorytm podziału środków uwzględniający powierzchnię, liczbę ludności i inne przesłanki obiektywne.		wyłącznie 1% środków (w projekcie po zakończeniu uzgodnień i konsultacji: 0,5%), które będą przeznaczone na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich oraz na zadanie integratora przewozów.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Wielkopolski**	Zgodnie z art. 10a projektowanej zmiany do ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, marszałek województwa zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej informację o kwotach przyznanych środków i przeprowadza procedurę objęcia dofinansowaniem złożonych przez organizatorów wniosków. Ustawa nie przewiduje realizacji tych zadań przez wojewodę. Wojewoda nie informuje zatem o kwocie przewidzianej dla marszałka, nie ma uprawnień do weryfikacji wniosku marszałka jako organizatora transportu. Przy założeniu, że wojewoda nie otrzymuje od dysponenta informacji o podziale środków w części dotyczącej przewozów organizowanych przez marszałka, nie ma możliwości zawarcia umowy o przekazanie środków finansowych, którymi nie dysponuje;	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z projektowanym art. 10a ust. 2a ustawy o Funduszu, na podstawie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, będzie przekazywał właściwemu wojewodzie dane i informacje niezbędne do zawarcia umowy o dopłatę.
	art. 4 pkt 10 lit. a i d (art. 10a ust. 1 i ust. 2a-2b ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Przyznanie pierwszeństwa województwom (marszałkom), uwzględniając projektowaną dla niego funkcją integratora przewozów autobusowych, stanowi konflikt interesów. 2. Województwo będzie w tak sposób ustalało plany, by być największym beneficjentem środków. 3. Stoję na stanowisku, że w ustawie lub w akcie wykonawczym powinno być jednoznacznie wskazane kto i według jakich kryteriów decyduje o podziale środków na limit z art. 10a ust. 1 pkt. 1a) (czyli dla marszałka),a w konsekwencji na limit z art. 10a ust. 1 pkt. 1a) (czyli dla pozostałych organizatorów). 4. Ponadto w proponowanym brzmieniu art. 10a ust. 2b) pkt. 1) ustawy FRPA projektodawca nie uwzględnił jednostki samorządu terytorialnego szczebla gminnego, a przecież proponowanym brzmieniu art.5a ust. 2 ustawy PTZ gmina została jednoznacznie wskazana. 5. Wyrażam opinię, że w ustawie należy również określić sposób i	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od głównych założeń projektu ustawy, w tym ustalonej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą oraz zaproponowanego sposobu podziału środków Funduszu na poszczególnych organizatorów ptz w województwie. Odnosząc się do uwagi dotyczącej art. 10b ust. 2b pkt 1 ustawy o Funduszu należy wskazać, że linie komunikacyjne realizujące minimalny standard usług ptz nie będą organizowane przez gminę. Z tego względu nie ma konieczności ich uwzględniania w ww. przepisie.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			obiektywne kryteria, którymi marszałek województwa będzie się kierował ustalając kolejność obejmowania dopłatą organizatorów w grupie organizatorów wymienionych w art. 10a ust. 2b) pkt. 1).		
	art. 4 pkt 10 lit. c (art. 10a ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Biorąc pod uwagę proponowane brzmienie art. 16 ust. 1 wydaje się zasadnym, aby marszałek miał obowiązek aktualizować w BIP informacje w przypadku ziszczenia się przesłanki z proponowanego brzmienia art. 10c	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	Art. 10a ust. 3 ustawy o Funduszu nie podlega zmianie i dotyczy terminów określonych przez wojewodę, pomimo, że intencją nowej ustawy jest składanie wniosków przez jednostki samorządu terytorialnego do marszałków.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 10 a ust. 3 w Ustawie • „3. Wniosek, o którym mowa… 2) nieuzupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę – nie podlega rozpatrzeniu” Prawidłowy zapis w oparciu o założenia projektu powinien brzmieć: „2) nieuzupełniony w terminie wyznaczonym przez marszałka – nie podlega rozpatrzeniu”. Nieprawidłowe oznaczenie wojewody i marszałka względem projektu.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 10 (art. 10a ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Kujawsko-Pomorski**	W art. 10a ust. 3 pkt 2 obowiązującej ustawy o Funduszu należy zastąpić zapis odnośnie nieuzupełnienia wniosku o objęcie dopłatą w terminie wyznaczonym przez wojewodę na termin wyznaczony przez marszałka, jako że w planowanych zmianach tejże ustawy wojewoda nie będzie przeprowadzał naborów wniosków.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 4 pkt 10 lit. g (art. 10a ust. 8 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Błędne odwołanie do art. 9a ust. 1, stanowi on wszak o zaangażowaniu z umów wieloletnich z lat wcześniejszych niż rok budżetowy. Jeśli przepis miał na celu wskazanie, że marszałek województwa obejmuje dopłatą w roku przekraczającym rok budżetowy z uwzględnieniem zasady, że w żadnym roku budżetowym zaangażowanie na umowy wieloletnie nie może przekroczyć limitu 20% środków przekazanych wojewodzie i marszałkowi w roku poprzednim, to proponowane brzmienie przepisu tego absolutnie nie oddaje. Przepis ten należy odpowiednio	**uwaga wyjaśniona**	Do umów zawartych przed dniem wejście w życie ustawy stosuje się przepis przejściowy (art. 18 projektu).

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			przeformułować. 2. Ponadto należy zwrócić uwagę, że dopłatą można objąć linie komunikacyjne, a nie umowy (umowy się podpisuje).		
	art. 4 pkt 10 lit. g i 11 (art. 10a ust. 6 I art. 10b ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. W proponowanym brzmieniu art. 10b ust. 3 oraz w art. 10a ust. 6 wprowadzono pojęcie „proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania". Stoję na stanowisku, że należy jednoznacznie wskazać definicję owej „proporcjonalności" 2. Należy uściślić czy marszałek jest zobligowany do zamieszczania na BIP również zaktualizowanych informacji w przypadku ziszczenia się przesłanki z proponowanego brzmienia art. 10c (nadmiar środków w puli „przewozów na żądanie")	**uwaga nieuwzględniona**	Pojęcie propozycjonalnego podziału środków jest obecnie stosowane w przepisach ustawy o Funduszu (art. 16 ust. 12 ustawy o Funduszu) i nie budzi wątpliwości interpretacyjnych.
	art. 4 pkt 13 (art. 11a – 11c ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. Stoję na stanowisku, że nie należy uchylać art. 11a-11c ustawy FRPA w jej obecnym brzmieniu, odnoszących się do rozpatrywania wniosku o objęcie dopłatą oraz rezerwy. 2. Proponowane brzmienie art. 10a ust. 7 stanowi o rozpatrywaniu wniosków. Rozpatrywanie wniosku, a w konsekwencji przyznawanie dopłaty, powinno więc BEZWZGLĘDNIE odbywać się po uprzednim ROZPATRZENIU WNIOSKU o objęcie dopłatą, w oparciu o obiektywne kryteria, według ustalonego sposobu oceny i wyboru wniosków. 3. Odstąpienie od dotychczas funkcjonującego sposobu oceny i wyboru wniosków do dofinansowania będzie w istocie nierównym traktowaniem organizatorów transportu publicznego, zarówno w ramach naboru na rok 2027, jak i względem organizatorów ubiegających się o dopłatę w naborach z lat 2019-2026. 4. Odstąpienie od dotychczas wypracowanego i sprawdzonego mechanizmu WNIOSKOWANIA O ŚRODKI Z REZERWY w przypadku wyczerpania się środków przyznanych dla województwa realnie opóźni moment zwiększenia limitu środków Funduszu przewidzianych na województwo. A to z kolei spowoduje sytuację, w której organizator straci stabilność organizacyjną i finansową. 5. Stoję na stanowisku, że marszałek województwa powinien składać (na równi z innymi organizatorami) wniosek o objęcie dopłatą. Tylko na tej podstawie wojewoda będzie mógł zawrzeć umowę o dopłatę z	**uwaga nieuwzględniona**	Nie przewiduje się odstąpienia od sposobu udzielania dofinansowania i dopłaty z Fundusz zaproponowanego w projekcie ustawy.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			marszałkiem województwa. Jeśli natomiast marszałek województwa nie składałby wniosku o objęcie dopłatą, to stoję na stanowisku, że przy sporządzaniu Schematu sieci komunikacji województwa, o której mowa w proponowanym brzmieniu art. 14a ustawy PTZ, powinny być obligatoryjnie uwzględnione warunki z art. 10a ust. 1 pkt. 1) - 4) ustawy FRPA.		
	art. 4 pkt 14 (art. 11dustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Dla przypomnienia: art. 11d odnosi się teraz do umów o dopłatę dla „linii komunikacyjnych: - 11d ust. 1: umowa o dopłatę z pozostałymi (marszałek) - 11d ust. 1a i 1b: umowa o dopłatę z marszałkiem (wojewoda) 1. Skoro okres na jaki zawierana będzie umowa o dopłatę z art. 11d implikowany będzie spełnieniem minimalnych warunków z ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, to koniecznym będzie, aby marszałek zbadał spełnianie tych warunków na etapie tworzenia schematu sieci komunikacyjnej województwa (również w stosunku do samego województwa); 2. Skrócenie okresu na jaki zawierane mogą być umowy z art. 11d ust. 1 („na linie komunikacyjne” inne niż linie marszałka) do 5 lat i to pod warunkiem, że spełnia warunki z art. 5a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) spowoduje, że organizator traci stabilność organizacyjną i finansową. Mało tego, tak projektowany przepis implikuje niepewność, wstrzymywanie decyzji o organizowaniu przewozów i zaciąganiu zobowiązań do czasu ustalenia sieci przez samorząd województwa (z uwzględnieniem okresu odwoławczego). 3. Nie wskazano w ustawie na jaki okres będą zawierane umowy z art. 11d ust. 1a), czyli umowy wojewody z marszałkiem województwa.	**uwaga częściowo uwzględniona**	Przepis art. 11d ust. 1a ustawy o Funduszu zostanie uzupełniony o odwołanie do umów o dopłatę zawieranych przez wojewodę z marszałkiem województwa. Projekt nie przewiduje odstąpienia od pierwotnych założeń w zakresie ograniczenia czasu trwania umów o dopłatę. Przyjęte rozwiązanie, zakładające co do zasady roczny okres obowiązywania umów oraz maksymalnie 5-letni okres dla linii zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, jest celowe i spójne z koncepcją funkcjonowania Funduszu. Wydłużenie okresu umów do 10 lat prowadziłoby do nadmiernego „usztywnienia” alokacji środków Funduszu, ograniczając możliwość ich redystrybucji na obszary o aktualnie największych potrzebach. Ponadto krótsze okresy obowiązywania umów umożliwiają regularną weryfikację zasadności finansowania poszczególnych linii oraz dostosowanie siatki połączeń do rzeczywistego popytu. W konsekwencji proponowana zmiana nie znajduje uzasadnienia.
	art. 4 pkt 14 lit. b	**Wojewoda**	Art. 4 pkt 14)	**uwaga nieuwzględniona**	Ustawa o Funduszu określa obligatoryjne

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 11d ust. 1b ustawy o Funduszu)	**Świętokrzyski**	• „w art. 11 d: b) 1b Wojewoda jest uprawniony do żądania danych…" Należy doprecyzować, jakie dane według znowelizowanej ustawy są niezbędne do zawarcia umowy o dopłatę i czy w związku z tym przepisem Marszałek nie składa wniosku do Wojewody, tylko podaje dane do umowy.		elementy umowy o dopłatę
	art. 4 pkt 14 lit. c (art. 11d ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	W art. 8a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym porozumienie nie uzyskało nazwy „porozumienie integracyjne" (jest: „porozumienia dotyczącego integracji sieci komunikacyjnej województwa"), a w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej tak zostało nazwane.	**uwaga wyjaśniona**	Projekt ustawy zostanie dopracowany pod względem prawnym legislacyjnym i redakcyjnym i etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 4 pkt 14 lit. d (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 4 pkt 14) • „w art. 11 d: e) ust. 5 otrzymuje brzmienie: 5 Umowa, o której mowa w ust. 1, zawierana jest na rok budżetowy…" Należy doprecyzować, jak skorelowane jest podpisywanie umowy wieloletniej z coroczną aktualizacją Schematu, który przygotowuje Marszałek.	**uwaga wyjaśniona**	Umowy wieloletnie będą zawierane wyłącznie na linii komunikacyjnej realizujące minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego określone w art. 5a ustawy o ptz. Realizacja tego standardu jest obowiązkiem organizatora ptz. W związku z powyższym linie te powinny zostać ujęte w Schemacie.
	art. 4 pkt 14 lit. d (art. 11d ust. 5 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	Proponuję również doprecyzować art. 11d o wymiar okresu na jaki może zawierać umowy o dofinansowanie wojewoda z marszałkiem (tylko jednoroczne, czy też 5-cioletnie).	**uwaga wyjaśniona**	Umowy wieloletnie mogą zostać zawarte wyłącznie na linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy o ptz.
	art. 4 pkt 17 (art. 11f ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 4 pkt. 16) • „17) po art. 11 f… 2. Operator jest zobowiązany przechowywać dane …" Znowelizowane przepisy ustawy wskazują na żądanie dokumentów bezpośrednio od operatora za wykonany przewóz i udostępnianie ich Wojewodzie. Należy doprecyzować, czy ustawa przewiduje zatem w domyśle sprawowanie przez Wojewodę kontroli nad operatorem, a jeśli tak, to w jakim zakresie.	**uwaga wyjaśniona**	Art. 11g ust. 2 ustawy o Funduszu odnosi się do uprawnień wojewody w zakresie kontroli lokalizatorów.
	art. 4 pkt 18 lit. b	**Wojewoda**	Art. 4 pkt 18)	**uwaga**	Poprawiono.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	(art. 14 ust. 1b ustawy o Funduszu)	**Świętokrzyski**	• „w art. 14: b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: 1b. Organizator, o którym mowa…" należy zmienić zapis na: „1a Organizator, o którym mowa…" W projekcie zastosowano nieprawidłowe oznaczenie punktu względem kolejnej numeracji.	**uwzględniona**	
	art. 4 pkt 18 lit. b (art. 14 ust. 1b ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	Ponadto w art. 14 ust. 1 dodaje się ust 1a, którego brzmienie zapisano „1b….."	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono.
	art. 4 pkt 18 lit. b (art. 14 ust. 1b ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Kujawsko-Pomorski**	W art. 14 proponowanej wersji ustawy o Funduszu podano, że po ust. 1 dodaje się ust. 1a, natomiast jego brzmienie zapisano jako 1b.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono.
	art. 4 pkt 18 lit. c (art. 14 ust. ust. 4 – 8 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Projektodawca wskazuje, że zmienia brzmienie ust, 4-10, natomiast wymienia ust od 4 do 11. Należy zwrócić uwagę, że art. 14 nie miał ust. 11, więc nie może on otrzymać nowego brzmienia. Można natomiast w art. 14 po ust. 10 dodać ust. 11 (o określonym brzmieniu).	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono.
	art. 4 pkt 19 lit. a (art. 16 ust. 1 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	O ile zrozumiałe może być, że dysponent może prosić wojewodę o analizę zaangażowania środków [rozumiem, że chodzi tu o zaangażowanie z umów wieloletnich zawartych przez wojewodę w latach 2024-2026], to całkowicie niezrozumiała jest analiza przez wojewodę środków, które mogłyby być zaangażowane w przypadku zwiększenia limitu na województwo. Skoro począwszy od roku 2027 wojewoda będzie podpisywał umowę o dopłatę tylko z marszałkiem województwa, to jest to nielogiczne. Tym bardziej, że wojewoda: - nie dysponuje alokacją wyodrębnioną dla województwa [vide art. 10a ust. 1 pkt. 1b)] - marszałek województwa nie składa do wojewody (ani gdziekolwiek indziej) wniosku o objęcie dopłatą.	**uwaga wyjaśniona**	Wojewoda będzie przekazywał informacje o ewentualnych środkach niezaangażowanych wynikających z umowy o dopłatę, którą zawarł z województwem – organizatorem ptz.
	art. 4 pkt 19 lit. b (art. 16 ust. 8-13	**Śląski Urząd Wojewódzki w**	Po co dysponent przekazuje wojewodzie informację o dodatkowych środkach, skoro to marszałek województwa (w myśl proponowanego	**uwaga wyjaśniona**	Wojewoda będzie przekazywał informacje o ewentualnych środkach

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	ustawy o Funduszu)	**Katowicach**	brzmienia art. 10a ust. 2 ustawy FRPA) zamieszcza na swoim BIP informacje o dodatkowych środkach. No chyba, że wojewoda ma ogłaszać na swoim BIP te informacje o dodatkowych środkach, to wówczas brzmienie art. 10a ust. 2 ustawy FRPA musi się zmienić i uwzględniać wojewodę. W przeciwnym wypadku - skąd marszałek będzie wiedział o dodatkowych środkach dla wojewody.		niezaangażowanych wynikających z umowy o dopłatę, którą zawarł z województwem – organizatorem ptz.
	art. 4 pkt 19 (art. 16 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Wielkopolski**	czynności przewidziane do realizacji w ramach wdrażania Funduszu na podstawie art. 16 dotyczą działań, które prowadzone będą wyłącznie przez marszałka, zatem niezasadne jest wskazywanie roli dla wojewody;	**uwaga nieuwzględniona**	Analiza zaangażowanie środków Funduszu, na wniosek dysponenta, będzie prowadzona przez marszałka województwa jak i wojewodę.
	art. 4 pkt 20 (art. 17 ust. 7 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	1. W art. 17 ust. 7 do określenia rodzajów organizatorów użyto pojęć „województwo” oraz „inny organizator publicznego transportu niż województwo”. W pozostałych częściach ustawy do określenia rodzajów organizatorów następuje odwołanie do definicji zawartych w odpowiednich art. ustawy o PTZ (art. 7 ust. 1 pkt 1-4b, art. 7 ust. 1 pkt 5). Proponuję zachowanie konsekwencji pojęciowej i używanie albo nazw, albo odwołania do odpowiednich art. ustawy o PTZ jednolicie w całym projekcie ustawy. 2. Ponadto w wielu miejscach projektu ustawy następują nieprawidłowe odwołania do ustawy o PTZ w zakresie definicji poszczególnych organizatorów. Jest: art. 7 ust. 1-4b lub art. 7 pkt 1-4b, powinno być: art. 7 ust. 1 pkt 1-4b	**uwaga uwzględniona**	Projekt ustawy zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym na etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 4 pkt 20 (art. 17 ust. 9 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Wielkopolski**	projektowana zmiana ustawy nakłada na wojewodę realizację dodatkowych zadań polegających na rozpatrywaniu odwołania od decyzji w przypadku niedokonania zwrotu dopłaty w terminie (art. 17 ust. 9), bez zabezpieczenia dodatkowych środków finansowych na realizację zadania;	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 20 (art. 17 ust. 9 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Mazowiecki**	W związku z propozycją nałożenia nowych obowiązków na wojewodę w postaci m.in rozpatrywania odwołań od decyzji marszałka województwa konieczne jest zapewnienie finansowania z Funduszu co najmniej dwóch etatów na stanowisku specjalistycznym. W przeciwnym wypadku proponuje się	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			wykreślenie tego punktu z ustawy zmieniającej i zachowanie dotychczasowego zapisu w ustawie tj. „Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 7 rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.".		obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Warmińsko-Mazurski**	Dodatkowo należy wskazać, że w art. 4 pkt 21 projektowanej ustawy punkty 1, 2 i 3 należy zamienić na litery, co zapewni zgodność z § 56 ust. 2 Zasad techniki prawodawczej, zgodnie z którym w obrębie punktów można dokonać dalszego wyliczenia, wprowadzając litery.	**uwaga uwzględniona**	Projekt zostanie dopracowany pod względem legislacyjnym, redakcyjnym i prawnym na etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Warmińsko-Mazurski**	W art. 4 pkt 21 pkt 2 projektowanej ustawy zmieniającej art. 18 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wskazano, że wojewoda będzie kontrolował co najmniej 10% środków przekazanych marszałkowi w danym roku. Na rozważenie zasługuje uszczegółowienie tego zapisu, albowiem powstają wątpliwości dotyczące doboru próby do kontroli – tj. jaki okres wojewoda ma poddać kontroli, jaki obszar działalności marszałka, etc.	**uwaga nieuwzględniona**	Wojewoda będzie samodzielnie określał próbę kontrolną.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 2 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	Natomiast w art. 18 ust. 2a zaprojektowano, że wojewoda będzie kontrolował co najmniej 10% środków przekazanych marszałkowi w danym roku. Skoro wojewoda kontroluje tylko jednego organizatora, pojawia się wątpliwość w jaki sposób dokonywać doboru próby do kontroli.	**uwaga nieuwzględniona**	Wojewoda będzie samodzielnie określał próbę kontrolna.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Proponuję również zmianę brzmienia art. 18 ust. 3: Na wniosek dysponenta Funduszu marszałek województwa lub wojewoda zarządza przeprowadzenie kontroli nieprzewidzianej w okresowym planie kontroli.	**uwaga uwzględniona**	Uzupełniono przepis o marszałka województwa.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 3 ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Kujawsko-Pomorski**	W art. 18 obowiązującej ustawy o Funduszu obowiązek przeprowadzenia kontroli na wniosek dysponenta Funduszu powinien spoczywać na marszałku województwa, a nie na wojewodzie, gdyż wojewoda corocznie będzie przeprowadzał kontrolę marszałka województwa jako organizatora przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.	**uwaga uwzględniona**	Uzupełniono przepis o marszałka województwa.
	art. 4 pkt 21 (art. 18 ust. 3 ustawy o	**Wojewoda Lubuski**	W art. 18 ust. 3 pozostaje dotychczasowy zapis mówiący, że „Na wniosek dysponenta Funduszu wojewoda zarządza przeprowadzenie kontroli nieprzewidzianej w okresowym planie kontroli”. Taka forma	**uwaga wyjaśniona**	Art. 18 ust. 3 ustawy o Funduszu odnosi się do kontroli zlecanej przez dysponent Funduszu. Nie przewiduje on uprawnień

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
	Funduszu)		zapisu budzi wątpliwości czy wojewoda może zarządzić przeprowadzenie kontroli przez marszałka.		dla wojewody w zakresie zlecenia kontroli marszałkowi województwa.
	art. 4 pkt 23 lit. b (art. 19 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Stoję na stanowisku, że w samej ustawie (lub w akcie wykonawczym) należy określić zakres danych i informacji, które wojewoda ma - na podstawie proponowanego brzmienia art. 19 ust. 1a ustawy o FRPA - przekazywać marszałkowi. Zwracam uwagę, że zakres tych danych i informacji powinien obejmować również dane z umów wieloletnich zawartych przez wojewodę w latach 2024-2026 (to w kontekście proponowanego brzmienia art. 18 ustawy o FRPA).	**uwaga nieuwzględniona**	Przepisy ustawy o Funduszu określają wymagane elementy sprawozdanie rocznego z Funduszu, a Porozumienie (zawierane na podstawie art. 11 ustawy o Funduszu) określa wzór tego sprawozdania. Kwestie danych przekazywanych przez wojewodę do marszałka województwa, z uwzględnieniem wymaganych elementów, mogą zostać określone w umowie o dopłatę.
	art. 4 pkt 23 lit. b (art. 19 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Świętokrzyski**	Art. 4 pkt 23) • „w art. 19 1a. w terminie do dnia 1 marca…” Należy doprecyzować, jak rozumieć zapis dotyczący przekazania przez Wojewodę danych Marszałkowi w celu sporządzenia sprawozdania z realizacji zadań i co mają obejmować te dane.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepisy ustawy o Funduszu określają wymagane elementy sprawozdanie rocznego z Funduszu, a Porozumienie (zawierane na podstawie art. 11 ustawy o Funduszu) określa wzór tego sprawozdania. Kwestie danych przekazywanych przez wojewodę do marszałka województwa, z uwzględnieniem wymaganych elementów, mogą zostać określone w umowie o dopłatę.
	art. 4 pkt 23 lit. b (art. 19 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Lubuski**	Z kolei w art. 19 dodano ust. 1a mówiący, że w terminie do dnia 1 marca danego roku wojewoda przekazuje marszałkowi województwa dane i informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdania […], w zakresie udzielonego przez wojewodę dofinansowania w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego. Skoro wojewoda będzie obsługiwał dotychczasowe umowy wieloletnie na starych zasadach, a dodatkowo udzielał dofinansowania wyłącznie marszałkowi województwa, to należy doprecyzować ten przepis o konkretne dane jakie ma przekazywać wojewoda.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepisy ustawy o Funduszu określają wymagane elementy sprawozdanie rocznego z Funduszu, a Porozumienie (zawierane na podstawie art. 11 ustawy o Funduszu) określa wzór tego sprawozdania. Kwestie danych przekazywanych przez wojewodę do marszałka województwa, z uwzględnieniem wymaganych elementów, mogą zostać określone w umowie o

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
					dopłatę.
	art. 4 pkt 23 lit. b (art. 19 ust. 1a ustawy o Funduszu)	**Wojewoda Warmińsko-Mazurski**	W art. 4 pkt 23 lit. b projektowanej ustawy dodającej w art. 19 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ust. 1a stanowiący, że w terminie do dnia 1 marca danego roku wojewoda przekazuje marszałkowi województwa dane i informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdania […], w zakresie udzielonego przez wojewodę dofinansowania w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego. W ocenie opiniującego należy doprecyzować ten przepis o konkretne dane jakie powinien przekazywać wojewoda, z uwagi na to, że wojewoda będzie obsługiwał dotychczasowe umowy wieloletnie na starych zasadach, a dodatkowo udzielał dofinansowania wyłącznie marszałkowi województwa.	**uwaga nieuwzględniona**	Przepisy ustawy o Funduszu określają wymagane elementy sprawozdanie rocznego z Funduszu, a Porozumienie (zawierane na podstawie art. 11 ustawy o Funduszu) określa wzór tego sprawozdania. Kwestie danych przekazywanych przez wojewodę do marszałka województwa, z uwzględnieniem wymaganych elementów, mogą zostać określone w umowie o dopłatę.
	art. 4 pkt 23 lit. c (art. 19 ust. 2 pkt 8 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	W proponowanym brzmieniu art. 19 pkt. 8 wskazano „transport na żądanie" zamiast „przewozów na żądanie", które wskazano w: - art. 4 pkt. 3) - art. 4 pkt. 4) - art. 4 pkt. 5) - art. 4 pkt. 6) - art. 4 pkt. 7) - art. 4 pkt. 10) - art. 4 pkt. 11) - art. 4 pkt. 15) niniejszej ustawy.	**uwaga uwzględniona i wyjaśniona**	Poprawiono sformułowanie zawarte w art. 19 ust. 2 pkt 8. Jednocześnie należy zauważyć, że dopłacie z Funduszu będzie mógł podlegać „przejazd na żądanie" a nie jak błędnie wskazano w uwadze „przewóz na żądanie".
	art. 4 pkt 24 (art. 20a ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Stoję na stanowisku, że w samej ustawie należy skonkretyzować zakres danych i informacji, które marszałek województwa jest obowiązany do publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu marszałkowskiego oraz moment, kiedy ma to nastąpić. Zapewni to przejrzystość i sprawi, że będzie to jednolite w skali kraju. 2. Należy sprecyzować w ustawie zakres danych koniecznych do publikowania przez marszałka. Projektodawca powinien jednoznacznie wskazać co należy rozumieć przez: - „ linie komunikacyjne" • czy jest to informacja o liczbie linii	**uwaga nieuwzględniona**	Norma ma charakter ogólny. Marszałkowie województwa będą mieli dowolność prezentacji danych z uwzględnieniem informacji obligatoryjnych wynikających z przepisu.

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			• czy informacja o nazwach linii • czy informacja w zakresie np. długości lub pracy eksploatacyjnej - „sfinansowanie” • czy to będą dane po zawarciu umowy o dopłatę (wówczas raczej nie „sfinansowanych”, tylko „objętych dopłatą”) • czy to będą dane po rozliczeniu (co sugeruje słowo „sfinansowane”), co sprawi, że dane te będą mogły być opublikowane dopiero po rozliczeniu zadań; - należałoby wskazać termin w jakim ma być dokonana publikacja danych na BIP. 3. Niewątpliwie do ustalenia jest (i to na poziomie ustawy) czy dane i informacje publikowane na BIP przez marszałka województwa będą również obejmowały to, co odnosi się do umów wieloletnich zawartych przez wojewodę w latach 2024-2026, a odnoszących się do roku budżetowego.		
	art. 4 pkt 25 (art. 50 ustawy o Funduszu)	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Stoję na stanowisku, że ustalenia wymaga czy w odniesieniu do wieloletnich umów zawartych przez wojewodę w latach 2024-2026 zachodzi konieczność zmiany nazwy Funduszu.	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie z przepisem przejściowym (art. 18 projektu) do umów do dopłatę zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
	art. 14	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Stoję na stanowisku, że projektowany okres przejściowy jest zbyt krótki.	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowane przepisy przyjmują spójne i celowe podejście do reformy systemu planowania i finansowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności poprzez powiązanie planów transportowych ze Schematem sieci komunikacyjnej województwa oraz nowymi zasadami funkcjonowania Funduszu. Wydłużenie terminu osłabiłoby efekt reformy i opóźniło wdrożenie rozwiązań ukierunkowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu.
	art. 15 pkt 1	**Śląski Urząd Wojewódzki w**	Stoję na stanowisku, że jest to termin nierealny. Projektowane przepisy dotyczące ustalania schematu sieci komunikacyjnej	**uwaga nieuwzględniona**	Projektowany termin sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
		Katowicach	województwa i jej aktualizacji są sprzeczne z czasem i logiką dotyczącą udzielania zamówień publicznych na operatorów linii użyteczności publicznej, art. 19 i 23 ustawy PTZ. W tak projektowanej osi czasu organizator, który musi ogłosić lub nawet ogłosił zamiar udzielenia zamówienia, a tym bardziej ten, który ma zawartą umowę kilkuletnią z operatorem, traci stabilność organizacyjną i finansową. Mało tego, tak projektowany przepis implikuje niepewność, wstrzymywanie decyzji o organizowaniu przewozów i zaciąganiu zobowiązań do czasu ustalenia sieci przez samorząd województwa (z uwzględnieniem okresu odwoławczego).		województwa do dnia 30 września 2026 r. wynika z potrzeby zapewnienia sprawnego i jednoczesnego wdrożenia nowych zasad funkcjonowania Funduszu oraz rozpoczęcia naborów wniosków na rok 2027. Nie przewiduje się odstąpienia od pierwotnych założeń projektu.
	art. 18	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Stoję na stanowisku, że ustalenia wymaga czy w odniesieniu do wieloletnich umów zawartych przez wojewodę w latach 2024-2026 zachodzi konieczność zmiany nazwy Funduszu.	**uwaga wyjaśniona**	Zgodnie tym przepisem do umów do dopłatę zawartych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
	art. 21	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Z proponowanego brzmienia art. 21 wywodzę, że projektodawca zakłada, że łączne zaangażowanie środków w roku 2027 i kolejnych (w związku z aktualnym limitem 50%) może przekroczyć 20% limitu z roku poprzedniego. Wobec tego rodzi się nasuwa się wątpliwość czy przepis art. 9a ust. 2 w proponowanym brzmieniu jest poprawny. Czy intencją projektodawcy nie było zapewnienie, aby kwota środków zaangażowanych na lata 2028 i kolejne, a wynikająca z umów o dopłatę zawieranych po naborze na rok 2027, nie przekraczała 20% kwoty przekazanej wojewodzie w roku 2026. Jeśli tak, to proponowane brzmienie art. 9a ust. 2 powinno być przeredagowane.	**uwaga wyjaśniona**	Projekt ustawy zostanie dopracowany pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym na etapie komisji prawniczej RCL.
	art. 23	**Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach**	Błędne wskazanie art. 1 pkt 20; powinno być art. 1 pkt 19.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	art. 23	**Wojewoda Wielkopolski**	W art. 23 zapisano, że ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od daty ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 20 w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5a lit. b-g….. Projekt nie zawiera art. 1 pkt 20.	**uwaga uwzględniona**	Poprawiono brzmienie przepisu.
	inne uwagi do art. 4	**Wojewoda Wielkopolski**	projekt, w części dotyczącej Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu, nie wskazuje kto otrzymuje informację od	**uwaga wyjaśniona**	Informacja o środkach Funduszu przyznanych dla województwa jest

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			dysponenta o wysokości środków Funduszu na dany rok;		przekazywane prze dysponenta Funduszu do marszałka województwa.
	inne uwagi do art. 4	**Wojewoda Podkarpacki**	Ponadto przy okazji projektowanych zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustawy (w tym do ustawy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych) należałoby również rozważyć zdefiniowanie linii komunikacyjnej, ze wskazaniem jakie ewentualne modyfikacje linii komunikacyjnej mogą być dokonywane przez Organizatorów na liniach objętych dofinansowaniem Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w trakcie trwania umowy (np. zmiany trasy, dodawanie przystanków, likwidacje kursów)	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o Funduszu, ale także po jej nowelizacji zmiany na liniach komunikacyjnych są dopuszczalne w ramach kwoty dopłaty na jaką została zawarta umowa.
	inne uwagi do art. 4	**Wojewoda Podkarpacki**	Wskazanym byłoby także aby do realizacji zadań Funduszu ustawa lub odpowiednie rozporządzenia określały szczegółowe wytyczne, co i w jakim zakresie Organizator może zaliczać do przedstawianych kosztów linii komunikacyjnych objętych dofinansowaniem, a tym samym uwzględnianych do deficytu.	**uwaga nieuwzględniona**	Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o Funduszu kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej to ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007. Przepisy ww. rozporządzenie stosuje się wprost.
	inne uwagi do art. 4	**Wojewoda Świętokrzyski**	Ponadto zasadne byłoby przygotowanie wzorów wniosków o dofinansowanie, wniosków rozliczeniowych oraz wzorów umów z organizatorami. Z uwagi na zaproponowane zmiany w projekcie ustawy dotychczasowe, wypracowane przez Wojewodę wnioski, załączniki rozliczeniowe oraz projekty umów z Organizatorami nie korelują z nowym projektem ustawy. Standaryzacja dokumentów pozwoliłaby na jednakowe, płynne i mniej problematyczne wdrożenie znowelizowanych przepisów ustawy przez Wojewodów oraz Marszałków.	**uwaga nieuwzględniona**	Ustawa o Funduszu zawiera wymagane elementy wniosku o objęcie dopłatą, wniosku o dopłatę oraz umowy o dopłatę. MI nie uczestniczy w procesie zawierania umów z organizatorami i ich późniejszego rozliczania nie uznaje za zasadne narzucania treści takich dokumentów.
	inne uwagi do art. 4	**Wojewoda Wielkopolski**	Uprzejmie przypominam, że na żadnym etapie projektowania i wdrażania ustawy o FRPA, przyjętej w 2019 roku, nie przewidziano zapewnienia dodatkowych etatów, czy finansowania wynagrodzenia pracowników urzędów wojewódzkich wykonujących całkowicie	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się

	Jednostka redakcyjna projektu	Podmiot zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko	Uzasadnienie stanowiska
			nowe zadania wynikające z ustawy. Projektowane zmiany w ustawie również nie przewidują finansowania realizacji zadań wojewody w zakresie wdrażania ustawy w zmienionym kształcie, mimo wprowadzenia kolejnych, nowych, wysokospecjalistycznych zadań.		dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.
	uwagi ogólne	**Wojewoda Podlaski**	Przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przewidują nałożenie na wojewodów nowych zadań m.in. zadań kontrolnych w zakresie Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, niemniej jednak Ocena Skutków Regulacji nie zawiera zapisów dotyczących finansowania etatów z tym związanych. Szacuje się, iż realizacja zadań kontrolnych będzie wymagała utworzenia w ramach Podlaskiego Urzędu Wojewódzkiego co najmniej 1 etatu, którego roczny koszt utrzymania wyniesie ok. 110 tys. zł. W związku z powyższym zasadnym jest uzupełnienie Oceny Skutków Regulacji o stosowne zapisy dotyczące przedmiotowej kwestii.	**uwaga nieuwzględniona**	W ramach projektowanej regulacji, w związku z przekazaniem znacznej części zadań obsługi Funduszu do marszałków województw nie przewiduje się dodatkowych środków finansowych na obsługę Funduszu w urzędach wojewódzkich.