

Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego T-INCLUDED

Zadanie 19

Opracowanie rekomendowanych zmian legislacyjnych ograniczających wykluczenie komunikacyjne

30 kwiecień 2025 r.



Rzeczpospolita
Polska

NCBR
Narodowe Centrum Badań i Rozwoju



POLITECHNIKA POZNAŃSKA



Politechnika
Śląska



POLITECHNIKA
GDAŃSKA

Politechnika
Warszawska

INFORMACJE O WYKONAWCY

Politechnika Warszawska

pl. Politechniki 1, 00-661 Warszawa

NIP: 525-000- 58-34

REGON: 000001554

e-mail: biuro.rektora@pw.edu.pl

strona: <http://www.pw.edu.pl>

ZESPÓŁ WYKONAWCÓW PRAC

Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej

Przy współpracy z Wydziałem Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej

Wykonawcy:

- Mariusz Izdebski – WT, ISTiL (kierownik projektu na PW)
- Mariusz Wasiak – WT, ISTiL
- Mirosław Czerliński – WT, ZSRiIT
- Jakub Murawski – WT, ISTiL
- Dorota Wilkowska-Kořakowska – WAiNS, ZPAiNoPP
- Cezary Woźniak – WAiNS, ZPG

Spis treści

Stosowane skróty.....	9
1 Wprowadzenie.....	10
2 Analiza aktualnego stanu prawnego w Polsce w aspekcie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu	11
2.1 Zakres analizy.....	11
2.2 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.....	12
2.3 Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewoźów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 14	
2.4 Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewoźowe	17
2.5 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.....	21
2.6 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym	26
2.7 Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	30
2.7.1 Tekst zasadniczy ustawy.....	30
2.7.2 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności	33
2.7.3 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.....	36
2.7.4 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.....	38
2.7.5 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie organizacji instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei oraz postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich	39
2.7.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego	40
2.7.7 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych	40

2.8	Inne krajowe akty prawne.....	41
2.8.1	Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych	41
2.8.2	Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców	45
2.8.3	Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami.....	45
2.8.4	Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska	46
2.9	Akty prawa unijnego	47
2.9.1	Rozporządzenie 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.....	47
2.9.2	Wytyczne interpretacyjne w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego	49
2.9.3	Zawiadomienie Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego	51
2.9.4	Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (PRR), w zakresie, w jakim jest ono stosowane w odniesieniu do poszczególnych przewozów	52
2.9.5	Rozporządzenie 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona).....	54
2.9.6	Rozporządzenie 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.....	55
2.9.7	Zalecenie 2023/550 w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.....	58
2.9.8	Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości	60
3	Ocena skali zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz identyfikacja oczekiwanych zmian legislacyjnych	63
4	Opracowanie projektu rekomendacji zmian legislacyjnych służących ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego	66

4.1	Zakres proponowanych zmian.....	66
4.2	Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych.....	67
4.3	Umożliwienie organizatorom uruchamiania linii komunikacyjnych nieuwjętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa	67
4.4	Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami.....	68
4.5	Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych	69
4.6	Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra	70
4.7	Zmiana zasad przyznawania dopłaty poprzez wprowadzenie mechanizmu ograniczającego nadpodaż wolnych miejsc.....	73
4.8	Utworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego.....	74
4.9	Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego	77
4.10	Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami	78
4.11	Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA	90
4.12	Cyfryzacja dokumentów	91
4.13	Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną.....	92
4.14	Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora.....	93
5	Konsultacje zaproponowanych rekomendacji zmian legislacyjnych.....	95
5.1	Uwagi zgłoszone w procesie konsultacji.....	95
5.2	Rekomendacje zmian legislacyjnych służących ograniczaniu wykluczenia komunikacyjnego – wersja finalna	95
5.2.1	Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych	95
5.2.2	Umożliwienie organizatorów uruchamiania linii komunikacyjnych nieuwjętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa.....	96

5.2.3	Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami	97
5.2.4	Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych	98
5.2.5	Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra	99
5.2.6	Wprowadzenie obowiązku stosowania w pojazdach publicznego transportu zbiorowego lokalizatorów GPS.....	100
5.2.7	Utworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego.....	101
5.2.8	Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.....	104
5.2.9	Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami.....	106
5.2.10	Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA.....	119
5.2.11	Cyfryzacja dokumentów.....	120
5.2.12	Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną.....	121
5.2.13	Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora	122
5.2.14	Wprowadzenie mechanizmu gwarantowanej liczby połączeń komunikacyjnych	122
5.2.15	Skrócenie do 3 miesięcy czasu publikowania ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora na usługę poniżej 50 000 km rocznie	124
5.2.16	Dochodowość linii w FRPA liczona w okresie 1 roku rozliczeniowego, a nie w skali miesiąca.....	126
5.2.17	Ujednolicenie wymagań w zakresie wniosków o objęcie dopłatą z FRPA.....	126
5.2.18	Zapewnienie elastyczności w zakresie linii komunikacyjnych objętych dopłatą z FRPA.....	128
6	Realizacja kamieni milowych.....	129
7	Podsumowanie	132
7.1	Konkluzje i rekomendacje	132

Bibliografia.....	134
Załączniki.....	137
Załącznik nr 1	137
Ocena aktualnego stanu prawnego w Polsce w aspekcie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.	137
Załącznik nr 2.....	150
Obecnie funkcjonujące instrumenty wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego, w kierunku walki z wykluczeniem komunikacyjnym:.....	150
Załącznik nr 3.....	163
Wykaz podmiotów, do których skierowano wnioski o konsultacje	163
Załącznik nr 4.....	164
Konsultacje zaproponowanych rekomendacji zmian legislacyjnych.	164
Załącznik nr 5.....	179
Propozycja zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – wersja skierowana do konsultacji.....	179
Załącznik nr 6.....	187
Propozycja zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – wersja ostateczna	187

Stosowane skróty

FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

UoFRPA – ustawa o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych

UoPTZ – ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

UPP – ustawa Prawo przewozowe

UoTD – ustawa o transporcie drogowym

1 Wprowadzenie

Zadanie nr 19 zostało zrealizowane przez zespół pracowników dwóch wydziałów Politechniki Warszawskiej. Miało ono na celu opracowanie zmian legislacyjnych umożliwiających ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, stosownie do pojęć wypracowanych w ramach niniejszego projektu. W związku z powyższym zespół dokonał analizy obowiązujących aktów prawnych w zakresie szeroko rozumianego transportu, a przed wszystkim:

- ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,
- ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej,
- ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym,
- ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

oraz innych aktów prawnych zawierających regulacje odnoszące się do transportu publicznego. Analizie poddano również wybrane akty prawa Unii Europejskiej odnoszące się do omawianych zagadnień, takie jak:

- Rozporządzenie 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70,
- Wytyczne interpretacyjne w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
- Zawiadomienie Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego,
- Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (PRR), w zakresie, w jakim jest ono stosowane w odniesieniu do poszczególnych przewozów,
- Rozporządzenie 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona),
- Rozporządzenie 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004,

- Zalecenie 2023/550 w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej,
- Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości.

W opracowaniu propozycji zmian legislacyjnych wykorzystano również informacje oraz uwagi pozyskane w ramach projektu od interesariuszy zewnętrznych (zadanie 9, zadanie 15).

Realizacja prac w ramach zadania nr 19 była dostosowana do informacji pozyskanych w ramach wcześniejszych etapów projektu i realizowana w oparciu o obowiązujące zasady techniki legislacyjnej.

Zadanie nr 19 obejmowało następujące działania:

- D1. Ocena aktualnego stanu prawnego w Polsce w aspekcie przeciwdziałania WK.
- D2. Ocena skali zjawiska WK oraz identyfikacja oczekiwanych zmian legislacyjnych.
- D3. Opracowanie rekomendacji zmian legislacyjnych służących ograniczaniu WK.
- D4. Konsultacje zaproponowanych rekomendacji zmian legislacyjnych.
- D5. Opracowanie raportu cząstkowego z realizacji Zad. 19.

2 Analiza aktualnego stanu prawnego w Polsce w aspekcie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu

2.1 Zakres analizy

Realizację zadania nr 19 rozpoczęto od wyboru i analizy aktów prawnych unijnych, polskich państwowych oraz samorządowych w sześciu obszarach:

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania,
2. Finansowanie rozwoju transportu,
3. Organizacja transportu zbiorowego,
4. Wykluczenie cyfrowe,
5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne),
6. Wykluczenie komunikacyjne.

Analizy te miały na celu zbadanie aktualnego stanu prawnego oraz wyłonienie aktów prawnych, w których należy dokonać zmian legislacyjnych umożliwiających ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Wyniki tych analiz zostały zaprezentowane w kolejnych podrozdziałach. W Załączniku 1 przedstawiono analizę stanu prawnego w kontekście funkcjonowania Związków Powiatowo-Gminnych.

Podczas prac związanych z oceną aktualnego stanu prawnego zanalizowano także obecnie funkcjonujące instrumenty wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego (Załącznik 2), w kierunku walki z wykluczeniem komunikacyjnym w celu odpowiedzi na następujące pytania:

1. Jakie fundusze mogą być wykorzystane w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym?
2. Jakie przedsięwzięcia przeciwdziałające wykluczeniu komunikacyjnemu mogą zostać dofinansowane?
3. Na jaki okres finansowanie może być zapewnione?

2.2 Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym stanowi fundamentalny akt prawny regulujący zasady organizacji, finansowania i realizacji regularnych przewozów osób na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Zakres przedmiotowy ustawy obejmuje szeroki wachlarz form transportu – od drogowego i kolejowego, przez inne formy szynowe (np. metro), aż po transport morski i śródlądowy. W przepisach ogólnych podkreślono również uwzględnienie strefy transgranicznej jako obszaru regulowanego ustawą. Wyłączeniu spod jej zastosowania podlegają natomiast przewozy międzynarodowe i turystyczne.

Ustawa wdraża szereg rozporządzeń unijnych – przede wszystkim rozporządzenie (WE) nr 1370/2007, ale również akty dotyczące praw pasażerów, zasad wykonywania zawodu przewoźnika i dostępu do rynków przewozowych. Zastosowanie przepisów unijnych odbywa się przy uwzględnieniu rozgraniczeń pomiędzy różnymi środkami transportu oraz uwzględnieniem transgranicznego charakteru niektórych usług.

Analizowana ustawa inkorporuje do prawa polskiego:

1. rozporządzenie (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,

2. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym,

3. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski),

4. rozporządzenie Rady (EWG) nr 3921/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. ustanawiającego warunki, zgodnie z którymi przewoźnicy niemający stałej siedziby w Państwie Członkowskim mogą dokonywać transportu rzeczy lub osób żeglugą śródlądową w Państwie Członkowskim

5. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE

6. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006,

7. rozporządzenie 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,

8. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004,

W ustawie szczególny nacisk położono na precyzyjne zdefiniowanie podstawowych pojęć systemowych. co wzmacnia przejrzystość systemu prawnego. W ustawie zdefiniowano m.in. pojęcia „operatora” i „organizatora” publicznego transportu zbiorowego, „przewozów o charakterze użyteczności publicznej”, „zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego”, czy „zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”. Szczególną uwagę zwrócono również na kwestie dostępności usług dla osób z niepełnosprawnościami.

Jednym z kluczowych rozwiązań przewidzianych w ustawie jest obowiązek opracowania planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego (tzw. planów transportowych), które pełnią funkcję aktów prawa miejscowego. Plany te, obligatoryjne dla jednostek samorządu terytorialnego przekraczających określone progi ludnościowe, powinny zawierać m.in. analizę i prognozy

potrzeb przewozowych, sieć komunikacyjną, preferencje co do środków transportu (w tym zeroemisyjnych), standardy jakościowe, a także planowane finansowanie usług. Ustawa przewiduje również konieczność konsultacji planów z operatorami systemów energetycznych w przypadku planowanego wykorzystania autobusów elektrycznych i gazowych.

W części poświęconej organizacji przewozów określono kompetencje i obowiązki organizatorów – gmin, powiatów, województw oraz ministra właściwego ds. transportu – przypisując im zadania związane z badaniem potrzeb transportowych, organizacją przewozów, ustalaniem taryf, przygotowywaniem infrastruktury (przystanki, dworce), zawieraniem umów oraz prowadzeniem systemów informacji pasażerskiej.

Istotnym aspektem regulacyjnym jest także ujednolicenie zasad korzystania z infrastruktury przystankowej. Przepisy ustawy określają zasady i maksymalne stawki opłat pobieranych za korzystanie z przystanków i dworców, a także zobowiązują jednostki samorządu terytorialnego do ich udostępnienia na zasadach niedyskryminujących.

Kolejnym ważnym elementem ustawy jest rozdział dotyczący umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Przewidziano możliwość wyboru operatorów w trybie przetargowym (zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych), jak również możliwość zawarcia umów bezpośrednich – w sytuacjach przewidzianych w rozporządzeniu 1370/2007. Ustawa zezwala także na zastosowanie tzw. pakietowania usług, czyli powiązania przewozów rentownych z nierentownymi. Jest to mechanizm umożliwiający finansową równowagę świadczeń operatora.

W ramach procedury przetargowej organizatorzy mają obowiązek uwzględnić kryteria jakościowe, społeczne i środowiskowe, w tym obowiązek zapewnienia dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Zapisy te sprzyjają wdrażaniu polityk zrównoważonego transportu oraz innowacyjnych rozwiązań technologicznych.

Pozytywnym elementem ustawy jest wspieranie integracji taryfowo-biletowej, która może być ustanawiana zarówno przez województwa, jak i związki metropolitalne. Umożliwia to pasażerom podróżowanie na jednym bilecie różnymi środkami transportu i przez różnych operatorów, co wpływa korzystnie na wygodę i efektywność korzystania z transportu zbiorowego.

2.3 Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Aktami wykonawczymi do ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są:

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ze zm.

Ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej reguluje:

- a. utworzenie i funkcjonowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”;
- b. zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawy tej nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Regulacje dotyczą **organizatorów publicznego transportu zbiorowego innych niż związki metropolitarne** oraz innego niż minister właściwy ds. transportu (a także wcześniej wspomnianej komunikacji miejskiej), przy czym (według art. 11a.2, który wejdzie w życie 1.01.2025 r. oraz aktualnie obowiązującego art. 25.2.), pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznawane jest organizatorom w następującej kolejności:

1. gminom;
2. związkom międzygminnym;
3. związkom powiatowo-gminnym;
4. powiatom;
5. związkom powiatów;
6. województwom.

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 (art. 4). Zgodnie z art. 6a (i art. 22.1) dopłata ze środków nie może być przyznana na linie komunikacyjne, które funkcjonowały wcześniej

niż 3 miesiące przed wejściem w życie ustawy. Z jednej strony ma to na celu alokowanie środków w nowe lub reaktywowane połączenia komunikacyjne, ale z drugiej strony może być odbierane jako dyskryminacja przewoźników realizujących w sposób ciągły od długiego czasu połączenia, w tym także takie których rentowność maleje i stają się nierentowne.

Od 2025 r. Fundusz zapewnia finansowanie w pierwszej kolejności zobowiązań wynikających z umów zawartych w poprzednich latach (do 70% środków przekazanych w poprzednim roku poszczególnym wojewodom), a następnie pozostałe środki są dzielone na województwa, do których należy ocena wniosków o dofinansowanie i przydział dofinansowania.

Nowością od 2025 roku jest też pozostawienie 5% rezerwy, z której środki mogą być kierowane do województw, które wyczerpały środki im przyznane według obowiązującego algorytmu.

Organizator wnioskując o objęcie dofinansowaniem linii komunikacyjnych określa w podziale na linie komunikacyjne i lata (od 2025 r. będzie można składać wnioski na maksymalnie 10 lat) objęte wnioskiem zarówno planowaną pracę eksploatacyjną jak i planowane kwoty deficytu, a także planowane kwoty dopłaty a od roku 2025 także daty uruchomienia linii komunikacyjnych objętych wnioskiem.

Algorytm podziału środków z Funduszu na województwa określono w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach. W algorytmie tym uwzględnione są (zgodnie z art. 10.2 ustawy) dane dotyczące PKB, powierzchni, liczby mieszkańców oraz zmiany długości linii krajowej regularnej komunikacji autobusowej względem roku 2011. **W przypadku podziału środków na niższe szczeble samorządu terytorialnego można uwzględnić podobny algorytm pod warunkiem dostępności wymaganych w nim danych.**

Natomiast algorytm oceny wniosków o dofinansowanie określono w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zmienionym Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 22 września 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z tym algorytmem pierwszeństwo w zakresie dofinansowania otrzymują wnioski złożone przez organizatorów transportu zbiorowego jednostek terytorialnych o najmniejszej gęstości zaludnienia.

Zgodnie z art. 11a.1. oraz z art. 25.1. ustawy wojewoda rozpatrując wnioski organizatorów musi w szczególności uwzględnić:

1. powierzchnię obszaru właściwości organizatora;
2. liczbę mieszkańców obszaru właściwości organizatora;
3. liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
4. długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
5. liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
6. realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;
7. wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2267, z 2023 r. poz. 1586 i 2005 oraz z 2024 r. poz. 123), jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku;
8. zapewnienie dostępności komunikacyjnej terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2023 r. poz. 788, 1463 i 1693).

Kwota dofinansowania linii komunikacyjnych od 1 kwietnia 2020 r. nie może przekroczyć 3 zł/wozokilometr (art. 30a.1.), wcześniej było to 1 zł za wozokilometr (art. 23.1). Od stycznia 2025 roku maksymalna kwota dofinansowania ma pozostać na obecnym poziomie (art. 11d.2).

2.4 Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe

Ustawa Prawo przewozowe reguluje przewóz osób i rzeczy, wykonywany odpłatnie na podstawie umowy, przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu (art. 1.1., p.p.):

- morskiego,
- lotniczego i
- konnego.

Przepisy ustawy stosuje się także do przewozu nieodpłatnego wykonywanego przez przewoźnika – rzecz jasna odpowiednio (art. 1.2., p.p.).

Ustawa Prawo przewozowe regulując obowiązki i uprawnienia przewoźników oraz pasażerów określa m.in. zasady organizacji publicznego transportu drogowego i kolejowego.

Określono w niej następujące wymagania w stosunku do przewoźnika świadczącego usługi **regularnego przewozu osób**:

1. podanie do publicznej wiadomości:
 - zakresu swojego działania, a w szczególności adresów punktów odprawy i sposobu zawierania umowy przewozu (art. 2.1., p.p.),
 - ustalonych lub stosowanych taryf lub cenników (art. 11.1., p.p.),
 - rozkładu jazdy środków transportowych przez zamieszczenie informacji na wszystkich dworcach i przystankach wymienionych w rozkładzie jazdy (art. 2.2., p.p.),
2. realizacja przewozów osób zgodnie z zakresem podanym do wiadomości publicznej (art. 3.1., p.p.),
3. używanie środków transportowych odpowiednich do danego przewozu (art. 3.2., p.p.), a także zapewnienie podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi (art. 14.1., p.p.),
4. niezwłoczne powiadomienie podróżnych o okolicznościach, które uniemożliwiają wykonanie przewozu zgodnie z umową jeżeli te zaistnieją przed rozpoczęciem lub w czasie jego wykonywania, jak też zapewnienie im wówczas, bez dodatkowej opłaty, przewozu do miejsca przeznaczenia (przewóz zastępczy) (art. 18.1., p.p.).

Natomiast podstawowymi uprawnieniami przewoźnika w przewozie osób są:

1. ustalenie zakresu świadczonych usług ich rodzaju i zasad wykonywania,
2. ustalenie warunków zawarcia albo wykonania umowy przewozu (regulaminy zawierania i wykonywania umów, wzorce umów),
3. ustalenie wysokości i zasad zapłaty (cennik),

4. pobieranie wynagrodzenia za przewóz,
5. ustalanie trasy przewozu,
6. powierzenie wykonania przewozu innym przewoźnikom (art. 5., p.p.),
7. sprawdzanie czy podróżny zapłacił należności przewozowe (art. 34a., p.p.),
8. niedopuszczenie do przewozu lub usunięcie ze środka transportowego osób zagrażających bezpieczeństwu lub porządkowi w transporcie (art. 15.2., p.p.).
9. usunięcie ze środka transportowego osób uciążliwych dla podróżnych lub odmawiających zapłacenia należności za przewóz – pod warunkiem że nie narusza to zasad współżycia społecznego (art. 15.3., p.p.).

Podstawowymi obowiązkami podróżnego są:

1. zapłata przewoźnikowi należnego wynagrodzenia,
2. współpraca z przewoźnikiem przy wykonywaniu umowy przewozu,
3. przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących w transporcie (art. 15.1. p.p.).

Podstawowymi uprawnieniami podróżnego są:

1. prawo żądania wykonania przewozu zgodnie z zawartą umową,
2. prawo żądania zapewnienia podczas przewozu odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi,
3. prawo zmiany umowy lub odstąpienia od niej (art. 17. p.p.) – nie dotyczy komunikacji miejskiej,
4. prawo do stosownego do niewykorzystanego świadczenia przewozowego zwrotu należności w przypadku odstąpienia od umowy przewozu albo nie dopuszczenia do przewozu lub usunięcia ze środka transportowego – nie dotyczy komunikacji miejskiej,
5. prawo do przewozu zastępczego jeżeli przed rozpoczęciem przewozu lub w czasie jego wykonywania zaistnieją okoliczności uniemożliwiające jego wykonanie zgodnie z treścią umowy (art. 18.1., p.p.),
6. prawo zabrania ze sobą bagażu podręcznego oraz nadania przesyłki bagażowej (art. 23.1., p.p.).

Analizując przytoczone zakres praw i obowiązków stron umowy przewozu osób można ocenić, że regulacje zawarte w prawie przewozowym nie stanowią bariery dla tworzenia, funkcjonowania oraz rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Nakładane na przewoźnika obowiązki w zakresie zamieszczania danych o zakresie swej działalności czy też o rozkładach jazdy i cenach są zarazem

działaniami w interesie samego przewoźnika, który aby pozyskać pasażerów musi informować o świadczonych usługach. Wymagania te w znacznej części są również charakterystycznymi cechami publicznego transportu zbiorowego, które zostały określone w Ustawie o transporcie drogowym (art. 18b.1., td), w której to zresztą określono również definicję tej działalności przewozowej. W tym kontekście można podjąć prace w celu ograniczenia powtórzeń i wprowadzenia tzw. odwołań wewnątrzsystemowych.

Warto też zauważyć, że Prawo przewozowe daje przewoźnikom dużą autonomię w zakresie kształtowania wewnętrznych przepisów regulujących wykonywanie usług, w tym sposób zawierania umowy przewozu, czy choćby możliwość przewozu bagażu – rzecz jasna regulacje wewnętrzne nie mogą się sprzeciwiać ani Ustawie Prawo przewozowe, ani Kodeksowi cywilnemu (w tym nie można stosować niedozwolonych postanowień umownych), czy też innym regulacjom krajowym i wewnątrzwspólnotowym.

Nie wchodząc szczegółowo w mniej istotne dla regularnych przewozów osób - kwestie przewozu przesyłek bagażowych można zauważyć, że w przepisach określono rzeczy, które nie mogą być przewożone jako bagaż podręczny ani nadane jako przesyłka bagażowa ale przewoźnikowi nie nadano uprawnień do kontroli w tym zakresie bagażu podręcznego (mogą to wykonać wyłącznie uprawnione służby) – podobnie jest w przypadku przesyłki przewożonej w miejscu wskazanym przez przewoźnika, która nie jest przesyłką bagażową. Jedynie w przypadku przesyłki bagażowej przewoźnik może dokonać jej sprawdzenia, ale tylko w uzasadnionych przypadkach i co istotne ponosi pełne ryzyko decydując się na jej sprawdzenie (musi pokryć koszty sprawdzenia w przypadku niewykrycia rzeczy wyłączonych z przewozu, ale co gorsza ponosi też ryzyko wypłaty odszkodowań z tytułu opóźnienia w przewozie powstałego w związku ze sprawdzeniem przesyłki. **Można w tym zakresie postulować zrównanie zasad sprawdzania wszystkich przesyłek przewożonych bez nadzoru przez podróżnego z zasadami dotyczącymi przesyłek bagażowych. Ponadto zasadne jest pełne zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej za opóźnienie powstałe w związku ze sprawdzeniem przesyłki – choćby przy wykryciu rzeczy wyłączonych z przewozu, w stosunku do pasażerów, do których ta przesyłka nie należy.**

Istotnym aktem wykonawczym do Ustawy Prawo przewozowe jest Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalenia stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego. Analizując art. 75 Prawa przewozowego oraz zasady dotyczące reklamacji unormowane w tym rozporządzeniu można zauważyć, że nieudzielenie odpowiedzi na reklamację w 30 dniowym terminie wskazanym w rozporządzeniu wcale nie oznacza, że reklamację można uznać za bezskuteczną. W konsekwencji nieudzielenie przez przewoźnika odpowiedzi na reklamację we wskazanym w rozporządzeniu terminie nie jest wystarczające do wystąpienia przez podróżnego na drogę sądową (zgodnie z art. 75.3 Prawa przewozowego), a także nie zwalnia z obowiązku udowodnienia przed sądem słuszności złożonej reklamacji – mimo, że w §10 Rozporządzenia napisano, że skutkuje to

uwzględnieniem reklamacji. **Wskazane jest wyeliminowanie występujących w tym zakresie kolizji między Prawem przewozowym a Rozporządzeniem w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego.**

Zarówno prawo przewozowe jak i w/w rozporządzenie przewidują różne formy zawierania umowy przewozu i składania reklamacji, w tym także formy elektroniczne, czy też papierowe (w przypadku reklamacji dopuszczalna jest również forma ustna do protokołu) – choć przewoźnik ma obowiązek dopuszczenia wyłącznie reklamacji pisemnej (tym nie mniej brak dopuszczenia danej formy przez przewoźnika np. w regulaminie wcale nie musi oznaczać braku możliwości skorzystania z tej formy). Zatem brak tu barier dotyczących wykluczenia cyfrowego (choć od przewoźników można by wymagać obligatoryjnego uwzględniania również reklamacji składanych w formie elektronicznej) – z drugiej strony może stanowić to barierą dla niektórych przewoźników i pośrednio być przyczyną większego wykluczenia komunikacyjnego. Tym nie mniej **warto uregulować dopuszczalne formy reklamacji ustawowo, a nie rozporządzeniem.**

2.5 Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym

Analizowana ustawa weszła w życie w dniu 1 stycznia 1998 roku. Jej celem jest określenie zasad ruchu na drogach publicznych, a także w strefach zamieszkania, warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu na drogach publicznych, wymagania w stosunku do osób kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu oraz zasady kontroli ruchu drogowego.

Ustawa ta jest aktem prawnym regulującym bardzo istotne z punktu widzenia obywateli kwestie, dotyczące ich czynności codziennych. Stąd też akt ten ulega dość częstym zmianom (od wejścia w życie był on nowelizowany ponad 200 razy). Ostatnie zmiany, które weszły w życie w roku 2024 dotyczą:

- a. rejestracji nabytego pojazdu przeznaczonego do poruszania się po drogach publicznych – nabycie po 1 stycznia 2024 powoduje powstanie obowiązku rejestracji pojazdu w terminie 30 dni, licząc od dnia nabycia. Termin ten dotyczy osób fizycznych, nie będących przedsiębiorcami – dla przedsiębiorców termin ten wynosi dni 90;
- b. przypadku pojazdu, którym kierowała osoba nietrzeźwa (powyżej 1.5 promila alkoholu), osoba, która spowoduje wypadek (i miała powyżej 1 promila alkoholu), a także gdy spowoduje wypadek warunkach recydywy (przy mniejszym stężeniu alkoholu);
- c. podwyższenia wysokości kary za brak aktualnej polisy ubezpieczenia pojazdu od odpowiedzialności cywilnej;

- d. kierowcy pracujący dla przedsiębiorców świadczących usługi przewozu osób obowiązani są posiadać wydane w Polsce prawo jazdy. Na osoby takie będą mogły być nakładane punkty karne, za przestępstwa i wykroczenia drogowe;
- e. wprowadzenia szerszych możliwości ustanawiania Strefy Czystego Transportu (SCT) to specjalne obszary wyznaczone w centrach miast, do których mogą wjeżdżać jedynie samochody spełniające określone normy emisji spalin;
- f. dopuszczenia do ruchu samochodów osobowych przeznaczonych do zawodów sportowych.

Analizowana ustawa inkorporuje do prawa polskiego cały szereg aktów prawa unijnego, to jest:

1. dyrektywę Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG) (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, z późn. zm.);
2. dyrektywę 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/671/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 277);
3. dyrektywę Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 359, z późn. zm.);
4. dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478, z późn. zm.);
5. dyrektywę 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 19, str. 200, z późn. zm.);
6. dyrektywę Rady 1999/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 4, str. 351, z późn. zm.);
7. dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 29, str. 399, z późn. zm.);

8. dyrektywę 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającej dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 31, str. 311, z późn. zm.);
9. dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów („dyrektywa ramowa”) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.);
10. dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. UE L 141 z 06.06.2009, str. 12, z późn. zm.);
11. dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/82/UE z dnia 25 października 2011 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (Dz. Urz. UE L 288 z 05.11.2011, str. 1);
12. dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdatności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87);
13. dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45);
14. dyrektywę delegowaną Komisji (UE) 2021/1717 z dnia 9 lipca 2021 r. zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE w odniesieniu do aktualizacji niektórych oznaczeń kategorii pojazdów i dodania systemu eCall do wykazu badanych elementów, metod, kryteriów uznania stanu technicznego za niezadowalający i oceny usterek w załącznikach I i III do tej dyrektywy (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 48).

Do analizowanej ustawy Prawo o ruchu drogowym prawodawca wskazał szereg aktów wykonawczych. Najbardziej interesującym w omawianym zakresie wykluczenia komunikacyjnego jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity z roku 2017). Rozporządzenie reguluje zagadnienia: a szczególne warunki:

1. zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;
2. wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

Innym aktem wymagającym uwzględnienia jest rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2014 roku w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych (tj. Dz. U. poz. 1611 ze zm.), czy też rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko.

Ponadto istotne jest rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach przede wszystkim w zakresie znakowania przystanków i zasad ruchu obowiązujących w ich otoczeniu.

1. Wykluczenie cyfrowe

Artykuł 8 Prawa o ruchu drogowym, który wprowadza wyjątki od obowiązku przestrzegania niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, dotyczy osób legitymujących się egzemplarzem karty parkingowej, który musi być wydany w postaci analogowej i który należy umieścić w zaparkowanym pojeździe. Szczegóły wydawania i zwrotu tego dokumentu określa rozporządzenie w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych.

W ustawie określono dokumenty, które kierujący pojazdem musi posiadać przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu. Jednym z takich dokumentów jest – w przypadku kierowania samochodem osobowym przeznaczonym do zawodów sportowych – egzemplarz wydruku z systemu teleinformatycznego właściwego polskiego związku sportowego oraz książkę samochodu sportowego wydaną przez właściwy polski związek sportowy. W ustawie przykładów obowiązku posiadania przy sobie określonych dokumentów jest więcej (art. 38 ustawy).

Podobnie sytuacja ma się w przypadku wykonywania ruchu przez kierujących pojazdami nienormatywnymi (art. 64 ustawy z różnymi literami). Szczegółowe regulacje zawiera tutaj rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (Dz. U. poz. 212).

Art. 80 cb określa procedurę uzyskiwania informacji z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców – dane te udostępniane są częściowo odpłatnie, w postaci elektronicznej przy użyciu systemu teleinformatycznego.

Art. 81 określa zasady przeprowadzania badań technicznych pojazdu, czego dokonuje się na wniosek właściciela pojazdu, złożony w postaci papierowej lub elektronicznej.

Wskazane wyżej szczegółowe zapisy odnoszą się do zasad funkcjonowania organów państwa i realizacji uprawnień obywateli, w szczególności zaś kwestie sposobu komunikacji między tymi podmiotami.

2. Wykluczenie komunikacyjne

Zagadnienia wykluczenia w Prawie o ruchu drogowym występuje w kilku aspektach:

1. Art. 8 ustawy wprowadza wyjątki od obowiązku przestrzegania niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju. Uprawnienie to służy osobom niepełnosprawnym, pod warunkiem spełnienia kilku (nieskomplikowanych) dodatkowych warunków. Korzystanie z tej możliwości wymaga legitymowania się posiadaniem egzemplarza karty parkingowej, której wydanie jest odpłatne. Na podstawie art. 8 ustawy wydane zostało rozporządzenie w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych, które określa procedury wydawania i zwrotu tych dokumentów. Uzyskanie tego dokumentu wymaga przeprowadzenia dość szczegółowej procedury administracyjnej. Wzór wniosku jest załącznikiem do rozporządzenia i liczy 3 strony;
2. Art. 38 ustawy określa zakres dokumentów, które musi posiadać kierujący pojazdem. Dokumenty te muszą często przyjąć postać fizycznego egzemplarza;
3. Art. 64 (do art. 64ea) określają zasady wykonywania ruchu przez kierujących pojazdami nienormatywnymi – kierujący pojazdem muszą posiadać przy sobie egzemplarz zezwolenia, którego wydanie jest odpłatne;
4. Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy wydane zostało rozporządzenie regulujące warunki techniczne, jakie muszą spełniać pojazdy – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz.502);

5. Na podstawie art. 66 ust. 9 wydane zostało rozporządzenie wskazująca na to, które przedmioty wyposażenia i części wymontowane z pojazdów, które ponownie użyte zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływają na środowisko – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (Dz. U. Nr 201, poz. 1666);
6. Art. 73c ustawy reguluje kwestię składania wniosku i odbierania decyzji o rejestracji pojazdu – ustawa wskazuje na możliwość dokonania tych czynności w urzędzie albo za pośrednictwem operatora pocztowego. Analogicznie wygląda kwestia wydania wtórnika dowodu rejestracyjnego lub nowego dowodu rejestracyjnego (art. 74a ustawy).

Niewątpliwie wskazane regulacje mają charakter szczegółowy, niemniej jednak zawierają zapisy istotne dla codziennego życia obywateli.

2.6 Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

Analizowana ustawa wprowadza do polskiego porządku prawnego następujące akty prawne UE:

1. dyrektywę 76/914/EWG z dnia 16 grudnia 1976 r. w sprawie minimalnego poziomu wykształcenia kierowców w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 357 z 29.12.1976);
2. dyrektywę 84/647/EWG z dnia 19 grudnia 1984 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (Dz. Urz. WE L 335 z 22.12.1984);
3. dyrektywę 88/599/EWG z dnia 23 listopada 1988 r. w sprawie standardowych procedur sprawdzających przy wykonaniu rozporządzenia (EWG) nr 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz rozporządzenie (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE L 325 z 29.11.1988);
4. dyrektywę 90/398/EWG z dnia 24 lipca 1990 r. zmieniającej dyrektywę 84/647/EWG w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu drogowego przewozu rzeczy (Dz. Urz. WE L 202 z 31.07.1990);
5. dyrektywę 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992);

6. dyrektywę 98/76/WE z dnia 1 października 1998 r. zmieniającą dyrektywę 96/26/WE w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie im korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz. Urz. WE L 277 z 14.10.1998);
7. dyrektywę 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187 z 20.07.1999);
8. dyrektywę 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 oraz dyrektywy 2002/15/WE w odniesieniu do przepisów socjalnych dotyczących działalności w transporcie drogowym oraz uchylającej dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 35, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2009, str. 39, Dz. Urz. UE L 29 z 31.01.2009, str. 45, Dz. Urz. UE L 256 z 29.09.2009, str. 38 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);
9. dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie drogowej kontroli technicznej dotyczącej zdolności do ruchu drogowego pojazdów użytkowych poruszających się w Unii oraz uchylającej dyrektywę 2000/30/WE (Dz. Urz. UE L 127 z 29.04.2014, str. 134 oraz Dz. Urz. UE L 197 z 04.07.2014, str. 87);
10. dyrektywę delegowanej Komisji (UE) 2021/1716 z dnia 29 czerwca 2021 r. zmieniającą dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/47/UE w odniesieniu do zmian w oznaczeniach kategorii pojazdów wynikających ze zmian w prawodawstwie dotyczącym homologacji typu (Dz. Urz. UE L 342 z 27.09.2021, str. 45).

Podkreślić należy, że ustawa o transporcie drogowym wykonuje ponadto następujące akty prawa UE:

1. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylającego dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 51, z późn. zm.);
2. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 72, z późn. zm.);
3. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, z późn. zm.);

4. decyzję Komisji z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 36);
5. rozporządzenie Komisji (UE) nr 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniającego załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 74 z 19.03.2016, str. 8);
6. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/480 z dnia 1 kwietnia 2016 r. ustanawiającego wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego i uchylającego rozporządzenie (UE) nr 1213/2010 (Dz. Urz. UE L 87 z 02.04.2016, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 206 z 09.08.2017, str. 3);
7. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2205 z dnia 29 listopada 2017 r. w sprawie szczegółowych zasad dotyczących procedur zgłaszania pojazdów użytkowych wykazujących poważne lub niebezpieczne usterki stwierdzone podczas drogowej kontroli technicznej (Dz. Urz. UE L 314 z 30.11.2017, str. 3);
8. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1);
9. rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 17).

Analizowana ustawa weszła w życie w dniu 1 stycznia 2002 roku. Jej celem jest uregulowanie następujących kwestii:

- a. podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego: krajowego i międzynarodowego, zarobkowego niezarobkowego, a także
- b. zasady działania Inspekcji Transportu Drogowego;
- c. uprawnienia, obowiązki oraz odpowiedzialność podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, osób zarządzających transportem;

- d. zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej;
- e. zasady ochrony praw pasażerów.

1. Wykluczenie cyfrowe

Ustawa o transporcie drogowym reguluje także zagadnienie wykluczenia cyfrowego w następujących kwestiach:

1. uzyskiwanie zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego (art. 7 a ustawy) – uzyskanie licencji następuje na wniosek uprawnionego podmiotu złożony w formie pisemnej, w postaci papierowej lub w postaci elektronicznej za pomocą środków komunikacji elektronicznej;
2. możliwości wykonywania przewozu osób samochodem osobowym, w tym taksówką, przy użyciu aplikacji mobilnej, z wyjątkiem przewozu okazjonalnego (art. 13 b i nast. ustawy);
3. udostępniania danych zgromadzonych w ramach Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (art. 82j ustawy).

2. Kwestie metropolitalne

Istotną tutaj kwestią jest wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu taksówkowego – art. 6 i nast. ustawy. Tutaj właśnie jest narzędzie, którym władze lokalne mogą kształtować lokalną politykę transportową. Szczególną uwagę zwraca art. 11^b i art. 11 c ustawy, które pozwalają radzie gminy na ustalenie cen za przewozy taksówkami na terenie gminy oraz stref cen (stawki taryfowe) obowiązujących przy przewozie osób i ładunków taksówkami.

Podobnie istotne znaczenie lokalne mają przepisy odnoszące się do udzielania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych w zakresie transportu drogowego (art. 18 i nast. ustawy). Należy podkreślić tutaj potencjał tkwiący w art. 18 ust. 4b, dotyczącym przewozu okazjonalnego.

Władze lokalne mogą także wykorzystać konstrukcję przewozów regularnych, by kształtować regionalną politykę transportową (art. 18 a i nast. ustawy) oraz kwestię prowizji od opłat za czynności wykonywane przez organy w związku z transportem drogowym (art. 44 i nast. ustawy).

3. Wykluczenie komunikacyjne

Ustawa o transporcie drogowym nawiązuje do problematyki wykluczenia komunikacyjnego w następujących zagadnieniach:

1. udzielania licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób (art. 5b i nast. ustawy), pośredniczenia przy przewozie drogowym – podjęcie i wykonywanie tej działalności wymaga posiadania licencji – aktu administracyjnego wydawanego przez starostę lub Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Ustawa reguluje także kwestię udzielania i utraty licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego w zakresie przewozu osób taksówką, gdzie organem decydującym jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta;
2. wykonywania na podstawie udzielonego zezwolenia przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych w zakresie transportu drogowego (art. 18 i nast. ustawy);
3. pobierania prowizji od opłat za czynności wykonywane przez organy w związku z transportem drogowym (art. 44 i nast. ustawy);
4. wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej (art. 47b-art. 47h ustawy);
5. uprawnień pasażerów w transporcie drogowym (art. 82a – art. 82f ustawy);
6. udostępniania danych zgromadzonych w ramach Krajowego Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego (art. 82j ustawy).

2.7 Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

2.7.1 Tekst zasadniczy ustawy

Analizowana ustawa wprowadza do polskiego porządku prawnego następujące akty prawne UE:

1) dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz. Urz. WE L 368 z 17.12.1992, str. 38);

2) dyrektywę Rady 2005/47/WE z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie umowy między Stowarzyszeniem Kolei Europejskich (CER) a Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) w sprawie niektórych aspektów warunków pracy pracowników wykonujących pracę w trasie uczestniczących w świadczeniu interoperacyjnych usług transgranicznych w sektorze kolejowym (Dz. Urz. UE L 195 z 27.07.2005, str. 15);

3) dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. W sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 51, Dz. Urz. UE L 184 z 25.06.2014, str. 11, Dz. Urz. UE L 146 z 03.06.2016, str. 22 oraz Dz. Urz. UE L 97 z 08.04.2019, str. 1);

4) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012, str. 32, Dz. Urz. UE L 67 z 12.03.2015, str. 32, Dz. Urz. UE L 159 z 16.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 352 z 23.12.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 295 z 14.11.2017, str. 69);

5) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 44 oraz Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27);

6) dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26.05.2016, str. 102, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 41, Dz. Urz. UE L 317 z 09.12.2019, str. 115, Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27 oraz Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1).

Analizowana ustawa weszła w życie w dniu 1 czerwca 2003 roku. Jej celem jest uregulowanie następujących kwestii:

- podejmowanie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie transportu kolejowego: krajowego i międzynarodowego, zarobkowego i niezarobkowego, a także
- zasady korzystania z infrastruktury kolejowej;
- zasady prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych;
- warunki techniczne eksploatacji pojazdów kolejowych;
- warunki zapewnienia interoperacyjności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych, w tym warunki lokalizacji i nabywania nieruchomości na ten cel oraz organy właściwe w tych sprawach;
- czas pracy pracowników kolei wykonujących interoperacyjne usługi transgraniczne;
- zasady ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym.

- uprawnienia, obowiązki oraz odpowiedzialność podmiotów wykonujących przewóz drogowy lub inne czynności związane z tym przewozem, osób zarządzających transportem;
- zasady i tryb wyznaczania dworców, w których jest udzielana pomoc osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej;
- zasady ochrony praw pasażerów.

2. Wykluczenie cyfrowe

Ustawa o transporcie kolejowym reguluje także zagadnienie wykluczenia cyfrowego w następujących kwestiach:

- a) przygotowania i wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (art. 9 ustawy);
- b) zróżnicowania wartości dokumentu w postaci papierowej i elektronicznej (art. 13a ustawy);
- c) skargi pasażera (art. 14a ustawy);
- d) egzaminu na maszynistę (art. 22a ustawy).

3. Wykluczenie komunikacyjne

Ustawa o transporcie kolejowym nawiązuje do problematyki wykluczenia komunikacyjnego w następujących zagadnieniach:

- a) zasadach i warunkach przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych (rozdział 2b ustawy);
- b) obowiązków Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwłaszcza w zakresie konsultacji z zainteresowanymi organizacjami reprezentującymi pasażerów i korzystających z usług kolejowych przewozów towarowych, w celu uzyskania ich opinii o rynku kolejowym (art. 13 ust. 3a ustawy);
- c) opłat za czynności wykonywane przez Prezesa UTK (art. 16 ustawy);
- d) procedury związane z rozwiązywaniem sporów konsumenckich (rozdział 3a ustawy);
- e) przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej (rozdział 5 b ustawy);
- f) udostępniania infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej (rozdział 6 ustawy);
- g) udostępniania i korzystania z obiektów infrastruktury usługowej na kolei (rozdział 6a ustawy);
- h) udostępniania i korzystania ze stacji pasażerskich i peronów (rozdział 6b ustawy);
- i) zasad współpracy zarządców dróg kolejowych (rozdział 6c ustawy);
- j) finansowania transportu kolejowego (rozdział 7 ustawy).

2.7.2 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz.Urz.U.E.L Nr 191, str. 1) oraz Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (dyrektywę w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.Urz.U.E.L Nr 345, str. 62) wprowadziła pojęcie interoperacyjności, które oznacza zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności tych linii. Zdolność ta zależy od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych, które muszą być spełnione celem spełnienia zasadniczych wymagań. Konieczność transpozycji tych dyrektyw do prawa polskiego spowodowała nowelizację ustawy o transporcie kolejowym i dodanie do ustawy przepisów dotyczących interoperacyjności. Interoperacyjność systemu kolei jest to zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej. W praktyce interoperacyjność systemu kolei oznacza, że interoperacyjny tabor może się poruszać po interoperacyjnej infrastrukturze kolejowej i przemieszczać pomiędzy sieciami kolejowymi poszczególnych państw (zarządców infrastruktury):

1. bez konieczności zatrzymywania się na granicach,
2. bez konieczności wymiany lokomotyw na granicach,
3. bez konieczności zmiany maszynistów na granicach oraz
4. bez potrzeby wykonywania przez maszynistów jakichkolwiek czynności specyficznych dla danej infrastruktury (Wojciechowska 2019 Komentarz, legalis).

Na podstawie art. 25ta ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym minister infrastruktury wydał Rozporządzenie z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności, które w zakresie swej regulacji wdraża dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie to określa:

1. wykaz składników interoperacyjności dla podsystemów;
2. zasadnicze wymagania dotyczące interoperacyjności systemu kolei dla podsystemów i składników interoperacyjności;

3. warunki przeprowadzania weryfikacji WE podsystemu;
4. warunki wydawania i aktualizowania deklaracji weryfikacji WE podsystemu;
5. treść deklaracji weryfikacji WE podsystemu i pośredniej deklaracji weryfikacji WE podsystemu oraz zakres dokumentacji technicznej załączanej do tych deklaracji;
6. procedury weryfikacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI oraz treść deklaracji weryfikacji pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI;
7. treść deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności;
8. wykaz parametrów pojazdu kolejowego do skontrolowania w celu dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
9. wykaz podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań niezbędnych do dopuszczenia do eksploatacji pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Dyrektywy UE dotyczące interoperacyjności zostały implementowane do systemu polskiego prawa na podstawie przepisów rozdziału 4a ustawy o transporcie kolejowym oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności, które zostały wdrożone przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do stosowania (<https://utk.gov.pl/>).

3. Organizacja transportu zbiorowego

Załącznik do rozporządzenia określa zasadnicze wymagania systemu kolei. W zakresie wymagań ogólnych wskazuje: bezpieczeństwo, niezawodność i dostępność, zdrowie, ochrona środowiska naturalnego, zgodność techniczną, dostępność. Ponadto zawiera wymagania dla podsystemu infrastruktura, wymagania dla podsystemu energia, wymagania dla podsystemu "sterowanie - urządzenia pokładowe", a także wymagania dla podsystemu tabor i podsystemu „utrzymanie”. W szczególności przy realizacji podanych wymagań wskazuje się na ochronę zdrowia pasażerów oraz bezpieczeństwa pociągów lub ludzi.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie porusza bezpośrednio kwestii wykluczenia cyfrowego, jednak w załączniku określającym zasadnicze wymagania systemu kolei w zakresie wymagań ogólnych wskazuje w punkcie Wymagania dla podsystemu "aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i przewozów towarowych": Aplikacje telematyczne stosowane przez zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych

powinny zapewniać jakość usług dotyczących przewozów pasażerskich i towarowych na minimalnym poziomie ustalonym dla systemu kolei Unii, a w szczególności: 8.1.bazy danych, oprogramowanie komputerowe i protokoły komunikacyjne, wykorzystywane dla realizacji aplikacji telematycznych, powinny być tak zaprojektowane, aby zapewniać jak największe możliwości wymiany danych pomiędzy różnymi aplikacjami oraz różnymi operatorami systemów telematycznych, z wyłączeniem poufnych danych handlowych; 8.2. aplikacje telematyczne powinny zapewniać łatwy dostęp do informacji ich użytkownikom; 8.3.sposób użycia, modyfikacji, zarządzania i utrzymania baz danych, oprogramowania komputerowego oraz protokoły komunikacyjne powinny zapewniać efektywność funkcjonowania i jakość systemów telematycznych na poziomie wymaganym w systemie kolei Unii; 8.4. eksploatacja systemów telematycznych powinna odbywać się przy zapewnieniu warunków dotyczących ergonomii i ochrony zdrowia użytkowników, określonych odrębnymi przepisami; 8.5. powinien zostać zapewniony odpowiedni poziom uczciwości i niezawodności w zakresie gromadzenia i przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa; 8.6. gromadzenie i przesyłanie danych powinno być prowadzone z uwzględnieniem zróżnicowania zawartości i struktury danych dotyczących bezpieczeństwa funkcjonowania systemu kolei; 8.7. aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich powinny przewidywać niezbędne funkcjonalności w celu zapewnienia możliwości dostępu dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie określa zadania producenta podsystemu, zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej, dysponenta, importera, wykonawcy modernizacji, inwestora albo podmiotu zamawiającego, jednostki wyznaczonej i jednostki notyfikowanej w zakresie oceny zgodności podsystemu z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie nie definiuje bezpośrednio wykluczenia komunikacyjnego, jednak w załączniku określającym zasadnicze wymagania systemu kolei w zakresie wymagań ogólnych wskazuje w punkcie Dostępność: 1.6.1. oraz 1.6.2. Zgodnie z nimi podsystemy "infrastruktura" i "tabor" powinny zapewniać dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami przez zapobieganie powstawaniu barier lub ich usuwanie oraz za pomocą wszelkich innych właściwych środków. Powyższe obejmuje działania na etapach: projektowania, budowy, odnawiania, modernizacji, utrzymania i eksploatacji odpowiednich ogólnodostępnych części podsystemu. Natomiast podsystemy "ruch kolejowy" i "aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" powinny zapewniać niezbędne funkcjonalności w celu ułatwiania dostępu dla osób

niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej na równych zasadach z innymi osobami przez zapobieganie powstawaniu barier lub ich usuwanie oraz za pomocą innych właściwych środków.

2.7.3 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej

Rozdział 6 ustawy o transporcie kolejowym określa zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Został on znacząco znowelizowany w związku z koniecznością implementacji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/ue z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Minister Infrastruktury i Budownictwa wydał stosowne rozporządzenie.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie określa:

1. tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, o których mowa w art. 29d ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej "ustawą", w szczególności informacje jakie powinny znaleźć się we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej oraz warunki uznania, że odcinek linii kolejowej posiada niewystarczającą zdolność przepustową;
2. tryb wprowadzania zmian do rozkładu jazdy pociągów;
3. zakres analizy zdolności przepustowej, o której mowa w art. 30 ust. 6 ustawy;
4. zakres planu powiększenia zdolności przepustowej, o którym mowa w art. 30 ust. 7 ustawy;
5. warunki korzystania przez przewoźników kolejowych, zwanych dalej "przewoźnikami", z infrastruktury kolejowej;
6. sposób kwalifikacji opóźnień pociągów;
7. maksymalną wielkość opóźnienia pociągu, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;
8. minimalny procentowy udział liczby pociągów przewoźnika kolejowego, które nie zostaną opóźnione z jego winy, o którym mowa w art. 30f ust. 4 pkt 2 ustawy, z uwzględnieniem podziału na pociągi pasażerskie i pozostałe;

9. sposób ustalania opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11 ustawy, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 ustawy;
10. sposób podwyższania opłaty podstawowej;
11. sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej;
12. zakres przedmiotowy zagadnień, które w szczególności wymagają uregulowania umową ramową, o której mowa w art. 31 ustawy, zwaną dalej "umową ramową";
13. sposób opracowania regulaminu sieci i zakres informacji w nim zawieranych.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Rozporządzenie określa sposób ustalania opłat przez zarządcę infrastruktury: opłaty za obsługę wniosku, opłaty rezerwacyjnej, opłaty podstawowej, o których mowa w art. 33 ust. 2-4, 8 i 11 ustawy, oraz minimalne stawki opłat, o których mowa w art. 33 ust. 2 i 3 ustawy, sposób podwyższania opłaty podstawowej oraz sposób udzielania ulg w opłacie podstawowej.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Rozporządzenie określa czynności aplikanta dotyczące uzyskania zdolności przepustowej. Wniosek o przydzielenie nowej zdolności przepustowej dotyczy przydzielenia trasy pociągu, zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych. We wniosku o modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej, aplikant wskazuje wniosek, który ma zostać zmodyfikowany, oraz zakres wnioskowanej modyfikacji. Zarządca w celu przydzielenia zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów określa zapotrzebowanie na zdolność przepustową niezbędną dla:

1. utrzymania infrastruktury kolejowej;
2. wstępnie ustalonych międzynarodowych tras pociągów w korytarzu towarowym w rozumieniu art. 2 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

Na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu dotyczącego przydzielenia nowej zdolności przepustowej w okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, złożonego po upływie terminu na składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów, zwanego dalej "wnioskiem IRJ", zarządca opracowuje indywidualny rozkład jazdy pociągu.

Zarządca podejmuje decyzję o wprowadzeniu zmian rozkładu jazdy pociągów, a także dokonuje analizy zdolności przepustowej odcinka linii kolejowej o niewystarczającej zdolności przepustowej, a także kontroluje spełnianie przez przewoźnika warunków korzystania z infrastruktury kolejowej. Zarządca dokonuje wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnień pociągów i uzgadnia ją z przewoźnikami.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie porusza bezpośrednio kwestii wykluczenia cyfrowego.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie określa zadania zarządcy infrastruktury, aplikanta i przewoźnika.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie nie definiuje bezpośrednio wykluczenia komunikacyjnego, jednak w § 7 ust. 7 punkt 4, wskazuje: Na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając: pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów: a) uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych, b) dla pociągów realizujących przewóz osób. Ponadto § 17 stanowi, że wielkość opóźnienia pociągu, dla której uznaje się, że pociąg kursuje planowo, o której mowa w art. 30f ust. 4 pkt 1 ustawy, nie może przekraczać:

1. 5 minut - w odniesieniu do pociągów pasażerskich;
2. 15 minut - w odniesieniu do pozostałych pociągów.

2.7.4 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

W oparciu o art. 13 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa. Tryb wykonywania kontroli przez Prezesa UTK w ramach wykonywanego nadzoru został określony przez Radę Ministrów w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 13 ust. 8 tej ustawy. Określa ono m.in. uprawnionych do kontroli, uprawnienia kontrolującego, kwestie dowodów, wymogi dotyczące protokołu kontroli i wystąpienia pokontrolne.

2.7.5 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie organizacji instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei oraz postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich

Rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 16g zawartego w rozdziale 3a dodanym w wyniku nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Nowelizacja była podyktowana koniecznością wdrożenia do polskiego systemu prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2013/11/UE z 21.5.2013 r. w sprawie alternatywnych metod rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) Nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (dyrektywa w sprawie ADR w sporach konsumenckich) (Dz.Urz. UE L Nr 165, s. 6) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 524/2013 z 21.5.2013 r. w sprawie internetowego systemu rozstrzygania sporów konsumenckich oraz zmiany rozporządzenia (WE) Nr 2006/2004 i dyrektywy 2009/22/WE (rozporządzenie w sprawie ODR w sporach konsumenckich) (Dz.Urz. UE L Nr 165, s. 1).

Celem wprowadzonej zmiany było przyczynianie się do należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego w Unii Europejskiej przez zapewnienie konsumentom możliwości składania wniosków o rozstrzyganie sporów z przedsiębiorcami do podmiotów oferujących niezależne, bezstronne, przejrzyste, skuteczne i szybkie metody ich alternatywnego rozwiązywania. Dostęp do tanich i efektywnych sposobów rozwiązywania sporów konsumenckich ma być korzystny także dla przedsiębiorców, którzy uzyskają instrument pozwalający na uniknięcie długotrwałych i kosztownych procesów sądowych w sytuacjach spornych z konsumentami.

W sektorze usług kolejowych podmiotem pozasądowego rozwiązywania sporów konsumenckich jest Rzecznik Praw Pasażera Kolei działający przy Prezesie UTK. Rzecznik prowadzi postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów w sprawach dotyczących zobowiązań umownych, zwanych dalej "sporami pasażerskimi". Do spraw tych należą np. sprawy zobowiązań umownych sprzedawcy biletów wobec pasażera, sprawy zobowiązań umownych operatora turystycznego wobec pasażera, sprawy wynikające z umów przewozu osób, rzeczy lub zwierząt w transporcie kolejowym, sprawy dotyczące usług świadczonych na rzecz pasażerów przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem. Cechą charakterystyczną omawianego postępowania jest jego polubowny charakter. Efektem postępowania może być zawarcie ugody, przez którą strony czynią sobie wzajemne ustępstwa w zakresie istniejącego między nimi stosunku prawnego. Udział w omawianym postępowaniu nie wyklucza możliwości dochodzenia roszczeń w postępowaniu sądowym.

Analizowane rozporządzenie określa:

1. organizację instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei;
2. sposób i formy prowadzenia postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich, zwanego dalej „postępowaniem”, w tym sposób wnoszenia wniosków o wszczęcie postępowania oraz wymiany informacji między stronami postępowania za pomocą środków komunikacji elektronicznej lub przesyłką pocztową;
3. szczegółową treść wniosku o wszczęcie postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich i niezbędne dokumenty, które należy dołączyć do wniosku;
4. wysokość progów finansowych wartości przedmiotu sporu, których przekroczenie uprawnia Rzecznika do odmowy rozpatrzenia sporu pasażerskiego;
5. szczegółowe kwalifikacje osób prowadzących postępowania oraz minimalny czas, na jaki jest udzielane upoważnienie.

1. Wykluczenie cyfrowe

Zgodnie z § 5 Wniosek o wszczęcie postępowania wnosi się zarówno: w postaci papierowej na adres Rzecznika lub składa się: w siedzibie UTK albo w siedzibie oddziałów terenowych UTK, jak i w postaci elektronicznej za pośrednictwem:

1. elektronicznej platformy usług administracji publicznej (ePUAP) albo
2. zamieszczonego na stronie internetowej Rzecznika formularza kontaktowego, albo
3. wskazanego na stronie internetowej Rzecznika adresu elektronicznego dedykowanego do składania wniosków.

2.7.6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Rozporządzenie określa szczegółowe czynności dla danego rodzaju sprawy wykonywane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, za które są pobierane opłaty, o których mowa w art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wysokość opłat oraz sposób ich uiszczania i pobierania.

2.7.7 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych

Mając na względzie bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ustawodawca wprowadza w art. 22d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym wymóg określonych kwalifikacji, jakie muszą mieć pracownicy zatrudnieni na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Wymóg ten dotyczy także kwalifikacji osób prowadzących określone rodzaje pojazdów kolejowych, którymi są: dyżurny ruchu, nastawniczy, kierownik pociągu, ustawiacz, manewrowy, rewident taboru, automatyk, toromistrz, dróżnik przejazdowy, a także prowadzący pojazdy kolejowe oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych.

Prawodawca stawia powyższym osobom wymogi wykształcenia, warunków zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, przygotowania zawodowego oraz zdania egzaminu kwalifikacyjnego, określonych w przedmiotowym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 22d ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Określa ono warunki, jakie są obowiązani spełniać pracownicy zatrudnieni na stanowiskach kolejowych, warunki i sposób oceny zdolności fizycznych i psychicznych pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych, jednostki uprawnione do oceny zdolności fizycznej i psychicznej tych pracowników oraz tryb orzekania o tej zdolności, sposób powoływania i tryb pracy komisji egzaminacyjnych stwierdzających kwalifikacje pracowników zatrudnionych na stanowiskach kolejowych, a także wzory dokumentów potwierdzających kwalifikacje i upoważniających do wykonywania czynności na stanowiskach kolejowych. W rozporządzeniu została także określona wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnych i wysokość opłat związanych ze stwierdzeniem kwalifikacji pracowników i sposób uiszczania tych opłat.

Warunki kwalifikacyjne, jakie są obowiązani spełniać pracownicy, w tym wymagane wykształcenie, a także program i zakres przygotowania zawodowego oraz wymagany czas jego trwania określa załącznik nr 1 do rozporządzenia (§ 3 ust. 2). Są one określone dla poszczególnych stanowisk. Załącznik Nr 2 do rozporządzenia określa warunki zdrowotne, fizyczne i psychiczne, jakie są obowiązani spełniać pracownicy oraz osoby przyjmowane do pracy na stanowiskach kolejowych (§ 3 ust. 3).

2.8 Inne krajowe akty prawne

2.8.1 Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

Analizowana ustawa wprowadza do polskiego porządku prawnego między innymi następujące akty prawne UE dotyczące: transportu drogowego, poboru opłat, oraz bezpieczeństwa dróg:

- 1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie;

- 2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE;
- 3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/520 z dnia 19 marca 2019 r. w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat drogowych i ułatwiania transgranicznej wymiany informacji na temat przypadków nieuiszczenia opłat drogowych w Unii;
- 4) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1191 z dnia 6 lipca 2016 r. w sprawie promowania swobodnego przepływu obywateli poprzez uproszczenie wymogów dotyczących przedkładania określonych dokumentów urzędowych w Unii Europejskiej;
- 5) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Ustawa reguluje liczne aspekty organizacji i zarządzania drogami publicznymi w Polsce, w tym ich finansowanie, utrzymanie, rozwój, bezpieczeństwo oraz systemy poboru opłat. Do najważniejszych aspektów należą: określenie właściciela i zarządcy poszczególnych kategorii dróg; zarządzanie opłatami drogowymi EETS; zarządzanie bezpieczeństwem dróg, które obejmuje: ocenę wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, ocenę ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego (cała sieć), oraz ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego, audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego, zasady zajęcia pasa drogowego i umieszczania infrastruktury obcej.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Ustawa zawiera przepisy dotyczące finansowania rozwoju transportu, w szczególności w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg publicznych oraz związanej z nimi infrastruktury, w tym m.in. dotyczące Krajowego Funduszu Drogowego; środki stanowiące przychód jednostek samorządu terytorialnego, które są przeznaczone na finansowanie zadań inwestycyjnych, modernizacyjnych lub remontowych związanych z siecią drogową, a także na utrzymanie i funkcjonowanie infrastruktury oraz urządzeń drogowych, w tym na budowę, przebudowę, remont, utrzymanie i ochronę dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich oraz na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej lub zieleń i zadrzewienia w gminie. System finansowania

rozwoju transportu w Polsce obejmuje także środki prywatne (partnerstwa publiczno-prywatne, opłaty pobierane przez spółki koncesyjne, koszty ponoszone przez właścicieli infrastruktury).

3. Organizacja transportu zbiorowego

W tym zakresie ustawa stanowi, że:

- 1) Środki uzyskane z opłat za postój pojazdów samochodowych w śródmiejskiej strefie płatnego parkowania, w wysokości nie mniejszej niż 65% tych opłat, oraz środki z opłat dodatkowych pobranych z tytułu nieuiszczenia opłaty w tej strefie, gmina przeznacza wyłącznie na sfinansowanie poprawy publicznego transportu zbiorowego, budowę lub przebudowę infrastruktury pieszej lub rowerowej, albo zieleń i zadrzewienia w gminie;
- 2) Do dnia 31 grudnia 2028 r. autobusy zeroemisyjne operatora publicznego transportu zbiorowego, realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej, są zwolnione z opłat za przejazdy po drogach krajowych
- 3) W zakresie infrastruktury transportu zbiorowego w pasie drogowym: Zarządca drogi jest obowiązany uwzględniać uchwały rady gminy, w których wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców. Ostateczną lokalizację takiego przystanku decyduje zarządca drogi, uwzględniając charakter drogi oraz warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego; Zarządca drogi musi udostępnić nieodpłatnie gminie na jej wniosek część pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróżnych; Przy przeprowadzaniu audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, na różnych etapach, uwzględnia się m.in. dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego
- 4) Pojazdy szkolne przewożące dzieci do szkoły są zwolnione z opłat za postój w strefie płatnego parkowania oraz za przejazdy przez obiekty mostowe i tunele zlokalizowane w ciągach dróg publicznych oraz przeprawy promowe
- 5) Autobusy są zwolnione z zakazów ruchu pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej powyżej 10 t lub 8 t
- 6) W przypadku przerwy trwającej dłużej niż 15 minut w nadawaniu sygnału pozycjonowania satelitarnego lub transmisji danych, kierujący pojazdem samochodowym jest obowiązany do zatrzymania się lub opuszczenia drogi, jednak przepis ten nie stosuje się do autobusu przewożącego pasażerów.

4. Wykluczenie cyfrowe

Ustawa nie zawiera bezpośrednich przepisów na temat „wykluczenia cyfrowego”. Jednakże, można w nim znaleźć regulacje, które pośrednio przyczyniają się do zmniejszenia barier w dostępie do infrastruktury telekomunikacyjnej i usług cyfrowych, co w efekcie może przeciwdziałać wykluczeniu cyfrowemu. Są to przepisy dotyczące między innymi: lokalizowania infrastruktury telekomunikacyjnej w pasie drogowym (w tym punktów ładowania stanowiących część infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego), obowiązku budowy i udostępniania kanałów technologicznych, czy też inteligentnych systemów transportowych.

5. Wykluczenie komunikacyjne

Ustawa nie zawiera bezpośrednich przepisów na temat „wykluczenia komunikacyjnego”. Jednakże, zawiera ona szereg regulacji, które w sposób pośredni lub bezpośredni przyczyniają się do przeciwdziałania barierom w dostępie do transportu i infrastruktury drogowej, takich jak: określenie zasad wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego; dostępność dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego (piesi, rowerzyści, użytkownicy hulajnóg elektrycznych, urządzeń transportu osobistego lub wspomagających ruch, a także kierujący motocyklami, osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznie ograniczonej sprawności ruchowej). W ustawie wprowadzono także regulacje odnoszące się do transportu autobusowego:

1. Obowiązek uwzględniania uchwał rady gminy, w których dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców wskazane zostaną wstępne miejsca lokalizacji nowych przystanków komunikacyjnych
2. Obowiązek nieodpłatnego udostępnienia gminie na jej wniosek części pasa drogowego w celu budowy, przebudowy i remontu wiat przystankowych lub innych urządzeń służących do obsługi podróży
3. Możliwość wprowadzania stref płatnego parkowania m.in. w celu uprzywilejowania komunikacji publicznej oraz obowiązek przeznaczania pozyskanych w ten sposób środków m.in. na rozwój komunikacji autobusowej.
4. Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego musi uwzględniać m.in. dostępność dla środków publicznego transportu zbiorowego;
5. Zwolnienie do dnia 31 grudnia 2028 r. z opłat za korzystanie z dróg krajowych zeroemisyjnych autobusów operatora publicznego transportu zbiorowego realizującego przewozy o charakterze użyteczności publicznej

W przypadku transportu drogowego należy także zwrócić uwagę na regulacje zawarte w ustawie o drogach publicznych w zakresie zasad korzystania zarobkowego z drogi publicznej. Są to regulacje dotyczące następujących kwestii: systemu opłat za postój, elektronicznego mycia, opłat za obiekty inżynierskie i przeprawy, a także opłat za zajęcie pasa drogowego (np. na cele budowlane,

instalację urządzeń obcych, w tym telekomunikacyjnych i energetycznych, oraz reklam). Ustawa wprowadza także ramy dla funkcjonowania usług EETS, które są istotnym elementem komercyjnego wykorzystania dróg w kontekście międzynarodowym.

2.8.2 Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców

Ustawa reguluje czas pracy oraz odpoczynków kierowców zatrudnionych przez polskich przedsiębiorców, a także pracujących na własny rachunek. Reguluje też czas jazdy kierowców realizujących przewozy regularne na trasach o długości nie większej niż 50 km. Regulacje ważne i niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa przewozu. W przypadku przewozów autobusowych na trasach dłuższych niż 50 km w przewozach regularnych oraz niezależnie od długości trasy w pozostałych przewozach należy stosować się również do Rozporządzenia WE 561/2006. **Nie można regulacji zawartych w tych aktach prawnych, czy też w kodeksie pracy traktować jako barier rozwoju ptz, czy też powodów wykluczenia komunikacyjnego, choć trzeba odnotować, że stosowanie przepisów w tym obszarze nastrocza praktykom, a niekiedy nawet i służbom powołanym do kontroli ich przestrzegania, wielu problemów, a także jest „okazją” do nadużyć i nieuczciwej konkurencji.**

Analizując przepisy dotyczące przewozów regularnych na trasach do 50 km (które w przepisach wspólnotowych nie są regulowane), warto odnotować, że przerwy w prowadzeniu pojazdu mogą być udzielone dopiero po 8 godzinach (czy nawet po 9 godzinach i 59 minutach) łącznego dziennego czasu prowadzenia pojazdu – co może prowadzić do sytuacji patologicznych, choć z drugiej strony pozwala przewoźnikom w pełni elastycznie rozkładać w czasie dnia przerwy kierowców lub ich części.

2.8.3 Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami

Ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami określa środki służące zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz obowiązki podmiotów publicznych w tym zakresie (art. 1.1.). Tym nie mniej w ustawie określono wymagania w zakresie warunków dostępu do budynków oraz do informacji oraz warunków dostępności cyfrowej. Oznacza to, że w odniesieniu do transportu publicznego analizowana ustawa istotnych ograniczeń. Trudno też postulować rozszerzenie zakresu jej stosowania na środki transportu publicznego, zwłaszcza, że wymagania w stosunku do tych pojazdów w odniesieniu do obsługi osób o szczególnych potrzebach zostały określone na poziomie Wspólnoty Europejskiej (poprzez rozporządzenia WE) a także w bardzo ograniczonym zakresie na poziomie innych krajowych ustaw.

Ponadto w odniesieniu do dostępności cyfrowej w zakresie nieuregulowanym w ustawie o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami stosuje się przepisy ustawy z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1440) (art. 1.2.).

Zgodnie z ustawą o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami każdy podmiot publiczny musi zapewnić dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami przez stosowanie uniwersalnego projektowania lub racjonalnych usprawnień, a także poprzez podejmowanie działań mających na celu (art. 4.1 i 4.2.):

1. uwzględnianie potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami w planowanej i prowadzonej przez ten podmiot działalności,
2. usuwanie barier, a także zapobieganie ich powstawaniu.

Natomiast w przypadku zlecenia lub powierzenia, na podstawie umowy, realizacji zadań publicznych finansowanych z udziałem środków publicznych lub udzielania zamówień publicznych podmiotom innym niż podmioty publiczne, **podmiot publiczny jest obowiązany do określenia w treści umowy warunków służących zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami w zakresie tych zadań publicznych lub zamówień publicznych, z uwzględnieniem minimalnych wymagań** (art. 4.3.), które w zakresie dostępności cyfrowej zostały określone w ustawie z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych, zaś w zakresie dostępności informacyjno-komunikacyjnej obejmują (art. 6.):

1. obsługę z wykorzystaniem środków wspierających komunikowanie się, o których mowa w art. 3 pkt 5 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się (Dz. U. z 2023 r. poz. 20), lub przez wykorzystanie zdalnego dostępu online do usługi tłumacza przez strony internetowe i aplikacje,
2. instalację urządzeń lub innych środków technicznych do obsługi osób słabosłyszących, w szczególności pętli indukcyjnych, systemów FM lub urządzeń opartych o inne technologie, których celem jest wspomaganie słyszenia,
3. zapewnienie na stronie internetowej danego podmiotu informacji o zakresie jego działalności – w postaci elektronicznego pliku zawierającego tekst odczytywalny maszynowo, nagrania treści w polskim języku migowym oraz informacji w tekście łańcuchowym do czytania,
4. zapewnienie, na wniosek osoby ze szczególnymi potrzebami, komunikacji z podmiotem publicznym w formie określonej w tym wniosku.

2.8.4 Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska

Zgodnie z art. 8 ustawy Prawo ochrony środowiska [Uwzględnianie zasad ochrony] **Polityki, strategii, plany lub programy dotyczące** w szczególności przemysłu, energetyki, **transportu**, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, gospodarki przestrzennej, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu **powinny uwzględniać zasady ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.**

W przepisie tym jest wyrażona zasada dotycząca konieczności uwzględniania wymagań ochrony środowiska w procesie planowania szeroko rozumianych przedsięwzięć, w tym związanych z transportem, mogących wywierać wpływ na środowisko. Z postanowień art. 8 p.o.ś. wynika, że konieczność taka zachodzi w przypadku tworzenia zarówno powszechnie obowiązujących przepisów prawa, jak i aktów planowania niemających charakteru normatywnego. Obowiązek będzie więc spoczywał na rozmaitych podmiotach, w zależności od zaistniałej sytuacji – zarówno działających na podstawie prawa publicznego, jak i prywatnego.

W odniesieniu do systemów transportowych i komunikacji publicznej zasada ta jest uszczegółowiona m.in. w art. 72, 88, 90, 155, art. 173-178 w odniesieniu do dróg, linii kolejowych, linii tramwajowych, lotnisk oraz portów, art. 400a pkt 24 w odniesieniu do zakresu finansowania ochrony środowiska ze szczególnym uwzględnieniem wspomagania ekologicznych form transportu, art. 401c ust. 9c pkt 5 w zakresie dofinansowania publicznego transportu zbiorowego działającego w szczególności w aglomeracjach miejskich, uzdrowiskach, na obszarach, na których ustanowione zostały formy ochrony przyrody zgodnie z przepisami o ochronie przyrody, wykorzystującego biopaliwa ciekłe, inne paliwa odnawialne, sprężony gaz ziemny (CNG) lub skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, wodoru lub energię elektryczną.

2.9 Akty prawa unijnego

2.9.1 Rozporządzenie 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

Rozporządzenie 1370/2007 kładzie nacisk na organizację i finansowanie publicznych usług transportowych w sposób zapewniający ich dostępność, jakość oraz zgodność z zasadami przejrzystości i równego traktowania. Chociaż nie wszystkie zagadnienia są bezpośrednio adresowane w dokumencie, kluczowe aspekty techniczne, finansowanie oraz organizacja transportu zbiorowego są opisane, zapewniając ramy prawne dla funkcjonowania transportu publicznego w Unii Europejskiej.

Rozporządzenie definiuje "publiczny transport pasażerski" jako usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły.

Dokument ma zastosowanie do usług publicznych świadczonych w kraju lub na skalę międzynarodową w sektorze transportu pasażerskiego kolejną oraz innymi środkami transportu szynowego i drogowego.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 określa, że organizacja i zarządzanie publicznymi usługami transportu pasażerskiego mają na celu zapewnienie wysokiej jakości usług, które są dostępne publicznie, niedyskryminacyjne i świadczone w sposób ciągły. Kluczowe aspekty techniczne obejmują określenie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych oraz zasad podziału kosztów, które mogą obejmować koszty personelu, energii, opłaty za użytkowanie infrastruktury oraz koszty utrzymania i napraw pojazdów.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu obejmuje rekompensaty dla podmiotów świadczących usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego. Rekompensaty te mają pokrywać koszty poniesione w związku z zobowiązaniami wynikającymi z umowy o świadczenie usług publicznych. Również przewiduje się możliwość przyznawania pomocy finansowej na badania i rozwój systemów transportowych oraz technologii, które są korzystne dla całej Wspólnoty.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Rozporządzenie zapewnia właściwym organom swobodę wyboru podmiotów świadczących usługi publiczne, z zachowaniem zasad przejrzystości, równego traktowania i proporcjonalności. Umowy o świadczenie usług publicznych muszą określać zobowiązania, obszar geograficzny oraz parametry rekompensat i praw wyłącznych w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie porusza bezpośrednio kwestii wykluczenia cyfrowego. W kontekście transportu zbiorowego, wykluczenie cyfrowe mogłoby dotyczyć braku dostępu do cyfrowych narzędzi i informacji niezbędnych do korzystania z usług transportu publicznego, takich jak aplikacje do zakupu biletów czy planowania podróży.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

W rozporządzeniu uwzględniono szczególne potrzeby regionów najbardziej oddalonych oraz kwestie związane z kosztami wynikającymi ze specyficznego położenia geograficznego tych regionów. Umowy o świadczenie usług publicznych w takich regionach mogą być przedłużane maksymalnie o połowę.

Dodatkowo, przedłużenie umów może być uzasadnione wyjątkowymi inwestycjami w infrastrukturę, tabor kolejowy lub pojazdy, co ma na celu zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych w tych regionach. Te środki mają na celu minimalizowanie wykluczenia komunikacyjnego oraz poprawę dostępności usług publicznego transportu pasażerskiego dla mieszkańców regionów najbardziej oddalonych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 nie definiuje bezpośrednio wykluczenia komunikacyjnego, jednak implikuje jego przeciwdziałanie poprzez obowiązek świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, które mają charakter masowy i są dostępne na równych zasadach dla wszystkich obywateli. Rekompensaty za świadczenie tych usług mają na celu zapewnienie, że usługi te będą dostępne, nawet jeśli nie są komercyjnie opłacalne.

2.9.2 Wytyczne interpretacyjne w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

Dokument skupia się głównie na technicznych, organizacyjnych oraz finansowych aspektach publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007. Dokument omawia takie kwestie jak:

- Procedury przetargowe i udzielanie zamówień na usługi publiczne.
- Rekompensaty finansowe oraz prawa wyłączne przyznawane przewoźnikom.
- Normy jakości i społeczne związane z usługami transportowymi.
- Publikacja i przejrzystość w procesach udzielania zamówień i realizacji usług publicznych.
- Warunki przedłużania umów o świadczenie usług publicznych.
- Kontrola i nadzór nad podmiotami świadczącymi usługi publiczne.

W kontekście zarządzania publicznym transportem zbiorowym, dokument kładzie nacisk na zapewnienie równych szans dostępu do usług transportowych, jednak wykluczenie cyfrowe jako takie nie jest poruszane bezpośrednio.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Techniczne aspekty organizacji i zarządzania transportem publicznym są szczegółowo określone w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Rozporządzenie to definiuje m.in. kryteria oceny podmiotów wewnętrznych oraz wymagania proceduralne dotyczące przetargów na usługi publiczne. Istotne jest, aby umowy o świadczenie usług publicznych zawierały szczegółowe ustalenia dotyczące rekompensat oraz konkretne zapisy księgowe.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu publicznego jest kluczowym elementem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Wysokość rekompensaty za świadczenie usług publicznych nie może przekroczyć wyniku finansowego netto osiągniętego w ramach realizacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, który oblicza się jako koszty minus przychody wygenerowane w związku ze świadczeniem usług publicznych, minus potencjalne przychody wygenerowane przez efekty sieciowe, plus rozsądny zysk.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego obejmuje zasady dotyczące bezpośredniego udzielania zamówień na usługi publiczne podmiotom wewnętrznym oraz wymagania proceduralne dotyczące przetargów. **Usługi publiczne powinny być zintegrowane pod względem geograficznym, transportowym lub taryfowym na obszarze właściwości grupy organów lokalnych**, a zamówienia muszą być przyznawane w drodze sprawiedliwej, otwartej, przejrzystej i niedyskryminującej procedury przetargowej.

4. Wykluczenie cyfrowe

Wykluczenie cyfrowe nie jest bezpośrednio omawiane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007. Dokument skupia się na kwestiach związanych z organizacją i finansowaniem transportu publicznego oraz wymaganiami proceduralnymi dotyczącymi zamówień publicznych. Jednakże, dostęp do informacji dotyczących usług publicznych może być ułatwiony przez publikację informacji na centralnych stronach internetowych, co może pomóc w zmniejszeniu wykluczenia cyfrowego.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Kwestie metropolitalne są uwzględnione poprzez przepisy dotyczące zintegrowanych systemów transportu publicznego. Rozporządzenie przewiduje możliwość bezpośredniego udzielania zamówień przez grupy właściwych organów lokalnych, które świadczą zintegrowane usługi transportu pasażerskiego, zaspokajając potrzeby aglomeracji miejskich i regionów sąsiadujących.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Wykluczenie komunikacyjne odnosi się do sytuacji, w której brak jest odpowiednich usług transportowych dla określonych obszarów lub grup społecznych. Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 podkreśla znaczenie zapewnienia stabilnego świadczenia usług transportowych poprzez optymalizację ekonomiki usług publicznych oraz wykorzystanie efektów sieciowych, co powinno przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu.

2.9.3 Zawiadomienie Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego

Dokument zawiera wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które regulują organizację, finansowanie i świadczenie usług publicznego transportu pasażerskiego w Unii Europejskiej, z naciskiem na zapewnienie zrównoważonej, dostępnej i efektywnej mobilności. Wyjaśnia on również warunki udzielania zamówień publicznych oraz przyznawania rekompensat finansowych w celu wspierania usług transportowych świadczonych w interesie ogólnym.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 nałożyło na właściwe organy wymóg organizowania usług publicznych transportu pasażerskiego w sposób, który promuje efektywność, jakość oraz przejrzystość. Właściwe organy mają swobodę w ustalaniu kryteriów społecznych i jakościowych związanych z ochroną środowiska, a także mogą uzupełniać ofertę regularnych usług transportowych o usługi na żądanie.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 określa warunki finansowania usług publicznych transportu pasażerskiego, w tym finansowanie kolei, tramwajów, metra i autobusów. Finansowanie publiczne jest konieczne, aby zapewnić świadczenie usług, które nie mogą być oferowane na zasadach komercyjnych. Wsparcie finansowe powinno być zgodne z przepisami, które zapewniają niezakłócone funkcjonowanie rynku wewnętrznego.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 wymaga stosowania procedur przetargowych, które są sprawiedliwe, otwarte, przejrzyste i niedyskryminujące. W przypadku braku możliwości zastosowania takich

procedur, możliwe jest bezpośrednie udzielenie zamówienia pod warunkiem, że skutkuje to znaczną poprawą jakości usług lub efektywności kosztowej.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie odnosi się bezpośrednio do kwestii wykluczenia cyfrowego. Niemniej jednak, możliwość rezerwacji usług transportu publicznego na żądanie za pomocą środków komunikacji elektronicznej może przyczynić się do wykluczenia osób, które nie mają dostępu do odpowiednich technologii.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 odnosi się również do międzynarodowych usług transportu publicznego, które mogą być świadczone na poziomie lokalnym, regionalnym oraz międzynarodowym, co pozwala na uwzględnienie potrzeb metropolitalnych. Właściwe organy mogą określać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych uwzględniając specyfikę lokalnych i regionalnych potrzeb transportowych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie podkreśla rolę właściwych organów w zapewnieniu dostępności transportu publicznego, co jest kluczowe w przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu. **Właściwe organy mogą uzupełniać ofertę transportową, szczególnie na obszarach słabo zaludnionych, poprzez wprowadzenie usług transportu na żądanie, które zwiększają dostępność transportu dla mieszkańców tych obszarów.**

2.9.4 Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (PRR), w zakresie, w jakim jest ono stosowane w odniesieniu do poszczególnych przewozów

Rozporządzenie określa prawa i obowiązki pasażerów w ruchu kolejowym, w tym zasady dotyczące informacji, sprzedaży biletów, odpowiedzialności przewoźników oraz ochrony i pomocy osobom niepełnosprawnym. Dokument ma na celu poprawę jakości usług kolejowych oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony konsumentów w całej Unii Europejskiej.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie określa wymagania techniczne dla systemów informacji i rezerwacji w transporcie kolejowym (KSIRTK). Przedsiębiorstwa kolejowe muszą dostosować swoje systemy do Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI), które umożliwiają dostarczanie informacji oraz wystawianie biletów zgodnie z wymaganiami rozporządzenia. Ponadto, obowiązuje zakaz ujawniania informacji dotyczących rezerwacji osobom trzecim, z wyjątkiem przepisów dotyczących ochrony danych.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Rozporządzenie nie zawiera bezpośrednich zapisów dotyczących finansowania rozwoju transportu. Jednakże, przedsiębiorstwa kolejowe są zobowiązane do posiadania odpowiedniego ubezpieczenia lub równoważnego zabezpieczenia odpowiedzialności wobec pasażerów, co może pośrednio wpływać na finanse przedsiębiorstw.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek oferować pasażerom bilety, bilety bezpośrednie i rezerwacje tam, gdzie jest to możliwe. Ponadto, przedsiębiorstwa muszą dostarczać informacje dotyczące podróży przed i w trakcie jej trwania, obejmujące m.in. rozkłady jazdy, warunki najniższych opłat za przewóz, dostępność miejsc oraz procedury wnoszenia skarg.

4. Wykluczenie cyfrowe

Rozporządzenie nakłada na przedsiębiorstwa kolejowe obowiązek udzielania informacji w najbardziej odpowiedniej formie, z uwzględnieniem potrzeb osób z upośledzeniem słuchu lub wzroku. W ten sposób dąży się do ograniczenia wykluczenia cyfrowego i zapewnienia równego dostępu do informacji dla wszystkich pasażerów.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie nie specyfikuje szczegółowych kwestii dotyczących obszarów metropolitalnych. Skupia się raczej na ogólnych zasadach obowiązujących w całym systemie transportu kolejowego, w tym na obowiązkach przedsiębiorstw kolejowych i prawach pasażerów w zakresie podróży kolejowych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Przedsiębiorstwa kolejowe mają obowiązek informowania pasażerów o decyzjach dotyczących zaprzestania obsługi połączeń. Ponadto, w przypadku przerwania połączeń, przedsiębiorstwa muszą organizować zastępczy transport pasażerów, szczególnie zwracając uwagę na potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

2.9.5 Rozporządzenie 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona)

Rozporządzenie ustanawia wspólne zasady dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, definiując warunki udzielania licencji wspólnotowych oraz reguły dotyczące przewozów regularnych, okazjonalnych i kabotażowych. Dokument określa również przepisy dotyczące kontroli, sankcji oraz współpracy między państwami członkowskimi w celu zapewnienia przestrzegania tych regulacji.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 określa techniczne aspekty organizacji i zarządzania międzynarodowym przewozem osób autobusem i autokarem. Pojazdy wykorzystywane do przewozów kabotażowych (przewozy krajowe realizowane przez przewoźnika mającego siedzibę w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej) muszą spełniać normy techniczne dotyczące konstrukcji i wyposażenia, które są określone dla pojazdów dopuszczonych do ruchu w transporcie międzynarodowym. Krajowe przepisy ustawowe i wykonawcze stosowane są wobec przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim na takich samych warunkach jak wobec przewoźników posiadających siedzibę w tym państwie, aby zapobiec wszelkiej dyskryminacji ze względu na przynależność państwową lub miejsce siedziby.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Rozporządzenie nie precyzuje bezpośrednich metod finansowania rozwoju transportu, lecz nakłada na państwa członkowskie obowiązek wspierania przewoźników i zapewnienia im dostępu do rynków transportowych bez dyskryminacji. Wskazuje na potrzebę elastycznego podejścia do udzielania zezwoleń na usługi regularne oraz okazjonalne, aby sprostać potrzebom rynku.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Rozporządzenie definiuje usługi regularne jako przewóz osób w określonych odstępach czasu i na określonych trasach, dostępny dla ogółu pasażerów. Świadczenie takich usług wymaga zezwolenia. Usługi szczególne, takie jak przewóz pracowników czy uczniów, również są uznawane za regularne, jednak mogą być świadczone na podstawie umowy bez konieczności uzyskiwania zezwolenia. Usługi okazjonalne, czyli przewóz grup pasażerów utworzonych z inicjatywy zleceniodawcy lub przewoźnika, nie wymagają zezwoleń, ale muszą być zorganizowane zgodnie z określonymi procedurami.

4. Wykluczenie cyfrowe

Rozporządzenie 1073/2009 nie porusza bezpośrednio kwestii wykluczenia cyfrowego. Jednak w kontekście transportu, dostosowanie się do przepisów może obejmować stosowanie nowoczesnych technologii do zarządzania usługami transportowymi, co pośrednio wpływa na konieczność dostępu do technologii cyfrowych przez przewoźników i pasażerów.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie zezwala na tworzenie szczególnych usług regularnych, takich jak przewóz pracowników na trasie między miejscem pracy a miejscem zamieszkania oraz przewóz uczniów do instytucji edukacyjnych. Świadczenie tych usług nie wymaga zezwolenia, jeśli odbywa się na podstawie umowy pomiędzy organizatorem a przewoźnikiem. Ponadto, w przypadku regionów przygranicznych, państwa członkowskie mogą zawierać dwustronne i wielostronne porozumienia dotyczące dalszej liberalizacji usług oraz uproszczenia dokumentów kontrolnych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie wspiera swobodę świadczenia usług transportowych, co ma na celu zapobieganie wykluczeniu komunikacyjnemu. Dostęp do rynków transportowych musi być zagwarantowany przewoźnikom ze wszystkich państw członkowskich bez dyskryminacji. Ponadto, rozporządzenie umożliwia tymczasowe wykonywanie krajowych usług przewozu przez przewoźników niemających siedziby w danym państwie członkowskim, co sprzyja integracji transportowej i redukcji wykluczenia komunikacyjnego.

2.9.6 Rozporządzenie 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004

Rozporządzenie stanowi kompleksowy dokument regulujący prawa pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, kładąc szczególny nacisk na niedyskryminację oraz zapewnienie odpowiednich warunków dla osób niepełnosprawnych i o

ograniczonej sprawności ruchowej oraz obowiązkowej pomocy dla nich (art. 1., pkt c), przy czym ma ono zastosowanie do w całości do pasażerów podróżujących w ramach usług regularnych dla nieokreślonych kategorii pasażerów, w przypadku gdy miejsce, w którym pasażerowie wchodzą na pokład pojazdu lub w którym opuszczają pokład pojazdu, znajduje się na terytorium państwa członkowskiego oraz w przypadku gdy zaplanowana **długość trasy, na jakiej świadczona jest usługa, wynosi co najmniej 250 km** (art. 2.1.), zaś w przypadku tych usług, gdy zaplanowana długość trasy na jakiej są świadczone jest **krótsza niż 250 km**, stosuje się (art. 2.2.):

- art. 4 ust. 2 (cena nie może zależeć od obywatelstwa podróżnego),
- art. 9 (**zapewnienie prawa do transportu osobom niepełnosprawnym oraz zakaz pobierania od tych osób dodatkowych opłat z tym związanych**),
- art. 10 ust. 1 (**prawo odmowy dopuszczenia do przewozu osoby niepełnosprawnej** np., gdy konstrukcja pojazdu lub infrastruktura, w tym przystanki autobusowe i terminale, fizycznie uniemożliwiają wejście na pokład pojazdu, jego opuszczenie lub przewóz osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej w sposób bezpieczny i operacyjnie wykonalny),
- art. 16 ust. 1 lit. b), 1. (**obowiązek ustalania procedur szkolenia w zakresie niepełnosprawności**, w tym instruktażu w celu objęcia nimi personelu zajmującego się bezpośrednio obsługą osób niepełnosprawnych),
- art. 16 ust. 2 (możliwość wprowadzenia okresu przejściowego – już nieaktualna),
- art. 17 ust. 1 i 2 (**odpowiedzialność za uszkodzenie wózków inwalidzkich** oraz innego sprzętu służącego do poruszania się lub urządzeń pomocniczych) oraz
- art. 24–28 (obowiązek zapewnienia informacji dotyczących podróży oraz informacji dotyczących praw pasażerów, a także stosowania mechanizmu rozpatrywania skarg odnoszącego się do praw i obowiązków, a także przyjmowania i rozpatrywania skarg we wskazanych terminach (3 miesiące – przyjmowanie, 1 miesiąc powiadomienie o stanie rozpatrywania skargi, 3 miesiące ostateczne stanowisko odnośnie wniesionej skargi)).

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie 181/2011 nakłada na każde państwo członkowskie obowiązek wyznaczenia organu odpowiedzialnego za egzekwowanie przepisów dotyczących transportu autobusowego i autokarowego. Organ ten musi być niezależny od przewoźników, organizatorów wycieczek i zarządców terminali pod względem organizacji, decyzji finansowych, struktury prawnej i procesu

decyzyjnego. Państwa członkowskie muszą informować Komisję Europejską o wyznaczonym organie, a pasażerowie mają prawo wnieść skargę w sprawie naruszeń tego rozporządzenia.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Rozporządzenie nie odnosi się bezpośrednio do finansowania rozwoju transportu, lecz wymaga, aby przewoźnicy i zarządcy terminali stosowali odpowiednie środki w celu zapewnienia dostępu osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. W przypadku budowy nowych terminali lub poważnych remontów, uwzględnienie potrzeb tych osób jest obowiązkowe, co pośrednio może wpływać na koszty związane z infrastrukturą transportową.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego w kontekście Rozporządzenia 181/2011 obejmuje wymagania dotyczące ochrony pasażerów, szczególnie osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Przewoźnicy i zarządcy terminali muszą zapewnić dostęp do informacji oraz niezbędną pomoc bez dodatkowych opłat. Skargi dotyczące naruszeń przepisów są rozpatrywane przez odpowiednie organy wyznaczone przez państwa członkowskie.

4. Wykluczenie cyfrowe

Rozporządzenie wymaga, aby informacje na temat podróży oraz warunków przewozu były dostępne w formatach przystępnych dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przewoźnicy oraz zarządcy terminali są zobowiązani do udzielania tych informacji na żądanie w dostępnych formatach.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

W odniesieniu do szczegółowych kwestii, rozporządzenie nakłada na przewoźników obowiązek uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych podczas projektowania nowych terminali i zakupów nowych pojazdów. Państwa członkowskie powinny również poprawiać istniejącą infrastrukturę w celu zapewnienia lepszego dostępu. Obejmuje to modernizację terminali, przystanków oraz pojazdów, aby spełniały wymogi dostępności, takie jak instalacja wind, ramp, odpowiednich oznaczeń i informacji w formatach dostępnych. Działania te mają na celu zapewnienie równości w dostępie do usług transportowych i zwiększenie komfortu oraz bezpieczeństwa podróży dla wszystkich pasażerów.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie kładzie nacisk na niedyskryminację oraz pomoc dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej sprawności ruchowej. Odmowa transportu ze względu na niepełnosprawność jest dozwolona jedynie w przypadku uzasadnionych względów bezpieczeństwa lub konstrukcyjnych. Ponadto, państwa członkowskie muszą wyznaczać terminale, w których udzielana jest pomoc tym osobom, co ma na celu zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego.

2.9.7 Zalecenie 2023/550 w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej

Dokument przedstawia wytyczne dotyczące wdrażania krajowych programów wsparcia dla planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, kładąc nacisk na promowanie transportu publicznego, multimodalności, integracji cyfrowej oraz redukcji emisji. Zalecenia te mają na celu poprawę jakości życia obywateli, zwiększenie dostępności i bezpieczeństwa transportu, a także osiągnięcie ambitnych celów klimatycznych UE.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Rozporządzenie wskazuje na konieczność ustanowienia krajowego programu wspierania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP). Programy te powinny obejmować:

- Opracowanie krajowych wytycznych dotyczących planowania mobilności miejskiej.
- Zapewnienie pomocy technicznej i wsparcia ekspertów.
- Opracowanie krajowego podejścia do przygotowania i wdrożenia SUMP w miastach oraz ich okolicach.
- Wdrożenie programu szkoleniowego dla miast.
- Zapewnienie miastom wsparcia finansowego w zakresie rekrutacji i utrzymania zdolności administracyjnych.
- Organizowanie i koordynowanie kampanii informacyjnych oraz działań związanych z SUMP.
- Monitorowanie postępów w realizacji celów polityki sektorowej, w tym obniżenia emisyjności i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu publicznego zbiorowego opisane jest w dokumencie jako kompleksowy proces, który obejmuje różnorodne źródła finansowania zarówno na poziomie europejskim, krajowym, jak i prywatnym:

- **Instrument „Łącząc Europę” (CEF):** Jest to jeden z kluczowych instrumentów finansowych wspierających projekty infrastrukturalne, w tym transportowe, w ramach Unii Europejskiej.
- **Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Fundusz Spójności:** Te fundusze oferują wsparcie finansowe dla różnorodnych projektów, w tym tych związanych z rozwojem infrastruktury transportowej.
- **Program „Horyzont Europa”:** Program badawczo-innowacyjny UE, który obejmuje także projekty związane z mobilnością miejską i transportem publicznym.
- **Program InvestEU:** Instrument wspierający inwestycje w strategiczne projekty w Europie, w tym w sektorze transportu.
- **Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF) i REPowerEU:** Fundusze te są częścią reakcji UE na pandemię COVID-19 i wspierają odbudowę gospodarek europejskich, w tym sektor transportu.
- **Program „Cyfrowa Europa”:** Skupia się na wspieraniu cyfryzacji, co obejmuje również rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS).
- **Fundusz Sprawiedliwej Transformacji:** Fundusz ten wspiera regiony najbardziej dotknięte transformacją w kierunku gospodarki neutralnej klimatycznie, w tym sektor transportu.
- **Fundusz Innowacyjny:** Wspiera innowacje, w tym w sektorze transportu, mające na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych.
- **Instrument Wsparcia Technicznego (TSI):** Zapewnia państwom członkowskim UE wiedzę techniczną niezbędną do realizacji projektów.
- **Finansowanie Prywatne:** Wykorzystanie prywatnych źródeł finansowania, takich jak obligacje ekologiczne, do realizacji projektów transportowych.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Rozporządzenie zaleca promowanie transportu multimodalnego poprzez integrację różnych rodzajów transportu oraz zwiększenie udziału bardziej zrównoważonych form transportu. Obejmuje to:

- Usługi transportu publicznego i zbiorowego.
- Transport niezmotoryzowany, taki jak ruch pieszy i rowerowy.
- Multimodalność, z lepszą integracją różnych środków transportu.
- Logistykę miejską i dostawy do domu.
- Zarządzanie mobilnością w sektorach takich jak zatrudnienie, edukacja, zdrowie, handel detaliczny i turystyka.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument podkreśla znaczenie transformacji cyfrowej w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej. Zawiera to:

- Inteligentne systemy transportowe (ITS), które ułatwiają dostęp do informacji, rezerwację, opłacanie podróży i uzyskiwanie biletów we wszystkich rodzajach transportu.
- Gromadzenie danych od operatorów prywatnych, duże zbiory danych, sztuczna inteligencja, cyfrowe bliźniaki, Internet rzeczy itp., w celu wsparcia przygotowania, wdrażania i monitorowania środków zawartych w SUMP.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Rozporządzenie wskazuje na potrzebę zintegrowania planowania mobilności miejskiej z planowaniem przestrzennym oraz innymi planami sektorowymi, takimi jak:

- Krajowe i regionalne plany transportowe.
- Krajowe ramy polityki dotyczące rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych.
- Krajowe plany w dziedzinie energii i klimatu oraz strategię zdrowia publicznego.
- Plany działania na rzecz zrównoważonej energii i klimatu (SECAP).

6. Wykluczenie komunikacyjne

Rozporządzenie podkreśla konieczność zapewnienia dostępności transportu dla wszystkich użytkowników, w tym grup defaworyzowanych i osób z niepełnosprawnościami. Dąży do zmniejszenia wykluczenia komunikacyjnego poprzez:

- Poprawę jakości, zasięgu, bezpieczeństwa, integracji i dostępności transportu publicznego.
- Promowanie mobilności aktywnej i współdzielonej.
- Zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i optymalizację infrastruktury związanej z zarządzaniem parkowaniem.

2.9.8 Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

Dokument prezentuje plan transformacji europejskiego transportu w kierunku zrównoważonego, bezemisyjnego i cyfrowo zintegrowanego systemu, uwzględniając cele klimatyczne i społeczne do 2050 roku. Zawiera inicjatywy dotyczące modernizacji infrastruktury, wsparcia finansowego oraz eliminacji wykluczenia komunikacyjnego i cyfrowego.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Dokument podkreśla potrzebę modernizacji i cyfryzacji systemów transportowych. Przykłady to rozwój systemów automatyzacji pociągów, zarządzania ruchem lotniczym oraz wspieranie integracji środków transportu w ramach multimodalnych systemów. Plany zakładają również aktualizację technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) z uwzględnieniem nowych technologii, takich jak sieć 5G i dane satelitarne.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie ma obejmować inwestycje w zrównoważony i cyfrowy transport, wsparcie doradcze dla organów publicznych, oraz łatwiejszy dostęp do finansowania dla MŚP. Instrument „Łącząc Europę” oraz programy InvestEU są kluczowymi narzędziami finansowania. Ponadto planowane są obligacje ekologiczne oraz uproszczone systemy wsparcia finansowego.

3. Organizacja transportu zbiorowego

W dokumencie zwrócono uwagę na konieczność zwiększenia udziału transportu zbiorowego, ruchu pieszego i rowerowego. W miastach mają powstać plany zrównoważonej mobilności miejskiej, obejmujące cele takie jak bezemisyjność i zerowa liczba śmiertelnych ofiar wypadków. Wprowadzenie inteligentnych systemów transportowych (ITS) ma ułatwić płynną i bezpieczną mobilność.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument podkreśla konieczność zapewnienia powszechnego dostępu do infrastruktury cyfrowej, szczególnie sieci 5G. Transformacja cyfrowa sektora transportu wymaga dostępności danych i statystyk, w tym danych w czasie rzeczywistym. Planowane jest również wsparcie dla sztucznej inteligencji (AI) oraz rozwój inteligentnej infrastruktury ładowania.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

W strategii zawarto wytyczne dotyczące wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej w dużych i średnich miastach. Plany te powinny obejmować m.in. zwiększenie infrastruktury rowerowej oraz rozwój transportu zbiorowego, co ma na celu zmniejszenie zanieczyszczeń i poprawę jakości życia mieszkańców.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Strategia zwraca uwagę na konieczność eliminacji wykluczenia komunikacyjnego poprzez poprawę dostępności transportu dla wszystkich obywateli. Ma to obejmować rozwój multimodalnych systemów transportowych oraz zapewnienie dostępności alternatywnych, zrównoważonych rozwiązań transportowych. Przykłady to inteligentne systemy zarządzania ruchem oraz rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych.

3 Ocena skali zjawiska wykluczenia komunikacyjnego oraz identyfikacja oczekiwanych zmian legislacyjnych

Badania wykonane w Zadaniach poprzedzających Zadanie 19, w szczególności w Zadaniu 15, pozwoliły na zidentyfikowanie istnienia barier rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a co za tym idzie określenie istotnej skali zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Analiza wyników trzech uzupełniających się badań ankietowych, przeprowadzonych wśród przewoźników, organizatorów transportu publicznego oraz mieszkańców uchwycić skalę i złożoność wykluczenia komunikacyjnego w Polsce.

Z punktu widzenia instytucji odpowiedzialnych za organizację przewozów problem ma charakter powszechny: zdecydowana większość ankietowanych jednostek stwierdziła, że na ich terenie zjawisko wykluczenia występuje lub jest realnym zagrożeniem. Przewoźnicy potwierdzają tę diagnozę – tylko nieliczni twierdzą, że obsługiwany obszar jest w pełni zabezpieczony komunikacyjnie. W efekcie sieć połączeń bywa postrzegana jako „dziurawa”, a braki w ofercie odczuwają nie tylko mieszkańcy stref skrajnie peryferyjnych, lecz także część gmin położonych w bezpośrednim sąsiedztwie dużych miast.

Rodzaj wykluczenia przyjmuje kilka najczęstszych postaci. Ankiety organizatorów wskazują przede wszystkim na niedostosowany rozkład jazdy – zbyt małą liczbę kursów i godziny odjazdów niespójne z rytmem dnia użytkowników. Równie wysoko znalazły się: całkowity brak obsługi części wsi czy osiedli, zbyt duża odległość do przystanku oraz słabe skomunikowanie z innymi gałęziami transportu. Przewoźnicy potwierdzają te obserwacje, dodając, że długi czas przejazdu i konieczność trudności w zakupie biletów także wykluczają część pasażerów. Na tle tych problemów bariery taryfowe czy nadmierna liczba przesiadek pojawiają się dużo rzadziej.

Badanie pozwala też określić kto najbardziej odczuwa skutki wykluczenia. Zarówno organizatorzy, jak i przewoźnicy zgodnie wskazują trzy grupy: osoby z niepełnosprawnościami, emerytów i rencistów oraz osoby pozostające bez pracy. Na drugim biegunie znajdują się pracujący dorośli i uczniowie szkół podstawowych, co sugeruje, że centralna rola dowozów szkolnych i pracowniczych chroni te grupy przed najgłębszymi formami wykluczenia.

Skala zjawiska wyraża się także w typologii barier systemowych. Po stronie podaży kluczowe okazują się kwestie finansowe i kadrowe – niedoszacowane dopłaty do wozokilometra oraz chroniczny brak kierowców. Konsekwencją są rzadkie kursy, które mieszkańcy natychmiast klasyfikują jako główny mankament oferty. Ograniczenia budżetowe przekładają się również na

niedostatecznie gęstą sieć przystanków. Wyniki ankiet mieszkańców potwierdzają, że im większy dystans do przystanku, tym niższy udział transportu zbiorowego w codziennych podróżach.

Wykluczenie komunikacyjne nie jest jednak zjawiskiem jednorodnym przestrzennie. Respondenci podkreślają, że „białe plamy” pojawiają się kaskadowo: od pojedynczych, niewielkich osiedli po całe gminy, w których brak dofinansowania uniemożliwia utrzymanie choćby symbolicznego połączenia. Szczególnie wrażliwe są obszary rozproszonej zabudowy i granice administracyjne województw, gdzie linie kolejowe lub autobusowe „urywają się” na granicy kompetencji poszczególnych organizatorów.

Istotnym elementem oceny skali jest percepcja skutecznych rozwiązań. Dla wszystkich respondentów priorytetem jest zwiększenie liczby kursów oraz rozszerzenie sieci połączeń, ponieważ bez poprawy podaży nie da się powstrzymać odpływu pasażerów. Jednocześnie zarówno przewoźnicy, jak i samorządy kładą nacisk na potrzebę dodatkowego dofinansowania - bez publicznego wsparcia świadczenie usług na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia pozostaje nierentowne. Wysoko oceniono także integrację taryfową i instytucjonalną, co wskazuje, że wykluczenie ma charakter systemowy, a nie wyłącznie lokalny.

W świetle zebranych danych wykluczenie komunikacyjne jawi się jako zjawisko wielowymiarowe, widoczne ma poziomie województw, powiatów jak i pojedynczych gmin. Zdecydowana większość gmin i powiatów rozpoznaje u siebie ten problem, co przesunęło go z kategorii „lokalnego deficytu” do rangi systemowego wyzwania. Najczęściej spotykane problemy (rzadkie kursy, niewystarczająca siatka połączeń, zbyt długie czasy dojazdu do przystanków) nakładają się i wzmacniają nawzajem, tworząc efekt kuli śnieżnej. Z przeprowadzonych badań wynika, że na zjawisko wykluczenia komunikacyjnego najbardziej narażone są osoby starsze, z niepełnosprawnościami czy o ograniczonych dochodach, dla których każdy dodatkowy kilometr do przystanku lub kolejna godzina przerwy w rozkładzie oznacza realne odcięcie od usług i możliwości zarobkowania. W takich warunkach wszystkie strony – samorządy, przewoźnicy i użytkownicy – zgodnie uznają, że priorytetem są zwieszenie finansowanie oraz zintegrowanie rozkładów i taryf ponad granicami administracyjnymi. Dopiero po zaspokojeniu tych podstaw można oczekiwać, że działania miękkie, jak kampanie promujące czy nowinki technologiczne, przyniosą trwały rezultat. Innymi słowy, wykluczenie komunikacyjne w Polsce ma dziś charakter strukturalny, a jego przełamanie wymaga skoordynowanego wzmocnienia finansowego, kadrowego i organizacyjnego całego systemu transportu zbiorowego.

Identyfikowane problemy w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego przewoźnicy i organizatorzy przypisywali także istniejącym barierom legislacyjnym. Na tej podstawie Zespół realizujący zadanie 19 zidentyfikował oczekiwane

zmiany legislacyjne analizując wyłonię w wyniku analizy aktualnego stanu prawnego akty pod względem m.in.: aspektów technicznych organizacji i zarządzania; finansowania rozwoju transportu, organizacji transportu zbiorowego, wykluczenia komunikacyjnego i cyfrowego.

Kierunki dalszych badań nad zmianami legislacyjnymi zostały wskazane również w raporcie z realizacji Zadania 16. Zgodnie z tym raportem rekomendowane działania w tym obszarze dla Polski:

1. Prawo mobilności i zintegrowane planowanie mobilności w całym kraju.
2. Dynamiczna informacja pasażerska dostępna w całym kraju - system zarządzania PTZ.
3. Zintegrowany system taryfowo-biletowy w całym kraju.
4. Rozkład jazdy uwzględniający minimalny standard obsługi oraz cykliczny rozkład jazdy.
5. Transport na zamówienie.

4 Opracowanie projektu rekomendacji zmian legislacyjnych służących ograniczeniu wykluczenia komunikacyjnego

4.1 Zakres proponowanych zmian

W kolejnych podrozdziałach określono propozycje zmian istniejących norm prawnych wraz z określeniem konkretnych rozwiązań legislacyjnych, a także krótkim uzasadnieniem. **Opracowany projekt rekomendacji zmian legislacyjnych w celu wypracowania ostatecznego stanowiska został poddany konsultacjom, których efekty opisane zostały w kolejnym rozdziale.**

Proponowane zmiany norm prawnych pogrupowane zostały na następujących 13 obszarów:

1. Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych.
2. Umożliwienie organizatorom uruchamiania linii komunikacyjnych nieuwjętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa.
3. Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami.
4. Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych.
5. Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra.
6. Zmiana zasad przyznawania dopłaty poprzez wprowadzenie mechanizmu ograniczającego nadpodaż wolnych miejsc.
7. Utworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego.
8. Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.
9. Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami.
10. Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA.
11. Cyfryzacja dokumentów.
12. Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną.

13. Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora

4.2 Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych

Stosowane obecnie ograniczenie możliwości uzyskania dofinansowania wyłącznie dla nowych linii komunikacyjnych wydaje się zbędnym rozwiązaniem, które może jedynie być przyczyną niegospodarności.

UoFRPA – uchylene art. 6a oraz pkt. 2 ust. 3 art. 11d

Uchyła się art. 6a:

Art. 6a. Uchylony

Uchyła się pkt. 2 ust. 3 art. 11d:

2) uchylony;

Uzasadnienie

Aktualnie aby uzyskać dofinansowanie konieczne jest np. wydłużenie lub skrócenie obecnej linii komunikacyjnej, czy też np. zmiana częstotliwości jej obsługi. Działania takie powinny być podejmowane w oparciu o analizę potrzeb rynku, czy też w trosce o wlokę z wykluczeniem komunikacyjnym a nie wyłącznie w celu uzyskania dofinansowania.

4.3 Umożliwienie organizatorom uruchamiania linii komunikacyjnych nieujętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa

Uzyskanie narzędzia do szybszej reakcji na zmieniające się potrzeby przewozowe mieszkańców.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust. 2 i 3 art. 24 oraz dodanie ust. 2b i 4 w art. 24,

W art. 24 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z zastrzeżeniem ust. 2b może dotyczyć wyłącznie linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej ujętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

W art. 24 dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

2b. W sytuacji, gdy uruchomienie linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest szczególnie istotne dla mieszkańców, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć nieujętej w obowiązującym planie transportowym linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej.

W art. 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej w przypadku, o którym mowa w ust. 2b oraz w art. 22 ust. 1 pkt 4.

W art. 24 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

4. Linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna nieujęte w obowiązującym planie transportowym, na które zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku, o którym mowa w ust. 2b oraz w art. 22 ust. 1 pkt 4 powinny zostać uwzględnione w planie transportowym przy najbliższej jego aktualizacji.

Uzasadnienie

Ponieważ plany transportowe są aktualizowane w dużych interwałach czasowych istnieje ryzyko, że nie zostaną w nich przewidziane wszystkie przyszłe potrzeby transportowe mieszkańców, w szczególności te wynikające z rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Obecnie organizatorzy publicznego transportu zbiorowego muszą stosować w takich sytuacjach inne regulacje, jak np. tę dotyczącą ryzyka powstania zakłóceń.

Istotne jest jednocześnie wprowadzenie obowiązku w zakresie uwzględnienia linii komunikacyjnych dotychczas nieuwzględnianych w planie transportowym podczas jego najbliższej aktualizacji.

4.4 Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami

Uzyskanie większej koordynacji ofert przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.

UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 7) ust. 1 art. 43

W art. 43 ust. 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, mając na uwadze konieczność koordynacji oferty przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów;

Uzasadnienie

Choć organizator publicznego transportu zbiorowego może odmówić wydania zezwolenia na linię komunikacyjną, która może stanowić konkurencję dla istniejących przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego i choć powszechnie wiadomo, że koordynacja rozkładów jazdy jest ważnym narzędziem wsparcia rozwoju publicznego transportu zbiorowego to obecnie na organizatora nie jest nakładany obowiązek w zakresie dbałości o zapewnienie koordynacji oferty przewozowej. Wprowadzenie tego rozwiązania powinno prowadzić do uzyskania większej koordynacji ofert przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.

4.5 Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych

Ograniczenie barier w publicznym transporcie zbiorowym.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 3 art. 13 oraz dodanie pkt 9) w ust. 1 art. 12, ust. 2d w art. 12, ust 3a w art. 13, ust 3 w art. 15, pkt 8) w ust. 1 art. 49

W art. 12 ust. 1 po pkt 8) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 9) w brzmieniu:

9) zamierzone działania mające na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

W art. 12 dodaje się ust. 2d w brzmieniu:

2d. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić również szczegółową analizę zmian, jakie wprowadza plan w zakresie realizacji potrzeb, o których mowa w ust. 2 pkt 4.

W art. 13 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego przedstawia odpowiednio radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin, zarządem sąsiadującego związku metropolitalnego, związku międzygminnego lub zarządem sąsiedniego związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony, w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. Do projektu dołącza się analizę, o której mowa w art. 12 ust. 2d.

W art. 13 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

3a. Rada lub zgromadzenie, o których mowa w ust. 3, odmawiają uchwalenia planu transportowego, jeśli nie zapewnia on realizacji potrzeb, o których mowa w art. 12 ust. 2 pkt 4.

W art. 15 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

3. Badania i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej dokonywane są nie rzadziej, niż raz na 5 lat.

W art. 49 ust. 1 dodaje się pkt 8) w brzmieniu:

8) sposób zapewnienia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie zaspokojenia potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych.

Uzasadnienie

Dla właściwego uwzględnienia w planach transportowych potrzeb osób niepełnosprawnych i innych konieczne jest wprowadzenie mechanizmów warunkujących zatwierdzenie tych dokumentów oraz uwzględnienia w nich potrzeb mieszkańców. Dodatkowo konieczne jest zapewnienia realizacji okresowych badań odnośnie tych potrzeb.

4.6 Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra

Zmiana ta jest postulowana przez przewoźników oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego i umożliwi im obsługę linii komunikacyjnych także o gorszym wyniku finansowym, których obsługa jest niezbędne dla walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Ze zmianą tą silnie są powiązane zmiany opisane w punkcie 4.6.

UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 2 art. 11d, pkt 4 w ust. 4 art. 10a, ust. 4 art. 17 oraz dodanie ust. 2a i 2b w art. 11d, pkt. 3a) w ust 4 art. 10a, ust. 4a w art. 11a

W art. 11d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W roku 2026 dopłatę do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej ustala się w kwocie nie wyższej niż:

- 1) 2,50 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów nie większej niż 10,
- 2) 3,00 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 10 oraz nie większej niż 16,
- 3) 3,50 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 16 oraz nie większej niż 30,
- 4) 4,00 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 30.

W art. 11d dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

2a. Określone w ust. 2 kwoty dopłaty do 1 wozokilometra ulegają podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych.

2b. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza ustalone w sposób określony w ust. 2a. kwoty dopłaty do 1 wozokilometra w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

W art. 10a ust. 4 dodaje się pkt 3a) w brzmieniu:

3a) informację o planowanym przypisaniu autobusów o określonej liczbie miejsc siedzących do każdej linii, o której mowa w pkt 2, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1;

W art. 10a ust. 4 pkt 4) otrzymuje brzmienie:

4) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na każdej linii, o której mowa w pkt 2, przez autobusy o określonej liczbie miejsc siedzących, o których mowa w pkt 3a, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1;

W art. 10a dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

4a. Liczba miejsc siedzących, o której mowa w ust. 4 pkt 3a jest określana z dokładnością do przedziału pojemności autobusu spośród uwzględnionych w art. 11d ust. 1.

W art. 17 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, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest także dopłata pobrana w sytuacji przydzielenia do obsługi linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej autobusów o liczbie miejsc siedzących mniejszej niż określona w umowie o dopłatę.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana realizuje postulaty przewoźników w zakresie podniesienia maksymalnej kwoty dofinansowania oraz jej różnicowania i zapewnienia mechanizmu jej waloryzacji. Uwzględniana w obecnym brzmieniu zmienianego przepisu kwota 3,00 obowiązuje od kwietnia 2020 roku, natomiast w ciągu ostatnich 4 lat istotnie wzrosły koszty realizacji przewozów transportem drogowym. Dwie główne pozycje kosztowe w tym obszarze transportu to koszty zużycia energii lub paliwa (ponad 30%) oraz koszty wynagrodzeń z pochodnymi (ponad 20%). Ceny hurtowe oleju napędowego (Ekodiesel) w Polsce podawane przez Orlen w tym okresie wzrosły o 17,7% (z kwoty 4 183 zł/m³ obowiązującej na początku stycznia 2020 roku do 4 922 zł/m³ na początku stycznia 2025 roku), zaś nominalne wynagrodzenie za pracę o 49,4% (z kwoty 3 122,60 zł brutto w 2020 roku do 4 666,00 zł od stycznia 2025 roku). Oznacza to, że 33% podniesienie maksymalnej kwoty dopłaty z 3 do 4 zł za wozokilometr znajduje uzasadnienie we wzroście kosztów prowadzenia działalności przewozowej.

Uzasadnione jest również różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty w zależności od liczby miejsc pojazdu wynikającej z jego wielkości. Większy pojazd cechuje się większym zużyciem paliwa lub energii oraz z oczywistych względów wyższą ceną, a w konsekwencji większymi kosztami jego zużycia (amortyzacji), serwisu, czy też ubezpieczenia AC. Oszacowanie przykładowych kosztów eksploatacji pojazdu do przewozu osób w zależności od jego wielkości przedstawiono w tabeli 1. Zgodnie z tym zestawieniem koszty dla mniejszych pojazdów w porównaniu z kosztami dla autobusu mającego 45 miejsc stanowią w przybliżeniu ich 85% w przypadku autobusu mającego 34 miejsca, 60% w przypadku autobusu mającego 20 miejsc oraz 50% w przypadku pojazdu mającego 10 miejsc.

Tabela 1. Przykładowe roczne koszty obsługi linii komunikacyjnych

Rodzaj kosztu ^{*)}	Autobus 10 miejsc	Autobus 20 miejsc	Autobus 34 miejsc	Autobus 45 miejsc
Koszt zużycia pojazdu	20 715,80	36 900,00	59 700,00	84 025,20
Ubezpieczenia pojazdu	6 185,00	10 054,00	15 462,00	27 194,00
Wynagrodzenie kierowcy	146 400,00	161 040,00	175 680,00	190 320,00
Zużycie paliwa	33 476,00	40 915,00	100 427,00	119 024,00
Zużycie opon	3 555,00	5 665,00	6 183,00	9 252,00
Serwis	6 903,00	9 757,00	16 226,00	21 154,00
Razem	217 234,80	264 331,00	373 678,00	450 969,20
Koszt kilometra	2,90	3,52	4,98	6,01

*) Koszty uśredniono dla jednego roku, przy czym uwzględniono 10 lat eksploatacji, roczny przebieg 30 tys. km, opony klasy średniej o trwałości 150 tys. km przebiegu i ich sezonową wymianę. Opłaty drogowe oraz podatki od środków transportu, a także mniej istotne koszty (w tym zezwolenia) pominięto.

Zaproponowany mechanizm waloryzacji kwoty dopłaty do wozokilometra jest dość powszechnie stosowanym rozwiązaniem. Uwzględniono go m.in. w Ustawie o drogach publicznych w zakresie waloryzacji stawek opłat za korzystanie z dróg krajowych (UoDP, art. 13ha.4a, 13ha.8).

4.7 Zmiana zasad przyznawania dopłaty poprzez wprowadzenie mechanizmu ograniczającego nadpodaż wolnych miejsc

W związku z wprowadzeniem różnicowania maksymalnej kwoty dopłaty co zostało ujęte w propozycji 4.6 konieczne jest wprowadzenie przepisów ograniczających niegospodarność, tak aby linie komunikacyjne zaspokajające nieznaczny popyt nie były obsługiwane autobusami o dużej pojemności wyłącznie w celu osiągnięcia większej kwoty dopłaty.

UoFRPA – dodanie pkt. 5a) w ust. 1 art. 11a, pkt 3a) w ust. 4 art. 11d oraz zmiana brzmienia pkt. 4) ust. 4 art. 11d

W art. 11a ust. 1 dodaje się pkt 5a) w brzmieniu:

5a) liczbę miejsc siedzących w autobusach przypisanych do linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek,

W art. 11d ust. 4 dodaje się pkt 3a) w brzmieniu:

3a) wymagania w zakresie minimalnej liczby miejsc siedzących w autobusach na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;

W art. 11d ust. 4 pkt 4) otrzymuje brzmienie:

4) wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z podziałem na pracę eksploatacyjną wykonywaną autobusami o klasach pojemności uwzględnionych w ust. 2;

FRPA - rozporządzenie – dodanie w § 3. pkt. 3a) oraz zmiana brzmienia ust. 1 § 4.

Zmiany do obecnie obowiązującego rozporządzenia zamieszczono w załączniku 5.

Uzasadnienie

Rozwiązanie zaproponowane w związku z uwzględnieniem różnicowania maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra uwzględnionej w propozycji 4.6 ma na celu ograniczenie przypadków obsługi linii komunikacyjnych o bardzo małej liczbie pasażerów

autobusami o dużej pojemności jedynie w celu uzyskania większej dopłaty. Pomijając wprowadzony mechanizm uwzględnione zróżnicowanie maksymalnej stawki dopłaty tak czy inaczej zapewnia mniejsze pokrycie kosztów w przypadku większych autobusów.

4.8 Tworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego

Uzyskanie kluczowego narzędzia do walki z wykluczeniem komunikacyjnym poprzez wdrożenie systemu informatycznego wsparcia publicznego transportu zbiorowego. System taki zapewni szerszy dostęp do informacji o PTZ oraz umożliwi podejmowanie decyzji w oparciu o bieżącą sytuację w zakresie wykluczenia komunikacyjnego.

UoPTZ – dodanie pkt. 1a) w ust. 1 art. 4, rozdziału 7 w dziale II oraz zmiana brzmienia art. 90

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego – ogólnopolski system informatyczny służący do zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz do udostępniania informacji pasażerom o obowiązujących rozkładach jazdy w regularnym publicznym transporcie zbiorowym oraz o zasadach świadczenia usług w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego;

W dziale II dodaje się rozdział 7 w brzmieniu (**UWAGA**; uwzględniono wyłącznie podstawowe elementy, treść tego punktu musi być dopracowana i uzupełniona w toku ewentualnych dalszych prac legislacyjnych):

Rozdział 7

Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego

Art. 58b. 1. Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego jest ogólnopolskim systemem informatycznym wspierającym funkcjonowanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego.

2. Przystąpienie do systemu, o którym mowa w ust. 1 jest obowiązkowe dla wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także dla operatorów i przewoźników realizujących regularne przewozy osób oraz operatorów i przewoźników realizujących nieregularny publiczny transport zbiorowy, jak również dla zarządców dworców, przystanków komunikacyjnych lub dodatkowych punktów wymiany pasażerów.

3. Przewoźnicy oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego i inni przewoźnicy w ramach nadanych uprawnień wprowadzają do systemu, o którym mowa w ust. 1, rozkłady jazdy oraz je w tym systemie aktualizują na bieżąco. Dane, o których mowa w zdaniu poprzedzającym mogą być przekazywane do systemu z zastosowaniem określonego standardu wymiany danych.

Art. 58c. 1. Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego jest stosowany w szczególności do:

1) publikacji oraz aktualizacji rozkładów jazdy obowiązujących w publicznym transporcie zbiorowym;

2) zawierania i obsługi umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 24 ust 1;

- 3) obsługi procesu udzielania zamówień publicznych na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 21 ust 1;
- 4) składania wniosków o przyznanie rekompensaty, o której mowa w rozdziale 6 oraz rozpatrywania tych wniosków przez odpowiednie organy, w tym także w zakresie wyznaczania wartości obowiązujących kryteriów oceny wniosków;
- 5) zawierania i obsługi umów dotyczących przyznania rekompensaty, o której mowa w rozdziale 6;
- 6) uzgadniania zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, a także naliczania opłat z tego tytułu;
- 7) składania wniosków o dopłatę, o której mowa w art. 55 ust 1;
- 8) wydawania i obsługi zaświadczeń potwierdzających posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 28 ust 1;
- 9) składania i obsługi wniosków o zmianę treści zaświadczenia, o których mowa w art. 28 ust 6;
- 10) składania i obsługi wniosków o przekazania rekompensaty, o których mowa w art. 53 ust 1.

2. Każdy podróżny ma prawo bez opłat korzystać z systemu, o którym mowa w art. 58b ust. 1 w szczególności w celu wyszukania obowiązującego rozkładu jazdy oraz możliwości realizacji podróży publicznym transportem zbiorowym w wybranej relacji i o określonej porze.

Art. 58d. 1. Jednostka odpowiedzialna za wdrożenie oraz utrzymanie systemu, o którym mowa w art. 58b ust. 1, jak również jej obowiązki i źródła finansowania zostały uregulowane w odrębnych przepisach.

Art. 90 otrzymuje brzmienie:

Art. 90. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2011 r., z wyjątkiem art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 68 pkt 2 i 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. oraz rozdziału 7 z działu II, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.

UoFRPA – dodanie pkt. 1a) w art. 2, ust. 1a w art. 10a, pkt 1a w ust. 3 art. 10a, ust. 1a w art. 14, pkt 1a) w ust. 6 art. 14, pkt. 3) w art. 54

W art. 2 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego – cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 10a dodaje się ust 1a) w brzmieniu:

1a. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, jest składany za pośrednictwem cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jest obsługiwany w tym systemie.

W art. 10a ust. 3 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) złożony w inny sposób niż określony w ust. 1a,

W art. 14 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jest obsługiwany w tym systemie.

W art. 14 ust. 6 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) złożony w inny sposób niż określony w ust. 1a,

W art. 54 dodaje się pkt. 3) w brzmieniu:

3) art. 10a ust. 1a, ust. 3 pkt 1a oraz art. 14 ust. 1a, ust. 6 pkt 1a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 roku.

UPP – zmiana brzmienia ust. 1 art. 34

W art. 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie, a w przypadku udostępnienia mu odpowiedniego systemu informatycznego przekazywać za pośrednictwem tego systemu, właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach.

Uzasadnienie

Kluczowym narzędziem dla walki z wykluczeniem komunikacyjnym wydaje się być także zintegrowany system informatyczny wsparcia publicznego transportu zbiorowego. System taki powinien stanowić zarówno platformę zawierającą wszelkie informacje niezbędne pasażerom publicznego transportu zbiorowego, jak i platformę wspierającą organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego, jak i dysponentów FRPA. Zdając sobie sprawę, że utworzenie tak zaawansowanego narzędzia w obecnych warunkach jest dużym wyzwaniem, które nie może być zrealizowane w krótkim czasie, zaproponowano wprowadzenie zapisów kierunkowych dotyczących tego systemu oraz przewidziano ich obowiązywanie od 2027 roku. Jeśli w wyniku pogłębionych analiz okaże się, że wdrożenie takiego systemu na poszczególnych poziomach jego zawansowania będzie wymagało innego czasu to proponowane regulacje należy odpowiednio zmodyfikować. Niezależnie od tych okoliczności uwzględnienie w obowiązujących przepisach konieczności utworzenia systemu informatycznego wsparcia publicznego transportu zbiorowego zapewni ramy prawne do podjęcia działań zmierzających do uzyskania tego rozwiązania.

4.9 Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego

Mechanizm wsparcia publicznego transportu zbiorowego powinien w większym stopniu przyczyniać się do redukcji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, stąd podczas przyznawania dofinansowania na linie komunikacyjne najważniejszym kryterium powinno być ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego dzięki funkcjonowaniu ocenianej linii komunikacyjnej, a nie np. data jej uruchomienia. **Wprowadzenie takiego kryterium wymaga dysponowania efektywnym systemem informatycznym wsparcia publicznego transportu zbiorowego, którym został zaproponowany w punkcie 4.8.**

UoFRPA – dodanie pkt. 9) i 10) w art. 2, ust. 1a w art. 11a i pkt. 4) w art. 54

W art. 2 dodaje się pkt 9) i 10) w brzmieniu:

9) wskaźnik wykluczenia komunikacyjnego – udział mieszkańców danego obszaru, którzy są wykluczeni komunikacyjnie w ich ogólnej liczbie;

10) wykluczenie komunikacyjne – 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, rozumiane jako sytuacja, gdy w odniesieniu do mieszkańca lub grupy mieszkańców spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

- czas dojazdu transportem zbiorowym do najbliższego miasta powiatowego przekracza 70 min, lub czas dojazdu transportem zbiorowym do najbliższej siedziby gminy przekracza 45 min,*
- dostępność pieszka miejsca zamieszkania do obsługiwanego przez transport zbiorowy najbliższego przystanku komunikacyjnego lub dodatkowego punktu wymiany pasażerów jest większa niż 1000 m,*
- łączna liczba kursów publicznego transportu zbiorowego do najbliższego miasta powiatowego oraz do najbliższej siedziby gminy, obsługujących przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej określonym w tiret 2, jest mniejsza niż 8 w przypadku dnia roboczego lub 4 w przypadku dnia innego niż roboczy,*
- łączna liczba kursów publicznego transportu zbiorowego realizowanych autobusami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych do dowolnego miasta powiatowego oraz do dowolnej siedziby gminy, obsługujących przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej określonym w tiret 2, jest mniejsza niż 4 w przypadku dnia roboczego lub 2 w przypadku dnia innego niż roboczy;*
- łączna cena biletu normalnego za przejazd w obie strony do i z najbliższego miasta powiatowego oraz do i z najbliższej siedziby gminy przekracza 1% przeciętnego miesięcznego dochodu rozporządzalnego w województwie skorygowanego dla danej gminy, według wskaźnika mediany miesięcznego wynagrodzenia brutto.*

W art. 11a dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Wojewoda, rozpatrując wniosek, o którym mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, bierze pod uwagę również wpływ linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek na zmianę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego.

W art. 54 dodaje się pkt. 4) w brzmieniu:

4) art. 11a ust. 1a, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 roku,

FRPA - rozporządzenie – dodanie § 3a oraz ust. 1a w § 4.

Zmiany do obecnie obowiązującego rozporządzenia zamieszczono w załączniku nr 5.

Uzasadnienie

Uzupełnienie algorytmu oceny wniosków o objęcie dofinansowaniem z FRPA o wpływ danej linii komunikacyjnej na redukcję wykluczenia komunikacyjnego wraz z przypisaniem do tego kryterium odpowiednio dużej wagi będzie stanowiło z jednej strony zachętę do podejmowania działań zmierzających do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego, a z drugiej strony zapewni ochronę już funkcjonującym liniom komunikacyjnym, których wyeliminowanie z rynku w największym stopniu będzie przyczyniać się do pogłębiania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

4.10 Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami

Włączenie w system publicznego transportu zbiorowego również przewozów autobusowych nieregularnych oferowanych publicznie i realizowanych na ustalonych liniach komunikacyjnych pod warunkiem wcześniejszej rezerwacji usługi, o ile jest ona wymagana. W takich przewozach autobusy zatrzymują się na przystankach i w innych punktach oraz są uruchamiane pod warunkiem wcześniejszej rezerwacji przewozu i ze względu na dokonane rezerwacje trasa przewozu może być modyfikowana.

UoTD – zmiana brzmienia pkt. 8), 8a) i 11) art. 4, ust. 1 art. 18, art. 18a, ust. 1a. art. 20, pkt 1) ust. 1 art. 21, pkt 1) ust. 1 art. 22a, pkt 3) ust. 4 art. 24, pkt 2) ust. 1 art. 41, lit. b) pkt 1) ust. 1 art. 46, pkt 1) ust. 2 art. 82b, pkt 7) ust. 1 art. 89, ust. 4 art. 89a oraz dodanie pkt 7b) i 8b) w art. 4, art. 18c, pkt 4) w ust. 1. art. 20, ust. 1b w art. 22, pkt 3) w ust. 1 art. 22a, pkt 1a) w ust. 2 art. 24, pkt 2a) w ust. 1a art. 69, lit. aa) w pkt 1) ust. 1 art. 87,

W art. 4 dodaje się pkt 7b) w brzmieniu:

7b) nieregularny publiczny przewóz zbiorowy – nieregularny publiczny transport zbiorowy w rozumieniu art. 4 pkt 1 pkt. 7a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778, z 2024 r. poz. 1583);

W art. 4 pkt 8) i 8a) otrzymują brzmienie:

8) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób; jak również połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami oraz dodatkowymi punktami wymiany pasażerów wskazanymi w zasadach świadczenia usług, po której odbywają się nieregularne publiczne przewozy zbiorowe osób,

8a) przystanek - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca, a w przypadku nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego – z informacją o zasadach świadczenia usług, z uwzględnieniem informacji o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca;

W art. 4 dodaje się pkt 8b) w brzmieniu:

8b) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – dodatkowy punkt wymiany pasażerów w rozumieniu art. 4 pkt 1 pkt. 3a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778, z 2024 r. poz. 1583);

W art. 4 pkt. 11) otrzymuje brzmienie:

11) przewóz okazjonalny - przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego albo przewozu wahadkowego;

W art. 18 zdanie przed wyliczeniem w ust 1 otrzymuje brzmienie:

1. Wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych wymaga zezwolenia:

Art. 18a otrzymuje brzmienie:

Art. 18a Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób, a także nieregularne publiczne przewozy zbiorowe osób, poza uprawnieniami pasażerów do ulgowych przejazdów określonymi w odrębnych przepisach, uwzględnia także uprawnienia pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanawia te ulgi, ustali z przewoźnikiem, w drodze umowy, warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.

Dodaje się art. 18c w brzmieniu:

Art. 18c. 1. Do nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych wykonywanych w krajowym transporcie drogowym przepisy art. 18b stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.:

2. W nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych zamiast rozkładu jazdy określa się zasady świadczenia usług uwzględniające w szczególności informacje o godzinach kursowania środków transportu, obsługiwanych liniach komunikacyjnych oraz obowiązku i zasadach rezerwacji usługi.

3. Nieregularne publiczne przewozy zbiorowe poza przystankami określonymi w zasadach świadczenia usług są realizowane również pomiędzy określonymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego dodatkowymi punktami wymiany pasażerów.

W art. 20 ust. 1 po pkt 3) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 4) w brzmieniu:

4) miejscowości, w których znajdują się przystanki oraz dodatkowe punkty wymiany pasażerów - przy nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych osób.

W art. 20 ust 1a otrzymuje brzmienie:

1a. Załącznikiem do zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy, a w przypadku nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych osób – obowiązujące zasady świadczenia usług.

W art. 21 ust 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) 5 lat - na wykonywanie przewozów regularnych, nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych lub przewozów regularnych specjalnych;

W art. 22 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

1b. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:

1) proponowane zasady świadczenia usług uwzględniające informacje o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi, przystanki i dodatkowe punkty wymiany pasażerów, godziny kursowania środków transportu, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i określoną przy uwzględnieniu obsługi wszystkich przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów odległości między przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów,

2) schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną oraz przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych, przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi;

4) zobowiązanie do zamieszczania informacji o zasadach świadczenia usług na tabliczkach przystankowych na przystankach;

5) cennik;

6) wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać prze-wozy.

W art. 22a ust 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;

W art. 22a ust. 1 pkt 2) po lit. d) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 3) w brzmieniu:

3) mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

a) zostanie wykazane, że projektowana linia komunikacyjna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących linii regularnych lub nieregularnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników,

b) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych,

c) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem.

W art. 24 ust. 2 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) przebiegu linii komunikacyjnej, zasad świadczenia usług, zwiększenia pojemności pojazdów, godzin kursowania środków transportu – w przypadku nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego;

W art. 24 ust 4 pkt 3) otrzymuje brzmienie:

3) niewykonywania przez przedsiębiorcę, na skutek okoliczności zależnych od niego, przewozów regularnych, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych co najmniej przez 3 miesiące;

W art. 41 ust 1 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

2) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahałowego lub przewozu okazjonalnego;

W art. 46 ust 1 pkt 1) lit. b) otrzymuje brzmienie:

b) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahałowego lub przewozu okazjonalnego,

W art. 69 ust. 1a dodaje się pkt 2a) w brzmieniu:

2a) nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów na drodze poza przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

W art. 82 ust 2 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym oraz w nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych w krajowym transporcie drogowym - organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 87 ust. 1 pkt 1) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

aa) przy wykonywaniu nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych - odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z obowiązującymi zasadami świadczenia usług,

W art. 89 ust 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 - w odniesieniu do przewozów regularnych, nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych i regularnych specjalnych;

W art. 89a ust 4 otrzymuje brzmienie:

4. Upoważnieni pracownicy organu wydającego zezwolenia na przewozy regularne, nieregularne publiczne przewozy zbiorowe lub regularne specjalne dokonują kontroli dokumentów na warunkach i w trybie określonych w ustawie.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 1 i 2 art. 1, art. 2, ust 2 art. 3, pkt 3), 11), 13), 14) i 27) ust. 1 art. 4, pkt 2) ust. 2 art. 4, ust. 2 art. 5, ust. 2 art. 15, ust. 1, 2 i 4 art. 16, pkt. 1) ust. 5 art. 16, pkt. 1) ust. 7 art. 16, pkt. 1) art. 18, pkt 3) ust. 4 art. 23, pkt 16) ust. 3 art. 25, ust. 5 art. 25, pkt 4), 7) i 9) ust. 1 art. 46, pkt 5) ust. 1 art. 49, pkt 1) ust. 8 art. 55, ust. 2 art. 62 oraz dodanie pkt. 3a), 7a) i 14a) w ust. 1 art. 4, ust. 2a w art. 5, ust. 1a w art. 15, pkt 7a) w ust. 1 art. 43, pkt 7a) w ust. 1 art. 46, ust. 1a w art. 62

W art. 1 ust 1 i 2 usuwa się słowo „regularnego”

W art. 2 usuwa się słowo „regularnego”

W art. 3 ust 2 otrzymuje brzmienie:

2. W zakresie regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 3a) w brzmieniu:

3a) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – w transporcie drogowym, określone przez organizatora publicznego transportu zbiorowego miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, pod warunkiem zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i pasażerów, które nie jest przystankiem komunikacyjnym;

W art. 4 ust. 1 pkt 3) 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 którym odbywa się publiczny transport zbiorowy, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również wraz z określonymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) nieregularny publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy z częściowym lub całkowitym obowiązkiem rezerwacji, wykonywany z uwzględnieniem zasad świadczenia usług oraz obsługiwanej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, przy czym z uwagi na rezerwację pasażerów może być modyfikowana zarówno cała trasa przewozu lub jej część, jak i godziny obsługi wszystkich lub niektórych przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów;

W art. 4 ust. 1 pkt 11) otrzymuje brzmienie:

11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym, o którym których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, 1720 i 2029), wykonujący przewóz osób;

W art. 4 ust. 1 pkt 13) otrzymuje brzmienie:

13) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, lub w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego zasad świadczenia usług, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.);

W art. 4 ust. 1 pkt 14) otrzymuje brzmienie:

14) publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny przewóz osób realizowany jako regularny publiczny transport zbiorowy lub nieregularny publiczny transport zbiorowy;

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 14a) w brzmieniu:

14a) regularny publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

W art. 4 ust. 1 pkt 27) otrzymuje brzmienie:

27) zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy lub zasadami świadczenia usług w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

W art. 4 ust. 2 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

2) rozkładzie jazdy – należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej, zaś w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również zasady świadczenia usług, obejmujące w szczególności rozkłady jazdy lub ich wzorce jeżeli są stosowane oraz obsługiwane linie komunikacyjne, godziny świadczenia usług i sposoby oraz zasady rezerwacji usług;

W art. 5 zdanie przed wyliczeniem w ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. Regularny publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

W art. 5 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

2a. Nieregularny publiczny transport zbiorowy może odbywać się wyłącznie na podstawie:

1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

2) zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W art. 15 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Zadania określone w ust. 1 pkt 3 lit. a i b oraz pkt 5–7 dotyczą również dodatkowych punktów wymiany pasażerów o ile są przewidziane.

W art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. Określenie przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

W art. 16 ust. 1, 2 i 4 otrzymują brzmienie:

1. W transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów lub dworców mogą być pobierane opłaty.

2. Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów lub dworców oraz standardy, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a, są ustalane w drodze negocjacji między gminą, na obszarze której jest usytuowany przystanek komunikacyjny, dodatkowy punkt wymiany pasażerów lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym, dodatkowym punktem wymiany pasażerów lub dworcem.

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

W art. 16 ust. 5 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym lub w dodatkowym punkcie wymiany pasażerów;

W art. 16 ust. 7 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz

W art. 18 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;

W art. 23 ust. 4 pkt 3) otrzymuje brzmienie:

3) określenie rodzaju transportu publicznego i wymagań w zakresie jego realizacji, a także rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy;

W art. 25 ust. 3 pkt 16) otrzymuje brzmienie:

16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;

W art. 25 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

5. Przy uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, właściciel przystanku komunikacyjnego lub dodatkowego punktu wymiany pasażerów położonego w granicach administracyjnych miasta lub dworca albo zarządzający tymi obiektami uzgadnia zasady korzystania z tych obiektów, w przypadku gdy proponowany rozkład jazdy:

1) określa przystanki komunikacyjne, dodatkowe punkty wymiany pasażerów lub dworce:

- a) o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 7,
- b) wskazane w uchwale, o której mowa w art. 15 ust. 2;

2) nie ograniczy przepustowości przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz lub dworców;

3) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu.

W art. 43 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) zatwierdzaniu zasad świadczenia usług oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, mając na uwadze konieczność koordynacji oferty przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów;

W art. 46 ust. 1 pkt 4) otrzymuje brzmienie:

4) w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów oraz dworce określone przez organizatora;

W art. 46 ust. 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) wsiadanie i wysiadanie pasażerów w regularnym publicznym transporcie zbiorowym odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy;

W art. 46 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) wsiadanie i wysiadanie pasażerów w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym odbywa się tylko na określonych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych, dodatkowych punktach wymiany pasażerów lub dworcach;

W art. 46 ust. 1 pkt 9) otrzymuje brzmienie:

9) na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:

- a) organizatora,*
- b) operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,*
- c) przewoźnika*

– a na przystanku komunikacyjnym oraz w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu opracowany przez organizatora, albo przez przewoźnika, operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora;

W art. 49 ust. 1 pkt 5) otrzymuje brzmienie:

5) liczbę dworców i przystanków oraz dodatkowych punktów wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy;

W art. 55 ust. 8 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, albo zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, o którym których mowa w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 28;

W art. 62 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Kto wykonuje nieregularny publiczny transport zbiorowy po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W art. 62 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

UPP – dodanie ust. 2a w art. 2, ust. 1a w art. 29, ust. 1a w art. 34, ust. 3 w art. 62 oraz zmiana brzmienia ust. 3 art. 2, ust. 1 art. 6, pkt. 1) ust. 1 art. 8, ust. 5 i 6 art. 15, ust. 3 art. 16, ust. 2 art. 18, ust. 1 art. 28, ust. 1 art. 29, pkt. 1), 2) i 4) ust. 2 art. 34, ust. 2 art. 34a

W art. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

2a. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości zasady świadczenia usług obejmujące w szczególności rozkłady jazdy lub ich wzorce jeżeli są stosowane oraz obsługiwane linie komunikacyjne, godziny świadczenia usług i sposoby oraz zasady rezerwacji usługi przez zamieszczenie tych informacji na wszystkich obsługiwanych dworcach i przystankach.

W art. 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób lub nieregularny publiczny transport zbiorowy są obowiązani do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji, w szczególności na stronach internetowych własnych lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku zapewnienia im dostępu do ogólnopolskiego cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego także za pośrednictwem tego systemu.

W art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewóz może być wykonywany przez kilku przewoźników tej samej lub różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy przewozu i jednego dokumentu przewozowego, a w regularnym przewozie osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy mogą realizować te przewozy w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub innego wspólnego dokumentu przewozu; odpowiedzialność przewoźników jest solidarna.

W art. 8 ust. 1 pkt. 1) otrzymuje brzmienie:

1) ministra właściwego do spraw transportu albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a w odniesieniu do wojewódzkiego, powiatowego albo gminnego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego odpowiednio przez wojewodę, starostę, wójta albo burmistrza (prezydenta miasta) – ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa albo w przypadku klęski żywiołowej;

W art. 15 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

5. W odniesieniu do gminnego regularnego przewozu osób, nieregularnego publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów osób i bagażu taksówkami przepisy porządkowe określa rada gminy, a na terenie miasta stołecznego Warszawy – Rada miasta stołecznego Warszawy.

6. W odniesieniu do powiatowego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego przepisy porządkowe określa rada powiatu, a w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego – sejmik województwa.

W art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Na bilecie mogą być umieszczane inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób lub nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W razie przerwy w ruchu lub utraty połączenia przewidzianego w rozkładzie jazdy lub zarezerwowanego w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, podróżnemu przysługuje zwrot należności za cały przerwany przejazd, a ponadto może on bezpłatnie powrócić do miejsca wyjazdu, chyba że przewoźnik nie ma możliwości zorganizowania takiego przewozu.

W art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewoźnik jest obowiązany ogłosić w rozkładach jazdy, a także w stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasadach świadczenia usług lub w inny odpowiedni sposób ograniczenia możliwości przewozu przesyłek bagażowych w poszczególnych kursach środków transportowych przeznaczonych do przewozu osób.

W art. 29 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Termin przewozu przesyłki bagażowej z zastrzeżeniem ust 1a, określa się według rozkładu jazdy środka transportowego, którym przesyłka ma być przewieziona, a dla przesyłek wydawanych w punktach odprawy – z doliczeniem czasu niezbędnego na przygotowanie przesyłki do wydania, nie więcej jednak niż 1 godziny.

W art. 29 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. W nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym termin przewozu przesyłki bagażowej określa się doliczając, do czasu odjazdu środka transportowego, którym przesyłka ma być przewieziona, określony w zasadach świadczenia usług maksymalny czas jazdy do miejsca docelowego, a dla przesyłek wydawanych w punktach odprawy – z doliczeniem czasu niezbędnego na przygotowanie przesyłki do wydania, nie więcej jednak niż 1 godziny.

W art. 34 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie, a w przypadku udostępnienia mu odpowiedniego systemu informatycznego przekazywać za pośrednictwem tego systemu, właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące zasad świadczenia usług, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach.

W art. 34 ust. 2 pkt. 1), 2) i 4) otrzymują brzmienie

1) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług,

2) treść rozkładów jazdy oraz w stosowanych nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług,

4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług, a także podawaniem rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług do publicznej wiadomości

W art. 34a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W odniesieniu do gminnego, powiatowego i wojewódzkiego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, przepisy, o których mowa w ust. 1, określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa, a w mieście stołecznym Warszawie – Rada miasta stołecznego Warszawy.

W art. 62 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

3. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy odpowiada za szkodę, jaką poniósł podróżny wskutek odwołania środka transportowego, jeżeli rezerwacja usługi była realizowana zgodnie z zasadami określonymi przez przewoźnika, niezależnie od tego czy przewoźnik przyjął tę rezerwację.

UoFRPA – dodanie pkt. 1b) i 6a) w art. 2 oraz zmiana brzmienia pkt. 5) ust. 1 art. 11a

W art. 2 dodaje się pkt 1b) i 6a) w brzmieniu:

1b) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – dodatkowy punkt wymiany pasażerów w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 3a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

6a) przystanek komunikacyjny – przystanek komunikacyjny w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 11a ust. 1 pkt 5) otrzymuje brzmienie:

5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w określonych przez organizatora dodatkowych punktach wymiany pasażerów, na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – zmiana brzmienia ust. 1 § 51

W § 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

§ 51. 1. Znaki:

1) D-15 „przystanek autobusowy”,

2) D-16 „przystanek trolejbusowy”,

3) D-17 „przystanek tramwajowy”

oznaczają miejsce zatrzymywania się wskazanych na znaku pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach lub w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, a którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 ze zm.).

Uzasadnienie

Tak zwane przewozy na żądanie już obecnie funkcjonują zarówno w Polsce, jak i w innych krajach, przy czym modele świadczenia usług tego rodzaju są różne. W niektórych przypadkach jest oferowana stała część trasy obsługiwana zgodnie z rozkładem jazdy, a realizacja usług na pozostałych jej częściach jest uwarunkowana aktualnymi potrzebami. Najbardziej dynamiczne rozwiązania w tym zakresie bazują na oferowaniu pasażerom relacji przewozu, które po złożeniu zamówień przez zainteresowane osoby są brane pod uwagę przy wyznaczaniu trasy przewozu dla danego kursu środka transportu. Rzecz jasna w przypadku braku zapotrzebowania kurs nie jest uruchamiany.

Opisane cechy usług przewozowych na żądanie sprawiają, że usługi te mogą być najlepszym rozwiązaniem w przypadku potrzeby zapewnienia transportu publicznego na obszarze o małej gęstości zaludnienia, na którym problem wykluczenia komunikacyjnego jest obecnie dotkliwie odczuwany. Tego rodzaju przewozy z pewnością są o wiele tańsze niż klasyczne przewozy regularne.

Dodatkowo trzeba mieć na uwadze, że zgodnie z wcześniejszą informacją przewozy takie już są uruchamiane w Polsce, jednak – z wszelkimi konsekwencjami tego stanu rzeczy – nie stanowią one (bo na gruncie obowiązującego prawa nie mogą) publicznego transportu zbiorowego. Sprawia to z jednej strony wiele trudności formalnych podmiotom, które takie przewozy zdecydowały się realizować, a z drugiej pomija te usługi w systemie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględnienie przewozów na żądanie realizowanych autobusami (zgodnie z przedstawioną propozycją), jako pewnej formy publicznego transportu zbiorowego zapewni efektywne narzędzie do walki z wykluczeniem komunikacyjnym w szczególności na obszarach gdzie ten problem jest największy. Jednak co równie ważne ureguje te przewozy nakładając na podmioty je realizujące również pewne obowiązki (np. w zakresie umieszczania na przystankach zasad świadczenia usług) i sprawi, że staną się one ważnym elementem systemu transportu publicznego.

4.11 Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA

Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dofinansowaniem linii komunikacyjnych poprzez wprowadzenie regulacji nakładających obowiązek realizacji zadań w zakresie dofinansowania linii komunikacyjnych w określonych terminach.

UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 2 i 3 art. 8. oraz dodanie ust. 1a w art. 10

W art. 8 zmienia się ust. 2. i 3

2. Dysponent Funduszu sporządza projekt planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 31 maja roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

3. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do dnia 14 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

W art. 10 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Podział środków, o którym mowa w ust. 1 jest realizowany w terminie do dnia 14 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

W art. 10a zdanie przed wyliczeniem w ustępie 1 otrzymuje brzmienie::

1. Wojewoda w terminie do dnia 30 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o:

Uzasadnienie

Zapewnienie ustalonych ram czasowych dla składania wniosków o objęcie dofinansowanie linii komunikacyjnych pozwoli wyeliminować sytuacje, w których wnioski będą mogły być składane dopiero pod koniec roku, a decyzje o przyznaniu dofinansowania będą podejmowane już po uruchomieniu danych przewozów.

4.12 Cyfryzacja dokumentów

Dopuszczenie elektronicznej formy zaświadczenia dotyczącego świadczenia usług w ramach PTZ oraz rozkładu jazdy nie tylko w komunikacji miejskiej

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 1, 3 i 4 art. 28

W art. 28 ust 1, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane. O ile w odrębnych przepisach nie zastrzeżono inaczej zaświadczenie może mieć postać elektroniczną.

3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy. Rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.

4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Zaświadczenie oraz aktualny rozkład jazdy powinny

znajdować się w środku transportu, w którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli, przy czym w przypadku zapewnienia odpowiednich warunków technicznych dopuszczalna jest ich forma elektroniczna.

UPP – dodanie ust. 1a w art. 75

W art. 75 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Reklamacja może być złożona w formie:

1) pisemnej:

- a) w jednostce organizacyjnej wskazanej przez przewoźnika jako właściwej do załatwienia reklamacji,*
- b) w dowolnym punkcie odprawy lub*
- c) przesyłką pocztową za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481), zwanej dalej „Prawem pocztowym”;*

2) ustnej do protokołu – w jednostce organizacyjnej, o której mowa w pkt 1 lit. a, o ile taka forma złożenia reklamacji została wskazana przez przewoźnika;

3) dokumentowej – z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, o ile takie środki zostały do tego celu wskazane przez przewoźnika;

4) elektronicznej – z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej z opatrzeniem kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Uzasadnienie

Dopuszczenie do stosowania również elektronicznych wersji dokumentów, w tym także rozkładów jazdy, czy też zasad świadczenia usług w przypadku uregulowania dopuszczenia do rynku nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych ograniczy obciążenie organizacyjne i finansowe związane z koniecznością posiadania papierowych wersji tych dokumentów w środkach transportu. Wpłynie to również korzystnie na ochronę środowiska. Współcześnie technologie cyfrowe są wykorzystywane w wielu obszarach funkcjonowania transportu publicznego, jak chociażby zapewnienie pasażerom dynamicznej informacji o opóźnieniach poprzez zamieszczenie na przystankach wyłącznie kodu QR. Wydaje się, że dokumenty przewożone w środkach transportu na potrzeby kontroli przewozu mogą również mieć formę wyłącznie cyfrową.

4.13 Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną

Korekta definicji operatora publicznego transportu zbiorowego, poprzez uwzględnienie w niej możliwości zawierania umów także na obsługę sieci komunikacyjnej.

UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 8) ust. 1 art. 4

W art. 4 ust. 1 pkt 8) otrzymuje brzmienie:

8) operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej określonej w umowie;

Uzasadnienie

Zgodnie z aktualnym brzmieniem ust. 1 art. 24 UoPTZ umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą dotyczyć:

- linii komunikacyjnej albo
- linii komunikacyjnych albo
- sieci komunikacyjnej.

Mając to na uwadze uwzględnienie w pkt 8) ust. 1 art. 4 wyłącznie linii komunikacyjnej wydaje się być przeoczeniem.

4.14 Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora

Ograniczenie dofinansowania podmiotów, które tego nie wymagają oraz zachęcenie ich do większej gospodarności.

UoFRPA – dodanie ust. 3a w art. 14

W art. 14 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

3a. Całkowita kwota dopłaty w okresie rozliczeniowym na wszystkie linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, które są w gestii danego organizatora nie może przekroczyć kwoty ujemnego wyniku finansowego netto, o którym 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.

Uzasadnienie

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą i powinni podpisywać umowy na obsługę linii komunikacyjnych o różnym wyniku finansowym z jednym operatorem. Możliwe jest podpisywanie umów na obsługę kilku linii komunikacyjnych, z których część może być rentownych. W takiej sytuacji przy rozliczaniu dopłaty powinien być uwzględniony całkowity wynik netto wszystkich linii komunikacyjnych, a nie każdej linii z osobna.

5 Konsultacje zaproponowanych rekomendacji zmian legislacyjnych

5.1 Uwagi zgłoszone w procesie konsultacji

W opracowaniu finalnej propozycji zmian legislacyjnych wykorzystano informacje i uwagi pozyskane w ramach projektu od interesariuszy zewnętrznych. Wykaz jednostek, do których skierowano wnioski o konsultacje zaproponowanych zmian, stanowi załącznik nr 3 (plik Excel) do niniejszego raportu. Przedstawiciele jednostek samorządu terytorialnego zgłosili opinie i uwagi dotyczące proponowanych przez zespół rozwiązań legislacyjnych mających na celu ograniczenie problemu wykluczenia komunikacyjnego. Nadesłane stanowiska zostały wnikliwie przeanalizowane przez Zespół. Część zgłoszonych postulatów i sugestii została uwzględniona w dalszych pracach nad dokumentem i przyczyniła się do doprecyzowania lub korekty zapisów projektu. Wykaz zgłoszonych uwag do propozycji zmian legislacyjnych został zamieszczony w załączniku nr 4. W Załączniku wskazane zostały uwagi interesariuszy, informacja o uwzględnieniu lub odmowie uwzględnienia uwagi wraz z uzasadnieniem.

5.2 Rekomendacje zmian legislacyjnych służących ograniczeniu wykluczenia komunikacyjnego – wersja finalna

5.2.1 Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych

Stosowane obecnie ograniczenie możliwości uzyskania dofinansowania wyłącznie dla nowych linii komunikacyjnych wydaje się zbędnym rozwiązaniem, które może jedynie być przyczyną niegospodarności.

UoFRPA – uchylenie art. 6a oraz pkt. 2 ust. 3 art. 11d

Uchyła się art. 6a:

Art. 6a. Uchylony

Uchyła się pkt. 2 ust. 3 art. 11d:

2) uchylony;

Uzasadnienie

Aktualnie aby uzyskać dofinansowanie konieczne jest np. wydłużenie lub skrócenie obecnej linii komunikacyjnej, czy też np. zmiana częstotliwości jej obsługi. Działania takie powinny być podejmowane w oparciu o analizę potrzeb rynku, czy też w trosce o wózek z wykluczeniem komunikacyjnym a nie wyłącznie w celu uzyskania dofinansowania.

5.2.2 Umożliwienie organizatorów uruchamiania linii komunikacyjnych nieuwjętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa

Uzyskanie narzędzia do szybszej reakcji na zmieniające się potrzeby przewozowe mieszkańców.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust. 2 i 3 art. 24 oraz dodanie ust. 2b i 4 w art. 24,

W art. 24 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z zastrzeżeniem ust. 2b może dotyczyć wyłącznie linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej uwjętych w planie transportowym obowiązującym na obszarze właściwości danego organizatora.

W art. 24 dodaje się ust. 2b w brzmieniu:

2b. W sytuacji, gdy uruchomienie linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej jest szczególnie istotne dla mieszkańców, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć nieuwjętej w obowiązującym planie transportowym linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej.

W art. 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawieranej w przypadku, o którym mowa w ust. 2b oraz w art. 22 ust. 1 pkt 4.

W art. 24 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

4. Linia komunikacyjna, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjna nieuwjęte w obowiązującym planie transportowym, na które zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przypadku, o którym mowa w ust. 2b oraz w art. 22 ust. 1 pkt 4 powinny zostać uwzględnione w planie transportowym przy najbliższej jego aktualizacji.

Uzasadnienie

Ponieważ plany transportowe są aktualizowane w dużych interwałach czasowych istnieje ryzyko, że nie zostaną w nich przewidziane wszystkie przyszłe potrzeby transportowe mieszkańców, w szczególności te wynikające z rozwoju budownictwa

mieszkaniowego. Obecnie organizatorzy publicznego transportu zbiorowego muszą stosować w takich sytuacjach inne regulacje, jak np. tę dotyczącą ryzyka powstania zakłóceń.

Istotne jest jednocześnie wprowadzenie obowiązku w zakresie uwzględnienia linii komunikacyjnych dotychczas nieuwzględnianych w planie transportowym podczas jego najbliższej aktualizacji.

5.2.3 Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami

Uzyskanie większej koordynacji ofert przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.

UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 7) ust. 1 art. 43

W art. 43 ust. 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, mając na uwadze konieczność koordynacji oferty przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów;

UoTD – dodanie lit. e) w pkt 2) ust. 1 art. 22a, pkt 5) w ust. 5 art. 22a

W art. 22a ust. 1 pkt 2) znajdującą się na końcu lit. d) kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się podpunkt e) w brzmieniu:

e) zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie niedającą się usunąć przeszkodę dla organizacji innych przewozów regularnych, na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 22a ust. 5 znajdującą się na końcu pkt 4) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się punkt 5) w brzmieniu:

5) informacji o ofercie przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

Uzasadnienie

Choć organizator publicznego transportu zbiorowego może odmówić wydania zezwolenia na linię komunikacyjną, która może stanowić konkurencję dla istniejących przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego i choć powszechnie wiadomo, że koordynacja rozkładów jazdy jest ważnym narzędziem wsparcia rozwoju publicznego transportu zbiorowego to obecnie na

organizatora nie jest nakładany obowiązek w zakresie dbałości o zapewnienie koordynacji oferty przewozowej. Wprowadzenie tego rozwiązania powinno prowadzić do uzyskania większej koordynacji ofert przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym.

5.2.4 Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych

Ograniczenie barier w publicznym transporcie zbiorowym.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 3 art. 13 oraz dodanie pkt 9) w ust. 1 art. 12, ust. 2d w art. 12, ust 3a w art. 13, ust 3 w art. 15, pkt 8) w ust. 1 art. 49

W art. 12 ust. 1 po pkt 8) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 9) w brzmieniu:

9) zamierzone działania mające na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

W art. 12 dodaje się ust. 2d w brzmieniu:

2d. Przy opracowywaniu planu transportowego należy uwzględnić również szczegółową analizę zmian, jakie wprowadza plan w zakresie realizacji potrzeb, o których mowa w ust. 2 pkt 4.

W art. 13 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Wójt, burmistrz, prezydent miasta lub zarząd związku międzygminnego przedstawia odpowiednio radzie gminy albo zgromadzeniu związku międzygminnego do uchwalenia projekt planu transportowego uzgodniony z właściwymi organami sąsiednich gmin, zarządem sąsiadującego związku metropolitalnego, związku międzygminnego lub zarządem sąsiedniego związku powiatowo-gminnego, o ile jest utworzony, w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarach ich właściwości. Do projektu dołącza się analizę, o której mowa w art. 12 ust. 2d.

W art. 13 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

3a. Rada lub zgromadzenie, o których mowa w ust. 3, odmawiają uchwalenia planu transportowego, jeśli nie zapewnia on realizacji potrzeb, o których mowa w art. 12 ust. 2 pkt 4.

W art. 15 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

3. Badania i analizy potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej dokonywane są nie rzadziej, niż raz na 5 lat.

W art. 49 ust. 1 dodaje się pkt 8) w brzmieniu:

8) sposób zapewnienia zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie zaspokojenia potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych.

Uzasadnienie

Dla właściwego uwzględnienia w planach transportowych potrzeb osób niepełnosprawnych i innych konieczne jest wprowadzenie mechanizmów warunkujących zatwierdzenie tych dokumentów oraz uwzględnienia w nich potrzeb mieszkańców. Dodatkowo konieczne jest zapewnienia realizacji okresowych badań odnośnie tych potrzeb.

5.2.5 Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra

Zmiana ta jest postulowana przez przewoźników oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego i umożliwi im obsługę linii komunikacyjnych także o gorszym wyniku finansowym, których obsługa jest niezbędna dla walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Dodatkowo premiowanie związków międzygminnych, powiatowo-gminnych i związków powiatów większą maksymalną kwotą dopłaty powinno zachęcić organizatorów PTZ do większej integracji.

UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 2 art. 11d oraz dodanie ust. 2a i 2b w art. 11d

W art. 11d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W roku 2026 dopłatę do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej ustala się w kwocie nie wyższej niż:

- 1) 5,00 zł – w przypadku organizatora publicznego transportu zbiorowego, który jest związkiem międzygminnym zrzeszającym przynajmniej 6 gmin, związkiem powiatowo-gminnym zrzeszającym przynajmniej 6 podmiotów lub związkiem powiatów,*
- 2) 4,00 zł – w przypadku organizatora publicznego transportu zbiorowego innego niż określony w punkcie 1).*

W art. 11d dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

2a. Określone w ust. 2 kwoty dopłaty do 1 wozokilometra ulegają podwyższeniu na następny rok w stopniu odpowiadającym wskaźnikowi wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych.

2b. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza ustalone w sposób określony w ust. 2a. kwoty dopłaty do 1 wozokilometra w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana realizuje postulaty przewoźników w zakresie podniesienia maksymalnej kwoty dofinansowania oraz jej różnicowania i zapewnienia mechanizmu jej waloryzacji. Uwzględniana w obecnym brzmieniu zmienianego przepisu kwota 3,00

obowiązuje od kwietnia 2020 roku, natomiast w ciągu ostatnich 4 lat istotnie wzrosły koszty realizacji przewozów transportem drogowym. Dwie główne pozycje kosztowe w tym obszarze transportu to koszty zużycia energii lub paliwa (ponad 30%) oraz koszty wynagrodzeń z pochodnymi (ponad 20%). Ceny hurtowe oleju napędowego (Ekodiesel) w Polsce podawane przez Orlen w tym okresie wzrosły o 17,7% (z kwoty 4 183 zł/m³ obowiązującej na początku stycznia 2020 roku do 4 922 zł/m³ na początku stycznia 2025 roku), zaś nominalne wynagrodzenie za pracę o 49,4% (z kwoty 3 122,60 zł brutto w 2020 roku do 4 666,00 zł od stycznia 2025 roku). Oznacza to, że 33% podniesienie maksymalnej kwoty dopłaty z 3 do 4 zł za wozokilometr znajduje uzasadnienie we wzroście kosztów prowadzenia działalności przewozowej.

Zaproponowany mechanizm waloryzacji kwoty dopłaty do wozokilometra jest dość powszechnie stosowanym rozwiązaniem. Uwzględniono go m.in. w Ustawie o drogach publicznych w zakresie waloryzacji stawek opłat za korzystanie z dróg krajowych (UoDP, art. 13ha.4a, 13ha.8).

5.2.6 Wprowadzenie obowiązku stosowania w pojazdach publicznego transportu zbiorowego lokalizatorów GPS

Uzyskanie możliwości weryfikacji realizacji usług w ramach publicznego transportu zbiorowego a także zapewnienia odpowiedniej informacji pasażerom.

UoPTZ – dodanie ust. 1b w art. 21

W art. 21 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

1b. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w dokumentach zamówienia uwzględnia się konieczność zapewnienia w środkach transportu rozwiązań technicznych pozwalających na lokalizację pojazdu w czasie rzeczywistym.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dodanie pkt. 13a) w ust. 1 § 18

W § 18 ust 1 dodaje się pkt. 13a) w brzmieniu:

13a) lokalizator GPS – w przypadku autobusu komunikacji publicznej;

Uzasadnienie

Uzyskanie bieżącej informacji o lokalizacji autobusów stosowanych realizujących przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego jest niezbędne dla zapewnienia pasażerom dynamicznej informacji o publicznym transporcie zbiorowym, w tym o kursowaniu autobusów zgodnie z rozkładem jazdy lub o opóźnieniach. W sposób istotny wpłynie to na pozytywne postrzeganie transportu publicznego.

Zaproponowane rozwiązanie jest niezbędne także dla wspomagania procesu kontroli publicznego transportu zbiorowego, a także automatyzacji procesu rozliczania dopłat z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, która powinna zostać wdrożona w następnej kolejności. Dodatkowo w przypadku proponowanego w punkcie 5.2.7 dopuszczenia do rynku publicznego transportu zbiorowego także przewozów nieregularnych rozwiązanie to pozwoli uzyskać wiarygodną informację o zrealizowanych przewozach.

5.2.7 Tworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego

Uzyskanie kluczowego narzędzia do walki z wykluczeniem komunikacyjnym poprzez wdrożenie systemu informatycznego wsparcia publicznego transportu zbiorowego. System taki zapewni szerszy dostęp do informacji o PTZ oraz umożliwi podejmowanie decyzji w oparciu o bieżącą sytuację w zakresie wykluczenia komunikacyjnego.

UoPTZ – dodanie pkt. 1a) w ust. 1 art. 4, rozdziału 7 w dziale II oraz zmiana brzmienia art. 90

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego – ogólnopolski system informatyczny służący do zarządzania publicznym transportem zbiorowym oraz do udostępniania informacji pasażerom o obowiązujących rozkładach jazdy w regularnym publicznym transporcie zbiorowym oraz o zasadach świadczenia usług w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego;

W dziale II dodaje się rozdział 7 w brzmieniu (**UWAGA**; uwzględniono wyłącznie podstawowe elementy, treść tego punktu musi być dopracowana i uzupełniona w toku ewentualnych dalszych prac legislacyjnych):

Rozdział 7

Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego

Art. 58b. 1. Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego jest ogólnopolskim systemem informatycznym wspierającym funkcjonowanie i rozwój publicznego transportu zbiorowego.

2. Przystąpienie do systemu, o którym mowa w ust. 1 jest obowiązkowe dla wszystkich organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także dla operatorów i przewoźników realizujących regularne przewozy osób oraz operatorów i przewoźników realizujących nieregularny publiczny transport zbiorowy, jak również dla zarządców dworców, przystanków komunikacyjnych lub dodatkowych punktów wymiany pasażerów.

3. Przewoźnicy oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego i inni przewoźnicy w ramach nadanych uprawnień wprowadzają do systemu, o którym mowa w ust. 1, rozkłady jazdy oraz je w tym systemie aktualizują na bieżąco. Dane, o których mowa w zdaniu poprzedzającym mogą być przekazywane do systemu z zastosowaniem określonego standardu wymiany danych.

4. Przewoźnicy oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego i inni przewoźnicy rejestrują w systemie, o którym mowa w ust. 1 urządzenia pozwalające na lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym oraz przypisują te urządzenia do środków transportu, którymi realizują przewozy osób; jak również zmieniają stan tych urządzeń na aktywny wyłącznie, gdy znajdują się w pojeździe, do którego zostały przypisane oraz którym w danej chwili są realizowane regularne przewozy osób lub nieregularny publiczny transport zbiorowy.

Art. 58c. 1. Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego jest stosowany w szczególności do:

- 1) publikacji oraz aktualizacji rozkładów jazdy obowiązujących w publicznym transporcie zbiorowym;
- 2) zapewnienia dynamicznej informacji pasażerskiej na podstawie informacji przesyłanych z lokalizatorów GPS przypisanych do środków transportu stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym;
- 3) zawierania i obsługi umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 24 ust 1;
- 4) obsługi procesu udzielania zamówień publicznych na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 21 ust 1;
- 5) składania wniosków o przyznanie rekompensaty, o której mowa w rozdziale 6 oraz rozpatrywania tych wniosków przez odpowiednie organy, w tym także w zakresie wyznaczania wartości obowiązujących kryteriów oceny wniosków;
- 6) zawierania i obsługi umów dotyczących przyznania rekompensaty, o której mowa w rozdziale 6;
- 7) uzgadniania zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, a także naliczania opłat z tego tytułu;
- 8) składania wniosków o dopłatę, o której mowa w art. 55 ust 1;
- 9) wydawania i obsługi zaświadczeń potwierdzających posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 28 ust 1;
- 10) składania i obsługi wniosków o zmianę treści zaświadczenia, o których mowa w art. 28 ust 6;
- 11) składania i obsługi wniosków o przekazania rekompensaty, o których mowa w art. 53 ust 1.

2. Każdy podróżny ma prawo bez opłat korzystać z systemu, o którym mowa w art. 58b ust. 1 w szczególności w celu wyszukania obowiązującego rozkładu jazdy oraz możliwości realizacji podróży publicznym transportem zbiorowym w wybranej relacji i o określonej porze.

Art. 58d. 1. Jednostka odpowiedzialna za wdrożenie oraz utrzymanie systemu, o którym mowa w art. 58b ust. 1, jak również jej obowiązki i źródła finansowania zostały uregulowane w odrębnych przepisach.

Art. 90 otrzymuje brzmienie:

Art. 90. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2011 r., z wyjątkiem art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 68 pkt 2 i 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r. oraz rozdziału 7 z działu II, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r.

UoFRPA – dodanie pkt. 1a) w art. 2, ust. 1a w art. 10a, pkt 1a w ust. 3 art. 10a, ust. 1a w art. 14, pkt 1a) w ust. 6 art. 14, pkt. 3) w art. 54

W art. 2 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego – cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 10a dodaje się ust 1a) w brzmieniu:

1a. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, jest składany za pośrednictwem cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jest obsługiwany w tym systemie.

W art. 10a ust. 3 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) złożony w inny sposób niż określony w ust. 1a,

W art. 14 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, jest składany za pośrednictwem cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego oraz jest obsługiwany w tym systemie.

W art. 14 ust. 6 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) złożony w inny sposób niż określony w ust. 1a,

W art. 54 dodaje się pkt. 3) w brzmieniu:

3) art. 10a ust. 1a, ust. 3 pkt 1a oraz art. 14 ust. 1a, ust. 6 pkt 1a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 roku.

UPP – zmiana brzmienia ust. 1 art. 34

W art. 34 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie, a w przypadku udostępnienia mu odpowiedniego systemu informatycznego przekazywać za pośrednictwem tego systemu, właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące rozkładu jazdy, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach.

Uzasadnienie

Kluczowym narzędziem dla walki z wykluczeniem komunikacyjnym wydaje się być także zintegrowany system informatyczny wsparcia publicznego transportu zbiorowego. System taki powinien stanowić zarówno platformę zawierającą wszelkie informacje niezbędne pasażerom publicznego transportu zbiorowego, jak i platformę wspierającą organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego, jak i dysponentów FRPA. Zdając sobie sprawę, że utworzenie tak zaawansowanego narzędzia w obecnych warunkach jest dużym wyzwaniem, które nie może być zrealizowane w krótkim czasie, zaproponowano wprowadzenie zapisów kierunkowych dotyczących tego systemu oraz przewidziano ich obowiązywanie od 2027 roku. Jeśli w wyniku pogłębionych analiz okaże się, że wdrożenie takiego systemu na poszczególnych poziomach jego zaawansowania będzie wymagało innego czasu to proponowane regulacje należy odpowiednio zmodyfikować. Niezależnie od tych okoliczności uwzględnienie w obowiązujących przepisach konieczności utworzenia systemu informatycznego wsparcia publicznego transportu zbiorowego zapewni ramy prawne do podjęcia działań zmierzających do uzyskania tego rozwiązania.

5.2.8 Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego

Mechanizm wsparcia publicznego transportu zbiorowego powinien w większym stopniu przyczyniać się do redukcji zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, stąd podczas przyznawania dofinansowania na linie komunikacyjne najważniejszym kryterium powinno być ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego dzięki funkcjonowaniu ocenianej linii komunikacyjnej, a nie np. data jej uruchomienia. **Wprowadzenie takiego kryterium wymaga dysponowania efektywnym systemem informatycznym wsparcia publicznego transportu zbiorowego, którym został zaproponowany w punkcie 4.8.**

UoFRPA – dodanie pkt. 9) i 10) w art. 2, ust. 1a w art. 11a i pkt. 4) w art. 54 oraz zmiana brzmienia 11c

W art. 2 dodaje się pkt 9) i 10) w brzmieniu:

9) wskaźnik wykluczenia komunikacyjnego – udział mieszkańców danego obszaru, którzy są wykluczeni komunikacyjnie w ich ogólnej liczbie;

10) wykluczenie komunikacyjne – 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, rozumiane jako sytuacja, gdy w odniesieniu do mieszkańca lub grupy mieszkańców spełniony jest co najmniej jeden z następujących warunków:

- czas dojazdu transportem zbiorowym do najbliższego miasta powiatowego przekracza 70 min, lub czas dojazdu transportem zbiorowym do najbliższej siedziby gminy przekracza 45 min,
- dostępność piesza miejsca zamieszkania do obsługiwanego przez transport zbiorowy najbliższego przystanku komunikacyjnego lub dodatkowego punktu wymiany pasażerów jest większa niż 1000 m,
- łączna liczba kursów publicznego transportu zbiorowego do najbliższego miasta powiatowego oraz do najbliższej siedziby gminy, obsługujących przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej określonym w tiret 2, jest mniejsza niż 8 w przypadku dnia roboczego lub 4 w przypadku dnia innego niż roboczy,
- łączna liczba kursów publicznego transportu zbiorowego realizowanych autobusami przystosowanymi do potrzeb osób niepełnosprawnych do dowolnego miasta powiatowego oraz do dowolnej siedziby gminy, obsługujących przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej określonym w tiret 2, jest mniejsza niż 4 w przypadku dnia roboczego lub 2 w przypadku dnia innego niż roboczy;
- łączna cena biletu normalnego za przejazd w obie strony do i z najbliższego miasta powiatowego oraz do i z najbliższej siedziby gminy przekracza 1% przeciętnego miesięcznego dochodu rozporządzalnego w województwie skorygowanego dla danej gminy, według wskaźnika mediany miesięcznego wynagrodzenia brutto.

W art. 11a dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Wojewoda, rozpatrując wniosek, o którym mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, bierze pod uwagę również wpływ linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek na zmianę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego.

Art. 11c otrzymuje brzmienie:

Art. 11c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4 oraz szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 oraz 1a, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności.

W art. 54 dodaje się pkt. 4) w brzmieniu:

4) art. 11a ust. 1a oraz 11f ust 2, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 roku,

FRPA - rozporządzenie – dodanie § 3a oraz ust. 1a w § 4.

Zmiany do obecnie obowiązującego rozporządzenia zamieszczono w załączniku nr 6.

Uzasadnienie

Uzupełnienie algorytmu oceny wniosków o objęcie dofinansowania z FRPA o wpływ danej linii komunikacyjnej na redukcję wykluczenia komunikacyjnego wraz z przypisaniem do tego kryterium odpowiednio dużej wagi będzie stanowiło z jednej strony zachętę do podejmowania działań zmierzających do eliminacji wykluczenia komunikacyjnego, a z drugiej strony zapewni ochronę już

funkcjonującym liniom komunikacyjnym, których wyeliminowanie z rynku w największym stopniu będzie przyczyniać się do pogłębiania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

5.2.9 Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami

Włączenie w system publicznego transportu zbiorowego przewozów autobusowych nieregularnych oferowanych publicznie i realizowanych na ustalonych liniach komunikacyjnych pod warunkiem wcześniejszej rezerwacji usługi, o ile jest ona wymagana. W takich przewozach autobusy zatrzymują się na przystankach i w innych punktach wymiany pasażerów, które nie spełniają definicji przystanku oraz są uruchamiane pod warunkiem wcześniejszej rezerwacji przewozu i ze względu na dokonane rezerwacje trasa przewozu może być modyfikowana.

W praktyce ukształtowały się różne modele funkcjonowania nieregularnych publicznych przewozów osób, począwszy od wprowadzenia takiej usługi na części trasy przewozu, dla której również jest publikowany rozkład jazdy z zastrzeżeniem wymogu wcześniejszej rezerwacji przejazdu, a skończywszy na oferowaniu przewozów w predefiniowanych relacjach, które w zależności od wcześniejszych zamówień stanowią podstawę do zaplanowania całej trasy przejazdu środka transportu. Mając to na uwadze w propozycjach uwzględniono bardzo elastyczne podejście do nieregularnego transportu publicznego, z zastrzeżeniem, że transport taki musi być realizowany autobusami, a na przewoźników musi być nałożony obowiązek publikacji zasad świadczenia usług analogicznie jak w przypadku przewozów regularnych – obowiązek publikacji rozkładów jazdy. Wspomniane zasady świadczenia usług mają obejmować podstawowe informacje dotyczące obsługiwanych relacji przewozu, maksymalnych czasów przejazdu w tych relacjach oraz informacji dotyczących obowiązków i zasad rezerwacji usługi.

W proponowanych przepisach nie wykluczono możliwości dofinansowania nieregularnych publicznych przewozów osób ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na analogicznych zasadach jak to ma miejsce w przypadku przewozów regularnych.

UoTD – zmiana brzmienia pkt. 8), 8a) i 11) art. 4, ust 1 art. 18, art. 18a, ust. 1a. art. 20, pkt 1) ust. 1 art. 21, pkt 1) ust 1 art. 22a, pkt 3) ust 4 art. 24, pkt 2) ust. 1 art. 41, lit. b) pkt 1) ust. 1 art. 46, pkt 1) ust. 2 art. 82b, pkt 7) ust. 1 art. 89, ust 4 art. 89a oraz dodanie pkt 7b) i 8b) w art. 4, art. 18c, pkt 4) w ust. 1. art. 20, ust. 1b w art. 22, pkt 3) w ust 1 art. 22a, pkt 1a) w ust. 2 art. 24, pkt 2a) w ust. 1a art. 69, lit. aa) w pkt 1) ust. 1 art. 87,

W art. 4 dodaje się pkt 7b) w brzmieniu:

7b) nieregularny publiczny przewóz zbiorowy – nieregularny publiczny transport zbiorowy w rozumieniu art. 4 pkt 1 pkt. 7a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778, z 2024 r. poz. 1583);

W art. 4 pkt 8) i 8a) otrzymują brzmienie:

8) linia komunikacyjna - połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami wskazanymi w rozkładzie jazdy, po której odbywają się regularne przewozy osób; jak również połączenie komunikacyjne na określonej drodze między przystankami oraz dodatkowymi punktami wymiany pasażerów wskazanymi w zasadach świadczenia usług, po której odbywają się nieregularne publiczne przewozy zbiorowe osób,

8a) przystanek - miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, oznaczone w sposób określony w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, z informacją o rozkładzie jazdy, z uwzględnieniem godzin odjazdów środków transportowych przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca, a w przypadku nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego – z informacją o zasadach świadczenia usług, z uwzględnieniem informacji o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi przewoźnika drogowego uprawnionego do korzystania z tego miejsca;

W art. 4 dodaje się pkt 8b) w brzmieniu:

8b) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – dodatkowy punkt wymiany pasażerów w rozumieniu art. 4 pkt 1 pkt. 3a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778, z 2024 r. poz. 1583);

W art. 4 pkt. 11) otrzymuje brzmienie:

11) przewóz okazjonalny - przewóz osób, który nie stanowi przewozu regularnego, przewozu regularnego specjalnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego albo przewozu wahałkowego;

W art. 18 zdanie przed wyliczeniem w ust 1 otrzymuje brzmienie:

1. Wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych wymaga zezwolenia:

Art. 18a otrzymuje brzmienie:

Art. 18a Przewoźnik wykonujący regularne przewozy osób, a także nieregularne publiczne przewozy zbiorowe osób, poza uprawnieniami pasażerów do ulgowych przejazdów określonymi w odrębnych przepisach, uwzględnia także uprawnienia pasażerów do innych ulgowych przejazdów, jeżeli podmiot, który ustanawia te ulgi, ustali z przewoźnikiem, w drodze umowy, warunki zwrotu kosztów stosowania tych ulg.

Dodaje się art. 18c w brzmieniu:

Art. 18c. 1. Do nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych wykonywanych w krajowym transporcie drogowym przepisy art. 18b stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.:

2. W nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych zamiast rozkładu jazdy określa się zasady świadczenia usług uwzględniające w szczególności informacje o godzinach kursowania środków transportu, obsługiwanych liniach komunikacyjnych oraz obowiązku i zasadach rezerwacji usługi.

3. Nieregularne publiczne przewozy zbiorowe poza przystankami określonymi w zasadach świadczenia usług są realizowane również pomiędzy określonymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego dodatkowymi punktami wymiany pasażerów.

W art. 20 ust. 1 po pkt 3) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 4) w brzmieniu:

4) miejscowości, w których znajdują się przystanki oraz dodatkowe punkty wymiany pasażerów - przy nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych osób.

W art. 20 ust 1a otrzymuje brzmienie:

1a. Załącznikiem do zezwolenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy, a w przypadku nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych osób – obowiązujące zasady świadczenia usług.

W art. 21 ust 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) 5 lat - na wykonywanie przewozów regularnych, nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych lub przewozów regularnych specjalnych;

W art. 22 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

1b. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:

1) proponowane zasady świadczenia usług uwzględniające informacje o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi, przystanki i dodatkowe punkty wymiany pasażerów, godziny świadczenia usług, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i określoną przy uwzględnieniu obsługi wszystkich przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów odległości między przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów,

2) schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną oraz przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych, przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi;

4) zobowiązanie do zamieszczania informacji o zasadach świadczenia usług na tabliczkach przystankowych na przystankach;

5) cennik;

6) wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy.

W art. 22a ust 1 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) odmawiają udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych w krajowym transporcie drogowym, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym w przypadku, gdy wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów pozostających w jego bezpośredniej dyspozycji;

W art. 22a ust. 1 pkt 2) po lit. d) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się pkt 3) w brzmieniu:

3) mogą odmówić udzielenia lub zmiany zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym, w przypadku wystąpienia jednej z następujących okoliczności:

a) zostanie wykazane, że projektowana linia komunikacyjna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejących linii regularnych lub nieregularnych, z wyjątkiem sytuacji, kiedy linie te są obsługiwane tylko przez jednego przewoźnika lub przez jedną grupę przewoźników,

b) zostanie wykazane, że wydanie zezwolenia ujemnie wpłynie na rentowność porównywalnych usług kolejowych na liniach bezpośrednio związanych z trasą usług drogowych,

c) wnioskodawca nie przestrzega warunków określonych w posiadanym już zezwoleniu lub wykonuje przewozy niezgodnie z posiadanym zezwoleniem,

d) zostanie wykazane, że projektowana linia nieregularna stanowić będzie niedającą się usunąć przeszkodę dla organizacji innych przewozów, w tym przewozów regularnych, na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 24 ust. 2 dodaje się pkt 1a) w brzmieniu:

1a) przebiegu linii komunikacyjnej, zasad świadczenia usług, zwiększenia pojemności pojazdów, godzin kursowania środków transportu – w przypadku nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego;

W art. 24 ust 4 pkt 3) otrzymuje brzmienie:

3) niewykonywania przez przedsiębiorcę, na skutek okoliczności zależnych od niego, przewozów regularnych, a także nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych co najmniej przez 3 miesiące;

W art. 41 ust 1 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

2) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahałkowego lub przewozu okazjonalnego;

W art. 46 ust 1 pkt 1) lit. b) otrzymuje brzmienie:

b) wydania zezwolenia, zmiany zezwolenia, przedłużenia ważności zezwolenia, wydania wypisu z zezwolenia, wydania wtórnika zezwolenia na wykonywanie przewozu regularnego, nieregularnego publicznego przewozu zbiorowego, przewozu regularnego specjalnego, przewozu wahałkowego lub przewozu okazjonalnego,

W art. 69 ust. 1a dodaje się pkt 2a) w brzmieniu:

2a) nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych, o ile nie wymaga to zatrzymywania pojazdów na drodze poza przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

W art. 82 ust 2 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) w przewozach regularnych w krajowym transporcie drogowym oraz w nieregularnych publicznych przewozach zbiorowych w krajowym transporcie drogowym - organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 87 ust. 1 pkt 1) dodaje się lit. aa) w brzmieniu:

aa) przy wykonywaniu nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych - odpowiednie zezwolenie lub wypis z zezwolenia wraz z obowiązującymi zasadami świadczenia usług,

W art. 89 ust 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) upoważnieni pracownicy właściwego organu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 - w odniesieniu do przewozów regularnych, nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych i regularnych specjalnych;

W art. 89a ust 4 otrzymuje brzmienie:

4. Upoważnieni pracownicy organu wydającego zezwolenia na przewozy regularne, nieregularne publiczne przewozy zbiorowe lub regularne specjalne dokonują kontroli dokumentów na warunkach i w trybie określonych w ustawie.

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 1 i 2 art. 1, art. 2, ust 2 art. 3, pkt 3), 11), 13), 14) i 27) ust. 1 art. 4, pkt 2) ust. 2 art. 4, ust. 2 art. 5, ust. 2 art. 15, ust. 1, 2 i 4 art. 16, pkt. 1) ust. 5 art. 16, pkt. 1) ust. 7 art. 16, pkt. 1) art. 18, pkt 3) ust. 4 art. 23, pkt 16) ust. 3 art. 25, ust. 5 art. 25, pkt 4), 7) i 9) ust. 1 art. 46, pkt 5) ust. 1 art. 49, pkt 1) ust. 8 art. 55, ust. 2 art. 62 oraz dodanie pkt. 3a), 7a) i 14a) w ust. 1 art. 4, ust. 2a w art. 5, ust. 1a w art. 15, pkt 7a) w ust. 1 art. 43, pkt 7a) w ust. 1 art. 46, ust. 1a w art. 62

W art. 1 ust 1 i 2 usuwa się słowo „regularnego”

W art. 2 usuwa się słowo „regularnego”

W art. 3 ust 2 otrzymuje brzmienie:

2. W zakresie przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego w strefie transgranicznej, przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w zakresie międzynarodowego transportu drogowego.

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 3a) w brzmieniu:

3a) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – w transporcie drogowym, określone przez organizatora publicznego transportu zbiorowego miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, pod warunkiem zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego i pasażerów, które nie jest przystankiem komunikacyjnym;

W art. 4 ust. 1 pkt 3) 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, po którym odbywa się publiczny transport zbiorowy, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również wraz z określonymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) nieregularny publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy z częściowym lub całkowitym obowiązkiem rezerwacji, wykonywany z uwzględnieniem zasad świadczenia usług oraz obsługiwanej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, przy czym z uwagi na rezerwację pasażerów może być modyfikowana zarówno cała trasa przewozu lub jej część, jak i godziny obsługi wszystkich lub niektórych przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów;

W art. 4 ust. 1 pkt 11) otrzymuje brzmienie:

11) przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym, o którym których mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w transporcie kolejowym – przewoźnik kolejowy, o którym mowa w art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, 1720 i 2029), wykonujący przewóz osób;

W art. 4 ust. 1 pkt 13) otrzymuje brzmienie:

13) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, lub w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego zasad świadczenia usług, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.);

W art. 4 ust. 1 pkt 14) otrzymuje brzmienie:

14) publiczny transport zbiorowy – powszechnie dostępny przewóz osób realizowany jako regularny publiczny transport zbiorowy lub nieregularny publiczny transport zbiorowy;

W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 14) w brzmieniu:

14a) *regularny publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;*

W art. 4 ust. 1 pkt 27) otrzymuje brzmienie:

27) *zintegrowany węzeł przesiadkowy – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy lub zasadami świadczenia usług w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;*

W art. 4 ust. 2 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

2) *rozkładzie jazdy – należy przez to rozumieć również rozkład rejsu w transporcie morskim oraz w żegludze śródlądowej, zaś w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również zasady świadczenia usług, obejmujące w szczególności rozkłady jazdy lub ich wzorce jeżeli są stosowane oraz obsługiwane linie komunikacyjne, godziny świadczenia usług i sposoby oraz zasady rezerwacji usług;*

W art. 5 zdanie przed wyliczeniem w ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. *Regularny publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:*

W art. 5 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

2a. *Nieregularny publiczny transport zbiorowy może odbywać się wyłącznie na podstawie:*

1) *umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub*

2) *zezwoleń na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.*

W art. 15 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. *Zadania określone w ust. 1 pkt 3 lit. a i b oraz pkt 5–7 dotyczą również dodatkowych punktów wymiany pasażerów o ile są przewidziane.*

W art. 15 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. *Określenie przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w ust. 1 pkt 6, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.*

W art. 16 ust. 1, 2 i 4 otrzymują brzmienie:

1. *W transporcie drogowym za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów lub dworców mogą być pobierane opłaty.*

2. *Stawki opłat za korzystanie przez operatora i przewoźnika z przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów lub dworców oraz standardy, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a, są ustalone w drodze negocjacji między gminą, na obszarze której jest*

usytuowany przystanek komunikacyjny, dodatkowy punkt wymiany pasażerów lub dworzec, i właścicielem albo zarządzającym przystankiem komunikacyjnym, dodatkowym punktem wymiany pasażerów lub dworcem.

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

W art. 16 ust. 5 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) 0,05 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na przystanku komunikacyjnym lub w dodatkowym punkcie wymiany pasażerów;

W art. 16 ust. 7 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) utrzymanie przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o których mowa w ust. 4, oraz

W art. 18 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;

W art. 23 ust. 4 pkt 3) otrzymuje brzmienie:

3) określenie rodzaju transportu publicznego i wymagań w zakresie jego realizacji, a także rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy;

W art. 25 ust. 3 pkt 16) otrzymuje brzmienie:

16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;

W art. 25 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

5. Przy uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, właściciel przystanku komunikacyjnego lub dodatkowego punktu wymiany pasażerów położonego w granicach administracyjnych miasta lub dworca albo zarządzający tymi obiektami uzgadnia zasady korzystania z tych obiektów, w przypadku gdy proponowany rozkład jazdy:

1) określa przystanki komunikacyjne, dodatkowe punkty wymiany pasażerów lub dworce:

a) o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 7,

b) wskazane w uchwale, o której mowa w art. 15 ust. 2;

2) nie ograniczy przepustowości przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów oraz lub dworców;

3) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu.

W art. 43 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) zatwierdzaniu zasad świadczenia usług oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, mając na uwadze konieczność koordynacji oferty przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów;

W art. 46 ust. 1 pkt 4) otrzymuje brzmienie:

4) w transporcie drogowym w rozkładzie jazdy mogą być uwzględnione wyłącznie przystanki komunikacyjne i dodatkowe punkty wymiany pasażerów oraz dworce określone przez organizatora;

W art. 46 ust. 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie:

7) wsiadanie i wysiadanie pasażerów w regularnym publicznym transporcie zbiorowym odbywa się tylko na przystankach komunikacyjnych lub dworcach określonych w rozkładzie jazdy;

W art. 46 ust. 1 dodaje się pkt 7a) w brzmieniu:

7a) wsiadanie i wysiadanie pasażerów w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym odbywa się tylko na określonych w rozkładzie jazdy przystankach komunikacyjnych, dodatkowych punktach wymiany pasażerów lub dworcach;

W art. 46 ust. 1 pkt 9) otrzymuje brzmienie:

9) na dworcu znajduje się dostępny do wglądu pasażera regulamin przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym opracowany przez:

- a) organizatora,*
- b) operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora,*
- c) przewoźnika*

– a na przystanku komunikacyjnym oraz w środkach transportu znajduje się wyciąg z tego regulaminu opracowany przez organizatora, albo przez przewoźnika, operatora lub grupę operatorów i zatwierdzony przez organizatora;

W art. 49 ust. 1 pkt 5) otrzymuje brzmienie:

5) liczbę dworców i przystanków oraz dodatkowych punktów wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych, na których jest wykonywany publiczny transport zbiorowy;

W art. 55 ust. 8 pkt 1) otrzymuje brzmienie:

1) posiada zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, albo zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub zaświadczenie na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 28;

W art. 62 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Kto wykonuje nieregularny publiczny transport zbiorowy po określonej linii komunikacyjnej w transporcie drogowym, naruszając obowiązki lub warunki wynikające z przepisów ustawy, podlega karze pieniężnej w wysokości określonej w załączniku do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W art. 62 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

UPP – dodanie ust. 2a w art. 2, ust. 1a w art. 29, ust. 1a w art. 34, ust. 3 w art. 62 oraz zmiana brzmienia ust. 3 art. 2, ust. 1 art. 6, pkt. 1) ust. 1 art. 8, ust. 5 i 6 art. 15, ust. 3 art. 16, ust. 2 art. 18, ust. 1 art. 28, ust. 1 art. 29, pkt. 1), 2) i 4) ust. 2 art. 34, ust. 2 art. 34a

W art. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

2a. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy jest obowiązany w szczególności podać do publicznej wiadomości zasady świadczenia usług obejmujące w szczególności rozkłady jazdy lub ich wzorce jeżeli są stosowane oraz obsługiwane linie komunikacyjne, godziny świadczenia usług i sposoby oraz zasady rezerwacji usługi przez zamieszczenie tych informacji na wszystkich obsługiwanych dworcach i przystankach.

W art. 2 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Przewoźnicy wykonujący regularne przewozy osób lub nieregularny publiczny transport zbiorowy są obowiązani do okresowej aktualizacji i publikowania informacji o wykonywanej komunikacji, w szczególności na stronach internetowych własnych lub organizatora publicznego transportu zbiorowego, a w przypadku zapewnienia im dostępu do ogólnopolskiego cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego także za pośrednictwem tego systemu.

W art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewóz może być wykonywany przez kilku przewoźników tej samej lub różnych gałęzi transportu na podstawie jednej umowy przewozu i jednego dokumentu przewozowego, a w regularnym przewozie osób w publicznym transporcie zbiorowym oraz w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym, przewoźnicy mogą realizować te przewozy w ramach zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego lub innego wspólnego dokumentu przewozu; odpowiedzialność przewoźników jest solidarna.

W art. 8 ust. 1 pkt. 1) otrzymuje brzmienie:

1) ministra właściwego do spraw transportu albo ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej, a w odniesieniu do wojewódzkiego, powiatowego albo gminnego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego odpowiednio przez wojewodę, starostę, wójta albo burmistrza (prezydenta miasta) – ze względu na potrzeby obronności lub bezpieczeństwa państwa albo w przypadku klęski żywiołowej;

W art. 15 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

5. W odniesieniu do gminnego regularnego przewozu osób, nieregularnego publicznego transportu zbiorowego oraz przewozów osób i bagażu taksówkami przepisy porządkowe określa rada gminy, a na terenie miasta stołecznego Warszawy – Rada miasta stołecznego Warszawy.

6. W odniesieniu do powiatowego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego przepisy porządkowe określa rada powiatu, a w odniesieniu do wojewódzkiego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego – sejmik województwa.

W art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. Na bilecie mogą być umieszczane inne informacje, w tym dane osobowe pasażera, jeżeli jest to niezbędne dla przewoźnika lub organizatora w regularnym przewozie osób lub nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym.

W art. 18 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W razie przerwy w ruchu lub utraty połączenia przewidzianego w rozkładzie jazdy lub zarezerwowanego w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, podróżnemu przysługuje zwrot należności za cały przerwany przejazd, a ponadto może on bezpłatnie powrócić do miejsca wyjazdu, chyba że przewoźnik nie ma możliwości zorganizowania takiego przewozu.

W art. 28 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Przewoźnik jest obowiązany ogłosić w rozkładach jazdy, a także w stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasadach świadczenia usług lub w inny odpowiedni sposób ograniczenia możliwości przewozu przesyłek bagażowych w poszczególnych kursach środków transportowych przeznaczonych do przewozu osób.

W art. 29 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Termin przewozu przesyłki bagażowej z zastrzeżeniem ust 1a, określa się według rozkładu jazdy środka transportowego, którym przesyłka ma być przewieziona, a dla przesyłek wydawanych w punktach odprawy – z doliczeniem czasu niezbędnego na przygotowanie przesyłki do wydania, nie więcej jednak niż 1 godziny.

W art. 29 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. W nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym termin przewozu przesyłki bagażowej określa się doliczając, do czasu odjazdu środka transportowego, którym przesyłka ma być przewieziona, określony w zasadach świadczenia usług maksymalny czas jazdy do miejsca docelowego, a dla przesyłek wydawanych w punktach odprawy – z doliczeniem czasu niezbędnego na przygotowanie przesyłki do wydania, nie więcej jednak niż 1 godziny.

W art. 34 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym jest obowiązany zgłaszać na piśmie, a w przypadku udostępnienia mu odpowiedniego systemu informatycznego przekazywać za pośrednictwem tego systemu, właściwemu organizatorowi zmiany dotyczące zasad świadczenia usług, nie później niż w terminie 30 dni przed dniem aktualizacji rozkładów jazdy w określonych terminach.

W art. 34 ust. 2 pkt. 1), 2) i 4) otrzymują brzmienie

- 1) tryb zatwierdzania rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług,
- 2) treść rozkładów jazdy oraz w stosowanych nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług,
- 4) warunki ponoszenia kosztów związanych z zamieszczaniem informacji dotyczących rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług, a także podawaniem rozkładów jazdy oraz stosowanych w nieregularnym publicznym transporcie zbiorowym zasad świadczenia usług do publicznej wiadomości

W art. 34a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

2. W odniesieniu do gminnego, powiatowego i wojewódzkiego regularnego przewozu osób oraz nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, przepisy, o których mowa w ust. 1, określają odpowiednio rada gminy, rada powiatu albo sejmik województwa, a w mieście stołecznym Warszawie – Rada miasta stołecznego Warszawy.

W art. 62 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

3. Przewoźnik wykonujący nieregularny publiczny transport zbiorowy odpowiada za szkodę, jaką poniósł podróżny wskutek odwołania środka transportowego, jeżeli rezerwacja usługi była realizowana zgodnie z zasadami określonymi przez przewoźnika, niezależnie od tego czy przewoźnik przyjął tę rezerwację.

UoFRPA – dodanie pkt. 1b) i 6a) w art. 2 oraz zmiana brzmienia pkt. 5) ust. 1 art. 11a

W art. 2 dodaje się pkt 1b) i 6a) w brzmieniu:

1b) dodatkowy punkt wymiany pasażerów – dodatkowy punkt wymiany pasażerów w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 3a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

6a) przystanek komunikacyjny – przystanek komunikacyjny w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

W art. 11a ust. 1 pkt 5) otrzymuje brzmienie:

5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w określonych przez organizatora dodatkowych punktach wymiany pasażerów, na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek;

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – zmiana brzmienia ust. 1 § 51

W § 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

§ 51. 1. Znaki:

1) D-15 „przystanek autobusowy”,

2) D-16 „przystanek trolejbusowy”,

3) D-17 „przystanek tramwajowy”

oznaczają miejsce zatrzymywania się wskazanych na znaku pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach lub w ramach nieregularnego publicznego transportu zbiorowego, a którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 ze zm.).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – zmiana brzmienia pkt. 13) ust. 1 § 18 oraz ust. 1 § 21

W § 18 ust 1 pkt. 13) usuwa się słowo „regularnej”

W § 21 ust 1 usuwa się słowo „regularnej”

Uzasadnienie

Tak zwane przewozy na żądanie już obecnie funkcjonują zarówno w Polsce, jak i w innych krajach, przy czym modele świadczenia usług tego rodzaju są różne. W niektórych przypadkach jest oferowana stała część trasy obsługiwana zgodnie z rozkładem jazdy, a realizacja usług na pozostałych jej częściach jest uwarunkowana aktualnymi potrzebami. Najbardziej dynamiczne rozwiązania w tym zakresie bazują na oferowaniu pasażerom relacji przewozu, które po złożeniu zamówień przez zainteresowane osoby są brane pod uwagę przy wyznaczaniu trasy przewozu dla danego kursu środka transportu. Rzecz jasna w przypadku braku zapotrzebowania kurs nie jest uruchamiany.

Opisane cechy usług przewozowych na żądanie sprawiają, że usługi te mogą być najlepszym rozwiązaniem w przypadku potrzeby zapewnienia transportu publicznego na obszarze o małej gęstości zaludnienia, na którym problem wykluczenia komunikacyjnego jest obecnie dotkliwie odczuwany. Tego rodzaju przewozy z pewnością są o wiele tańsze niż klasyczne przewozy regularne.

Dodatkowo trzeba mieć na uwadze, że zgodnie z wcześniejszą informacją przewozy takie już są uruchamiane w Polsce, jednak – z wszelkimi konsekwencjami tego stanu rzeczy – nie stanowią one (bo na gruncie obowiązującego prawa nie mogą) publicznego transportu zbiorowego. Sprawia to z jednej strony wiele trudności formalnych podmiotom, które takie przewozy zdecydowały się realizować, a z drugiej pomija te usługi w systemie publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględnienie przewozów na żądanie realizowanych autobusami (zgodnie z przedstawioną propozycją), jako pewnej formy publicznego transportu zbiorowego zapewni efektywne narzędzie do walki z wykluczeniem komunikacyjnym w szczególności na obszarach gdzie ten problem jest największy. Jednak co równie ważne ureguje te przewozy nakładając na podmioty je realizujące również pewne obowiązki (np. w zakresie umieszczania na przystankach zasad świadczenia usług) i sprawi, że staną się one ważnym elementem systemu transportu publicznego.

5.2.10 Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA

Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dofinansowaniem linii komunikacyjnych poprzez wprowadzenie regulacji nakładających obowiązek realizacji zadań w zakresie dofinansowania linii komunikacyjnych w określonych terminach.

UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 2 i 3 art. 8. oraz dodanie ust. 1a w art. 10

W art. 8 zmienia się ust. 2. i 3

2. Dysponent Funduszu sporządza projekt planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 31 maja roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

3. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do dnia 14 czerwca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

W art. 10 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Podział środków, o którym mowa w ust. 1 jest realizowany w terminie do dnia 14 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy.

W art. 10a zdanie przed wyliczeniem w ustępie 1 otrzymuje brzmienie::

1. Wojewoda w terminie do dnia 30 lipca roku poprzedzającego dany rok budżetowy zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o:

Uzasadnienie

Zapewnienie ustalonych ram czasowych dla składania wniosków o objęcie dofinansowanie linii komunikacyjnych pozwoli wyeliminować sytuacje, w których wnioski będą mogły być składane dopiero pod koniec roku, a decyzje o przyznaniu dofinansowania będą podejmowane już po uruchomieniu danych przewozów.

5.2.11 Cyfryzacja dokumentów

Dopuszczenie elektronicznej formy zaświadczenia dotyczącego świadczenia usług w ramach PTZ oraz rozkładu jazdy nie tylko w komunikacji miejskiej

UoPTZ – zmiana brzmienia ust 1, 3 i 4 art. 28

W art. 28 ust 1, 3 i 4 otrzymują brzmienie:

1. Po zawarciu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane. O ile w odrębnych przepisach nie zastrzeżono inaczej zaświadczenie może mieć postać elektroniczną.

3. Załącznikiem do zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, jest obowiązujący rozkład jazdy. Rozkład jazdy może być dołączony w postaci elektronicznej, jeżeli środek transportu jest wyposażony w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.

4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Zaświadczenie oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, w którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli, przy czym w przypadku zapewnienia odpowiednich warunków technicznych dopuszczalna jest ich forma elektroniczna.

UPP – dodanie ust. 1a w art. 75

W art. 75 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

1a. Reklamacja może być złożona w formie:

1) pisemnej:

- a) w jednostce organizacyjnej wskazanej przez przewoźnika jako właściwej do załatwienia reklamacji,*
- b) w dowolnym punkcie odprawy lub*
- c) przesyłką pocztową za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2017 r. poz. 1481), zwanej dalej „Prawem pocztowym”;*

2) ustnej do protokołu – w jednostce organizacyjnej, o której mowa w pkt 1 lit. a, o ile taka forma złożenia reklamacji została wskazana przez przewoźnika;

3) dokumentowej – z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej, o ile takie środki zostały do tego celu wskazane przez przewoźnika;

4) elektronicznej – z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej z opatrzeniem kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

Uzasadnienie

Dopuszczenie do stosowania również elektronicznych wersji dokumentów, w tym także rozkładów jazdy, czy też zasad świadczenia usług w przypadku uregulowania dopuszczenia do rynku nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych ograniczy

obciążenie organizacyjne i finansowe związane z koniecznością posiadania papierowych wersji tych dokumentów w środkach transportu. Wpłyne to również korzystnie na ochronę środowiska. Współcześnie technologie cyfrowe są wykorzystywane w wielu obszarach funkcjonowania transportu publicznego, jak chociażby zapewnienie pasażerom dynamicznej informacji o opóźnieniach poprzez zamieszczenie na przystankach wyłącznie kodu QR. Wydaje się, że dokumenty przewożone w środkach transportu na potrzeby kontroli przewozu mogą również mieć formę wyłącznie cyfrową.

5.2.12 Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną

Korekta definicji operatora publicznego transportu zbiorowego, poprzez uwzględnienie w niej możliwości zawierania umów także na obsługę sieci komunikacyjnej.

UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 8) ust. 1 art. 4

W art. 4 ust. 1 pkt 8) otrzymuje brzmienie:

8) operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej określonej w umowie;

Uzasadnienie

Zgodnie z aktualnym brzmieniem ust. 1 art. 24 UoPTZ umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego mogą dotyczyć:

- linii komunikacyjnej albo
- linii komunikacyjnych albo
- sieci komunikacyjnej.

Mając to na uwadze uwzględnienie w pkt 8) ust. 1 art. 4 wyłącznie linii komunikacyjnej wydaje się być przeoczeniem.

5.2.13 Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora

Ograniczenie dofinansowania podmiotów, które tego nie wymagają oraz zachęcenie ich do większej gospodarności.

UoFRPA – dodanie ust. 3a w art. 14

W art. 14 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

3a. Całkowita kwota dopłaty w roku budżetowym na wszystkie linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, które są w gestii danego organizatora nie może przekroczyć kwoty ujemnego wyniku finansowego netto, o którym 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.

Uzasadnienie

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą i powinni podpisywać umowy na obsługę linii komunikacyjnych o różnym wyniku finansowym z jednym operatorem. Możliwe jest podpisywanie umów na obsługę kilku linii komunikacyjnych, z których część może być rentownych. W takiej sytuacji przy rozliczaniu dopłaty powinien być uwzględniony całkowity wynik netto wszystkich linii komunikacyjnych, a nie każdej linii z osobna.

5.2.14 Wprowadzenie mechanizmu gwarantowanej liczby połączeń komunikacyjnych

Wprowadzenie minimalnej liczby połączeń umożliwiającej skomunikowanie:

- wszystkich sołectw powyżej 100 mieszkańców w ramach gminy z jej siedzibą (minimum 8 kursów na dobę),
- wszystkich gmin z siedzibą powiatu (minimum 12 kursów na dobę),
- wszystkich powiatów z siedzibą województwa (minimum 16 kursów na dobę).

UoPTZ – dodanie art. 8a

Dodaje się art. 8a w brzmieniu:

Art. 8a.1. Organizatorzy są zobowiązani do organizacji linii komunikacyjnych z uwzględnieniem następujących minimalnych standardów:

1) gmina jest zobowiązana do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby gminy z każdym sołectwem liczącym powyżej 100 mieszkańców, położonym na jej obszarze;

2) powiat jest zobowiązany do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby powiatu z siedzibą każdej gminy położonej na jego obszarze;

3) województwo jest zobowiązane do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby województwa z siedzibą każdego powiatu położonego na jego obszarze.

2. W dni robocze przypadające poza okresem wakacyjnym (lipiec i sierpień) organizatorzy, o których mowa w ust. 1, zapewnią:

1) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – co najmniej 8 par kursów dziennie;

2) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – co najmniej 12 par kursów dziennie;

3) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 3 – co najmniej 16 par kursów dziennie.

3. W miesiącach lipcu i sierpniu oraz w dni ustawowo wolne od pracy organizatorzy zapewnią liczbę par kursów w wymiarze nie mniejszym niż 50% liczb, o których mowa w ust. 2.

4. W przypadku stwierdzenia braku możliwości organizacji linii komunikacyjnych na zasadach wskazanych w ust. 1-3, organizator zobowiązany jest zapewnić mieszkańcom transport alternatywny.

5. Organizatorzy wskazani w ust. 1, w drodze porozumienia mogą powierzyć realizację obowiązku organizacji na swoim obszarze linii komunikacyjnych wskazanych w ust. 1, innym jednostkom wymienionym w art. 7 ust. 1.

6. W przypadku niezapewnienia w danym roku kalendarzowym organizacji linii komunikacyjnych zgodnie z wymogami określonymi w ust. 1 i 2, organizator transportu zostaje wykluczony z możliwości ubiegania się w kolejnym roku o środki, o których mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Uzasadnienie

Nowym mechanizmem, który znacząco wpłynąłby na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego byłoby zapewnienie gwarantowanej liczby połączeń w poszczególnych relacjach (np. pomiędzy sąsiadującymi gminami lub pomiędzy siedzibą gminy, a najbliższym miastem powiatowym). Liczba gwarantowanych połączeń mogłaby się różnić w zależności od liczby mieszkańców zamieszkujących poszczególne ośrodki.

Wzorem dla Polski może być prawo szwajcarskie. Zgodnie z krajowym dekretem 745.16 z listopada 2009 r. Konfederacja i kantony wspólnie decydują, planują i organizują regionalną (tj. pozamiejską) ofertę transportu publicznego („Traffico Regionale Viaggiatori – TRV”) na podstawie lokalnego zapotrzebowania na transport. Na szczeblu federalnym minimalnym standardem jest co

najmniej 18 kursów dziennie; kursy te są dotowane przez rząd krajowy. Równolegle istnieją obniżone poziomy liczby kursów (np. 6 kursów dziennie) na połączeniach drugorzędnych w obszarach górskich lub na połączeniach wykorzystywanych wyłącznie przez turystów. Minimalna liczba kursów dotyczy wszystkich jednostek samorządu terytorialnego - obszarów wiejskich liczących ponad 100 mieszkańców. Kantony i przedsiębiorstwa transportu publicznego mogą swobodnie dodawać kolejne kursy, jednak nie są one refundowane ze środków rządowych.

Zaproponowane gwarantowane liczby połączeń w poszczególnych relacjach powinny zostać poddane szerokim konsultacjom wśród interesariuszy postulowanych zmian.

5.2.15 Skrócenie do 3 miesięcy czasu publikowania ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora na usługę poniżej 50 000 km rocznie

Zwiększenie elastyczności w uruchomieniu nowych usług publicznego transportu zbiorowego lub nagłej potrzeby o zakresie poniżej 50 000 kilometrów rocznie, zmiana oznacza skrócenie czasu publikacji ogłoszenia z sześciu do trzech miesięcy.

UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 2) ust. 1 art. 23

W art. 23 ust. 1 pkt 2) otrzymuje brzmienie:

2) trzy miesiące – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.

Uzasadnienie

Prawo powinno zapewniać jak największą elastyczność organizatorom w uruchamianiu nowych połączeń PTZ o małym zakresie zamówienia (do 50 000 kilometrów). Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w Polsce zastrzegają te wymagania ponad prawo unijne (art. 7 ust. 2 Rozporządzenia WE nr 1370/2007), które określa jedynie roczne wyprzedzenie w publikacji ogłoszenia dla zamówień ponad 50 000 kilometrów¹, a nie określa takiego terminu dla zamówień mniejszych. Proponujemy więc skrócić ten czas do

¹ Artykuł 7. Ust. 2. Rozporządzenia WE nr 1370/2007

Każdy właściwy organ podejmuje niezbędne środki, aby najpóźniej rok przed rozpoczęciem procedury przetargowej lub rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej przynajmniej następujące informacje:

a) Nazwa i adres właściwego organu,

trzech miesięcy, co zapewni większą elastyczność w uruchamianiu nowych zamówień o małej skali – np. pojawienie się potrzeby uruchomienia nowej linii autobusowej.

b) Przewidywany tryb udzielenia zamówienia,

c) Usługi i obszary potencjalnie objęte zamówieniem.

Właściwe organy mogą zdecydować, że informacje te nie będą publikowane, jeżeli umowa o świadczenie usług publicznych dotyczy świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego w wymiarze nie większym niż 50 000 kilometrów rocznie.

W przypadku zmiany określonych powyżej informacji po ich opublikowaniu, właściwy organ niezwłocznie publikuje odpowiednie sprostowanie. Sprostowanie takie nie ma wpływu na datę rozpoczęcia procedury bezpośredniego przyznania zamówienia lub rozpoczęcia procedury przetargowej.

Niniejszy ustęp nie ma zastosowania do art. 5 ust. 5. (W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji właściwe organy mogą zastosować środki nadzwyczajne. Środki te obejmują bezpośrednie udzielanie zamówień lub wyrażenie formalnej zgody na przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych, lub zobowiązania do świadczenia określonych usług publicznych. Podmiot świadczący usługi publiczne ma prawo odwołania się od decyzji nakładającej zobowiązanie do świadczenia określonych usług publicznych. Udzielenie zamówienia lub przedłużenie umowy o świadczenie usług publicznych w ramach środków nadzwyczajnych lub nałożenie zobowiązania do wykonania takiej umowy jest dopuszczalne na okres nieprzekraczający dwóch lat.).

5.2.16 Dochodowość linii w FRPA liczona w okresie 1 roku rozliczeniowego, a nie w skali miesiąca

Wyznaczanie dochodowości linii w danym okresie rozliczeniowym łącznie z wszystkimi poprzednimi okresami rozliczeniowymi w roku budżetowym pozwoli uśrednić deficyt pojawiający się na połączeniach w skali całego roku (dla ostatniego okresu rozliczeniowego w tym roku).

UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 3 art. 14

W art. 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

3. W przypadku gdy łącznie w bieżącym okresie rozliczeniowym oraz we wszystkich wcześniejszych okresach rozliczeniowych w danym roku budżetowym dla linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętych umową o dopłatę nie wystąpi deficyt na pojedynczej linii, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę za ten okres dla tej linii.

Uzasadnienie

Wykluczenie komunikacyjne często polega na tym, że połączenia PTZ funkcjonują tylko w okresie nauki szkolnej, gdy są one najbardziej rentowne. Natomiast w okresie wakacyjnym nie wykonuje się kursów, ponieważ są one najbardziej deficytowe. Uśrednienie okresu rozliczeniowego pozwoli zapewnić lepsze pokrycie deficytu linii komunikacyjnych w wyniku funkcjonowania całorocznego, niezależnego od okresów nauki w szkołach. To istotny cel w przypadku obsługi nie tylko dzieci i młodzieży uczącej się, ale też innych osób mających potrzebę skorzystania z publicznego transportu zbiorowego. Zabieg ten pozwoli poprawić rentowność linii komunikacyjnych w skali całego roku.

5.2.17 Ujednolicenie wymagań w zakresie wniosków o objęcie dopłatą z FRPA

Ujednolicenie wymagań w zakresie wniosków, które aktualnie są różne w różnych województwach. Wymagania te będą również ważnym krokiem przy wdrażaniu cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego.

UoFRPA – dodanie ust. 1b w art. 14 oraz zmiana brzmienia art. 11c

Art. 11c otrzymuje brzmienie:

Art. 11c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4 oraz szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 oraz 1a, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności.

W art. 14 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

1b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1.

Uzasadnienie

Ponieważ kryteria dotyczące objęcia dofinansowaniem ze środków Funduszu są takie same nie jest zrozumiałe stosowanie różnych wymagań w zakresie wniosków o objęcie dofinansowaniem, a także różnej formy tych wniosków. Postulowane jest przy tym maksymalne uproszczenie wniosków, tak by nie stanowiły bariery dla publicznego transportu zbiorowego.

5.2.18 Zapewnienie elastyczność w zakresie linii komunikacyjnych objętych dopłatą z FRPA

Umożliwienie organizatorom publicznego transportu zbiorowego szybszej reakcji na zmiany potrzeb przewozowych mieszkańców.

UoFRPA – dodanie art. 11f

Dodaje się art. 11f w brzmieniu:

Art. 11f. W szczególnie uzasadnionych przypadkach w drodze aneksu do umowy, dopuszcza się możliwość zmiany w zakresie, częstotliwości połączeń oraz wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach, wykonywanej na danej linii komunikacyjnej, przy czym zmiana taka nie może wpłynąć na przekroczenie łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej wynikającej z zawartej umowy. Na tej samej zasadzie dopuszcza się również wprowadzanie w zawartej umowie zmian w zakresie zastępowania linii komunikacyjnych objętych dofinansowaniem innymi liniami.

Uzasadnienie

Doskonalenie oferty przewozowej nie powinno być ograniczane w trosce o obawy dotyczące utraty przyznanego dofinansowania ze środków Funduszu. Zwłaszcza np. w przypadku pojawienia się nieprzewidzianej wcześniej potrzeby obsługi nowego przystanku. Oczywiście wprowadzanie wszelkich zmian wymaga zgody właściwego wojewody oraz nie może prowadzić do pogorszenia wynikającej z zawartej umowy redukcji wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego.

6 Realizacja kamieni milowych

W projekcie wprowadzono następujące kamienie milowe:

1. Liczba istniejących instrumentów prawnych ograniczających zjawisko wykluczenia komunikacyjnego oraz legislacyjnych barier rozwoju publicznego transportu zbiorowego wraz z ich analizą: minimum 5 pozycji.
2. Liczba zmian legislacyjnych mających wpływ na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego: minimum 3 pozycje.
3. Potencjalne ograniczenie skali zjawiska wykluczenia komunikacyjnego według opracowanych w projekcie mierników oszacowane na podstawie informacji zebranych podczas konsultacji rekomendacji zmian legislacyjnych: 25% lub większe.

Ad. 1

Przeanalizowano 6 instrumentów prawnych ograniczających zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. Są to:

1. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)
2. Fundusze Europejskie dla Regionów
3. Krajowy Plan Odbudowy – Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy pozamiejski
4. Krajowy Program Kolejowy;
5. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej;
6. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Ad. 2

W wyniku wdrożenia zmian proponowanych w projekcie proponujemy wprowadzenie całego szeregu zmian legislacyjnych, które pogrupowaliśmy w 18 rodzajów zmian:

1. Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych wyłącznie do linii nowych
2. Umożliwienie organizatorów uruchamiania linii komunikacyjnych nieujętych w planach transportowych, które stały się istotne dla społeczeństwa
3. Zapewnienie podczas zatwierdzania rozkładów jazdy koordynacji między rozkładami
4. Rozszerzenie obowiązków podczas opracowywania planów transportowych i innych dokumentów w zakresie walki z wykluczeniem transportowym, w tym dotyczącym osób niepełnosprawnych

5. Podniesienie oraz waloryzacja i różnicowanie maksymalnej kwoty dopłaty do wozokilometra
6. Wprowadzenie obowiązku stosowania w pojazdach publicznego transportu zbiorowego lokalizatorów GPS
7. Utworzenie cyfrowego systemu wsparcia publicznego transportu zbiorowego
8. Uzależnienie przyznania dofinansowania linii komunikacyjnej od jej wpływu na ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego
9. Dopuszczenie do rynku jako transportu publicznego również usług nieregularnych realizowanych autobusami
10. Zapewnienie wcześniejszego terminu dla zgłaszania wniosków o objęcie dopłatą z FRPA
11. Cyfryzacja dokumentów
12. Uwzględnienie faktu, że operator PTZ może zawierać umowę z organizatorem także na wiele linii komunikacyjnych oraz na całą sieć komunikacyjną
13. Wprowadzenie mechanizmu umożliwiającego ograniczenie lub anulowanie dopłat przyznanych dla poszczególnych linii komunikacyjnych w związku z nadwyżką finansową na innych liniach komunikacyjnych, które są w gestii danego organizatora
14. Wprowadzenie mechanizmu gwarantowanej liczby połączeń komunikacyjnych
15. Skrócenie do 3 miesięcy czasu publikowania ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora na usługę poniżej 50 000 km rocznie
16. Dochodowość linii w FRPA liczona w okresie 1 roku rozliczeniowego, a nie w skali miesiąca
17. Ujednolicenie wymagań w zakresie wniosków o objęcie dopłatą z FRPA
18. Zapewnienie elastyczności w zakresie linii komunikacyjnych objętych dopłatą z FRPA

Ad. 3

Wartość wykluczenia w odniesieniu do punktu adresowego w różnej skali obszaru (gmina, województwo, czy kraj) generowana przez takie czynniki jak czas jazdy, dostępności pieszych, częstotliwość kursowania, niezawodność czasu dojazdu, czy koszty przejazdu przedstawiono w raporcie 21. W skali kraju wykluczenie te przyjmują wartość:

- Czas dojazdu – 0,25;
- Dostępność pieszych – 0,28;
- Częstość kursowania – 0,20;
- Niezawodność czasu dojazdu – 0,21;

- Koszty przejazdu – 0,29.

Przykładowo składowa „dostępność pieszych” generuje w skali kraju 28% wykluczenia komunikacyjnego, wdrożenie usługi „transportu na zamówienie” – zmiana nr 9 powinna wyeliminować takie przypadki. Aspekty finansowe uwzględnione w składowej „koszty przejazdu” generują w skali kraju 29% wykluczenia komunikacyjnego. Mogą być wyeliminowane zmianami w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – zmiana 1, 5, 9, 13, 16. Natomiast składowa „czas dojazdu” generująca w skali kraju 25% wykluczenia może być wyeliminowana zmianami 2, 3, 4, 7, 14, 18.

7 Podsumowanie

W wyniku prac zespołu zostały opracowane zmiany z obowiązujących aktach prawnych. Zmiany te zostały wskazane w odniesieniu do tekstów:

- ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej
- ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
- ustawy o transporcie drogowym
- ustawy Prawo przewozowe
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.

Zmiany te zostały przedstawione w rozdziale 4 oraz 5 niniejszego raportu. Wprowadzono między innymi takie rozwiązania, jak: 1) obowiązek przygotowania i publikowania cyfrowych rozkładów jazdy w oparciu o centralną bazę przystanków, 2) opracowanie zasad dofinansowania z Funduszu poprawiających skuteczność tego narzędzia w ograniczaniu zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, 3) wdrożenie transportu na żądanie na terenach o nieuzasadnionym ekonomicznie funkcjonowaniu transportu regularnego, 4) przyjęcie minimalnej częstotliwości kursowania dla transportu publicznego, 5) wdrożenie do przestrzeni prawnej metodyki wyznaczania WK, 6) stałe monitorowanie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, 7) tworzenie i koordynowanie planów transportowych na szczeblu wojewódzkim, w oparciu o cyfrowe rozkłady jazdy.

7.1 Konkluzje i rekomendacje

W opinii zespołu proponowane zmiany stanowią spójny komponent pozwalający na skuteczne ograniczenie zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, zarówno w sferze praktycznie wykonywanych usług przewozowych, jak w sferze cyfrowej świadczonych usług.

Zaproponowane zmiany są propozycją nowego spojrzenia na dotychczas tradycyjnie ujmowane usługi przewozowe w zakresie transportu publicznego. Nowe spojrzenie zakłada przede wszystkim deregulację przewozów nieregularnych. Usługi te powinny być oparte na maksymalnie szerokim dostępie nie tylko do samych usług przewozowych, ale i do informacji o nich.

Zespół zakłada, że początkowym okresie wymagany będzie monitoring wprowadzonych rozwiązań prowadzony w szerokim zakresie podmiotowym. Innymi słowy – monitoring powinien obejmować dużą liczbę gmin i podmiotów zaangażowanych w nowy rodzaj przewozów: przewozów nieregularnych.

Zakładamy wdrożenie nowych rozwiązań programistycznych, które również będą wymagały nadzoru, zarówno na etapie wdrażania rozwiązań, jak ich stosowania w dłuższym okresie.

Zakładamy, że propozycje zostaną wdrożone, bez ograniczenia istniejących już rozwiązań w zakresie transportu.

Bibliografia

- [1]. Rozporządzenie 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (wersja przekształcona) Dz.U.UE.L.2009.300.88 z dnia 2009.11.14
- [2]. Rozporządzenie 1370/2007 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.2007.315.1 | rozporządzenie z dnia 23 października 2007 r.
- [3]. Rozporządzenie 181/2011 dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 Dz.U.UE.L.2011.55.1 z dnia 2011.02.28
- [4]. Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (PRR), w zakresie, w jakim jest ono stosowane w odniesieniu do poszczególnych przewozów;
- [5]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 780)
- [6]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie zezwoleń na przejazd pojazdów nienormatywnych (t.j. Dz.U. 2024 poz. 126)
- [7]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2021 r. w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz.U. z 2024 r. poz. 306)
- [8]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (t.j. Dz.U. 2003 nr 177 poz. 1729)
- [9]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz.U. 2021 poz. 582)
- [10]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 września 2005 r. w sprawie wykazu przedmiotów wyposażenia i części wymontowanych z pojazdów, których ponowne użycie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego lub negatywnie wpływa na środowisko (Dz.U. 2025 Nr 201, poz. 1666)

- [11]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (t.j. Dz.U. z 2019 r., poz. 2311).
- [12]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 502)
- [13]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2021 r. w sprawie interoperacyjności (Dz.U. 2021 poz. 1042)
- [14]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie organizacji instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei oraz postępowania w sprawie pozasądowego rozwiązywania sporów pasażerskich (Dz.U. 2017 poz. 893)
- [15]. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (t.j. Dz.U. 2024 poz. 602)
- [16]. Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie wzoru oraz trybu wydawania i zwrotu kart parkingowych (tj. Dz. U. 2022 poz. 1611 ze zm.)
- [17]. Rozporządzenie Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 24 lutego 2006 r. w sprawie ustalania stanu przesyłek oraz postępowania reklamacyjnego (Dz.U. 2006 nr 38 poz. 266)
- [18]. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2019 r. w sprawie szczegółowego sposobu podziału środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w poszczególnych województwach (Dz.U. 2019 poz. 1406)
- [19]. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2017 r. w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Dz.U. 2017 poz. 2488)
- [20]. Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości. COM(2020) 789 final
- [21]. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1262).
- [22]. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 220)
- [23]. Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.).
- [24]. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285)

- [25]. Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1411)
- [26]. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1047 ze zm.)
- [27]. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 320)
- [28]. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 54)
- [29]. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 697, 731)
- [30]. Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544, 1855).
- [31]. Wytyczne interpretacyjne w odniesieniu do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Dz.U.U.E.C.2014.92.1 | wytyczne z dnia 29 marca 2014 r.
- [32]. Zalecenie 2023/550 w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej Dz.U.U.E.L.2023.73.23 | zalecenie z dnia 8 marca 2023 r.
- [33]. Zawiadomienie Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych na temat rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego Dz.U.U.E.C.2023.222.1 | informacja z dnia 26 czerwca 2023 r. | Akt obowiązujący

Załączniki

Załącznik nr 1

Ocena aktualnego stanu prawnego w Polsce w aspekcie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

AKTY PRAWNE – Związki

1. Komunikacja Podbeskidzka a związek powiatowo-gminny prezentacja
2. Regulamin przewozów – Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny
3. Obwieszczenie Zgromadzenia Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego z dnia 27 czerwca 2022 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego statutu Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego
4. Uchwała Nr 47/XVII/2023 Zgromadzenia Związku Powiatowo-Gminnego „Grodziskie Przewozy Autobusowe” z dnia 28 listopada 2023 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego "Grodziskie Przewozy Autobusowe"
5. Statut Związku Powiatowo-Gminnego „Grodziskie Przewozy Autobusowe”
6. Regulamin przewozu osób i bagażu w PTZ organizowanym przez związek powiatowo-gminny Grodziskie Przewozy Autobusowe
7. Porozumienie z dnia 28 grudnia 2015 r. w sprawie przekazania Związkowi Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa w Rzeszowie zadania własnego Powiatu Rzeszowskiego polegającego na organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich na terenie Powiatu Rzeszowskiego
8. Porozumienie z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie przekazania Związkowi Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa w Rzeszowie zadania polegającego na organizowaniu i zarządzaniu transportem w zakresie przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych wkraczających na teren Powiatu Ropczycko – Sędziszowskiego i w jego obszarze.
9. Regulamin przewozu osób i rzeczy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A.

Komunikacja Podbeskidzka a związek powiatowo-gminny - prezentacja

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny prowadzi złożoną działalność mającą na celu zapewnienie efektywnego transportu zbiorowego w regionie Podbeskidzia. Aspekty techniczne, finansowanie, organizacja sieci transportowej oraz wyzwania związane z wykluczeniem komunikacyjnym stanowią kluczowe elementy działalności Związku.

Można wyróżnić kilka kluczowych zagadnień związanych z organizacją i zarządzaniem transportem zbiorowym w ramach Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego (BZPG).

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny działa na podstawie kilku kluczowych ustaw i regulacji, w tym:

- Ustawy o samorządzie powiatowym z 1998 roku.
- Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 2010 roku.
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego z 2007 roku.
- Ustawy o finansach publicznych z 2009 roku.
- Prawa przewozowego z 1984 roku.
- Ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego z 1992 roku.

Organizacja BZPG obejmuje Zgromadzenie, Zarząd oraz Biuro Związku. Zgromadzenie składa się z przedstawicieli wszystkich uczestniczących gmin i powiatów, natomiast Zarząd wybierany jest spośród członków Zgromadzenia.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie transportu w ramach BZPG obejmuje zarówno środki własne, jak i zewnętrzne. W latach 2011-2019 na inwestycje wydano 23,5 mln zł, a w latach 2020-2022 kwota ta wzrosła do 33,5 mln zł. Środki te przeznaczono m.in. na zakup nowych autobusów, remont stacji obsługi oraz budowę stacji CNG.

3. Organizacja transportu zbiorowego

BZPG organizuje sieć komunikacyjną obejmującą 49 linii autobusowych z 908 kursami dziennie. Przystanki znajdują się na obszarze obejmującym 481 km², z obsługą terenu 787 km², zamieszkałego przez 414 tys. osób. Przewozy realizowane są przez operatorów, a liczba pasażerów w 2021 roku wyniosła ponad 2,3 mln osób. BZPG wprowadziło jedną taryfę biletową, niezależną od długości przejazdu, z możliwością zakupu biletów przez Internet oraz u kierowcy.

4. Wykluczenie cyfrowe

Prezentacja nie zawiera bezpośrednich informacji na temat wykluczenia cyfrowego.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

BZPG współpracuje z wieloma gminami i powiatami, tworząc spójny obszar komunikacyjny. Obszar działalności obejmuje zarówno tereny miejskie, jak i wiejskie, co pozwala na integrację usług transportowych na różnych szczeblach administracyjnych. Tworzenie nowych dokumentów strategicznych oraz możliwość zewnętrznego finansowania inwestycji stanowią ważne aspekty rozwoju transportu w regionie.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Wykluczenie komunikacyjne jest jednym z problemów, z którymi zmagają się BZPG. Słaba jakość infrastruktury przystankowej, nieprzystosowane drogi oraz brak pętli przystankowych są głównymi wyzwaniami. Ponadto, konkurencyjność transportu publicznego w stosunku do indywidualnego oraz ograniczenia budżetowe mogą prowadzić do dalszego wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców.

Regulamin przewozów – Beskidzki Związek Powiatowo-Gminny

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Organizacja i zarządzanie w Komunikacji Beskidzkiej obejmuje szereg aspektów technicznych, które mają na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu transportu zbiorowego. Dokument szczegółowo określa zasady korzystania z przewozów, obowiązki przewoźnika i pasażerów, a także procedury kontrolne i bezpieczeństwa. Ważnym elementem jest również zarządzanie zasobami, takie jak utrzymanie taboru oraz infrastruktury transportowej, co ma bezpośredni wpływ na jakość usług świadczonych pasażerom.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu zbiorowego w Komunikacji Beskidzkiej opiera się na różnych źródłach. Mogą to być środki własne przewoźnika, dotacje samorządowe, fundusze europejskie oraz opłaty za bilety. Regulamin wskazuje na konieczność efektywnego zarządzania środkami finansowymi, aby zapewnić zrównoważony rozwój i modernizację infrastruktury oraz taboru.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego w Komunikacji Beskidzkiej jest opisana w regulaminie, który zawiera szczegółowe informacje na temat rozkładów jazdy, taryf biletowych, warunków przewozu oraz praw i obowiązków pasażerów. Przewoźnik jest zobowiązany do zapewnienia regularnych i punktualnych usług, a także do dostosowania oferty transportowej do potrzeb mieszkańców regionu.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument porusza kwestie związane z wykluczeniem cyfrowym, które może wpływać na dostępność informacji o rozkładach jazdy oraz zakup biletów. Komunikacja Beskidzka podejmuje działania mające na celu minimalizację tego zjawiska poprzez oferowanie różnych kanałów informacyjnych i sprzedaży biletów, jak również poprzez edukację pasażerów w zakresie korzystania z nowoczesnych technologii.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Kwestie szczegółowe, takie jak potrzeby metropolitalne, są uwzględnione w regulaminie w kontekście współpracy z innymi jednostkami samorządowymi i przewoźnikami. Dokument zakłada integrację różnych systemów transportowych, co ma na celu poprawę dostępności komunikacyjnej oraz efektywności przewozów w regionie.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Regulamin Komunikacji Beskidzkiej odnosi się również do problemu wykluczenia komunikacyjnego, czyli braku dostępu do transportu publicznego dla niektórych grup społecznych lub obszarów. Przewoźnik zobowiązuje się do podejmowania działań mających na celu poprawę dostępności transportu, takich jak tworzenie nowych połączeń czy dostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb społeczności lokalnych.

Obwieszczenie Zgromadzenia Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego z dnia 27 czerwca 2022 r. w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego statutu Beskidzkiego Związku Powiatowo-Gminnego

Statut BZPG szczegółowo reguluje organizację i zarządzanie Związkiem, finansowanie jego działalności oraz zadania związane z organizacją transportu zbiorowego, a także zawiera przepisy mające na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarze działania Związku.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

- **Organy Związku.** BZPG posiada dwa główne organy: Zgromadzenie oraz Zarząd. Zgromadzenie składa się z reprezentantów powiatu i gmin będących uczestnikami Związku, a Zarząd jest organem wykonawczym odpowiedzialnym za realizację uchwał Zgromadzenia oraz bieżące zarządzanie Związkiem.
- **Funkcjonowanie.** Przewodniczący Zarządu organizuje pracę Zarządu, reprezentuje Związek na zewnątrz, a posiedzenia Zarządu są zwoływane co najmniej raz na kwartał.

2. Finansowanie rozwoju transportu

- **Źródła finansowania.** Dochody Związku pochodzą m.in. ze składek członkowskich, dochodów z majątku, wpłat od uczestników Związku oraz innych dochodów.
- **Koszty i składki.** Uczestnicy Związku ponoszą koszty wspólnej działalności poprzez wnoszenie składek na obsługę organów Związku oraz wpłat na finansowanie systemu komunikacji pasażerskiej. Wysokość wpłat określa się proporcjonalnie do ilości wykonywanych wozokilometrów.

3. Organizacja transportu zbiorowego

- **Zadania Związku.** Obejmują opracowanie planu zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego, badanie i analizę potrzeb przewozowych, zawieranie umów na świadczenie usług transportowych, ustalanie opłat za przewóz oraz nadzór nad przestrzeganiem zasad funkcjonowania transportu zbiorowego.
- **Podmiot wewnętrzny.** PKS w Bielsku-Białej S.A., w którym Związek posiada 100% udziałów, realizuje zadania związane z transportem.

4. Wykluczenie cyfrowe

- Dokument nie zawiera bezpośrednich odniesień do kwestii wykluczenia cyfrowego. Koncentracja Związku skupia się na transportowych i organizacyjnych aspektach działania powiatowo-gminnego.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

- Związek może wykonywać zadania w zakresie transportu zbiorowego również poza obszarem objętym działaniem Związku, na podstawie odrębnych porozumień. Szczegółowe warunki realizacji tych zadań określa się w zawartych porozumieniach.
- Możliwość tworzenia jednostek organizacyjnych oraz przystępowania do spółek prawa handlowego.

6. Wykluczenie komunikacyjne

- Działalność Związku obejmuje m.in. badanie i analizę potrzeb przewozowych oraz dokonywanie zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych, co ma na celu zapewnienie dostępu do transportu zbiorowego mieszkańcom powiatu i gmin uczestniczących w Związku.
- Organizowanie spotkań międzygminnych w celu konsultacji dotyczących rozkładów jazdy oraz optymalizacja sieci połączeń ma również na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.

Uchwała Nr 47/XVII/2023 Zgromadzenia Związku Powiatowo-Gminnego „Grodziskie Przewozy Autobusowe” z dnia 28 listopada 2023 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego "Grodziskie Przewozy Autobusowe"

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego „Grodziskie Przewozy Autobusowe” obejmuje organizację oraz zasady funkcjonowania transportu publicznego. Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Plan ten zakłada koordynację planu rozwoju transportu lokalnego z planami regionalnymi i krajowymi oraz integrację systemów transportowych na poziomie powiatów i gmin.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego realizowane jest z trzech głównych źródeł: przychodów ze sprzedaży biletów, rekompensat z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a także wsparcia ze środków pomocowych krajowych i Unii Europejskiej. Środki te pokrywają wydatki bieżące oraz inwestycyjne na zakup taboru, wdrożenie systemu informacji pasażerskiej, utrzymanie infrastruktury oraz funkcjonowanie organizatora przewozów.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego obejmuje zarządzanie przewozami publicznymi przez Związek Powiatowo-Gminny „Grodziskie Przewozy Autobusowe”, który planuje, organizuje i zarządza transportem zbiorowym na swoim obszarze. Ważnym elementem jest zapewnienie dostępności transportu dla wszystkich mieszkańców, w tym osób z niepełnosprawnościami. System ten obejmuje sieć komunikacyjną, zintegrowane węzły przesiadkowe, a także informację pasażerską i sprzedaż biletów.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie zawiera bezpośrednich odniesień do problematyki wykluczenia cyfrowego w kontekście transportu publicznego. Wykluczenie cyfrowe może jednak wpływać na dostępność informacji pasażerskiej i możliwość korzystania z nowoczesnych form mobilności, takich jak systemy informacji pasażerskiej online czy elektroniczne systemy poboru opłat.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego uwzględnia integrację systemów transportowych w obrębie metropolii, w tym harmonizację taryf, wdrażanie wspólnego biletu, oraz promowanie ekologicznych form transportu. Dokument podkreśla konieczność współpracy między różnymi jednostkami samorządowymi oraz integracji transportu miejskiego i podmiejskiego, aby efektywnie zarządzać ruchem i zmniejszać zanieczyszczenie środowiska.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Wykluczenie komunikacyjne dotyczy głównie mieszkańców mniejszych miejscowości, które są słabo skomunikowane z większymi ośrodkami miejskimi. Dokument wskazuje na konieczność organizowania publicznego transportu zbiorowego przez gminy i powiaty oraz na udzielanie rekompensat dla operatorów, aby zapewnić dostępność transportu dla wszystkich mieszkańców, w tym tych bez samochodów osobowych i prawa jazdy. Konkurencja samochodów osobowych oraz ograniczenia wprowadzone przez przewoźników komercyjnych w związku z niskimi potokami pasażerskimi dodatkowo pogłębiają problem wykluczenia komunikacyjnego.

Statut Związku Powiatowo-Gminnego „Grodziskie Przewozy Autobusowe”

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Organizacja GPA opiera się na współpracy różnych jednostek samorządu terytorialnego, takich jak powiaty i gminy (Grodzisk Mazowiecki, Baranów, Błonie, Jaktorów, Milanówek, Żabia Wola, a od grudnia 2021 roku także Powiat Pruszkowski). Zarządzanie związkiem odbywa się poprzez organy takie jak Zgromadzenie Związku oraz Biuro Związku. Zgromadzenie składa się z przedstawicieli poszczególnych jednostek samorządowych, a Biurem zarządza Dyrektor wspierany przez Głównego Księgowego.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie działalności i rozwoju GPA odbywa się głównie ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, co pozwala na znaczne oszczędności i podniesienie jakości usług. Dzięki temu funduszowi związek otrzymuje dopłaty, które umożliwiają zakup nowego taboru autobusowego i zwiększenie częstotliwości połączeń.

3. Organizacja transportu zbiorowego

GPA organizuje transport zbiorowy na terenie zrzeszonych gmin i powiatów, zapewniając spójność rozkładów jazdy oraz taryf biletowych. Organizacja ta dąży do utrzymania wysokiego standardu przewozów, a od stycznia 2022 roku znacząco zwiększyła liczbę pasażerów oraz liczbę obsługiwanych połączeń.

4. Wykluczenie cyfrowe

GPA wdraża działania mające na celu minimalizację wykluczenia cyfrowego poprzez rozwój platform internetowych, takich jak sprzedaż biletów online, oraz informowanie pasażerów za pomocą stron internetowych i aplikacji mobilnych.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Związek GPA współpracuje z różnymi jednostkami samorządowymi, co umożliwia tworzenie efektywnej sieci transportowej obejmującej kilka gmin i powiatów. Działania te mają na celu poprawę dostępności komunikacyjnej na terenie całego regionu, co jest szczególnie istotne w kontekście obszarów metropolitalnych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

GPA stara się przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez zwiększanie liczby połączeń autobusowych oraz modernizację taboru. Szczególny nacisk kładziony jest na obszary mniej zurbanizowane, aby zapewnić wszystkim mieszkańcom równy dostęp do transportu publicznego.

Regulamin przewozu osób i bagażu w PTZ organizowanym przez związek powiatowo-gminny Grodzkie Przewozy Autobusowe

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Organizacja i zarządzanie transportem zbiorowym w Związku powiatowo-gminnym Grodzkie Przewozy Autobusowe (GPA) opiera się na precyzyjnie określonych przepisach i regulacjach. Dokument reguluje warunki obsługi podróżnych, odprawy oraz przewozu osób, bagażu i rzeczy. Operator jest zobowiązany do przewozu zgodnie z rozkładem jazdy, zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa, higieny oraz wygody podczas przewozu. Kierowcy mają obowiązek zatrzymywania się na przystankach zgodnie z rozkładem jazdy, a podróżni muszą posiadać ważny bilet na przejazd i przestrzegać przepisów porządkowych.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu w ramach GPA odbywa się poprzez sprzedaż biletów jednorazowych i miesięcznych. Opłaty są zróżnicowane w zależności od strefy, w której odbywa się przejazd. Istnieją również ulgi ustawowe oraz ulgi samorządowe, które mogą obejmować zniżki na bilety dla różnych grup społecznych, takich jak uczniowie, seniorzy, dawcy krwi, czy osoby

niepełnosprawne. Opłaty dodatkowe są nakładane za przejazd bez ważnego biletu, brak dokumentu poświadczającego uprawnienia do ulgi oraz za przewóz bagażu bez biletu.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Transport zbiorowy organizowany przez GPA obejmuje regularne przewozy autobusowe na liniach ustalonych przez Związek powiatowo-gminny. Podróżni mogą korzystać z biletów jednorazowych oraz miesięcznych, które uprawniają do wielokrotnych przejazdów na określonej trasie. Rozkład jazdy oraz przystanki są jasno określone, a kierowcy zobowiązani są do zatrzymywania się na przystankach, jeśli pasażerowie zamierzają wsiąść lub wysiąść. Dokument określa również szczegółowe zasady dotyczące przewozu bagażu i zwierząt.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie zawiera bezpośrednich odniesień do kwestii wykluczenia cyfrowego. W kontekście organizacji transportu, podróżni mają możliwość nabycia biletów zarówno u kierowcy autobusu, jak i przez dedykowaną stronę internetową. Tym samym, dostęp do usług transportowych jest możliwy zarówno dla osób korzystających z Internetu, jak i tych, które nie mają dostępu do sieci.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

W ramach szczegółowych kwestii, dokument reguluje m.in. przewozy metropolitalne, obejmujące różne strefy, takie jak obszar Miasta Błonie, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Piastów, Pruszków, oraz gminy wchodzące w skład Związku. Istnieją różne rodzaje biletów, które uprawniają do przejazdów w tych obszarach, w tym bilety przesiadkowe oraz bilety ulgowe dla dzieci, młodzieży, seniorów, honorowych dawców krwi i dawcy przeszczepów.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Dokument wskazuje, że operator ma obowiązek zapewnienia odpowiednich warunków przewozu i bezpieczeństwa. Wykluczenie komunikacyjne jest minimalizowane poprzez klarowne przepisy dotyczące obsługi podróżnych oraz obowiązek zatrzymywania się na przystankach przewidzianych w rozkładzie jazdy. Podróżni mają prawo do przewozu bagażu oraz zwierząt zgodnie z określonymi zasadami. Operator ma również obowiązek informować podróżnych o braku miejsc w autobusie i zapewnić alternatywne rozwiązania.

Porozumienie z dnia 28 grudnia 2015 r. w sprawie przekazania Związkowi Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa w Rzeszowie zadania własnego Powiatu Rzeszowskiego polegającego na organizowaniu i zarządzaniu publicznym transportem zbiorowym w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich na terenie Powiatu Rzeszowskiego

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

- Organizacja i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym w powiatowych przewozach pasażerskich zostały przekazane Związkowi Gmin "Podkarpacka Komunikacja Samochodowa" (ZG PKS) przez Powiat Rzeszowski.
- ZG PKS odpowiada za wybór operatora transportu, zawarcie z nim umowy i jej finansowanie, zapewnienie funkcjonowania transportu oraz systemu informacji dla pasażera, a także zarządzanie transportem na terenie Powiatu.

2. Finansowanie rozwoju transportu

- Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego odbywa się poprzez umowy zawierane z operatorami. Szczegółowe rozliczenia finansowe regulowane są odrębnymi umowami między stronami porozumienia.
- Powiat Rzeszowski zastrzega sobie prawo do kontrolowania realizacji zadań oraz oceny efektywności wykorzystania przekazanych środków finansowych.

3. Organizacja transportu zbiorowego

- ZG PKS organizuje transport zbiorowy poprzez wybór operatora, zawarcie umów, zapewnienie aktualizacji rozkładów jazdy na przystankach, system informacji dla pasażerów oraz kontrolę biletową.
- W pojazdach obowiązuje taryfa przewozu osób i bagażu ustalona przez ZG PKS, który również decyduje o ulgach i zwolnieniach z opłat.

4. Wykluczenie cyfrowe

- Dokument nie odnosi się bezpośrednio do kwestii wykluczenia cyfrowego. Jednak zapewnienie funkcjonowania systemu informacji dla pasażerów może być częścią działań zmniejszających to wykluczenie poprzez dostarczanie odpowiednich informacji w dostępny sposób.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

- W porozumieniu określono, że przewozy powiatowe obejmują linie autobusowe zgodne z Planem Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Rzeszowskiego.
- Powiat zastrzega sobie prawo do rozwiązywania sporów wynikłych z realizacji porozumienia oraz do jego kontroli i oceny efektywności.

6. Wykluczenie komunikacyjne

- Dokument uwzględnia potrzeby osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, co przyczynia się do zmniejszania wykluczenia komunikacyjnego.

Porozumienie z dnia 31 grudnia 2021 r. w sprawie przekazania Związkowi Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa w Rzeszowie zadania polegającego na organizowaniu i zarządzaniu transportem w zakresie przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych wkraczających na teren Powiatu Ropczycko – Sędziszowskiego i w jego obszarze.

Dokument szczegółowo określa zasady organizacji i zarządzania transportem, finansowanie oraz obowiązki stron, mające na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania transportu publicznego na terenie Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Dokument opisuje szczegółowe aspekty techniczne organizacji i zarządzania transportem pasażerskim na liniach komunikacyjnych wkraczających na teren Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego. Podstawowe aspekty obejmują:

- Wybór operatora i zawarcie umowy - Proces ten obejmuje wybór operatora transportowego i zawarcie z nim umowy na świadczenie usług przewozów pasażerskich.
- Zapewnienie funkcjonowania transportu - Dotyczy to również uwzględnienia potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.
- Umieszczanie i aktualizacja rozkładów jazdy - Rozkłady jazdy muszą być umieszczane na przystankach w obszarze Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego.
- System informacji pasażerskiej - Obejmuje to informacje na temat cenników biletów, przepisów taryfowych oraz komunikatów związanych z realizacją przewozów.
- Zarządzanie dokumentacją i raportowanie - Udostępnianie dokumentacji związanej z realizacją porozumienia do Starostwa Powiatowego w Ropczycach.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie rozwoju transportu jest kluczowym elementem porozumienia. Szczegółowe uregulowania finansowe związane z przekazaniem zadaniem mają być określone w odrębnej umowie zawartej pomiędzy stronami porozumienia. Powiat zastrzega sobie prawo do kontrolowania i oceny realizacji zadań.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Organizacja transportu zbiorowego w ramach porozumienia obejmuje:

- Zarządzanie przewozami pasażerskimi: Organizowanie transportu na liniach komunikacyjnych wkraczających na teren Powiatu.
- Taryfa przewozu: Ustalenie taryfy przewozu osób i bagażu oraz zasad porządkowych obowiązujących w pojazdach.
- Informowanie pasażerów: Zobowiązanie do jednoznacznego i czytelnego informowania pasażerów o obowiązujących taryfach oraz zasadach.

4. Wykluczenie cyfrowe

Dokument nie zawiera bezpośrednich informacji na temat wykluczenia cyfrowego. Niemniej jednak, system informacji dla pasażera, który jest częścią organizacji transportu, może uwzględniać elementy cyfrowe, co może mieć wpływ na osoby z ograniczonym dostępem do technologii.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Porozumienie nie odnosi się bezpośrednio do kwestii metropolitalnych, skupiając się głównie na organizacji transportu w obrębie Powiatu Ropczycko-Sędziszowskiego.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Dokument pośrednio odnosi się do problemu wykluczenia komunikacyjnego poprzez zapewnienie funkcjonowania transportu pasażerskiego na liniach komunikacyjnych wkraczających na teren Powiatu. Uwzględnienie potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej jest istotnym elementem tego porozumienia.

Regulamin przewozu osób i rzeczy Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A.

1. Aspekty techniczne organizacji i zarządzania

Organizacja przewozów przez PKS Rzeszów obejmuje zarządzanie regularnym przewozem osób oraz przewozami grupowymi, które są realizowane na podstawie umowy z organizatorem przewozu. PKS Rzeszów zobowiązuje się do zapewnienia odpowiednich

warunków bezpieczeństwa, higieny oraz wygody dla podróżnych, zarówno w punktach odprawy, jak i podczas przewozu autobusami. Przewoźnik może również realizować przewozy specjalne, takie jak przewozy pracownicze lub szkolne, jeśli posiada wystarczającą rezerwę taborową.

2. Finansowanie rozwoju transportu

Finansowanie usług przewozowych odbywa się na podstawie taryf określonych przez przewoźnika, które obejmują opłaty za przewóz osób i rzeczy oraz zasady realizacji przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Przewoźnik jest zobowiązany do podawania do wiadomości publicznej aktualnych cenników oraz zapewnienia bezpłatnego wglądu do obowiązujących przepisów przewozowych.

3. Organizacja transportu zbiorowego

Transport zbiorowy organizowany przez PKS Rzeszów opiera się na regularnych przewozach osób realizowanych według uzgodnionych i publicznie ogłoszonych rozkładów jazdy. Przewoźnik ma obowiązek zapewnić odpowiednie warunki przewozu, w tym przestrzeganie rozkładów jazdy oraz ogłaszanie informacji o cenach biletów i warunkach ich sprzedaży w punktach odprawy.

4. Wykluczenie cyfrowe

W dokumencie nie ma bezpośrednich informacji na temat wykluczenia cyfrowego. Regulamin skupia się głównie na fizycznych aspektach przewozów i organizacji transportu.

5. Kwestie szczegółowe (np. metropolitalne)

Przewoźnik ma możliwość organizowania specjalnych przewozów, takich jak przewozy pracownicze czy szkolne, które mogą obejmować również obszary metropolitalne. Takie przewozy są realizowane na podstawie umów grupowych, które określają warunki i zakres usług przewozowych.

6. Wykluczenie komunikacyjne

Regulamin nie porusza bezpośrednio kwestii wykluczenia komunikacyjnego, jednak przewoźnik zapewnia usługi przewozowe w zakresie regularnych i specjalnych przewozów osób, co ma na celu zapewnienie dostępności transportu publicznego dla szerokiego grona użytkowników. Przewoźnik jest zobowiązany do realizacji przewozów zgodnie z podanym do wiadomości publicznej rozkładem jazdy, a także do obsługi przystanków autobusowych na trasach kursowania.

Załącznik nr 2

Obecnie funkcjonujące instrumenty wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego, w kierunku walki z wykluczeniem komunikacyjnym:

W obecnym stanie prawnym funkcjonują następujące konstrukcje, które są instrumentami wsparcia zwalczania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego:

1. Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)
2. Fundusze Europejskie dla Regionów
3. Krajowy Plan Odbudowy – Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy pozamiejski
4. Krajowy Program Kolejowy;
5. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej;
6. Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA).

Ad. 1.

Instrument wsparcia: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027 (FEnIKS)

Program oferuje dofinansowanie na inwestycje związane z transportem miejskim, w tym na rozwój infrastruktury oraz zakup nowoczesnego taboru, co bezpośrednio wspiera JST w poprawie dostępności komunikacyjnej.

Budżet - 7,83 mld zł.

Zakres wsparcia - Dofinansowanie projektów związanych z rozwojem transportu miejskiego, w tym zakup nowoczesnego taboru, budowę i modernizację infrastruktury transportowej oraz wdrażanie inteligentnych systemów transportowych.

Poziom dofinansowania - Maksymalnie 85% wydatków kwalifikowalnych.

Dofinansowanie obejmuje projekty dotyczące infrastruktury szynowej (tramwajowej, metra), systemów BRT, węzłów przesiadkowych (w tym parkingów Park&Ride) oraz miejskich systemów ITS, co przyczynia się do integracji różnych form transportu i ułatwia mieszkańcom korzystanie z komunikacji zbiorowej.

Program wspiera inwestycje w inteligentne systemy transportowe (ITS), rozwiązania IT oraz systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej, co poprawia efektywność i atrakcyjność transportu publicznego.

Finansowanie obejmuje opracowanie Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), które uwzględniają partycypację społeczną i edukację mieszkańców w zakresie zrównoważonej mobilności, co sprzyja lepszemu dostosowaniu usług transportowych do potrzeb społeczności.

Realizacja projektów w ramach FEnIKS wymaga współpracy między różnymi szczeblami administracji oraz integracji polityki transportowej z innymi strategiami rozwoju, co sprzyja spójności działań na rzecz ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego.

Priorytet FENX.03 Transport miejski - Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej. Typy projektów:

- inwestycje infrastrukturalne liniowe, w tym: infrastruktura szynowa (tramwajowa, metro), systemy BRT, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS, rozwiązania IT, systemy sprzedaży biletów i informacji pasażerskiej
- tabor szynowy (tramwaje, metro)
- tabor autobusowy i trolejbusowy
- Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Nabór wniosków do 28 czerwca 2024.

Priorytet FENX.04 Wsparcie sektora transportu z Funduszu Spójności:

- Działanie FENX.04.01 Drogi w sieci bazowej TEN-T
- Działanie FENX.04.02 Kolej w TEN-T m.in.: budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych, w tym z możliwością elementów projektów dotyczących budowy i modernizacji stacji i przystanków kolejowych, modernizacja i przebudowa istniejących lub budowa nowych dworców wraz z niezbędną infrastrukturą obsługi podróżnych i in.

Priorytet FENX.05 Wsparcie sektora transportu z EFRR

- Działanie FENX.05.04 Kolej, kolej miejska i bezpieczeństwo na kolei Kolej: budowa, przebudowa i modernizacja linii kolejowych, w tym z możliwością elementów projektów dotyczących:-- budowy i modernizacji stacji i przystanków kolejowych-- zabudowy urządzeń ERTMS-- budowy systemów zasilania trakcyjnego i sieci trakcyjnej, systemów sterowania ruchem kolejowym,

systemów usprawniających zarządzanie przewozami pasażerskimi i podnoszących bezpieczeństwo w pasażerskim ruchu kolejowym i towarowym i in.

Kolej miejska: m.in. budowa zintegrowanych platform cyfrowych do obsługi informacji pasażerskiej i sprzedaży biletowej wraz z niezbędną infrastrukturą, integrującą również różne gałęzie transportu

- Działanie FENX.05.05 Tabor kolejowy: zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze ponadregionalnym, zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego do realizacji przewozów pasażerskich o charakterze aglomeracyjnym i in.
- Działanie FENX.05.06 Transport intermodalny: budowa lub przebudowa infrastruktury terminali intermodalnych, w tym dedykowanej infrastruktury kolejowej (w tym bocznice)/ drogowej niezbędnej do ich włączenia w sieć linii kolejowych/ sieć drogową/ sieć transportu wodnego wraz z niezbędną do funkcjonowania terminala budową/ przebudową urządzeń obcych, zakup lub modernizacja urządzeń niezbędnych do obsługi terminali intermodalnych i in.

Ad. 2.

Instrument wsparcia: Fundusze Europejskie dla Regionów

Analizując programy Fundusze Europejskie dla Regionów pod kątem wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego (JST) w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, można wyróżnić następujące aspekty:

Programy oferują dofinansowanie na zakup lub modernizację nisko- i zeroemisyjnego taboru kołowego na potrzeby pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej. Przykładem jest nabór nr FEWM.04.02-IZ.00-001/24:

- Zakup lub modernizacja nisko i zeroemisyjnego (tj. z napędem elektrycznym lub wodorowym) taboru kołowego na potrzeby pozamiejskiego publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej (m.in. szkolnego transportu autobusowego),
- Budowa lub rozbudowa pozamiejskiej infrastruktury do ładowania i tankowania: zeroemisyjnych pojazdów komunikacji publicznej (nowo zakupionych i już użytkowanych) oraz zeroemisyjnych pojazdów dla użytkowników indywidualnych, zapewniającej niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników

- Budowa lub rozbudowa infrastruktury służącej świadczeniu usług transportu publicznego/zbiorowego pozamiejskiego tj. przystanki, wiaty, zatoczki autobusowe itp.),
- Przedsięwzięcia służące integracji różnych form transportu m.in., podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy bike-sharing, ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnienie luk w infrastrukturze dla niezmotoryzowanych, obiekty P+R).

Przykład z województwa podlaskiego:

- Budżet: 55,88 mln zł, w tym 50 mln zł z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i 5,88 mln zł z budżetu państwa.
- Zakres wsparcia: Inwestycje w rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego i jego infrastruktury, w tym zakup lub modernizacja nisko- i zeroemisyjnego taboru kołowego.
- Poziom dofinansowania: Maksymalnie 85% wydatków kwalifikowalnych.

Dofinansowanie obejmuje również inwestycje w infrastrukturę niezbędną do obsługi nowoczesnego taboru, takie jak stacje ładowania czy zaplecza techniczne, co przyczynia się do poprawy jakości usług transportowych.

Programy wspierają inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie, co może obejmować wdrożenie inteligentnych systemów transportowych (ITS), systemów informacji pasażerskiej czy rozwiązań IT poprawiających efektywność zarządzania transportem publicznym.

Realizacja projektów w ramach tych programów wymaga współpracy między różnymi szczeblami administracji oraz integracji polityki transportowej z innymi strategiami rozwoju regionalnego, co sprzyja spójności działań na rzecz ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego.

Przykładem efektywnego wykorzystania programu jest Działanie FELD.04.04 Publiczny transport pozamiejski w województwie łódzkim, które wspiera publiczny transport pozamiejski oraz inwestycje z zakresu cyfryzacji w transporcie.

Podsumowując, programy te dostarczają istotnych instrumentów wsparcia dla JST w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez finansowanie zakupu nowoczesnego taboru, inwestycje w infrastrukturę oraz cyfryzację usług transportowych, co przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości życia mieszkańców terenów pozamiejskich.

Wskaźniki produktu w wyniku realizacji programów wsparcia unijnego

Wskaźniki produktu pozwalają wyrazić w liczbach efekty programów i projektów, wskazując na produkty, które zostały wykonane, dostarczone, wybudowane, zapewnione w ramach projektów.

Wskaźniki produktu przy realizacji projektów transportowych współfinansowanych z wymienionych programów będą obejmowały między innymi następujące elementy:

Wskaźniki dotyczące taboru:

- Liczba zakupionych autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych lub wodorowych).
- Liczba zakupionych autobusów niskoemisyjnych (np. gazowych lub hybrydowych).
- Liczba zmodernizowanych pojazdów transportu publicznego.
- Średni wiek taboru komunikacji zbiorowej po zakończeniu projektu.

Wskaźniki infrastrukturalne:

- Liczba wybudowanych lub przebudowanych węzłów przesiadkowych.
- Liczba nowych stacji ładowania pojazdów elektrycznych.
- Liczba wybudowanych lub przebudowanych przystanków autobusowych.
- Liczba nowych miejsc typu Park&Ride lub Bike&Ride.
- Długość zmodernizowanej infrastruktury drogowej/szynowej (km).

Wskaźniki dotyczące cyfryzacji i technologii:

- Liczba wprowadzonych systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym.
- Liczba wdrożonych inteligentnych systemów transportowych (ITS).
- Liczba nowych aplikacji lub systemów sprzedaży biletów.

Wskaźniki organizacyjne i planistyczne:

- Wzrost częstotliwości połączeń komunikacyjnych.
- Liczba opracowanych lub wdrożonych Planów Zrównoważonej Mobilności (SUMP).
- Liczba JST współpracujących przy realizacji projektów transportowych.

Przykładowe wartości docelowych dla wybranych wskaźników (na podstawie typowych projektów):

- Zakup autobusów elektrycznych: od kilku do kilkudziesięciu sztuk na jeden projekt.
- Zmniejszenie emisji CO₂: od kilkudziesięciu do kilkuset ton rocznie.

Wskaźniki rezultatu w wyniku realizacji programów wsparcia unijnego

Wskaźniki rezultatu służą ocenie rzeczywistych efektów realizowanych projektów. Pozwalają JST oraz instytucjom finansującym na monitorowanie skuteczności podejmowanych działań oraz efektywności wydatkowanych środków, w szczególności w kontekście przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu i poprawy jakości życia mieszkańców.

Wskaźniki rezultatu realizacji projektów dotyczących transportu zbiorowego z wymienionych programów (KPO, FEnIKS, Fundusze Europejskie dla Regionów) będą dotyczyły przede wszystkim trwałych efektów społecznych, ekonomicznych oraz środowiskowych osiągniętych dzięki realizacji przedsięwzięć.

Wskaźniki rezultatu obejmują m.in.:

Rezultaty środowiskowe:

- Obniżenie emisji gazów cieplarnianych (CO₂ i innych szkodliwych substancji) na obszarach objętych projektem (w tonach CO₂ rocznie).
- Redukcja poziomu hałasu wynikającego z użytkowania transportu publicznego (dB).
- Poprawa jakości powietrza (obniżenie poziomu pyłów zawieszonych PM10, NOx).

Rezultaty społeczne:

- Zwiększenie liczby mieszkańców korzystających z transportu zbiorowego (w % lub liczbowo).
- Zmniejszenie odsetka osób zagrożonych lub dotkniętych wykluczeniem komunikacyjnym na danym obszarze (% populacji).
- Wzrost zadowolenia mieszkańców z jakości usług komunikacyjnych (ankiety satysfakcji pasażerów).
- Poprawa dostępności transportowej obszarów wiejskich lub peryferyjnych (mierzona liczbą osób z dostępem do komunikacji).

Rezultaty społeczne i gospodarcze:

- Skrócenie średniego czasu podróży mieszkańców do miejsc usług publicznych (edukacja, zdrowie, administracja publiczna).
- Zwiększenie dostępności przestrzennej kluczowych miejsc pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i administracji.
- Redukcja kosztów dojazdu mieszkańców (oszczędności kosztów osobistych związanych z transportem prywatnym).

Rezultaty jakościowe dotyczące jakości usług transportowych:

- Poprawa jakości świadczonych usług transportowych (punktualność, niezawodność, komfort podróży, satysfakcja pasażerów).
- Zwiększenie dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami oraz seniorów (liczba dostosowanych pojazdów i infrastruktury).

Rezultaty organizacyjne i administracyjne:

- Usprawnienie zarządzania transportem publicznym dzięki wdrożeniu nowych rozwiązań organizacyjnych lub technologicznych (ITS, aplikacje).
- Zwiększenie współpracy pomiędzy JST na rzecz organizacji regionalnego i międzyregionalnego transportu zbiorowego.

Rezultaty planistyczne i strategiczne:

- Poziom integracji polityki transportowej ze strategiami rozwoju przestrzennego i gospodarczego regionu.

Przykładowe wartości docelowe wskaźników rezultatów:

- **Redukcja emisji CO₂**, np. zmniejszenie emisji o 100-500 ton CO₂ rocznie (w zależności od skali projektu).
- **Wzrost liczby pasażerów**, wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego o 10-30%.
- **Skrócenie czasu podróży**, skrócenie czasu podróży do punktów kluczowych usług o 15-25%.
- **Zmniejszenie wykluczenia komunikacyjnego**, obniżenie liczby mieszkańców zagrożonych wykluczeniem o 10-50%.

Ad. 3.

Instrument wsparcia: Krajowy Plan Odbudowy – Zeroemisyjny i niskoemisyjny transport zbiorowy pozamiejski (IV nabory na autobusy)

Program oferuje dofinansowanie na zakup zero- i niskoemisyjnych autobusów do obsługi linii pozamiejskich, co bezpośrednio wspiera rozwój transportu publicznego na terenach zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym.

I nabór:

- Data naboru: **październik–listopad 2022**
- Budżet: ok. **1,1 mld zł**
- Zakres: Zakup autobusów elektrycznych i wodorowych wraz z infrastrukturą ładowania.
- Dofinansowano: 175 autobusów: 146 niskoemisyjnych i 29 zeroemisyjnych.

II nabór:

- Data naboru: **kwiecień–maj 2023**
- Budżet: ok. **0,5 mld zł**
- Zakres: Kontynuacja zakupów zeroemisyjnych autobusów i infrastruktury dla pozamiejskich linii autobusowych.
- Dofinansowano: 323 autobusy: 216 niskoemisyjnych i 107 zeroemisyjnych.

III nabór:

- Data naboru: **sierpień–wrzesień 2023**
- Budżet: ok. **718 mln zł**
- Zakres: Dalsze inwestycje w autobusy zero- i niskoemisyjne oraz konieczną infrastrukturę ładowania.
- Dofinansowano 23 autobusy zeroemisyjne.

IV nabór (najnowszy):

- Data naboru: **styczeń–luty 2024**
- Budżet: ok. **552 mln zł**
- Zakres: Zakup autobusów elektrycznych i wodorowych wraz z niezbędną infrastrukturą.
- Dofinansowano: 52 autobusy zeroemisyjne.

Należy zauważyć, że początkowo planowano dofinansowanie zakupu ponad 1 700 autobusów w ramach KPO. Jednakże, na podstawie dostępnych danych z przeprowadzonych naborów, dofinansowano łącznie 573 autobusy.

Zakres wsparcia - Dofinansowanie zakupu zeroemisyjnych autobusów elektrycznych i wodorowych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania lub tankowania dla obsługi nowoutworzonych lub istniejących pozamiejskich linii autobusowych.

Poziom dofinansowania - Maksymalnie 95% wydatków kwalifikowalnych.

Oprócz zakupu taboru, program umożliwia finansowanie niezbędnej infrastruktury technicznej, takiej jak stacje ładowania dla autobusów elektrycznych, co zapewnia kompleksowe podejście do rozwoju transportu publicznego.

Realizacja projektów w ramach programu wymaga współpracy między różnymi szczeblami administracji oraz integracji polityki transportowej z innymi strategiami rozwoju, co sprzyja spójności działań na rzecz ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego.

Przykładem efektywnego wykorzystania programu jest projekt Powiatu Drawskiego, który otrzymał dofinansowanie na zakup 9 autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania, mający na celu zmniejszenie emisyjności transportu publicznego oraz poprawę dostępności komunikacyjnej na obszarze powiatu.

Podsumowując, program ten dostarcza istotnych instrumentów wsparcia dla JST w zakresie przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu poprzez finansowanie zakupu nowoczesnego taboru oraz niezbędnej infrastruktury, co przyczynia się do poprawy dostępności transportowej i jakości życia mieszkańców terenów pozamiejskich.

Ad. 4. Instrument wsparcia: Krajowy Program Kolejowy

Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 r. Program stanowi bezpośrednią kontynuację Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Założenia KPK:

Realizacja polityki rządu w odniesieniu do transportu kolejowego wymaga kontynuacji przedsięwzięć inwestycyjnych w celu dalszej poprawy stanu technicznego i parametrów eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Polityka ta obejmuje następujące priorytety wynikające z krajowych i międzynarodowych dokumentów strategicznych:

- poprawę parametrów infrastruktury wykorzystywanej w obsłudze połączeń międzynarodowych ułatwiających prowadzenie wymiany handlowej,

- zapewnienie sprawnej infrastruktury obsługującej sieć połączeń w ruchu pasażerskim i towarowym między aglomeracjami oraz w obszarach ich ciążeń,
- przeciwdziałanie marginalizacji pozostałych regionów kraju, szczególnie zlokalizowanych na terenach Polski Wschodniej, Polski Południowej i Polski Zachodniej.

Cel główny KPK obejmuje wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Przyjęty cel główny wynika bezpośrednio z postanowień SRT2030, w zakresie dotyczącym transportu kolejowego.

Komplementarne wobec celu głównego cele szczegółowe obejmują:

- wzmocnienie efektywności transportu kolejowego,
- zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego,
- poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Priorytety inwestycyjne określono z uwzględnieniem zróżnicowanych potrzeb poszczególnych regionów kraju. W ujęciu terytorialnym, priorytety przyczyniają się do poprawy stanu infrastruktury wykorzystywanej w połączeniach pasażerskich między Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi, a także między poszczególnymi stolicami województw. Uwzględniono priorytety dotyczące obsługi połączeń aglomeracyjnych w ruchu pasażerskim (m.in. na obszarze aglomeracji warszawskiej, krakowskiej, poznańskiej, łódzkiej, wrocławskiej i górnośląskiej). Poprawa stanu technicznego kolejowej sieci TEN-T umożliwi zwiększenie zewnętrznej dostępności kraju do obszarów o najniższej dostępności transportem kolejowym. Należą do nich m.in. województwo dolnośląskie, województwo zachodniopomorskie, czy województwo lubuskie (ciąg C-E 59 na odcinku Kostrzyn – Zielona Góra – Wrocław). Również inwestycje w województwach Polski Wschodniej: warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim, podkarpackim i świętokrzyskim, łącznie z regionem statystycznym mazowieckim regionalnym, są ukierunkowane na poprawę spójności i dostępności obszarów zaliczonych do omawianego terytorium.

Program zakłada pełne wykorzystanie dostępnych środków UE przeznaczonych na sfinansowanie projektów kolejowych.

Finansowanie KPK uwzględnia:

- dostępne formy wsparcia UE
- środki budżetu państwa,

- FK
- Środki własne PLK SA, w tym obligacje Spółki i kredyty Europejskiego Banku Inwestycyjnego (dalej: EBI).

Finansowanie KPK środkami budżetu państwa następuje w ramach limitu wydatków budżetu państwa przyjętego na dany rok. Finansowanie środkami FK również następuje w ramach ustalonych na dane lata limitów określonych w Planie Finansowym FK.

Projekty UE:

- CEF 2 (Instrument finansowy „Łącząc Europę”,
- CEF,
- FENIKS 2021–2027 (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko),
- POLiŚ 2014–2020 (Program Infrastruktura i Środowisko),
- POLiŚ 2007–2013,
- FE PW 2021–2027 (Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej),
- PO PW 2014–2020 (Program Operacyjny Polska Wschodnia);
- projekty regionalne:
 - programy regionalne 2021–2027,
 - RPO 2014–2020, (regionalny Program Operacyjny)
 - RPO 2007–2013;
- projekty krajowe;
- projekty KPO;

Projekty, których szacowane koszty i harmonogramy nie pozwoliły na ich sfinansowanie w pełnym zakresie w ramach okresu programowania 2014–2020, finansowane będą częściowo ze środków dostępnych dla perspektywy finansowej 2021–2027. Wartości projektów perspektywy finansowej 2014–2020 uwzględniają dostępną pulę środków na pokrycie wzrostu kosztów inwestycji (waloryzację), co uwzględniono również w szacunkowych kosztach projektów perspektywy finansowej 2021–2027.

Przedsięwzięcia PLK SA przewidziane do KPO (do 2026) będą realizowane w ramach celu szczegółowego E.2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań, reformy E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego, której celem jest zwiększenie roli sektora kolejowego w systemie transportowym – inwestycja E2.1.1. Linie kolejowe. Finansowanie

inwestycji w ramach KPO zapewnione zostanie przez Polski Fundusz Rozwoju S.A. do wysokości środków alokowanych na określone inwestycje w KPO z Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, na podstawie odpowiednich porozumień zawartych między ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego i ministrem właściwym do spraw transportu, a w dalszej kolejności – między ministrem właściwym do spraw transportu i Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Ad. 5.

Instrument wsparcia: Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku

Polsce występują miejscowości z populacją powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają czynnego dostępu do kolei pasażerskiej i towarowej. Brak dostępu do kolei przyczynia się do pogłębiania wykluczenia transportowego tych miejscowości oraz ich depopulacji. Tym samym priorytetem państwa i regionów jest przywracanie i tworzenie konkurencyjnych połączeń kolejowych między ww. ośrodkami i miastami wojewódzkimi.

Głównym celem Programu Kolej + jest uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe (w tym przygotowanie niezbędnej dokumentacji przedprojektowej i projektowej) miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej, z miastami wojewódzkimi oraz poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych.

Realizatorem i wykonawcą Programu jest PKP PLK S.A. (przy współpracy z zaangażowanymi w realizację projektów jst).

Komponent inwestycyjny: W ramach Programu Kolej +, PKP PLK S.A. na podstawie zawartych umów o współpracy z jst realizować będzie zadania inwestycyjne polegające m.in. na przygotowaniu niezbędnej dokumentacji do uzyskania decyzji administracyjnych i pozwoleń na realizację inwestycji kolejowych, realizacji zadań inwestycyjnych mających na celu uzupełnienie istniejącej sieci kolejowej o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizacji istniejących linii kolejowych oraz przywróceniu zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach.

Uzupełniające cele Programu Kolej +: Zmiany w zakresie organizacji przewozów pasażerskich mają na celu usprawnienie organizacji przewozów pasażerskich na granicach województw (stykach) oraz uruchomienie nowych połączeń między sąsiadującymi województwami na liniach, po których obecnie nie kursują pociągi lub kursują w ograniczonym zakresie, jak również na nowych odcinkach linii kolejowych.

Zasady finansowania:

- Dofinansowanie (dokapitalizowanie) PKP PLK S.A. na Program Kolej +
- Środki własne j.s.t.

Projekt jest przewidziany do realizacji w latach 2019–2029.

Ad. 6.

Instrument wsparcia: Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) został przeanalizowany i opisany bezpośrednio w tekście niniejszego raportu, a uwagi związane z jego zmianami zostały opisane w załącznikach nr 4 i 5 i w rozdziale 5.

Załącznik nr 3

Wykaz podmiotów, do których skierowano wniosek o konsultacje

(plik Exel)

Załącznik nr 4

Konsultacje zaproponowanych rekomendacji zmian legislacyjnych.

Wykaz zgłoszonych uwag interesariuszy zewnętrznych do propozycji Zespołu

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
1.	<p>Urząd Miasta Tarnowa Propozycja dodania następującej zmiany norm prawnych:</p> <p>14. Usunięcie ograniczenia możliwości dofinansowania linii komunikacji miejskiej kursujących poza granice administracyjne miasta</p> <p>Umożliwienie gminom większej konkurencyjności przy wyborze operatora linii komunikacyjnych kursujących na ich terenie.</p> <p>UoFRPA – zmiana brzmienia art. 1 ust. 2 W art. 1 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>2. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej z wyłączeniem komunikacji miejskiej – gminnych przewozów pasażerskich wykonywanych w granicach administracyjnych miasta i gminy albo miast i gmin sąsiadujących.</i></p> <p>Uzasadnienie Obowiązująca ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wyklucza dofinansowanie do komunikacji miejskiej co jest zapisem dyskryminującym ten rodzaj komunikacji przy obsłudze terenów pozamiejskich. Samorządy gminne dążąc do zapewnienia swoim mieszkańcom dostępu do publicznego transportu zbiorowego, ze względów finansowych często są zmuszone do wyboru operatora nie świadczącego usług komunikacji miejskiej realizującego usługi przewozowe taborem o niższej jakości, gdyż uzyskane dofinansowanie z FRPA zmniejsza koszty gminy ponoszone na rekompensatę dla operatora. Proponowana zmiana umożliwi uczciwą konkurencję komunikacji miejskiej z innymi rodzajami komunikacji przy obsłudze obszarów gminnych, pozwoli gminom na rozszerzenie możli-</p>	NIE	Kwestia ta powinna być przedmiotem dalszych prac i ewentualnego doprecyzowania w kolejnych etapach procesu legislacyjnego.

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
	wości wyboru operatora a jednocześnie nie stoi w sprzeczności z głównym celem powołania funduszu tj. likwidacji białych plam komunikacyjnych.		
2.	<p>Urząd Miasta Opola Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o FRPA.</p> <p>W art. 43 ust. 1 pkt 7) otrzymuje brzmienie: <i>7) zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, mając na uwadze konieczność koordynacji oferty przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów;</i></p> <p>Uwaga: Zmiana na plus, ale wymagałby także zmiany w Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w części dot. analizy sytuacji rynkowej.</p>	TAK	<p>Zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym</p> <p>UoTD – dodanie lit. e) w pkt 2) ust. 1 art. 22a, pkt 5) w ust. 5 art. 22a W art. 22a ust. 1 pkt 2 znajdującą się na końcu lit. d kropkę zastępuje się przecinkiem oraz dodaje się podpunkt e) w brzmieniu: e) zostanie wykazane, że projektowana linia regularna stanowić będzie niedającą się usunąć przeszkodę dla organizacji innych przewozów regularnych, na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym;</p> <p>W art. 22a ust. 5 znajdującą się na końcu pkt 4) kropkę zastępuje się średnikiem oraz dodaje się punkt 5) w brzmieniu: 5) informacji o ofercie przewozowej na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>UoTD – uzupełnienia dodanego pkt 2) ust. 1 art. 22a o lit. d) d) zostanie wykazane, że projekto-</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			wana linia nieregularna stanowić będzie niedającą się usunąć przeszkodę dla organizacji innych przewozów, w tym przewozów regularnych, na obszarze podlegającym organizatorowi przewozów, o którym mowa w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.
3.	<p>Urząd Miasta Opola Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o FRPA.</p> <p>W art. 11d ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>2. W roku 2026 dopłatę do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej ustala się w kwocie nie wyższej niż:</p> <p>1) 2,50 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów nie większej niż 10,</p> <p>2) 3,00 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 10 oraz nie większej niż 16,</p> <p>3) 3,50 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 16 oraz nie większej niż 30,</p> <p>4) 4,00 zł – w przypadku przewozów realizowanych autobusami o liczbie miejsc siedzących dla pasażerów większej niż 30.</p> <p>Uwaga: Nie jesteśmy pewni czy uzależnianie wysokości dopłaty od wielkości autobusu to dobry pomysł. Oczywiście jest, że większy autobus to lepszy komfort, ale i wyższe koszty. Jednak taki zapis może powodować zachętę do używania przeskalanowanych pojazdów do rzeczywistych potrzeb przewozowych na danej linii, co jest również spotęgowane poprzez znacznie większą dopłatę. Obecnie jest to jednolita stawka 3 zł, czyli w tej propozycji obsługa linii najmniejszymi autobusami będzie niżej dotowana niż obecnie.</p>	TAK	<p>Wycofano się z zaproponowanego zapisu, a także z powiązanych z nim następujących zmian:</p> <p>UoFRPA – zmiana brzmienia pkt 4 w ust. 4 art. 10a, ust. 4 art. 17 oraz dodanie pkt. 3a) w ust. 4 art. 10a, ust. 4a w art. 11a, pkt. 5a) w ust. 1 art. 11a, pkt 3a) w ust. 4 art. 11d oraz zmiana brzmienia pkt. 4) ust. 4 art. 11d.</p> <p>FRPA - rozporządzenie – dodanie w § 3. pkt. 3a) oraz zmiana brzmienia ust. 1 § 4.</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
4.	<p>Urząd Miasta Opola Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o FRPA.</p> <p>W art. 10a ust. 4 dodaje się pkt 3a) w brzmieniu: <i>3a) informację o planowanym przypisaniu autobusów o określonej liczbie miejsc siedzących do każdej linii, o której mowa w pkt 2, w każdym roku budżetowym objętym umową, o której mowa w art. 11d ust. 1.</i></p> <p>Uwaga: To rozwiązanie spowodowałoby mocne usztywnienie wykorzystywania taboru na konkretnej linii oraz skomplikowało obliczanie dopłaty. Można łatwo sobie wyobrazić, że od pn-pt jest uzasadnione wykorzystanie dużego autobusu, ale w weekendy już nie. I co wtedy? Przypisywać konkretne rodzaje autobusów do konkretnych kursów, w zależności od dnia? Kto miałby to kontrolować i jakie sankcje są za nieprzestrzeganie?</p>	TAK	Wycofano się z zaproponowanego zapisu – patrz odpowiedź na uwagę 3.
5.	<p>Urząd Miasta Opola Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p> <p>W art. 4 ust. 1 dodaje się pkt 14) w brzmieniu: <i>14a) regularny publiczny transport zbiorowy – publiczny transport zbiorowy wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej.</i></p> <p>Uwaga: Zapis o określonych odstępach czasu jest nieprecyzyjny. Naszym zdaniem powinno być napisane „w określonych godzinach”, ponieważ zapis z propozycji sugeruje, jakoby musiał być jakiś ustalony cykl pomiędzy odstępami.</p>	NIE	W opinii Zespołu, zaproponowany zapis jest zrozumiały i nie wymaga dalszego doprecyzowania
6.	<p>Urząd Miasta Opola Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>	TAK, częściowo	Zmodyfikowano punkt 1) w ust. 1b dodanym w art. 22.

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
	<p>W art. 22 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:</p> <p><i>1b. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:</i></p> <p><i>1) proponowane zasady świadczenia usług uwzględniające informacje o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi, przystanki i dodatkowe punkty wymiany pasażerów, godziny kursowania środków transportu, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i określoną przy uwzględnieniu obsługi wszystkich przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów odległości między przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów,</i></p> <p><i>2) schemat połączeń komunikacyjnych z zaznaczoną linią komunikacyjną oraz przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów;</i></p> <p><i>3) potwierdzenie uzgodnienia zasad korzystania z obiektów dworcowych, przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów, dokonanego z ich właścicielami lub zarządzającymi;</i></p> <p><i>4) zobowiązanie do zamieszczania informacji o zasadach świadczenia usług na tabliczkach przystankowych na przystankach;</i></p> <p><i>5) cennik;</i></p> <p><i>6) wykaz pojazdów, z określeniem ich liczby oraz liczby miejsc, którymi wnioskodawca zamierza wykonywać przewozy.</i></p> <p>Uwagi:</p> <p>Nie zrozumieliśmy zapisu pkt 1. De facto jest to rozkład jazdy, który nie jest nazwany rozkładem jazdy. Naszym zdaniem należy zostawić tylko zasady i trasę, ale nie godziny (np. powinna być chyba deklaracja, że bus będzie maksymalnie np. 20 min od zgłoszenia), ponieważ to ma być elastyczny transport publiczny, który dostosowuje się do potrzeb pasażera, a nie odwrotnie.</p> <p>Pkt 3 – kto miałby uzgadniać dodatkowe punkty wymiany pasażerów?</p>		<p>W art. 22 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:</p> <p><i>1b. Do wniosku o wydanie zezwolenia na wykonywanie nieregularnych publicznych przewozów zbiorowych w krajowym transporcie drogowym dołącza się:</i></p> <p><i>1) proponowane zasady świadczenia usług uwzględniające informacje o obowiązku i zasadach rezerwacji usługi, przystanki i dodatkowe punkty wymiany pasażerów, godziny świadczenia usług, długość linii komunikacyjnej, podaną w kilometrach, i określoną przy uwzględnieniu obsługi wszystkich przystanków i dodatkowych punktów wymiany pasażerów odległości między przystankami i dodatkowymi punktami wymiany pasażerów oraz liczbę pojazdów niezbędnych do wykonywania codziennych przewozów,</i></p> <p><i>(...)</i></p> <p>Dodatkowe punkty wymiany pasażerów uzgadnia organizator ptz.</p>
7.	<p>Urząd Miasta Opola</p> <p>Uwaga do proponowanej przez Politechnikę Warszawską poniższej zmiany Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.</p>	NIE	Szczegółowy zakres zasad świadczenia usług umieszczanych na przystankach komunikacyjnych powinien zostać dopre-

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
	<p>W art. 4 ust. 1 pkt 13) otrzymuje brzmienie: <i>13) przystanek komunikacyjny – miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, lub w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego zasad świadczenia usług, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.);</i></p> <p>Uwaga: Na czym miałyby polegać umieszczanie zasad świadczenia usług na przystankach? Jakiś wyciąg z regulaminu świadczenia usług, taki jakie są w autobusach? Wskazanie aplikacji do obsługi linii nieregularnych? Czy wystarczy kod QR do strony z zasadami, ale co z osobami bez dostępu smartfona lub nie obsługujących tego rodzaju urządzeń? Na typowym wiejskim przystanku bez wiaty nie będzie gdzie takich zasad umieścić. W miastach gdzie są wiaty raczej nie będzie takiego problemu.</p>		<p>cyzowany w drodze Rozporządzenia Ministra analogicznie jak w przypadku rozkładów jazdy. W proponowanych zmianach zostało to uwzględnione poprzez zmianę brzmienia w art. 34 ust. 2 pkt. 1), 2) i 4) ustawy Prawo przewozowe.</p>
8.	<p>Urząd Miejski w Orzyszu Uzależnienie stawki dofinansowania od wielkości pojazdu - rozliczenie skomplikowane i nie wiadomo co autorzy mieli na myśli. Dofinansowanie powinno być uzależnione od skali integralności systemu tj. Gmina - 2 zł do wzkm Organizator gmina – jeśli jest organizatorem na podstawie porozumień dla minimum 4 gmin to dofinansowanie na poziomie 4 zł do wzkm Powiat – 5 zł + 30 gr do wzkm na organizację transportu Związek powiatowo – gminny zrzeszający minimum 1 powiat i 5 gmin – 7 zł + 30 gr do wzkm na organizację transportu</p>	TAK	<p>Zaproponowano wyższą stawkę dla podmiotów występujących wspólnie o dofinansowanie, np. związków międzygminnych, powiatowo-gminnych itp.</p> <p>W art. 11d ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. W roku 2026 dopłatę do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej ustala się w kwocie nie wyższej niż: 1) 5,00 zł – w przypadku organizatora publicznego transportu zbiorowego, który jest związkiem międzygminnym zrzeszającym przynajmniej 6 gmin, związkiem powiatowo-gminnym zrzeszającym przy-</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			<i>najmniej 6 podmiotów lub związkiem powiatów. 2) 4,00 zł – w przypadku organizatora publicznego transportu zbiorowego innego niż określony w punkcie 1).</i>
9.	Urząd Miejski w Orzyszu Plany transportowe – jako plan kierunkowy rozwoju transportu publicznego, a nie dokładne wytyczne, dodatkowo uproszczenie procedur z uchwaleniem planu.	NIE	Zaproponowane przez Zespół rozwiązanie charakteryzuje się wysokim poziomem elastyczności, jednak może ono zostać doprecyzowane na dalszym etapie prac legislacyjnych.
10.	Urząd Miejski w Orzyszu Brakuje zdefiniowania komunikacji regionalnej przez co nadal nie rozwiązana jest kwestia wjazdu do miast grodzkich i gmin miejskich jak np. Bartoszyce.	NIE	Proponujemy nie uwzględniać tej zmiany, naszym zdaniem gmina ma obowiązek udostępnić przystanek każdemu zainteresowanemu.
11.	Urząd Miejski w Orzyszu Likwidacja ulg ustawowych - środki przeznaczyć na wzrost stawki dofinansowania	NIE	W opinii Zespołu zaproponowana zmiana wykracza poza zakres rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu.
12.	Urząd Miejski w Orzyszu Ulgi określi organizator lub wprowadzenie ustandaryzowanych ulg ustawowych wg schematu 100 % 50 %.	NIE	W opinii Zespołu zaproponowana zmiana wykracza poza zakres rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu
13.	Urząd Miejski w Orzyszu Określenie minimalnego standardu obsługi komunikacyjne i limit wzm dofinansowanych wzm określając limit na wysokość do 500000 wzm na obszar jednej gminy	TAK, częściowo	Minimalny standard obsługi został wprowadzony poprzez dodanie art. 8a do Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. UoPTZ – dodanie art. 8a Dodaje się art. 8a w brzmieniu: <i>Art. 8a.1. Organizatorzy są zobowiązani do organizacji linii komunikacyjnych z</i>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			<p>uwzględnieniem następujących minimalnych standardów:</p> <p>1) gmina jest zobowiązana do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby gminy z każdym sołectwem liczącym powyżej 100 mieszkańców, położonym na jej obszarze;</p> <p>2) powiat jest zobowiązany do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby powiatu z siedzibą każdej gminy położonej na jego obszarze;</p> <p>3) województwo jest zobowiązane do organizacji linii komunikacyjnych zapewniających połączenie siedziby województwa z siedzibą każdego powiatu położonego na jego obszarze.</p> <p>2. W dni robocze przypadające poza okresem wakacyjnym (lipiec i sierpień) organizatorzy, o których mowa w ust. 1, zapewnią:</p> <p>1) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 1 – co najmniej 8 par kursów dziennie;</p> <p>2) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 2 – co najmniej 12 par kursów dziennie;</p> <p>3) w przypadku linii, o których mowa w ust. 1 pkt 3 – co najmniej 16 par kursów dziennie.</p> <p>3. W miesiącach lipcu i sierpniu oraz w dni ustawowo wolne od pracy organiza-</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			<p>torzy zapewnią liczbę par kursów w wymiarze nie mniejszym niż 50% liczb, o których mowa w ust. 2.</p> <p>4. W przypadku stwierdzenia braku możliwości organizacji linii komunikacyjnych na zasadach wskazanych w ust. 1-3, organizator zobowiązany jest zapewnić mieszkańcom transport alternatywny.</p> <p>5. Organizatorzy wskazani w ust. 1, w drodze porozumienia mogą powierzyć realizację obowiązku organizacji na swoim obszarze linii komunikacyjnych wskazanych w ust. 1, innym jednostkom wymienionym w art. 7 ust. 1.</p> <p>6. W przypadku niezapewnienia w danym roku kalendarzowym organizacji linii komunikacyjnych zgodnie z wymogami określonymi w ust. 1 i 2, organizator transportu zostaje wykluczony z możliwości ubiegania się w kolejnym roku o środki, o których mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>Limit wzkm na potrzeby ograniczenia w dostępie do dofinansowania ze środków FRPA naszym zdaniem nie powinien być wprowadzany. Aktualne nadużycia w tym obszarze będą wyeliminowane poprzez zaproponowane przez nasz Zespół wpro-</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			wadzenie w kryteriach przyznania dofinansowania wpływu danej linii komunikacyjnej na zmianę wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego.
14.	Urząd Miejski w Orzyszu Elastyczność w planowaniu linii komunikacyjnych i możliwość jej niewielkiej zmiany, dodanie przystanku itp.	TAK	<p>Zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.</p> <p>UoFRPA – dodanie art. 11f Dodaje się art. 11f w brzmieniu: <i>Art. 11f. 1. W szczególnie uzasadnionych przypadkach w drodze aneksu do umowy, dopuszcza się możliwość zmiany w zakresie, częstotliwości połączeń oraz wielkości pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach, wykonywanej na danej linii komunikacyjnej, przy czym zmiana taka nie może wpłynąć na przekroczenie łącznej wielkości pracy eksploatacyjnej wynikającej z zawartej umowy. Na tej samej zasadzie dopuszcza się również wprowadzanie w zawartej umowie zmian w zakresie zastępowania linii komunikacyjnych objętych dofinansowaniem innymi liniami.</i></p> <p><i>2. Zmiany, o których mowa w ust. 1 nie mogą wpłynąć negatywnie na wartość kryterium, o którym mowa w 11a ust. 1a.</i></p> <p>UoFRPA – zmiana dodanego w art. 50</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			pkt. 4) 4) art. 11a ust. 1a oraz 11f ust 2, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 roku,
15.	Urząd Miejski w Orzyszu Doprecyzowanie zasad komunikacji na żądanie (jeśli ma być dofinansowana z FRPA)	NIE	Naszym zdaniem zasady przedstawione w projekcie są jasne i precyzyjne.
16.	Urząd Miejski w Orzyszu Wymóg systemu informatycznego do tworzenia rozkładów, planowania zadań przewoźnych i nadzór realizacji zadania na podstawie GPS.	TAK	Przewidziany w opracowanym projekcie zmian norm prawnych Cyfrowy system publicznego transportu zbiorowego będzie stanowić narzędzie umożliwiające planowanie oraz nadzór realizacji publicznego transportu zbiorowego. Ponadto zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. UoPTZ – dodanie ust. 1b w art. 21 W art. 21 dodaje się ust. 1b w brzmieniu: <i>1b. Przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w dokumentach zamówienia uwzględnia się konieczność zapewnienia w środkach transportu rozwiązań technicznych pozwalających na lokalizację pojazdu w czasie rzeczywistym.</i>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			<p>UoPTZ – uzupełnienie dodanego art. 58b o ust. 4</p> <p>4. Przewoźnicy oraz operatorzy publicznego transportu zbiorowego i inni przewoźnicy rejestrują w systemie, o którym mowa w ust. 1 urządzenia pozwalające na lokalizację pojazdów w czasie rzeczywistym oraz przypisują te urządzenia do środków transportu, którymi realizują przewozy osób; jak również zmieniają stan tych urządzeń na aktywny wyłącznie, gdy znajdują się w pojeździe, do którego zostały przypisane oraz którym w danej chwili są realizowane regularne przewozy osób lub nieregularny publiczny transport zbiorowy.</p> <p>UoPTZ – uzupełnienie dodanego art. 58c ust. 1 o pkt 2)</p> <p>2) zapewnienia dynamicznej informacji pasażerskiej na podstawie informacji przesyłanych z lokalizatorów GPS przypisanych do środków transportu stosowanych w publicznym transporcie zbiorowym;</p> <p>Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dodanie pkt. 13a) w ust. 1 § 18</p>

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			W § 18 ust 1 dodaje się pkt. 13a) w brzmieniu: <i>13a) lokalizator GPS – w przypadku autobusu komunikacji publicznej;</i>
17.	Urząd Miejski w Orzyszu Opracowanie procedury w przypadku awarii systemów kontrolnych np. awaria prądu lub zakłócenie sygnału gps (rejon poligonów)	NIE	W opinii Zespołu ze względu na duży poziom szczegółowości, odpowiednie zasady powinny zostać określone przez ministra w drodze Rozporządzenia
18.	Urząd Miejski w Orzyszu Dochodowość linii liczona w okresie 1 roku rozliczeniowego a nie w skali miesiąca	TAK	Zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. UoFRPA – zmiana brzmienia ust. 3 art. 14 W art. 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie: <i>3. W przypadku gdy łącznie w bieżącym okresie rozliczeniowym oraz we wszystkich wcześniejszych okresach rozliczeniowych w danym roku budżetowym dla linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętych umową o dopłatę nie wystąpi deficyt na pojedynczej linii, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę za ten okres dla tej linii.</i>
19.	Urząd Miejski w Orzyszu Uproszczenie wniosków (tu najlepiej wypada województwo warmińsko – mazurskie prosty wniosek i przejrzysty).	TAK	Zespół ocenia tę propozycję, jako zasadną i celową. Jest to jednak niewątpliwie materia nie ustawy, a aktu wykonawczego do niej, zatem te szczegóły powinien ustalić minister w drodze rozporządzenia, Wzór ustalony przez ministra powinien

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
			<p>być oparty na kryteriach oceny wniosków. Zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej</p> <p>UoFRPA – dodanie ust. 1b w art. 14 oraz zmiana brzmienia art. 11c</p> <p>Art. 11c otrzymuje brzmienie:</p> <p><i>Art. 11c. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4 oraz szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 10a ust. 1 pkt 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 oraz 1a, uwzględniając zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności.</i></p> <p>W art. 14 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:</p> <p><i>1b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór wniosku, o którym mowa w ust. 1.</i></p>
20.	Urząd Miejski w Orzyszu Składanie wniosków na rok następny maksymalnie do 30 czerwca	NIE	Skrócenie terminu w większym zakresie, niż zaproponowany przez zespół może być trudne do uzyskania w praktyce oraz jest niespójne z postulatami dotyczącymi uelastycznienia.
21.	Urząd Miejski w Orzyszu Skrócenie do 3 miesięcy czasu publikowania ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora	TAK	Zaproponowano dodatkowe zmiany w Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o pu-

L.p.	Uwaga (zgłaszający)	Uwaga uwzględniona	Uzasadnienie nieuwzględnienia lub sposób uwzględnienia uwagi
	(dyrektywa unijna daje taką możliwość)		<p>blicznym transporcie zbiorowym</p> <p>UoPTZ – zmiana brzmienia pkt 2) ust. 1 art. 23</p> <p>W art. 23 ust. 1 pkt 2) otrzymuje brzmienie:</p> <p>2) trzy miesiące – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.</p>
22.	<p>Urząd Miejski w Orzyszu</p> <p>Likwidacja ulg ustawowych do komercyjnych linii komunikacyjnych.</p>	NIE	W opinii Zespołu zaproponowana zmiana wykracza poza zakres rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu
23.	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	NIE	Uwagi zostały przestane po terminie
24.	Zarząd Transportu Metropolitalnego Katowice	NIE	Uwagi zostały przestane po terminie

Załącznik nr 5

Propozycja zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – wersja skierowana do konsultacji

~~Tekst przekreślony – obecne brzmienie norm do usunięcia lub modyfikacji~~

Tekst pogrubiony – elementy dodane

Warszawa, dnia ~~13 stycznia 2025 r.~~

Poz. 35

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹

z dnia ~~7 stycznia 2025 r.~~

w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Na podstawie art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą składanych do wojewody przez organizatora.

§ 1a. **Wnioski złożone przez organizatorów wojewoda ocenia odrębnie w poszczególnych grupach organizatorów, o których mowa w art. 11a ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą”.**

§ 1b. **Wartości punktowe przyznawane poszczególnym wnioskowi wg kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 ustawy, a od roku 2027 również ust. 1a, wojewoda oblicza z dokładnością do 4 miejsc po przecinku.**

~~**§ 2.** 1. Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą”, wojewoda oblicza gęstość zaludnienia obszaru właści-~~

wości organizatora jako iloraz liczby mieszkańców zamieszkujących na obszarze właściwości danego organizatora i powierzchni obszaru właściwości organizatora:

§ 2. 1. Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, wojewoda oblicza gęstość zaludnienia obszaru właściwości organizatora jako iloraz liczby mieszkańców zamieszkujących na obszarze właściwości danego organizatora i powierzchni obszaru właściwości organizatora.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków złożonych przez organizatorów według gęstości zaludnienia obszaru właściwości organizatora:

2. Uchylony.

3. Najwyższą wartość punktową przyznaje się wnioskowi organizatora o najmniejszej gęstości zaludnienia na jego obszarze. Kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową.

3. Wartość punktową dla wniosku organizatora według gęstości zaludnienia wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz najmniejszej gęstości zaludnienia na obszarze właściwości organizatorów z danej grupy oraz gęstości zaludnienia na obszarze właściwości organizatora, którego wniosek jest oceniany.

4. Wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów:

4. Uchylony.

5. Dane, o których mowa w ust. 1, wojewoda ustala, biorąc pod uwagę dane dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok, dla którego są one dostępne.

§ 3. W przypadku kryterium, o którym mowa w art. 11a ust. 1:

~~1) pkt 3 ustawy – oblicza się łączną liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej liczby tych linii komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;~~

1) pkt 3 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz łącznej liczby linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej łącznej liczby linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakiegokolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek;

~~2) pkt 4 ustawy – oblicza się łączną długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej długości tych linii komu-~~

nikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej łącznej długości tych linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;

- 2) pkt 4 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz łącznej długości linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej łącznej długości linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakkolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek;
- 3) pkt 5 ustawy – oblicza się liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według liczby tych zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;
- 3) pkt 5 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz liczby zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w dodatkowych punktach wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej liczby zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w dodatkowych punktach wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakkolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek,
- 3a) pkt 5a ustawy – oblicza się średnią ważoną pracą eksploatacyjną liczbę miejsc siedzących w autobusach przypisanych do linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz najmniejszej uzyskanej dla wniosku jakkolwiek organizatora z danej grupy średniej ważonej liczby miejsc siedzących w autobusach przypisanych do linii komunikacyjnych oraz uzyskanej dla danego wniosku średniej ważonej liczby miejsc siedzących w autobusach przypisanych do linii komunikacyjnych’
- 4) pkt 6 ustawy – ocenia się sposób realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komuni-

kacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski, w tym liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), lub przynajmniej jeden ze standardów określonych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do dostępności tych obiektów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w stosunku do ogólnej liczby przystanków i dworców na liniach komunikacyjnych, które zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy linii komunikacyjnych; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów proporcjonalnie do udziału przystanków komunikacyjnych i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów; jeżeli standardy nie zostały określone przez organizatora lub nie zostały ustalone w drodze negocjacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie tego kryterium punktów nie przyznaje się;

- 4) pkt 6 ustawy – ocenia się sposób realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski, w tym liczbę przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), lub przynajmniej jeden ze standardów określonych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do dostępności tych obiektów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w stosunku do ogólnej liczby przystanków, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców na liniach komunikacyjnych, które zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy regularnych linii komunikacyjnych, lub w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w zasadach świadczenia usług; wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz uzyskanej dla danego wniosku liczby przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów oraz uzyskanej dla wniosku jakiegokolwiek organizatora z danej grupy największej liczby przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów; jeżeli standardy nie zostały określone przez organizatora lub nie zostały ustalone w drodze negocjacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie tego kryterium punktów nie przyznaje się;

- ~~5) pkt 7 ustawy – wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego – średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład związku; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o najniższym indywidualnym wskaźniku zamożności lub najniższej średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;~~
- 5) pkt 7 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz najniższego indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego będącej jakimkolwiek składającym wniosek organizatorem z danej grupy, a w przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego – najniższej średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład związku będącego jakimkolwiek składającym wniosek organizatorem z danej grupy oraz wyznaczonego dla organizatora, którego wniosek jest oceniany, indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego lub odpowiednio średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności związku jednostek samorządu terytorialnego;**
- ~~6) pkt 8 ustawy – oblicza się liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy, nie większej niż 500 m od terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 304); wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych i dworców; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie przystanków komunikacyjnych i dworców; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;~~
- 6) pkt 8 ustawy – oblicza się liczbę przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy, nie większej niż 500 m od terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia**

2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 304); wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz uzyskanej dla danego wniosku łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców oraz największej łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców uzyskanej dla wniosku jakiegokolwiek organizatora z danej grupy.

§ 3a. 1. Uwzględniając kryterium, o którym mowa w art. 11a ust. 1a ustawy, wojewoda oblicza pomnożoną przez 1 000 różnicę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego bez uwzględnienia linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego z uwzględnieniem linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek.

2. Wartość punktową dla wniosku organizatora według wpływu linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek na zmianę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz wartości wskaźnika wyznaczonego wg ust. 1 dla linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej wartości wskaźnika wyznaczonego wg ust. 1 dla linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakiegokolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek.

3. Dane, o których mowa w ust. 1, wojewoda ustala korzystając z cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę dane za poprzedni rok budżetowy.

~~§ 4. 1. Wojewoda dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:~~

§ 4. 1. Wojewoda rozpatrując wnioski złożone do końca 2027 roku dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:

1) § 2 ust. 1, przez ~~0,14~~ **0,12**,

2) § 3:

a) pkt 1, przez ~~0,25~~ **0,22**,

b) pkt 2, przez ~~0,09~~ **0,08**,

c) pkt 3, przez ~~0,14~~ **0,12**,

c1) pkt 3a, przez 0,12,

d) pkt 4, przez ~~0,14~~ **0,12**,

e) pkt 5, przez ~~0,19~~ **0,17**,

f) pkt 6, przez 0,05

– a następnie sumuje otrzymane wyniki, łącznie dla wszystkich lat ujętych we wniosku.

1a. Wojewoda rozpatrując wnioski złożone od 2028 roku dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:

1) § 2 ust. 1, przez 0,06,

2) § 3:

a) pkt 1, przez 0,11,

b) pkt 2, przez 0,04,

c) pkt 3, przez 0,06,

c1) pkt 3a, przez 0,07,

d) pkt 4, przez 0,06,

e) pkt 5, przez 0,08,

f) pkt 6, przez 0,03

3) § 3a ust. 1, przez 0,50,

– a następnie sumuje otrzymane wyniki, łącznie dla wszystkich lat ujętych we wniosku.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach każdej grupy organizatorów w kolejności od wniosku o najwyższej do najniższej wartości punktowej **z uwzględnieniem zasady określonej w art. 11a ust. 3 ustawy.**

§ 5. 1. Wojewoda obejmuje dopłatą wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach poszczególnych grup organizatorów w kolejności ich uszeregowania, o którym mowa w § 4 ust. 2, do wyczerpania dostępnych środków finansowych przewidzianych na województwo.

2. Wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy i których realizacja w całości przekroczy poziom zaangażowania środków, o którym mowa w art. 9a ust. 2 ustawy, w którymkolwiek z lat budżetowych, których dotyczy wniosek, uznaje się za wnioski o objęcie dopłatą wyłącznie w danym roku budżetowym i szereguje się je w odniesieniu do danych dotyczących wyłącznie danego roku budżetowego.

3. Ostatni wniosek o objęcie dopłatą, którego realizacja w całości przekroczyłaby wysokość środków finansowych zaplanowanych na dane województwo, będzie realizowany w części do wysokości dostępnych środków.

§ 6. Poziom zaangażowania środków, o którym mowa w § 5 ust. 2 w odniesieniu do wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy i wynikają z zawartych w 2024 r. umów o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, określa się z uwzględnieniem przepisu art.

25 ust. 2 ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1720 oraz z 2024 r. poz. 1572).

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Infrastruktury:

Załącznik nr 6

Propozycja zmiany rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – wersja ostateczna

~~Tekst przekreślony – obecne brzmienie norm do usunięcia lub modyfikacji~~

Tekst pogrubiony – elementy dodane

Warszawa, dnia ~~13 stycznia 2025 r.~~

Poz. 35

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹ z dnia ~~7 stycznia 2025 r.~~

w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Na podstawie art. 11c ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą składanych do wojewody przez organizatora.

§ 1a. Wnioski złożone przez organizatorów wojewoda ocenia odrębnie w poszczególnych grupach organizatorów, o których mowa w art. 11a ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą”.

§ 1b. Wartości punktowe przyznawane poszczególnym wnioskom wg kryteriów, o których mowa w art. 11a ust. 1 ustawy, a od roku 2027 również ust. 1a, wojewoda oblicza z dokładnością do 4 miejsc po przecinku.

~~§ 2. 1. Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanej dalej „ustawą”, wojewoda oblicza gęstość zaludnienia obszaru właściwości organizatora jako iloraz liczby mieszkańców zamieszkujących na obszarze właściwości danego organizatora i powierzchni obszaru właściwości organizatora.~~

§ 2. 1. Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 11a ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy, wojewoda oblicza gęstość zaludnienia obszaru właściwości organizatora jako iloraz liczby mieszkańców zamieszkujących na obszarze właściwości danego organizatora i powierzchni obszaru właściwości organizatora.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków złożonych przez organizatorów według gęstości zaludnienia obszaru właściwości organizatora:

2. Uchylony.

3. ~~Najwyższą wartość punktową przyznaje się wnioskowi organizatora o najmniejszej gęstości zaludnienia na jego obszarze. Kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową.~~

3. Wartość punktową dla wniosku organizatora według gęstości zaludnienia wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz najmniejszej gęstości zaludnienia na obszarze właściwości organizatorów z danej grupy oraz gęstości zaludnienia na obszarze właściwości organizatora, którego wniosek jest oceniany.

4. Wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów:

4. Uchylony.

5. Dane, o których mowa w ust. 1, wojewoda ustala, biorąc pod uwagę dane dostępne w Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego za ostatni rok, dla którego są one dostępne.

§ 3. W przypadku kryterium, o którym mowa w art. 11a ust. 1:

~~1) pkt 3 ustawy – oblicza się łączną liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej liczby tych linii komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;~~

1) pkt 3 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz łącznej liczby linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej łącznej liczby linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakiegokolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek;

~~2) pkt 4 ustawy – oblicza się łączną długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej długości tych linii komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej łącznej długości tych linii komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnio-~~

ski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;

- 2) pkt 4 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz łącznej długości linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej łącznej długości linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakiegokolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek;
- 3) pkt 5 ustawy – oblicza się liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek; wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według liczby tych zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;
- 3) pkt 5 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz liczby zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w dodatkowych punktach wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej liczby zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych, a w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego również w dodatkowych punktach wymiany pasażerów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakiegokolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek,
- 4) pkt 6 ustawy – ocenia się sposób realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej; dla których organizator złożył wniosek, w tym liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), lub przynajmniej jeden ze standardów określonych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do dostępności tych obiektów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w stosunku do ogólnej liczby przystanków i dworców na liniach komunikacyjnych, które zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy linii komunikacyjnych; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów od-

powiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów proporcjonalnie do udziału przystanków komunikacyjnych i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów; jeżeli standardy nie zostały określone przez organizatora lub nie zostały ustalone w drodze negocjacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie tego kryterium punktów nie przyznaje się;

- 4) pkt 6 ustawy – ocenia się sposób realizacji potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wnioski, w tym liczbę przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 oraz z 2024 r. poz. 1853), lub przynajmniej jeden ze standardów określonych na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w odniesieniu do dostępności tych obiektów dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej w stosunku do ogólnej liczby przystanków, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców na liniach komunikacyjnych, które zostaną uwzględnione w rozkładzie jazdy regularnych linii komunikacyjnych, lub w przypadku nieregularnego publicznego transportu zbiorowego w zasadach świadczenia usług; wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz uzyskanej dla danego wniosku liczby przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów oraz uzyskanej dla wniosku jakiegokolwiek organizatora z danej grupy największej liczby przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców realizujących przynajmniej jeden ze standardów; jeżeli standardy nie zostały określone przez organizatora lub nie zostały ustalone w drodze negocjacji, o których mowa w art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie tego kryterium punktów nie przyznaje się;
- 5) pkt 7 ustawy – wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego – średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład związku; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o najniższym indywidualnym wskaźniku zamożności lub najniższej średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów;

- 5) pkt 7 ustawy – wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz najniższego indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego będącej jakimkolwiek składającym wniosek organizatorem z danej grupy, a w przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego – najniższej średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład związku będącego jakimkolwiek składającym wniosek organizatorem z danej grupy oraz wyznaczonego dla organizatora, którego wniosek jest oceniany, indywidualnego wskaźnika zamożności jednostki samorządu terytorialnego lub odpowiednio średniej arytmetycznej indywidualnych wskaźników zamożności związku jednostek samorządu terytorialnego;
- ~~6) pkt 8 ustawy – oblicza się liczbę przystanków komunikacyjnych i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy, nie większej niż 500 m od terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 304); wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków według łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych i dworców; najwyższą wartość punktową wojewoda przyznaje wnioskowi organizatora o największej liczbie przystanków komunikacyjnych i dworców; kolejne uszeregowane wnioski otrzymują wartość mniejszą odpowiednio o 1 wartość punktową; wojewoda przyznaje punkty w skali od 0 pkt do liczby punktów odpowiadającej liczbie złożonych wniosków w ramach każdej grupy organizatorów.~~
- 6) pkt 8 ustawy – oblicza się liczbę przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zlokalizowanych w odległości ustalonej na podstawie najkrótszej możliwej trasy, nie większej niż 500 m od terenów objętych przedsięwzięciami lub inwestycjami powiązanymi z przedsięwzięciem infrastrukturalnym, o których mowa w art. 5c ust. 1 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o finansowym wsparciu niektórych przedsięwzięć mieszkaniowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 304); wartość punktową dla wniosku organizatora wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz uzyskanej dla danego wniosku łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców oraz największej łącznej liczby tych przystanków komunikacyjnych, dodatkowych punktów wymiany pasażerów i dworców uzyskanej dla wniosku jakimkolwiek organizatora z danej grupy.
- § 3a. 1. Uwzględniając kryterium, o którym mowa w art. 11a ust. 1a ustawy, wojewoda oblicza pomnożoną przez 1 000 różnicę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego bez uwzględnienia linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o

charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego z uwzględnieniem linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek.

2. Wartość punktową dla wniosku organizatora według wpływu linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek na zmianę wartości wskaźnika wykluczenia komunikacyjnego wojewoda przyznaje mnożąc 100 przez iloraz wartości wskaźnika wyznaczonego wg ust. 1 dla linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których dany organizator złożył wniosek oraz największej wartości wskaźnika wyznaczonego wg ust. 1 dla linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których jakkolwiek organizator z danej grupy złożył wniosek.

3. Dane, o których mowa w ust. 1, wojewoda ustala korzystając z cyfrowego systemu publicznego transportu zbiorowego, biorąc pod uwagę dane za poprzedni rok budżetowy.

~~§ 4. 1. Wojewoda dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:~~

§ 4. 1. Wojewoda rozpatrując wnioski złożone do końca 2027 roku dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:

1) § 2 ust. 1, przez 0,14,

2) § 3:

a) pkt 1, przez 0,25,

b) pkt 2, przez 0,09,

c) pkt 3, przez 0,14,

d) pkt 4, przez 0,14,

e) pkt 5, przez 0,19,

f) pkt 6, przez 0,05

– a następnie sumuje otrzymane wyniki, łącznie dla wszystkich lat ujętych we wniosku.

1a. Wojewoda rozpatrując wnioski złożone od 2028 roku dla danego wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, odrębnie dla każdego roku budżetowego, mnoży wartości punktowe uzyskane dla każdego z kryteriów, o których mowa w:

1) § 2 ust. 1, przez 0,06,

2) § 3:

a) pkt 1, przez 0,12,

b) pkt 2, przez 0,05,

c) pkt 3, przez 0,07,

d) pkt 4, przez 0,07,

e) pkt 5, przez 0,10,

f) pkt 6, przez 0,03

3) § 3a ust. 1, przez 0,50,

– a następnie sumuje otrzymane wyniki, łącznie dla wszystkich lat ujętych we wniosku.

2. Wojewoda dokonuje uszeregowania wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach każdej grupy organizatorów w kolejności od wniosku o najwyższej do najniższej wartości punktowej **z uwzględnieniem zasady określonej w art. 11a ust. 3 ustawy.**

§ 5. 1. Wojewoda obejmuje dopłatą wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w ramach poszczególnych grup organizatorów w kolejności ich uszeregowania, o którym mowa w § 4 ust. 2, do wyczerpania dostępnych środków finansowych przewidzianych na województwo.

2. Wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy i których realizacja w całości przekroczy poziom zaangażowania środków, o którym mowa w art. 9a ust. 2 ustawy, w którymkolwiek z lat budżetowych, których dotyczy wnioski, uznaje się za wnioski o objęcie dopłatą wyłącznie w danym roku budżetowym i szereguje się je w odniesieniu do danych dotyczących wyłącznie danego roku budżetowego.

3. Ostatni wniosek o objęcie dopłatą, którego realizacja w całości przekroczyłaby wysokość środków finansowych zaplanowanych na dane województwo, będzie realizowany w części do wysokości dostępnych środków.

§ 6. Poziom zaangażowania środków, o którym mowa w § 5 ust. 2 w odniesieniu do wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą, które obejmują więcej niż jeden rok budżetowy i wynikają z zawartych w 2024 r. umów o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy, określa się z uwzględnieniem przepisu art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1720 oraz z 2024 r. poz. 1572).

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: