

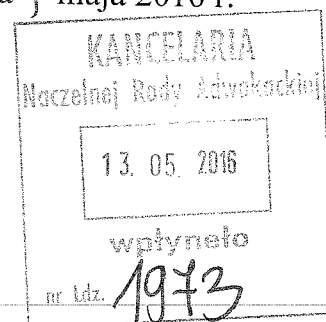


ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Adam Podgórski

6175258-173-121/16

Warszawa, dnia 9 maja 2016 r.



Prezes

Naczelnej Rady Adwokackiej

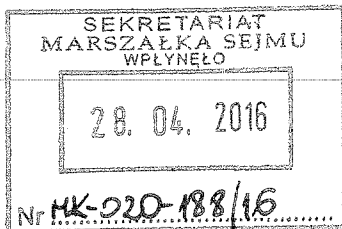
Pan Andrzej Zwara

Szanowny Panie Prezesie,

Z upoważnienia Marszałka Sejmu, uprzejmie przekazuję - w trybie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. - Prawo o adwokaturze (Dz. U. z 2015 r. poz. 615 z późn. zm.) poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Aldona Młyńczak), z prośbą o wyrażenie opinii.

Z poważaniem

Warszawa, dnia 27 kwietnia 2016 r.



Szanowny Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz na podstawie art. 32 ust. 2 Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2012 r. poz. 32, z późn. zm.) niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Aldonę Młyńczak.

Z poważaniem,

Stanisław Neumann

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym

Art. 1. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 78 otrzymuje brzmienie:

„Art. 78. Podmioty prowadzące działalność w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej mogą ją nadal wykonywać na podstawie posiadanych uprawnień, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

2) w art. 79 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r., w krajowym transporcie drogowym. Do dnia 31 grudnia 2017 r. przepisy art. 30–37 nie mają zastosowania do regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym.

2. Zezwolenia na podejmowanie i wykonywanie działalności w zakresie krajowego regularnego przewozu osób w transporcie drogowym mogą być wydawane na okres nie dłuższy niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

3) art. 80 otrzymuje brzmienie:

„Art. 80. Do dnia 31 grudnia 2017 r. na sfinansowanie utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w transporcie kolejowym operatorowi przysługuje rekompensata, o której mowa w art. 56 ust. 1, w postaci dotacji przedmiotowej z budżetu państwa.”;

4) art. 81 otrzymuje brzmienie:

„Art. 81. Operator publicznego transportu zbiorowego wykonujący przewozy w transporcie kolejowym stosuje kasy rejestrujące, o których mowa w art. 57 ust. 1, od dnia 1 stycznia 2017 r.”;

5) w art. 82 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Operator publicznego transportu zbiorowego, który w okresie od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2017 r. zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, zwolniony jest z obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie

drogowym, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”;

6) w art. 85 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, uprawnia przedsiębiorcę do wykonywania przewozu w ramach publicznego transportu zbiorowego na określonej w tym potwierdzeniu linii komunikacyjnej od dnia 1 stycznia 2017 r.”;

7) w art. 87:

a) ust 1. otrzymuje brzmienie:

„1. W terminie do dnia 31 grudnia 2017 r. podmioty prowadzące działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób są obowiązane uwzględniać uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym i kolejowym, zgodnie z dotychczasowymi przepisami.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Umowy określające zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych, zawarte na podstawie art. 8a ust. 4 pkt 3 ustawy, o której mowa w art. 68, zachowują ważność przez okres, na który zostały zawarte, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2017 r.”;

8) 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 oraz art. 73 pkt 1 lit. a, pkt 2–8, pkt 10 lit. a i pkt 11 lit. a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel wydania ustawy

Projektowana ustawa ma na celu nowelizację ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015 r. poz. 1440, 1753, 1890 i 1893). W obecnym brzemieniu ustawa ta przewiduje wypłatę rekompensaty każdemu przewoźnikowi, który stosując ulgi ustawowe dla pasażerów zgłosi stosowne roszczenie. Niniejsza propozycja ustawodawcza ma na celu usprawnienie transportu publicznego poprzez wprowadzenie zmian, które obowiązywać mają od 1 stycznia 2017 roku. Zakładają one tworzenie przez samorzady zintegrowanych planów transportowych. Odpowiedzialność za zapewnienie publicznego transportu zbiorowego dla społeczności lokalnych spoczywać będzie na wójtach, burmistrzach, prezydentach i marszałkach województw, a nie na firmach komercyjnych, które często likwidowały połączenia nieopłacalne i pozostawiały mieszkańców mniejszych miejscowości bez żadnego transportu. Nowe przepisy determinują również zintegrowanie i usprawnienia transportu publicznego.

Zmiana terminu wejścia w życie zmian pomoże samorządom lepiej i dokładniej zastosować się do planowanych zmian i zabezpieczy odpowiednie grupy społeczne przed utratą ulg na przejazdy transportem publicznym.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana oraz różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

W styczniu 2016 roku Ogólnopolskie Porozumienie Organizacji Samorządowych alarmowało, że tylko nieliczne samorzady przygotowały plany transportowe oraz sygnalizowało problemy we współpracy pomiędzy samorządami gminnymi, powiatowymi a wojewódzkimi. Należy jak najszybciej przesunąć termin wejścia w życie zmian ustawowych na późniejszy termin niż dzień 1 stycznia 2017 roku, tj. dzień 1 stycznia 2018 roku.

Brak nowelizacji przepisów może skutkować paraliżem komunikacyjnym już za dziewięć miesięcy. Tym samym uzasadnione są obawy środowisk studenckich, uczniowskich i osób niepełnosprawnych, że stracą swoje ulgi do przejazdów, ponieważ dotychczasowi przewoźnicy komercyjni stracą możliwość otrzymywania rekompensaty za stosowania ulgowych cen biletów dla osób mających prawo do ulgi ustawowej. Z dniem 1 stycznia 2017 r. ulgę na przejazdy może stracić nawet 15 milionów osób.

3. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe i prawne i źródła finansowania

Projektowana ustawa będzie miała pozytywne skutki społeczne z uwagi na to, iż wpłynie na zintegrowanie i usprawnienia transportu publicznego.

Wejście w życie projektu ustawy nie będzie rodziło skutków finansowych, nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

4. Źródła finansowania, jeżeli projekt niesie obciążenia dla budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego

Projektowana ustawa nie rodzi skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

5. Założenia projektów podstawowych aktów wykonawczych

Projekt ustawy nie przewiduje wydania aktów wykonawczych.

6. Konsultacje społeczne

Należy zakładać, że zgodnie z art. 34 ust. 3 Regulaminu Sejmu Marszałek Sejmu przed skierowaniem do pierwszego czytania skieruje niniejszy projekt ustawy do konsultacji w trybie i na zasadach określonych w odrębnych ustawach.

7. Ocena zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt proponowanych zmian ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.