

Uzasadnienie

Transport odgrywa ogromną rolę w promowaniu rozwoju gospodarczego, dobrostanu i sprawiedliwości społecznej, umożliwiając dostęp do wysokiej jakości miejsc pracy osobom zagrożonym ubóstwem i wykluczeniem społecznym oraz niektórym grupom społecznym znajdującym się w trudnej sytuacji. Może także przyczynić się do zwiększenia sprawiedliwości i solidarności międzypokoleniowej¹. Zgodnie z zasadą nr 20 Europejskiego filaru praw socjalnych², że każdy ma prawo dostępu do podstawowych usług, w tym transportu, zaś osoby potrzebujące powinny otrzymywać wsparcie w zakresie dostępu do tych usług. Transport umożliwia również dostęp do innych usług, które są bardzo ważne dla aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym i w rynku pracy, takich jak opieka zdrowotna i edukacja. W tym kontekście ubóstwo transportowe staje się coraz większym problemem – w szczególności dla grup znajdujących się w trudnej sytuacji – ponieważ ogranicza dostęp do tych usług i w konsekwencji przyczynia się do wykluczenia społecznego.

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

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

Problemy z odpowiednią dostępnością do transportu publicznego wynikają z:

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

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

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

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

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

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

Zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.), dalej: „ustawa o ptz”

– zmiany w zakresie definicji ustawowych

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

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

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

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

dostępności transportowej i utrudnia realizację zasady równego dostępu mieszkańców do usług publicznych.

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

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

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

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

Projektowana ustawa wprowadza do systemu prawa nową kategorię usług przewozowych – „transport na żądanie” (art. 4 ust. 1 pkt 23a ustawy o ptz), jako elastyczną, uzupełniającą formę publicznego transportu zbiorowego, służącą przeciwdziałaniu wykluczeniu transportowemu mieszkańców, w szczególności na obszarach o niekorzystnych uwarunkowaniach demograficznych i przestrzennych.

Dotychczas transport na żądanie funkcjonował w praktyce wybranych jednostek samorządu terytorialnego bez jednoznacznego umocowania w przepisach prawa. Prowadziło to do niejednorodności rozwiązań organizacyjnych oraz ograniczonej możliwości skalowania dobrych praktyk. Wprowadzenie definicji „transportu na żądanie” porządkuje ten obszar i zapewnia spójne, jednolite ramy prawne dla jego funkcjonowania na terenie całego kraju.

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

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

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

Zgodnie z zaproponowaną definicją transport na żądanie będzie dzielił się na:

- a) przejazd na żądanie (art. 4 ust. 1 pkt 23a lit. a ustawy o ptz),
- b) przewóz na żądanie (art. 4 ust. 1 pkt 23a lit. b ustawy o ptz).

W transporcie na żądanie nie będą stosowane uprawnienia do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

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

Wprowadzenie przejazdu na żądanie umożliwia elastyczne wykonywanie zadań własnych gminy dotyczących zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1153, z późn. zm.), w szczególności na obszarach, gdzie organizacja regularnych przewozów spełniających standardy publicznego transportu zbiorowego nie znajduje uzasadnienia w realnych potrzebach przewozowych.

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

Zgodnie z zaproponowaną definicją transportu na żądanie może być on realizowany także jako **przewóz na żądanie**.

Przewóz na żądanie, zgodnie z zaproponowaną definicją, będzie szczególnej formy realizacji zadań w zakresie publicznego transportu zbiorowego, funkcjonującej jako przewóz okazjonalny w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, wykonywany pojazdami przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą.

Celem tej regulacji jest stworzenie jednolitej i jednoznacznej podstawy prawnej dla organizowania przez gminy elastycznych połączeń autobusowych uruchamianych na żądanie, które w praktyce były dotychczas realizowane w oparciu o różne przepisy, w tym regulacje dotyczące przewozów okazjonalnych co prowadziło do braku spójności prawnej.

Przewóz na żądanie może być uruchamiany jako uzupełniająca forma publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązanie to umożliwi elastyczne reagowanie na zmienne i sezonowe potrzeby przewozowe mieszkańców, bez konieczności tworzenia stałych linii komunikacyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu spójności systemu transportowego i podziału kompetencji pomiędzy organizatorów.

Wprowadzenie definicji przewozu na żądanie do porządku prawnego pozwala na uporządkowanie dotychczasowych praktyk oraz zapewnienie wszystkim gminom jednakowej podstawy prawnej do organizacji tego typu przewozów. Jednocześnie rozwiązanie to wzmacnia rolę gmin jako organizatorów lokalnego transportu zbiorowego, zapewniając im narzędzie do racjonalnego uzupełniania oferty przewozowej tam, gdzie regularne linie komunikacyjne nie znajdują uzasadnienia lub wymagają wsparcia w określonych okresach lub relacjach.

Przewóz na żądanie jako elastyczna i komplementarna forma transportu przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej i ograniczenia wykluczenia transportowego.

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

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

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

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

W transporcie drogowym wprowadza się możliwość realizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich do miejscowości położonych w innym województwie wraz z przewozem powrotnym, po uprzednim

poinformowaniu województwa, przez którego obszar będzie przebiegać linia komunikacyjna, bez konieczności zawierania dodatkowych porozumień. Zwiększa to elastyczność organizacyjną marszałków województw, pozwala na szybsze reagowanie na potrzeby przewozowe mieszkańców oraz ułatwia tworzenie połączeń na styku granic administracyjnych województw.

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

Regulacja odpowiada na rozproszony charakter osadnictwa w Polsce, w którym kilka równorzędnych ośrodków o zbliżonym potencjale demograficznym i gospodarczym tworzy wspólne obszary funkcjonalne, często rozdzielone granicami administracyjnymi województw. Dzięki temu możliwe będzie skuteczniejsze przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu, zapewnienie mieszkańcom realnego dostępu do miejsc pracy i usług społecznych oraz wzmocnienie spójności terytorialnej i społecznej kraju.

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

- **wprowadzenie definicji „wykluczenia transportowego”**

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

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

Dotychczasowy stan prawny w przepisach prawa krajowego nie definiował pojęcia wykluczenia transportowego. Wyjaśnienia również wymaga, że przepisy prawa Unii Europejskiej nie zawierają definicji legalnej tego pojęcia. Natomiast przepis art. 2 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego i zmieniające rozporządzenie (UE) 2021/1060 (Dz. U. L 130 z 16 maja 2023 r.), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie Społecznego Funduszu Klimatycznego”, zawiera pierwszą i jedyną obowiązującą w całej Unii Europejskiej definicję pojęcia zbliżonego, tj. ubóstwa transportowego. Odnosi się ona do niezdolności osób i gospodarstw domowych do pokrycia kosztów transportu prywatnego lub publicznego lub trudności w tym zakresie lub braku dostępu lub ograniczonego dostępu dla tych osób lub gospodarstw domowych do transportu niezbędnego, by mieli oni dostęp do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych, z uwzględnieniem kontekstu krajowego i przestrzennego.

- **określenie minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego**

W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zostanie dodany art. 5a wprowadzający minimalne, wymagane przepisami publicznego transportu zbiorowego, usługi nakładając na właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego obowiązek zapewnienia skomunikowania podstawowych

ośrodków administracyjnych na poszczególnych szczeblach podziału terytorialnego państwa. Rozwiązanie to ma na celu zagwarantowanie każdemu mieszkańcowi realnego dostępu do usług publicznych, rynku pracy oraz instytucji o kluczowym znaczeniu dla funkcjonowania państwa i samorządu terytorialnego.

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

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

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

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

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

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

Regulacja odpowiada na faktyczne potrzeby transportowe wynikające z koncentracji inwestycji, miejsc pracy, szkolnictwa wyższego oraz specjalistycznych placówek ochrony zdrowia i instytucji kultury w miastach wojewódzkich. Brak regularnych, dostępnych połączeń między ośrodkami powiatowymi a stolicą regionu prowadzi do ograniczenia mobilności mieszkańców, pogłębiania różnic rozwojowych.

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

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

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

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

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

W ramach minimalnego standardu wojewódzkiego i minimalnego standardu powiatowego projektowana ustawa określi także minimalny poziom dostępności transportowej poprzez wskazanie **liczby połączeń, jakie muszą zostać zapewnione w ramach standardów**, przy jednoczesnym zachowaniu elastyczności organizacyjnej po stronie organizatorów (art. 5a ust. 2 ustawy o ptz). Przyjęto zasadę, że w dni powszednie realizowane będą co najmniej cztery pary połączeń pomiędzy wskazanymi ośrodkami, natomiast w dni wolne od pracy – co najmniej dwie pary połączeń. Rozróżnienie to wynika z rzeczywistej skali zapotrzebowania na przejazdy, które w dni robocze są największe ze względu na funkcjonowanie urzędów, placówek ochrony zdrowia, szkół, zakładów pracy oraz instytucji usługowych, a także z konieczności zapewnienia dojazdu w dni wolne osobom pracującym w systemie zmianowym, studentom i osobom kształcącym się w trybie weekendowym. Linie komunikacyjne powinny być tak poprowadzone, aby umożliwić mieszkańcom jak najszybszy dojazd do wskazanych miejsc.

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

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

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

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

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

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

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

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

Projektowana ustawa nie tworzy dwóch równoległych, konkurencyjnych systemów transportowych, lecz zmierza do ich komplementarnego powiązania. Minimalne standardy usług publicznego transportu zbiorowego mogą być realizowane zarówno poprzez przewozy użyteczności publicznej, jak i poprzez włączenie do systemu istniejących przewozów wykonywanych na podstawie zezwoleń, o ile spełniają one wymagania określone w ustawie. Takie podejście pozwala efektywnie wykorzystać potencjał rynku, ograniczyć koszty po stronie samorządów oraz uniknąć dublowania oferty przewozowej, a jednocześnie zapewnić ciągłość i stabilność obsługi komunikacyjnej mieszkańców.

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

do pracy, edukacji, ochrony zdrowia i usług publicznych, co nadaje systemowi transportowemu charakter spójny, stabilny i długofalowo zrównoważony.

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

– **zadania organizatorów publicznego transportu zbiorowego**

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

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

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

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

– **zadania marszałka województwa jako integratora przewozów**

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

ogranicza efektywność podejmowanych działań oraz utrudnia racjonalne i skoordynowane wydatkowanie środków publicznych przeznaczanych na transport zbiorowy.

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

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

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

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

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

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

Cykliczna aktualizacja Schematów sieci komunikacyjnej, umożliwi bieżący monitoring funkcjonowania systemu transportowego. Pozwoli to na podejmowanie działań w szczególności w sytuacjach, gdy zachodzi potrzeba uzupełnienia sieci połączeń lub dostosowania jej do rzeczywistych potrzeb transportowych mieszkańców. Dzięki temu schemat stanie się nie tylko narzędziem o charakterze planistycznym, lecz także instrumentem operacyjnym wspierającym realizację polityki transportowej w województwie.

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

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

Uzupełnieniem działań integracyjnych jest **możliwość zawierania przez marszałka województwa porozumień dotyczących integracji sieci komunikacyjnej województwa (art. 8a ust. 1 pkt 4 ustawy o ptz)**. Porozumienia te, mające charakter dobrowolny, mogą być zawierane zarówno z organizatorami

publicznego transportu zbiorowego, jak i z przewoźnikami realizującymi przewozy na zasadach komercyjnych, a ich celem jest standaryzacja funkcjonowania systemu przewozów na obszarze województwa. W ramach takich porozumień strony mogą określić zasady integracji, w tym standardy dotyczące przystanków komunikacyjnych i dworców, zasad korzystania z infrastruktury przystankowej, funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych, systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji pasażerskiej.

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

– **zmiany dotyczące planu transportowego**

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

Podmioty zobowiązane do sporządzenia planu transportowego (art. 9)

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

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

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

Sposób sporządzania planu transportowego

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

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

związkom międzygminnym, jeżeli realizują zadania w zakresie organizacji komunikacji miejskiej. Natomiast na poziomie powiatowym plan transportowy sporządza powiat – zarówno w odniesieniu do gminnych przewozów pasażerskich (z wyłączeniem komunikacji miejskiej), jak i powiatowych przewozów pasażerskich, w tym także w sytuacji, gdy zadanie to zostało mu powierzone w drodze porozumienia między powiatami. Zadania te są również realizowane przez związki powiatów oraz związki powiatowo-gminne, obejmujące obszary jednostek tworzących te struktury. Województwo uchwała plan transportowy w odniesieniu do wojewódzkich przewozów pasażerskich.

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

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

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

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

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

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

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

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

Zakres planu transportowego (art. 12)

Plan transportowy województwa koncentruje się na wskazaniu połączeń komunikacyjnych pomiędzy miejscowościami, a nie na szczegółowym określaniu przebiegu konkretnych linii, lokalizacji przystanków czy dróg (art. 12 ust. 1 pkt 1). Uogólnienie zakresu planu ma na celu zwiększenie jego elastyczności oraz umożliwienie bieżącego reagowania na zmieniające się potrzeby transportowe mieszkańców. Dotychczasowe, bardzo szczegółowe uregulowanie tych kwestii powodowało konieczność częstych aktualizacji planu, który jako akt prawa miejscowego podlega sformalizowanej i czasochłonnej procedurze przyjmowania. Przyjęte rozwiązanie ma zapobiegać nadmiernemu usztywnieniu działań organizatorów i ułatwić wprowadzanie nowych przystanków lub modyfikację przebiegu linii bez konieczności każdorazowej zmiany planu. Jednocześnie daje możliwość reagowania na zmieniające się potrzeby mieszkańców.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Projektowana ustawa wprowadza nowe narzędzie służące realizacji zadań marszałka województwa jako integratora przewozów, w postaci Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Schemat ten stanowi rozwinięcie i uszczegółowienie planu transportowego województwa, który określa jedynie ogólne kierunki i relacje połączeń oraz jego składowym elementem są powiatowe schematy sieci komunikacyjnej. Jego rolą jest przedstawienie rzeczywistego układu komunikacyjnego poprzez wskazanie linii, za pomocą których skomunikowane są poszczególne miejscowości na obszarze województwa.

Schemat sieci komunikacyjnej w województwie jest kluczowym narzędziem z punktu widzenia pełnienia przez marszałka funkcji integratora przewozów. Umożliwia on całościowy wgląd w sieci komunikacyjne tworzone przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także w połączenia realizowane przez przewoźników komercyjnych na podstawie zezwoleń, które zostały wskazane przez organizatorów. Dzięki temu marszałek dysponuje pełną i aktualną informacją o funkcjonującym systemie transportowym na terenie województwa.

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

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

„Małe” schematy będą opracowywane również na poziomie powiatów w odniesieniu do powiatowych i gminnych (z jego obszaru) przewozów pasażerskich. Schemat będzie także sporządzany przez ministra właściwego do spraw transportu w odniesieniu do transportu kolejowego w zakresie przewozów, dla

których właściwy jest minister tj. międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym.

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

Zgromadzenie kompleksowych informacji o sieciach komunikacyjnych w jednym dokumencie umożliwi usprawnienie procesu planowania nowych połączeń oraz ich lepsze dostosowanie do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Pozwoli to również na bardziej efektywne i racjonalne wykorzystanie środków publicznych przeznaczonych na transport zbiorowy. Schemat ukáže wzajemne relacje pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu, w tym miejsca styku linii autobusowych i kolejowych, co stworzy podstawy do ich lepszej integracji i budowy spójnej oferty przewozowej w skali regionu.

Schemat jest sporządzany zarówno w formie graficznej, jak i tekstowej. „Mały” schemat uchwalany przez powiaty przyjmowany jest przez zarząd powiatu, publikowany jest w Biuletynie Informacji Publicznej i przekazywany do województwa. Po zatwierdzeniu przez marszałka województwa lub ministra właściwego do spraw transportu publikowany jest w Biuletynie Informacji Publicznej. Zapewnia to przejrzystość działań administracji oraz powszechny dostęp obywateli do informacji o funkcjonowaniu transportu publicznego na terenie województwa i w skali kraju.

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

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

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

Na wzór Schematu sieci komunikacyjnej organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są jednostki samorządu terytorialnego projektowana ustawa wprowadza również takie narzędzie dla ministra właściwego do spraw transportu, który jest organizatorem publicznego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Schemat zawiera obecne i planowane linie komunikacyjne w międzywojewódzkich

i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, na których są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

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

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

– **zwiększenie dostępności przystanków komunikacyjnych i dworców dla wszystkich operatorów i przewoźników**

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

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

Natomiast w przypadku miast liczących:

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

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

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

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

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

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

Ww. zmiana jest realizacją postulatów branży publicznego transportu zbiorowego.

– **pozostałe zmiany w ustawie o ptz**

W **art. 13 ustawy o ptz** dokonano zmian wynikowych związanych z ograniczeniem liczby podmiotów zobowiązanych do sporządzenia planu transportowego.

W dodawanym **art. 15b ustawy o ptz** wprowadzono przepisy wprowadzające możliwość ustanowienia przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego skomunikowań linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w transporcie drogowym w powiązaniu z linią komunikacyjną w wojewódzkich przewozach pasażerskich i metropolitalnych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego na poziomie gminy, związku międzygminnego, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego będą uzgadniać z organizatorem wojewódzkich i metropolitalnych przewozów pasażerskich przystanki komunikacyjne i dworce będące węzłami przesiadkowymi. Organizator metropolitalnych przewozów pasażerskich będzie uzgadniał z organizatorem wojewódzkich przewozów pasażerskich stacje i przystanki komunikacyjne położone na sieci kolejowej.

Połączenia skomunikowane będą odpowiednio oznaczone w rozkładzie jazdy w celu możliwości ich integracji z transportem kolejowym.

Wprowadzane rozwiązanie da organizatorom publicznego transportu zbiorowego narzędzie do integracji transportu kolejowego i drogowego usprawniając jego funkcjonowanie i zapewniając jego większą dostępność dla pasażerów.

Projektowane przepisy przewidują uchylenie **art. 22a ustawy o ptz**. Przepis został wprowadzony do porządku prawnego w związku z realizacją zobowiązań wynikających z decyzji Komisji Europejskiej z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie pomocy państwa SA.43127 – 2018/C (ex 2015/NN) (ex 2015/N) wdrożonej przez Polskę na rzecz Przewozów Regionalnych sp. z o.o.

Projektodawca podziela również stanowisko, że wszelkie działania legislacyjne w obszarze objętym wspomnianą decyzją powinny być analizowane z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z tej decyzji. Słusznie wskazano, że przepis art. 22a pełnił funkcję narzędzia służącego zapewnieniu realizacji zobowiązań, w szczególności Zobowiązania nr 2, wobec Komisji Europejskiej w zakresie ograniczenia możliwości bezpośredniego powierzenia świadczenia usług publicznych w wojewódzkich przewozach kolejowych.

Kluczowymi beneficjentami wykreślenia art. 22a ustawy o ptz są samorządy wojewódzkie, które mogłyby po spełnieniu odpowiednich warunków przewidzianych w art. 5 ust. 2, 4, 4a Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 zlecić bezpośrednio przewozy swoim spółkom przewozowym w sposób legalny, gwarantując ich dalszy rozwój.

Aktualnie samorządy nie mogą korzystać w pełni z zapisów tzw. IV Pakietu Kolejowego, z którego korzystają inne państwa UE na podstawie Rozporządzenia (WE) 1370/2007, tj.

- art. 5 ust. 2 – czyli bezpośrednie powierzenie przewozów tzw. podmiotom wewnętrznym (np. spółki samorządowe) w zakresie potrzeb transportowych aglomeracji miejskiej lub obszarów wiejskich;
- art. 5 ust. 4 – bezpośrednie zawieranie umów na przewozy o małej skali (do 0,5 mln pockm rocznie), tj. np. nowe przewozy, dotychczas nie realizowane albo wzmacnianie oferty w wyniku rozwoju przewozów;

- art. 5 ust. 4a – bezpośrednie powierzenie w przypadku odpowiedniej struktury rynku i uzasadnionej poprawy jakości przewozów (tylko 1 organ na poziomie kraju, kontraktujący przewozy na całą sieć, a więc nie dotyczy Polski).
- art. 5 ust. 6 – nie obowiązuje od 25 grudnia 2023 r.

Szanse jakie daje uchylenie art. 22a ustawy o ptz:

- utrzymanie dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce – podmioty wewnętrzne mogą szybciej reagować na pilne potrzeby społeczności lokalnej (np. małe zamówienia),
- samorządy inwestują swoje środki i zasoby w rozwój własnych podmiotów wewnętrznych, w przypadku wejścia podmiotów zagranicznych, spółkom samorządowym mogłaby grozić likwidacja,
- możliwość bezpośredniego powierzenia daje marszałkom stabilizację warunków do planowania długoterminowych umów PSC i możliwość reagowania na ciągłe ryzyko zmian (inwestycje na liniach do 2035 r.). Utrudniona współpraca z przewoźnikami wybranymi w przetargach, którzy oczekują przewidywalnych warunków i mogą domagać się odszkodowań w razie zmian,
- przewoźnicy będący pod pełną kontrolą samorządu są bardziej elastyczni i szybciej reagują w sytuacjach kryzysowych – np. podczas ewakuacji ludności (sytuacja geopolityczna Polski). Komercyjni przewoźnicy mogą reagować tylko w ramach zawartej umowy lub po dodatkowych negocjacjach.

Dlatego dostrzega się aktualnie konieczność ponownego spojrzenia na system publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych, zarówno w perspektywie bezpieczeństwa i obronności państwa, jak i utrzymania dynamicznego rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Nowe wyzwania organizacyjne w ramach publicznego transportu zbiorowego nie były możliwe do przewidzenia podczas prac nad obecnym kształtem rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dot. usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego i prac nad zmianą ustawy PTZ w 2018 r. Polska zastrzyła wymogi unijne określone w rozp. (WE) nr 1370/2007, co doprowadziło do wymuszenia szybszej liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich w regionach. Polska, poprzez zmiany prawa krajowego podjęte w 2018 r. (art. 22a ustawy PTZ) wprowadziła większe obostrzenia niż wynika to z przepisów unijnych, aczkolwiek działania te miały korzystny wpływ na zmianę podejścia względem stopniowego otwarcia rynku na konkurencję w regionach.

Biorąc pod uwagę stopniowe otwieranie rynku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wypełnienie zobowiązań wynikających z Decyzji KE, dostrzega się potrzebę zaspokojenia polskiego interesu publicznego poprzez możliwość bezpośredniego zawierania umów na warunkach, które dopuszcza UE.

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

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

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

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

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

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

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

Ponadto w związku z ustanowieniem marszałków województw integratorami przewozów w województwie, których zadania będą wiązały się między innymi z koordynowaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej i sieci komunikacyjnej na obszarze województwa oraz podejmowaniem działań zmierzających do zapewnienia integracji różnych rodzajów transportu (art. 8a ust. 1 ustawy o ptz) w proponowanej zmianie art. 46 ust. 1 pkt 5 dodano przepis (lit. d) zobowiązujący organy udzielające zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym i organy wydające zaświadczenia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego do przekazywania do marszałka województwa informacji o rozkładach jazdy oraz innych informacji niezbędnych do prowadzenia przez marszałków województw systemu informacji pasażerskiej.

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

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

Zmiany w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262)

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

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

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

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2010 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1490, z późn. zm.)

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

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

Zmiany związane z ww. zadaniem zostaną wprowadzone w art. 55 ust. 1 (nowy pkt 3c), który określa uprawnienia inspektora Inspekcji Transportu Drogowego realizującego zadania kontrolne.

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

W związku z powyższą zmianą i przyznaniem Inspekcji Transportu Drogowego nowych zadań kontrolnych związanych z Funduszem przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu zmianie uległ także art. 86 ust. 2 pkt 2a ustawy wskazujący na nadzór wojewódzkiego inspektora transportu drogowego nad wydawaniem licencji i zezwoleń w krajowym transporcie drogowym. Przepis ten został uzupełniony o nadzór nad wydawaniem zaświadczeń na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w tym w szczególności w zakresie związanym z wydaniem tych zaświadczeń na linię komunikacyjną objętą dopłatą ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

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

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

Wykonywanie krajowego przewozu drogowego osób na linii komunikacyjnej objętej dopłatą z Funduszu z naruszeniem obowiązku korzystania z lokalizatora będzie podlegało karze pieniężnej w wysokości 2 000 zł nakładanej na kierowcę (w załączniku nr 1 lp. 6.4.). Natomiast dla przedsiębiorcy, który nie wyposażył pojazdu, którym jest wykonywany krajowy przewozów drogowych osób na liniach objętych dopłatą z Funduszu przewidziano karę pieniężną w wysokości 12 000 zł (w załączniku nr 3 lp.2.2a). Karą w takiej samej wysokości będzie obciążony przedsiębiorca nieprzechowujący w wymaganym terminie danych z lokalizatora lub przechowujący dane niezgodne ze stanem faktycznym (w załączniku nr 3 lp. 2.2b).

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

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

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

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

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

Zmiany w zakresie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.), dalej: „ustawa o Funduszu”

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

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

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

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

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

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

- 1) linia komunikacyjna przebiegająca wyłącznie poza granicami administracyjnymi miasta;
- 2) linia komunikacyjna na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane w granicach i poza granicami administracyjnymi miasta liczącego 80 000 mieszkańców lub mniej, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
- 3) część linii komunikacyjnej na której przewozy, inne niż metropolitalne przewozy pasażerskie, są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta liczącego więcej niż 80 000 mieszkańców, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta;
- 4) część linii komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich, na której przewozy są realizowane poza granicami administracyjnymi miasta, w przypadku gdy linia komunikacyjna przebiega w granicach i poza granicami administracyjnymi tego miasta.

Takie rozwiązanie dotyczące przeznaczenia środków Funduszu pozwoli na ich skierowanie na obszary rzeczywiście wykluczone transportowo.

Wyłączenie stosowania przepisów ustawy o Funduszu dla części każdej linii komunikacyjnej realizowanej w granicach administracyjnych miasta powyżej 80 tys. mieszkańców spowoduje, że nadal organizatorzy publicznego transportu zbiorowego będą mogli korzystać ze środków Funduszu dla linii komunikacyjnych przebiegających przez teren 977 miast. Natomiast z dofinansowania ze środków Funduszu będą wyłączone części linii komunikacyjnych przebiegające przez teren 49 największych miast w Polsce. (Łącznie w Polsce od dnia 1 stycznia 2026 r. jest 1026 miast.).

Takie rozwiązanie spowoduje, że środki Funduszu będą skierowane na obszary w większym stopniu wykluczone transportowo.

Przedkładana nowelizacja w zasadniczej części dotyczy przekazania marszałkom województw zadań z zakresu obsługi Funduszu w województwie. Marszałkowie województw będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu dysponując środkami przyznanymi na województwo. Do zadań marszałków będzie należało ogłaszanie naborów wniosków o objęcie dopłatą w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu, rozpatrywanie wniosków, zawieranie umów o dopłatę z innymi organizatorami. Ponadto marszałek województwa tak jak dotychczas wojewoda zawrze, na podstawie art. 11 ustawy, z dysponentem Funduszu Porozumienia w sprawie określenia warunków dofinansowania z Funduszu. Przekazanie zadania obsługi Funduszu do marszałków będzie komplementarne i będzie stanowiło uzupełnienie ich roli jako integratorów przewozów w województwie. Natomiast obsługę województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego i beneficjenta Funduszu będzie prowadził właściwy wojewoda.

Część środków Funduszu (nie więcej niż 0,5% środków – ograniczenie wynikające z projektowanego art. 8 ust. 1a ustawy o Funduszu) środków będzie przeznaczona na obsługę Funduszu w urzędach marszałkowskich i realizację zadań integratora przewozów na obszarze województwa wynikających z art. 8a ustawy o ptz. Przy założeniu utrzymania puli środków Funduszu na poziomie z 2026 r. tj. 1,235 mld zł do podziału na województwa będzie nie więcej niż 6,175 mln zł. Środki te będą dzielone na województwa, zgodnie z projektowanym przepisem art. 10 ust. 3 ustawy o Funduszu proporcjonalnie do

liczby powiatów znajdujących się na terenie województwa.. Przekazanie niewielkiej części środków Funduszu na obsługę Funduszu w województwie przez marszałków województw oraz realizację zadań integratora przewozów w województwie będzie stanowiło wsparcie w realizacji tych zadań i przyczyni się do ich lepszej realizacji.

W **art. 9a ust. 1** ustawy o Funduszu stanowiącym podstawę do przekazywania do dysponenta Funduszu informacji o zawartych umowach wieloletnich (umowach o dopłatę, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowanie przekracza rok budżetowy, w którym te umowy zostały zawarte) w celu zabezpieczenia środków na te umowy oprócz wojewody wprowadzono także marszałka województwa. Ponadto w ramach określone w **art. 9a ust. 2** ustawy o Funduszu limitu środków, które mogą zostać przeznaczone na umowy wieloletnie zaproponowane zmianę tego limitu na maksymalnie 20%. Zmiana tego limitu i przeznaczenie mniejszej puli środków Funduszu na umowy pozwala na bardziej dynamiczne reagowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego na zmieniające się potrzeby mieszkańców oraz uwarunkowania lokalne – w tym dostosowanie siatki połączeń do faktycznego popytu i występujących obszarów wykluczenia transportowego. Projektowana zmiana umożliwi także częstszą ocenę zasadności dalszego dotowania danej linii oraz przeniesienie wsparcia w te miejsca, gdzie dostępność transportu publicznego wciąż pozostaje niewystarczająca.

W ramach projektowanych zmian w zakresie zasad działania Funduszu zmieniono brzmienie **art. 10a** ustawy. Tak jak dotychczas dysponent Funduszu dokona, na podstawie **art. 10** ustawy o Funduszu, podziału środków na województwa. Następnie po otrzymaniu od dysponenta informacji o kwocie środków przyznanych dla województw opublikuje w BIP informacje o kwocie środków Funduszu, która zostanie przeznaczona na dofinansowanie realizacji własnych zadań województwa jako organizatora publicznego transportu zbiorowego dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (**pkt 1a**), kwocie środków Funduszu, która może zostać przeznaczona na dofinansowanie zadań własnych pozostałych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (**pkt 1b**) i na dopłatę do przejazdu na żądanie (**pkt 1c**). Wysokość środków, która może zostać przekazana na dopłatę do przejazdu na żądanie będzie ustalana indywidualnie, z uwzględnieniem obszarów objętych transportem na żądanie określonych w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa przez każdego z marszałków województw po otrzymaniu kwoty środków od dysponenta. Maksymalne wynikające z projektowanych przepisów ustawy ograniczenie środków Funduszu, które w danym województwie mogą zostać przeznaczone na dopłatę do transportu na żądanie wynosi 10%. Marszałek województwa uwzględniając specyfikację regionu podejmie decyzję w tym zakresie.

Zgodnie z **art. 10a ust. 2a** ustawy o Funduszu województwo jako organizator publicznego transportu zbiorowego i beneficjent Funduszu zawrze z wojewodą umowę o dopłatę w ramach środków przeznaczonych na realizację zadań własnych zadań województwa jako dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Linie komunikacyjne objęte taką umową będą ustalone na podstawie Schematu sieci komunikacyjnej województwa.

Następnie (**art. 10a ust. 2b**) marszałek województwa ogłosi nabór wniosków o objęcie dopłatą w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu i obejmie dopłatą, wysokości dostępnych środków, wnioski organizatorów na linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej określone w Schemacie sieci komunikacyjnej województwa. Wnioski te zostaną objęte dopłatą zgodnie z następującą kolejnością:

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

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

Z tego względu marszałek województwa jako integrator przewozów w województwie uzyska pierwszeństwo w objęciu dopłatą z Funduszu. Następnie dopłata zostanie skierowana do organizatorów (powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny) realizujących przewozy na liniach komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowy

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

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

Wnioski organizatorów, zgodnie z zasadą wynikającą z **art. 10a ust. 6** ustawy o Funduszu, będą rozpatrywane według kolejności danych grup organizatorów określonych w art. 10a ust. 2b tej ustawy. Dopłatę będą otrzymywać wszyscy organizatorzy z danej grupy, po spełnieniu wymogów formalnych, a w przypadku, gdy środki będą niewystarczające do objęcia dopłatą wszystkich wniosków organizatorów z danej grupy środki będą przyznawane proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania.

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

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

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

W ramach naboru ogłoszonego przez marszałka województwa organizatorzy uprawnieni do organizacji przejazdu na żądanie będą mogli złożyć wniosek o dopłatę do takich przewozów. W przypadku zapotrzebowania przewyższającego wysokość dostępnych środków na dopłatę do przejazdu na żądanie wnioski organizatorów będą obejmowane dopłatą proporcjonalnie do zgłoszonego zapotrzebowania (**art. 10b** ustawy o Funduszu). W dodawanym do przepisów ustawy o Funduszu **art. 11¹** wprowadzono przepisy dotyczące zawierania umów o dopłatę do przejazdu na żądanie. Dopłata będzie udzielana w kwocie nie wyższej niż 1,15 zł do kilometra takiego przewozu. Ponadto wprowadzono ograniczenia dopłaty do nie więcej niż 20 przejazdów na żądanie w czasie miesiąca.

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

W celu wzmocnienia skuteczności kontroli wykorzystania środków Funduszu wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia w lokalizator autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą z Funduszu. Operator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do zapewnienia w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu przekazywania aktualnych danych globalizacyjnych autobusu. Ponadto operator będzie obowiązany do przechowywania danych przez okres nie krótszy niż 1 rok po zakończeniu roku kalendarzowego, w którym był wykonywany przewóz i ich udostępniania na żądanie właściwego organu. (**art. 11g** ustawy).

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

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

W celu poprawy dostępności dla pasażerów informacji o przewozach o charakterze użyteczności publicznej funkcjonujących na obszarze województwa projektowane przepisy (**art. 20a** ustawy) przewidują publikację informacji o liniach, które w danym województwie uzyskały dopłatę z Funduszu. Informacje te

będą dostępne na stronie podmiotowej urzędu obsługującego marszałka województwa, który jest integratorem sieci komunikacyjnej na obszarze województwa w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W związku ze zmianą nazwy Funduszu, w art. 50 stanowiącym podstawę do utworzenia Funduszu, zmieniono nazwę Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. **W projekcie ustawy zawarte zostały także odpowiednie przepisy przejściowe i końcowe.**

W przepisach art. 5 – 13 projektu przewidziano zmiany w przepisach innych ustaw związane ze zmianą nazwy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.

Zgodnie z art. 14 projektowanej ustawy plany transportowe sporządzone przed dniem wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy pozostają w mocy do dnia 31 grudnia 2029 r.

W art. 15 projektu zobowiązano marszałków województw do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej województwa w terminie do 30 września 2026 r. (ust. 1) a ministra właściwego do spraw transportu do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy (ust. 2).

Art. 16 projektu przesądza, że do postępowań w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczętych i niezakończonych przez dniem wejścia w życie projektowanych przepisów stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z art. 17 projektu ustawy rozkłady jazdy sporządzone przed wejściem w życie przepisów projektowanych wymagań powinny zostać dostosowane do wymagań wynikających z art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b – g ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

W odniesieniu do umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, których okres obowiązywania i przewidzianego w tych umowach dofinansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej przekracza rok budżetowy (tzw. umowy wieloletnie), które zostały zawarte przed dniem wejścia tej ustawy - zgodnie z art. 18 projektu ustawy – do dnia zakończenia ich obowiązywania stosuje się przepisy dotychczasowe.

Mając na uwadze przepisy art. 19 projektu operatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy realizują przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu będą obowiązani dostosować pojazdy w celu realizacji obowiązku wynikającego z art. 11 g ustawy z dnia ... o Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu tj. wyposażenia autobusu i stosowania lokalizatora. Termin na dostosowanie został wyznaczony na 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.

W art. 20 określono, że do postępowań wszczętych a niezakończonych przed wejściem w życie projektowanej ustawy decyzją ostateczną lub prawomocną w sprawach dotyczących zwrotu dopłat z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu stosuje się przepisy dotychczasowe.

W art. 21 przesądzono, że limit środków na umowy wieloletnie wynikający z przepisów art. 9a ust. 2 ustawy o Funduszu nie będzie miał zastosowania do umów wieloletnich zawartych przed dniem wejścia w życie przepisów projektu.

Natomiast w art. 22 wskazano, że przepisy ustawy o Funduszu w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą będą miały zastosowania począwszy od naboru wniosków o objęcie w 2027 r. dopłatą z Funduszu.

Zgodnie z art. 23 projektu przepisy ustawy wejdą w życie po upływie 30 dni od dnia jej ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 19 w zakresie art. 46 ust. 1 pkt 5 lit. b – g, który wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy.

Projekt ustawy nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie wymaga notyfikacji na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnień, o których mowa w § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

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

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

Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.