

**USTAWA**

**z dnia ..... 2023 r.**

**o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych  
o charakterze użyteczności publicznej**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Przepisy ustawy mają zastosowanie do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.”;
- 2) w art. 2 pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) przewóz o charakterze użyteczności publicznej - przewóz o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym lub przewóz realizowany w ramach komunikacji miejskiej;”
- 3) w art. 10 w ust. 2 pkt 3 otrzymuje następujące brzmienie:

„3) pracę eksploatacyjną na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw lub wynikającą z porozumień międzygminnych”;
- 4) w art. 16 ust. 5 otrzymuje następujące brzmienie:

„5. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra dodatkowo uruchomionych przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału niewykorzystanych środków zaplanowanych na dofinansowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej zaplanowanej do wykonania na zaproponowanych do uruchomienia liniach komunikacyjnych, jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 13 ust. 2, oraz informację o terminie, w którym organizator może złożyć o zawarcie umowy o dopłatę.”;

5) w art. 25:

a) ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności:

- 1) gminom;
- 2) związkom międzygminnym;
- 3) związkom powiatowo-gminnym;
- 4) powiatom i miastom na prawach powiatu;
- 5) związkom powiatów;
- 6) województwom.”,

b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Miasta na prawach powiatu mogą otrzymać dofinansowanie jeśli trasy linii, o których dofinansowanie wnioskują, przebiegają przez granice administracyjne co najmniej jednej gminy ościennej.”;

**Art. 2.** Przepisy niniejszej ustawy, stosuje się do naborów wniosków o objęcie w 2023 r. dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ogłoszonych po wejściu ustawy w życie.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Projektowana ustawa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2464), zwanej dalej „ustawą o Funduszu”.

Według obowiązujących przepisów miasta na prawach powiatu nie mogą ubiegać się o dopłatę z Funduszu, ponieważ z ustawy o Funduszu wyłączona została komunikacja miejska, nawet gdyby połączenie byłoby realizowane pomiędzy miastem na prawach powiatu, a gminą znajdującą się obok przez pojazdy będące w zasobie miasta na prawach powiatu.

W projekcie ustawy przewidziano:

- w ramach zmiany art. 1 ustawy o Funduszu zaproponowano dopuszczenie do ubiegania się o dofinansowanie przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej;- zmianę zawartą w art. 2 pkt 6 definicji „przewóz o charakterze użyteczności publicznej”, poprzez jej rozszerzenie o przewozy realizowane w ramach komunikacji miejskiej;
- zmiany zaproponowane w art. 10 oraz art. 16 likwidują zapisy dotyczące wyłączenia komunikacji miejskiej. Jest to konieczne z uwagi na dostosowanie przepisów do proponowanego brzmienia niniejszej ustawy.
- zmianę art. 25 ust. 2 ustawy o Funduszu polegającą na umiejscowieniu miast na prawach powiatu na szóstej . z siedmiu pozycji kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą, co nie zmienia ogólnych założeń ustawy żeby wpierać transport pomiędzy gminami, które doświadczają wykluczenia komunikacyjnego;
- wprowadzenie w art. 25 ust. 5 obligującego miasta na prawach powiatu, by składane przez nich wnioski dotyczyły linii obsługujących jeszcze co najmniej jedną gminę, tak by dofinansowywać jedynie połączenia międzygminne, a nie linie

komunikacji miejskiej przebiegające w granicach administracyjnych tylko jednej jednostki administracyjnej;

- w art. 2 zaproponowano, by dofinansowywanie komunikacji miejskiej możliwe byłoby od drugiego naboru w 2023 r., aby nie powodować rozbieżności w już toczących się postępowaniach o naborze.

Przedstawione powyżej rozwiązania pozwolą na dofinansowywanie komunikacji miejskiej, w tym przede wszystkim komunikacji miejskiej miast na prawach powiatu, której połączenia przebiegają pomiędzy tymże miastem na prawach powiatu i co najmniej jedną okoliczną gminą. Wynika to z faktu, iż miasta na prawach powiatu są największymi ośrodkami pracy dla gmin i powiatów je otaczających. To do nich w dużej ilości przyjeżdżają do pracy mieszkańcy, których miejsce zamieszkania jest poza granicami administracyjnymi miasta, w którym pracują.

Zmiana ustawy, w zaproponowanym kształcie, znacząco ułatwi dużym miastom zapewnienie dostępu do pracy, którą oferują przedsiębiorcy prowadzący firmy w ich granicach administracyjnych.

Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Ponadto zakłada się, że jej wejście w życie będzie miało pozytywny wpływ na sytuację i rozwój regionalny. Nie spowoduje również dodatkowych skutków finansowych dla budżetu państwa.

Projektowana ustawa nie wymaga przedstawienia jej organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia

Projekt ustawy nie stanowi przedmiotu regulacji prawa Unii Europejskiej.