**GŁÓWNE**

**ROZWIĄZANIA ZAPROPONOWANE W PROJEKCIE USTAWY O ZMIANIE USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM PRZYGOTOWANYM PRZEZ MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

1. **Ograniczenie do niezbędnego minimum zakresu planów transportowych.**

Plan transportowy będzie zawierał:

* sieć komunikacyjną niezbędną do zaspokojenia potrzeb przewozowych mieszkańców obszaru właściwości organizatora;
* zasady oznaczania poszczególnych linii tworzących sieć komunikacyjną;
* informacje o prognozowanej liczbie pasażerów obsługiwanych na danej linii komunikacyjnej z uwzględnieniem potoków pasażerskich w określonych przez organizatora przedziałach czasowych w ciągu doby oraz poszczególnych dni tygodnia;
* informacje o pakietach linii komunikacyjnych obejmujących co najmniej jedną linię komunikacyjną o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jedną linię komunikacyjną o małym potoku pasażerskim wraz z informacją o planowanych rozkładach jazdy, przewidzianych do obsługi przez operatorów w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Rozwiązanie takie uprości opracowywanie planów i zmniejszy obciążenia administracyjne,   
a także obniży koszty ponoszone z tego tytułu przez samorządy. Uproszczony plan transportowy, każdy z organizatorów publicznego transportu zbiorowego będzie mógł wykonać samodzielnie na podstawie posiadanych danych, bez konieczności zlecania tego zadania, co znacznie ograniczy koszt ich przygotowania.

1. **Wprowadzenie obowiązku opracowywania planów transportowych dla wszystkich jednostek samorządu terytorialnego.**

Dotychczas takie plany musiały być opracowywane wyłącznie na obszarach jednostek samorządowych o dużej liczbie mieszkańców. Powodowało to, że małe miejscowości były pozbawione planów transportowych, co ograniczało możliwość zaplanowania, tworzenia i rozwoju komunikacji publicznej na obszarach gdzie ze względów społecznych taka komunikacja była potrzebna.

1. **Ujęcie w planach transportowych pakietów linii komunikacyjnych składających się z co najmniej jednej linii o dużym potoku pasażerskim i co najmniej jednej linii o małym potoku pasażerskim, rozłożonych równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety.**

Równomierne rozłożenie rentownych linii komunikacyjnych w ramach poszczególnych pakietów linii komunikacyjnych oferowanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego spowoduje, że przewoźnicy, którzy byli zainteresowani do tej pory wyłącznie obsługą linii rentowych będą obsługiwać również linie komunikacyjne do miejscowości nie obsługiwanych dotąd ze względu na niską opłacalność takiego przedsięwzięcia.

Pozwoli to na stworzenie spójnego systemu transportu publicznego na terenie całego kraju   
i wyeliminuje tzw. białe plamy transportowe.

1. **Ustalenie górnej granicy wielkości pakietu linii komunikacyjnych.**

W celu uniknięcia tworzenia nadmiernie dużych pakietów linii komunikacyjnych ustalono górny limit wielkości pakietu na poziomie 80 000 wozokilometrów miesięcznie. Proponowany limit jest wynikiem przyjęcia jako rozwiązanie modelowe:

* 23 pojazdów eksploatowanych przez jeden podmiot – liczba ta koresponduje z liczbą używaną w rozporządzeniu nr 1370/2007;
* przeciętnej miesięcznej pracy eksploatacyjnej jednego pojazdu na poziomie 3480 km.

Przyjęto, że średni przebieg autobusu wynosi 116 km dziennie (w komunikacji międzymiastowej z wyłączeniem komunikacji miejskiej).

23 pojazdy x 3480 km miesięcznie = 80040 wozokilometrów miesięcznie

1. **Przyznawanie przedsiębiorcom prawa do obsługi pakietów linii komunikacyjnych, w drodze otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur przetargowych.**

W celu zachowanie konkurencyjności w transporcie drogowym i eliminowania zjawiska monopolizacji rynku ustalono dopuszczalną liczbę pakietów linii komunikacyjnych, które mogą być obsługiwane przez jednego przedsiębiorcę u danego organizatora.

Zaproponowano, aby organizator mógł zawrzeć umowę z jednym operatorem publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych.

Ww. ograniczenie nie będzie miało zastosowania jeżeli spełnione są łącznie dwa z poniższych warunków, w ramach realizacji przewozów wykonywanych na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, o których mowa w art. 18 ust. 1 ustawy o transporcie drogowym, w okresie 1 roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy:

a) co najmniej 80% zatrzymań na przystankach publicznego transportu zbiorowego na terenie danego organizatora jest wykonywanych przez jednego przewoźnika;

b) co najmniej 80% wielkości pracy eksploatacyjnej na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

c) co najmniej 80% zadań przewozowych na terenie danego organizatora wykonywanych jest przez jednego przewoźnika;

d) na terenie danego powiatu nie funkcjonuje więcej niż jeden podmiot posiadający co najmniej 25 autobusów – w przypadku przewozów gminnych i powiatowych.

1. **Wprowadzenie kryteriów, które będzie musiał spełnić przedsiębiorca, aby mogło być mu udzielone zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego.**

W celu gwarancji, że usługi przewozów osób autobusem w ramach publicznego transportu zbiorowego będą świadczone przez rzetelnych i solidnych przewoźników, u których nie stwierdzono naruszeń przepisów prawa w projekcie proponuje się, że zamówienie publiczne na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego może zostać udzielone wyłącznie przedsiębiorcy który w okresie ostatnich pięciu lat przed dniem przystąpienia do przetargu nie został skazany prawomocny wyrokiem sądu za nieprawidłowości w zakresie rozliczania dopłat z tytułu stosowania obowiązujących ulg w przewozach pasażerskich, o których mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2014 poz. 1863 z późn. zm.).

1. **Wprowadzenie dodatkowych kryteriów, które będzie musiał spełnić przedsiębiorca, aby mógł złożyć ofertę w pierwszym zamówieniu publicznym na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego po wejściu w życie projektowanych przepisów.**

W celu zapewnienie preferencji dla przewoźników obecnie działających na obszarze właściwości danego organizatora oraz ciągłości świadczonych usług przewozowych wprowadzono preferencyjne kryteria przy przetargach na obsługę pakietów linii komunikacyjnych dla przedsiębiorców, którzy:

1. prowadzą działalność w zakresie krajowych przewozów osób na obszarze właściwości organizatora i
2. posiadają siedzibę w województwie, w którym znajduje się obszar właściwości organizatora,

- co najmniej przez ostatnie 3 lata przed dniem przystąpienia do przetargu.

*„Waga tego kryterium przy określaniu jego istotności w ocenie oferty wynosi 60%.”*

1. **Skrócenie czasu, na który mogą być zawierane umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym z 10 do 5 lat w celu przeciwdziałania monopolizacji i zachowania konkurencyjności na rynku przewozów.**
2. **Wprowadzenie możliwość wykonywania przewozów nie będących przewozami użyteczności publicznej, realizowanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu wyłącznie na liniach międzywojewódzkich.**
3. **Stworzenie warunków do stosowania przez wszystkich przewoźników biletów ulgowych. Dzięki temu wszyscy uprawnieni do ulg obywatele będą mogli korzystać z przejazdów z ulgą.**