



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 474
Warszawa, 11 stycznia 2008 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Jacka Tomczaka.

(-) Waldemar Andzel; (-) Piotr Babinetz; (-) Piotr Cybulski; (-) Witold Czarnecki; (-) Marzenna Drab; (-) Jan Diedziczak; (-) Adam Gawęda; (-) Zbigniew Girzyński; (-) Jerzy Gosiewski; (-) Dariusz Kaczanowski; (-) Mariusz Kamiński; (-) Sławomir Kłosowski; (-) Leonard Krasulski; (-) Ewa Malik; (-) Gabriela Masłowska; (-) Jerzy Materna; (-) Krzysztof Michałkiewicz; (-) Anna Paluch; (-) Marek Polak; (-) Piotr Polak; (-) Józef Rojek; (-) Edward Siarka; (-) Piotr Stanke; (-) Marek Suski; (-) Aleksander Marek Szczygło; (-) Jolanta Szczypińska; (-) Stanisław Szwed; (-) Beata Szydło; (-) Krzysztof Tchórzewski; (-) Grzegorz Tobiszowski; (-) Teresa Wargocka; (-) Jadwiga Wiśniewska; (-) Tadeusz Woźniak; (-) Sławomir Zawiślak; (-) Zbigniew Ziobro.

Ustawa
z dnia 2008 r.

**O zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów
środkami publicznego transportu zbiorowego**

Art. 1.

- 1) w art. 2 dodaje się ust. 8 w brzmieniu:

„8. Do ulgi 50% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pośpiesznych na podstawie biletów jednorazowych są uprawnieni studenci do ukończenia 26 roku życia.

Uprawienie to obejmuje wyłącznie przejazd z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem.

- 2) art. 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw: pracy i zabezpieczenia społecznego, oświaty i wychowania oraz szkolnictwa wyższego, określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów osób, o których mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1, ust. 2, 3, 5 pkt 1 i 2, pkt. 8 oraz art. 3–5, z uwzględnieniem rodzaju posiadanych uprawnień określonych w tych przepisach, oraz wzór dokumentu dla osób, o których mowa w art. 2 ust. 5 pkt 2 i art. 3.

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 października 2009 r.

UZASADNIENIE

Proponowana nowelizacja ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ma na celu odciążenie finansowe studentów szkół wyższych do 26. roku życia, poprzez stworzenie nowej ulgi 50% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pośpiesznych na podstawie biletów jednorazowych, ale tylko i wyłącznie na przejazd z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem

Jak pokazała praktyka studenci szkół wyższych najczęściej korzystają ze środków publicznego transportu zbiorowego kolejowego w przejazdach z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem. Dotychczasowy stan prawny przyznawał studentom ulgę w wysokości 37% przy przejeździe środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego, na terenie całego kraju. Taka ulga nie do końca spełniała swoje założenie, ponieważ jej zadaniem winno być przede wszystkim odciążenie finansowe studentów w zakresie wykonywania obowiązków studenckich. W efekcie stawiała ona na równi przejazd z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej (i z powrotem) z przejazdem – do innej części kraju – niezwiązany z obowiązkami studenckimi.

Proponowana nowelizacja ustawy proponuje wprowadzenie nowej, wyższej ulgi, dla studentów studiów wyższych do ukończenia 26. roku życia, przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pośpiesznych na podstawie biletów jednorazowych, z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem. Nowa, wyższa ulga w uprzywilejowanej pozycji postawi tę grupę studentów, którzy korzystają ze środka publicznego transportu zbiorowego kolejowego w przejeździe do szkoły wyższej. Wydatki związane z przejazdami z miejsca zamieszkania do szkoły, poza wydatkami na czynsz oraz na komunikację miejską, najbardziej obciążają studentów. Dzięki nowelizacji proponowanych przepisów, z nowej ulgi będzie mogła skorzystać grupa ok. 2 mln studentów.

Przewiduje się, iż nowa ulga spotka się z pozytywnym przyjęciem. Od kilku lat organizacje studenckie walczą o przywrócenie ulg, które obowiązywały przed 2002 rokiem. Wydaje się, iż zaproponowana ulga będzie kompromisem pomiędzy oczekiwaniami studentów, a wydatkami budżetu państwa.

Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do spraw pracy i zabezpieczenia społecznego, oświaty i wychowania oraz szkolnictwa wyższego określi w drodze rozporządzenia, rodzaj dokumentu poświadczającego uprawnienia do korzystania z zaproponowanej ulgi. Najprostszym i najbardziej logicznym rozwiązaniem, będzie określenie legitymacji studenckiej jako dokumentu poświadczającego korzystanie z nowej ulgi. Na tym dokumencie znajdują się wszystkie dane – tj. miejsce zamieszkania oraz adres szkoły wyższej – umożliwiające korzystanie z zaproponowanej ulgi.

Wejście w życie ustawy pociągnie ze sobą nieznaczne obciążenia budżetu państwa. Zaproponowana ulga jest wyższa o ok. 35% w stosunku do obecnej. Jednakże należy przypomnieć, iż nie stosuje się jej do wszystkich przejazdów. Pierwsze wyliczenia przewidują, iż wydatki z budżetu państwa związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów, wzrosną o kilkanaście procent.

Proponuje się wejście ustawy w życie z dniem rozpoczęcia nowego roku akademickiego 2009. Droga legislacyjna wraz dodatkowymi konsultacjami społecznymi może potrwać kilka miesięcy. Drugim argumentem opowiadającym się za podaną datą, jest niezaplanowanie wydatków na realizację zadań wynikających z powyższej ustawy w budżecie państwa na bieżący rok.

Warszawa, 21 stycznia 2008 r.

BAS-WAEM-95/08

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
o zgodności przedstawionego poselskiego projektu ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Jacek Tomczak) z prawem Unii Europejskiej

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. - Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2002 r. Nr 23, poz. 398, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

I. Przedmiot projektu ustawy

Przedstawiony poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego¹ przewiduje przyznanie studentom do ukończenia 26 roku życia ulgi 50% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych. Uprawnienie to ma dotyczyć wyłącznie przejazdów z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem.

Zmiana miałaby wejść w życie 1 października 2009 r.

II. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

W kontekście przewidzianych w opiniowanym projekcie rozwiązań należy zwrócić uwagę na wspólnotowe regulacje z zakresu pomocy publicznej. Zgodnie z art. 87 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (dalej: TWE), z zastrzeżeniem innych postanowień przewidzianych w Traktacie, wszelka pomoc przyznawana przez Państwo Członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi

¹ Ponieważ autorzy projektu nigdzie nie podają ani daty uchwalenia, ani adresu publikacyjnego zmienianej ustawy, należy założyć, że chodzi o nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, ze zm.)

zakłóceniem konkurencji przez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między Państwami Członkowskimi.

Przepis art. 87 ust. 2 lit. a) TWE stanowi, że zgodna ze wspólnym rynkiem jest pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, pod warunkiem, że jest przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów.

III. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Opiniowany projekt ustawy przewiduje przyznanie studentom do ukończenia 26 roku życia ulgi 50% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych. Uprawnienie to ma dotyczyć wyłącznie przejazdów z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem. Obecnie obowiązująca ustawa przyznaje takim studentom ulgę 49% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych szkolnych (art. 5 ust. 1 pkt. 2 zmienianej ustawy). Zgodnie z art. 8a ust. 1a zmienianej ustawy, koszty związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów pokrywane są z budżetu państwa.

Wobec tego, proponowaną ulgę należy uznać za pomoc publiczną w rozumieniu art. 87 ust. 1 TWE. Równocześnie, należy stwierdzić, że jest to pomoc o charakterze socjalnym przyznawana indywidualnym konsumentom, która na mocy art. 87 ust. 2 lit. a) TWE jest dozwolona. Ostateczna ocena dopuszczalności takiego rozwiązania należy jednak do Komisji Europejskiej.

Dla zajęcia stanowiska przez Komisję Europejską konieczne jest zachowanie procedury notyfikowania Komisji Europejskiej planu nowej pomocy publicznej (art. 88 ust. 3 zdanie pierwsze TWE w związku z art. 2 ust. 1 oraz art. 1 lit. c rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE). Uruchomienie postępowania notyfikacyjnego następuje na podstawie prawa krajowego, a w szczególności na podstawie art. 16a ustawy o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej.

Zgodnie z art. 88 ust. 3 zdanie trzecie TWE w związku z art. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 projektowane środki nie mogą być wprowadzone w życie dopóki Komisja nie zakończy postępowania.

IV. Konkluzje

Przedstawiony poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego przewiduje przyznanie ulg na niektóre przejazdy kolejowe

studentom do 26 roku życia. Zmiany nie są sprzeczne z prawem Unii Europejskiej, jednak projekt ustawy wymaga notyfikowania go Komisji Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory Bazy REX: Unia Europejska, transport, studenci, ulgi, koleje

Warszawa, 21 stycznia 2008 r.

BAS-WAEM-96/08

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
dotycząca możliwości uznania przedstawionego poselskiego projektu
ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami
publicznego transportu zbiorowego (przedstawiciel wnioskodawców: poseł
Jacek Tomczak) za projekt ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w
rozumieniu art. 95a ust. 1 Regulaminu Sejmu

Stosownie do art. 95a ust. 1 Regulaminu Sejmu, projektem ustawy wykonującym prawo Unii Europejskiej jest projekt ustawy mający na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Przedstawiony poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego¹ przewiduje przyznanie studentom do ukończenia 26 roku życia ulgi 50% przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych. Uprawnienie to ma dotyczyć wyłącznie przejazdów z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem.

Zmiana miałaaby wejść w życie 1 października 2009 r.

Ponieważ opiniowany projekt ustawy nie wykonuje żadnego przepisu prawa Unii Europejskiej, nie ma podstaw, by uznać go, w trybie art. 95a ust. 3 Regulaminu Sejmu, za projekt ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory Bazy REX: Unia Europejska, studenci, ulgi, koleje

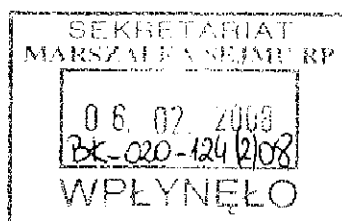
¹ Ponieważ autorzy projektu nigdzie nie podają ani daty uchwalenia, ani adresu publikacyjnego zmienianej ustawy, należy założyć, że chodzi o nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, ze zm.)



Klub Parlamentarny „Prawo i Sprawiedliwość”

Warszawa, dnia 30 stycznia 2008 roku

Jacek Tomczak
Posel na Sejm
Rzeczypospolitej Polskiej



Szanowny Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Jako reprezentant wnioskodawców poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego pragnę poinformować Pana Marszałka, iż przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Ponadto, jako źródło finansowania projektowanej regulacji należy wskazać wydatki budżetu państwa na rok 2009 związane z finansowaniem ustawowych uprawnień do bezpłatnych lub ulgowych przejazdów.

Jacek Tomczak

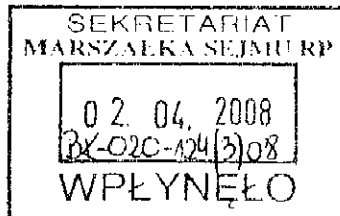
Posel na Sejm RP



Warszawa, dnia 1 kwietnia 2008r.

MINISTER INFRASTRUKTURY
Cezary Grabarczyk

Nr MB - 4- 073/ 2 / 08



Pan Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odnosząc się do otrzymanego za pośrednictwem Pana Sławomira Nowaka Sekretarza Stanu Szefa Gabinetu Politycznego Prezesa Rady Ministrów **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego**, poniżej przedstawiam opinię w powyższym zakresie.

1. Projekt poselski odwołuje się do zmiany ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, podczas gdy tytuł przedmiotowej ustawy brzmi : ustawa z dnia 20 czerwca 1992r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U.z 2002r. Nr 175, poz.1440 tj., z późn. zm.).
2. Projekt poselski zakłada wprowadzenie 50% ulgi dla studentów przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pociągach pospiesznych na podstawie biletów jednorazowych na przejazdy z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem. Należy jednakże zwrócić uwagę, iż :
 - aktualnie przepisy nie przewidują takiego wymiaru ulgi dla żadnej z grup uprawnionych. Ulga w tym wymiarze została zastąpiona w 2002r. m.in. ulgą w wymiarze 37% i 49% aby ograniczyć nadużycia popełniane przez przewoźników przy realizacji ulg ustawowych, w celu uzyskania dotacji (drukowanie biletów bez wykonania usługi przewozu przy przejazdach bezpłatnych oraz łączenie 2-ch biletów z ulgą 50% dla uzyskania biletu normalnego), **stąd przyznanie studentom jako jedynej grupie uprawnionych ulgi 50% jest nieuzasadnione.**

- jest to kolejna ulga, której stosowanie jest ograniczone do trasy przejazdu, w tym pociągami w różnych relacjach. Ograniczenie ulgi do przejazdu z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej nie odpowiada obecnym realiom pobierania nauki przez studentów. Przejazd na uczelnię nie musi odbywać się z miejsca zamieszkania a np. z miejsca pobytu czasowego lub z miejsca zatrudnienia a ponadto siedziba uczelni, która wydała legitymację studencką jako dokument poświadczający prawo do ulg nie musi być miejscem pobierania nauki. Korzystanie z takiej ulgi będzie rodziło spory i zatargi pomiędzy studentami a przewoźnikami, co pokazuje praktyka innych grup, którym przyznano w ustawie o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego ulgę na określoną trasę (dzieci i młodzież niepełnosprawni oraz ich opiekunowie)
 - obowiązujące przepisy ustawy przewidują w art. 4 ust. 6 uprawnienia studentów do ulgi 49% przy przejazdach w pociągach osobowych i pociągach pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych. Ulga ta, w intencji ustawodawcy ma na celu zapewnienie studentom obniżonych kosztów przejazdów, odbywanych regularnie w tych samych relacjach a więc z miejsca pobytu do uczelni.
 - obecny system ustawowych ulg przejazdowych w przewozach kolejowych obejmuje 29 grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ulg w przejazdach 5 kategoriami pociągów i z możliwością wykupienia dwu różnych rodzajów biletów (jednorazowe, miesięczne) oraz przy dokumentowaniu uprawnień do ulg ponad 50 –cioma różnymi dokumentami, przy czym niektóre osoby mogą korzystać z ulg w trakcie jednego przejazdu nawet z 3 tytułów w zależności od tego na jaki dokument powołają się przy zakupie biletu u przewoźnika. Podobna sytuacja występuje w przewozach autobusowych. W praktyce powoduje to nieczytelność systemu ulg, którego koszty funkcjonowania pokrywane są z budżetu państwa.
 - w ramach interpelacji poselskich, wniosków organizacji społecznych do Ministra Infrastruktury w ostatnim czasie zgłoszonych zostało kilkanaście postulatów o rozszerzenie zakresu ulg lub podwyższenie ich wymiaru różnym grupom uprawnionych. Oczekiwania społeczne w tym obszarze nie ograniczają się więc wyłącznie do spraw studentów.
3. Rolą Ministra Infrastruktury w systemie ustawowych ulg przejazdowych jest zagwarantowanie prawidłowego wykonywania przewozów przez przewoźników. Decyzja o rozszerzeniu zakresu obecnego systemu ulg przejazdowych należy do obszaru polityki społecznej państwa i przekracza kompetencje jednego ministra. Z uwagi na to, iż skutki finansowe przejazdów ulgowych dla przewoźników finansowane są z budżetu państwa, decydującym powinno być stanowisko Ministra Finansów, w tym wypadku przy udziale Ministra Nauki realizującego politykę socjalną w stosunku do grup studentów. Wiąże się to również z faktem, iż w 2008r. Minister Finansów negatywnie zaopiniował wniosek przedłożony przez Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób

Niepełnosprawnych w zakresie zmiany przepisów o ulgach dla osób niepełnosprawnych jak i wniosek Ministra Pracy i Polityki Społecznej o podwyższenie ulg przejazdowych z 37% na 49% zawarty w projekcie ustawy o uprawnieniach kombatantów, uczestników walki cywilnej lat 1914 – 1945, działaczy opozycji wobec dyktatury komunistycznej oraz niektórych ofiar represji systemów totalitarnych.

Reasumując, pragnę Pana Marszałka poinformować, iż ze swej strony nie jestem przeciwny wspieraniu studentów w dojazdach kolejami na uczelnie poprzez system ulg przejazdowych, jednakże wszelkie podejmowane działania powinny być przede wszystkim spójne z polityką społeczną państwa w stosunku do różnych grup społecznych. W mojej ocenie system ustawowych ulg przejazdowych powinien zmierzać do jego uproszczenia, poprawy czytelności i w efekcie do ochrony interesów państwa w finansowaniu z budżetu przewoźnikom skutków jego stosowania.

Cezary Grabarczyk
MINISTER INFRASTRUKTURY
Cezary Grabarczyk
Cezary Grabarczyk

Otrzymuje :

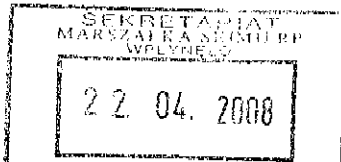
Pan Sławomir Nowak
Sekretarz Stanu
Szef Gabinetu Politycznego
Prezesa Rady Ministrów



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
MAREK NIECHCIAŁ**

DDO-500-9(2)/08/KB

Warszawa, dn 24 kwietnia 2008 r.



BK-020-124(4)08

**Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na pismo zawierające wniosek o wydanie opinii w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, pragnę przedstawić następujące wyjaśnienia.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r., Nr 175, poz. 1440 ze zm.), której nowelizacja jest planowana na podstawie przekazanego projektu ustawy, została zgłoszona Komisji Europejskiej w ramach procedury określonej w Aneksie IV rozdziału 3 pkt 4 Traktatu Akcesyjnego, jako program pomocowy o nazwie „Rekompensata dla przedsiębiorstw świadczących kolejowe przewozy pasażerskie z tytułu stosowania ulgowych biletów na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego dla określonych kategorii pasażerów” (zarejestrowany jako PL 4/2004/TREN).

W piśmie z dnia 24 kwietnia 2007 r. (TREN A.4 MS/cm D(2007) 308701) w sprawie środków pomocowych dotyczących pomocy udzielanej w sektorze transportu, Komisja Europejska nie zgłosiła zastrzeżeń w odniesieniu do 16 środków pomocowych, wśród których był również program PL/4/2004/TREN „Rekompensata dla przedsiębiorstw świadczących kolejowe przewozy pasażerskie z tytułu stosowania ulgowych biletów na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego dla określonych kategorii pasażerów”. W związku z tym, środki te w dalszym ciągu uznawane są za pomoc istniejącą w rozumieniu art. 1 lit. b rozporządzenia Rady (WE) Nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz. Urz. UE L 83 z 27.03.1999). Oznacza to, iż udzielanie pomocy publicznej w sektorze transportu na ich podstawie może odbywać się bez konieczności jej notyfikacji Komisji Europejskiej oraz opiniowania przez Prezesa UOKiK w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2007 r., Nr 59, poz. 404). Przedmiotowe pismo KE nie zawiera uzasadnienia dokonanej kwalifikacji. Wydaje się jednakże, iż KE uznała przedmiotowy program za zgodny z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 1191/69 z dnia 26 czerwca 1969 r. w sprawie działania państw członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej (Dz. Urz. EWG L 156 z 28.06.1969, zmienionym rozporządzeniem Rady (WE) nr 1893/91 z 20 czerwca 1991 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69, Dz. Urz. WE L 353 z 17.12.1991),

w szczególności z art. 11 ww. rozporządzenia dotyczącym sposobu obliczania wysokości rekompensat dla przedsiębiorstw świadczących przewozy pasażerskie z tytułu stosowania ulgowych biletów dla określonych kategorii pasażerów na przejazdy środkami publicznego transportu zbiorowego.

W związku z powyższym należy stwierdzić, iż udzielanie pomocy publicznej na mocy ww. ustawy stanowi pomoc skierowaną do sektora transportu, nie jest natomiast pomocą publiczną o charakterze socjalnym przyznawaną indywidualnym konsumentom (art. 87 ust. 2 TWE). Pragnę przy tym wyjaśnić, iż zgodnie z art. 87 ust. 2 lit. a TWE, środek pomocowy jest zgodny ze wspólnym rynkiem jako stanowiący pomoc dla indywidualnych konsumentów, jeżeli spełnione są łącznie następujące kryteria:

1. pomoc ma charakter socjalny,
2. korzyść ekonomiczną odnoszą indywidualni konsumenci,
3. pomoc przyznaje się bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów/usług (konsumenci czerpią korzyści z pomocy niezależnie od tego, jaki podmiot gospodarczy oferuje produkty/usługi¹).

Pomoc o charakterze socjalnym na rzecz poszczególnych konsumentów państwo może stosować tylko w przypadkach uzasadnionych interesem publicznym oraz wtedy gdy jest ona przyznawana bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów/usług² indywidualnym konsumentom³. W omawianym przypadku środek pomocowy zawarty w ustawie o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego rzeczywiście posiada charakter socjalny, gdyż usługi przewozowe, dzięki niższym cenom, będą dostępne dla osób „słabszych społecznie”. Jednakże, jak już to zostało wcześniej wspomniane, art. 73 TWE i rozporządzenie Rady nr 1191/69 wydane w celu jego wdrożenia są właściwą podstawą prawną w przypadku pomocy dla przedsiębiorstw świadczących usługi publiczne w transporcie. Ponadto, środek ten został zgłoszony Komisji, jako pomoc skierowana do sektora transportu, a nie pomoc o charakterze socjalnym na rzecz poszczególnych konsumentów i tym samym nie można go kwalifikować jako pomoc udzielana na podstawie art. 87 ust. 2 lit. a TWE.

Dodatkowo należy zauważyć, iż notyfikacji podlega zmiana zatwierdzonego przez Komisję programu pomocowego. Zgodnie z art. 1 lit. c rozporządzenia Rady (WE) Nr 659/1999, zmiana pomocy istniejącej powoduje bowiem uznanie jej za pomoc nową, a tym samym powstaje obowiązek notyfikowania projektu zmiany programu pomocowego Komisji. Obowiązek ten został doprecyzowany rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonywania rozporządzenia Rady (WE) Nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE (Dz. Urz. UE L 140 z 30.04.2004). Zgodnie z art. 4 ww. rozporządzenia zmianą wskazaną w art. 1 lit. c rozporządzenia Rady (WE) Nr 659/1999 jest zmiana, inna niż modyfikacja o czysto administracyjnym lub formalnym charakterze, która nie może wpłynąć na ocenę zgodności danego środka pomocowego ze wspólnym rynkiem. Dodatkowo, w ramach procedury

¹ Zgodnie z orzeczeniem ETS w sprawach C-442/03 P i C-471/03 P - P&O European Ferries (Vizcaya) w sytuacji, gdy tylko jedno przedsiębiorstwo realizuje cel socjalny władze publiczne mają obowiązek udowodnić, iż jego wybór został dokonany na podstawie przejrzystej procedury, która wykazała, iż tylko to jedno przedsiębiorstwo jest w stanie wykonywać cel socjalny. Ponadto, aby przesłanka przyznawania pomocy bez dyskryminacji związanej z pochodzeniem produktów/usług była spełniona – pomoc nie może być dystrybuowana tylko przez jeden podmiot (orzeczenie T-93/02 - Confédération national du Crédit mutuel).

² Przykładem tego rodzaju pomocy mogą być ulgi podatkowe w Niemczech przeznaczone dla nabywców samochodów wyposażonych w katalizatory bez względu na markę samochodu (orzeczenie ETS C-52/76 Luigi Benedetti v. Munari F.lli s. a.s., Zb. orz. 1976, s. 163).

³ Np. decyzja KE nr N 26/2003 - *Régime d'aides individuelles à caractère social - desserte aérienne entre Paris et la Corse* (Dz. Urz. UE C 110 z 8.05.2003).

uproszczonej notyfikacji podlega zmiana zatwierdzonego programu pomocowego polegająca na:

- zwiększeniu budżetu o ponad 20%;
- przedłużeniu czasu trwania programu o okres do sześciu lat, z lub bez równoczesnego zwiększenia budżetu;
- zaostrzeniu kryteriów dotyczących stosowania programu, zmniejszeniu intensywności pomocy lub ograniczeniu kosztów kwalifikowanych.

Zmiany o innym charakterze podlegają notyfikacji w standardowej procedurze.

Na podstawie powyższych rozważań należy stwierdzić, iż poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego mający na celu wprowadzenie 50% ulgi przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pośpiesznych, z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem, na podstawie biletów jednorazowych dla studentów do ukończenia 26 roku życia oraz przewidujący określenie w drodze rozporządzenia rodzajów dokumentów poświadczających uprawnienia do korzystania z ulgowych przejazdów osób, dokonuje zmiany istniejącego programu pomocowego poprzez rozszerzenie zakresu zobowiązania taryfowego (ustanowienie nowej ulgi) nałożonego na przewoźników. Powoduje również konieczność odpowiedniego zwiększenia budżetu ww. środka pomocowego (w uzasadnieniu nie wskazano jednakże konkretnych kwot).

Równocześnie wydaje się, iż pomimo zmiany istniejącego programu pomocowego nie ma konieczności dokonania notyfikacji KE przedmiotowego projektu ustawy, gdyż pomoc nadal będzie udzielana jako rekompensata z tytułu świadczenia usług użyteczności publicznej polegających na stosowaniu stawek nałożonych w interesie szczególnych kategorii osób, a wynikających z jednostronnego nałożenia przez państwo obowiązku⁴. Zgodnie z art. 17 rozporządzenia Rady nr 1191/69, konieczne będzie jedynie ex post przesłanie KE informacji na temat udzielonego wsparcia.

z
porozumienia
Jacek Jankowski

⁴ Warunki nałożenia na przedsiębiorstwo obowiązku świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym zostały określone m.in. w pkt 12 wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych (Dz. Urz. UE C 297 z 29.11.2005).