

Dz.U. 2019 poz. 1123**USTAWA**

z dnia 16 maja 2019 r.

o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej¹⁾**DZIAŁ I****Przepisy ogólne****Art. 1.** 1. Ustawa reguluje:

- 1) utworzenie i funkcjonowanie Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwanego dalej „Funduszem”;
- 2) zasady dofinansowania ze środków Funduszu realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

2. Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej.

Art. 2. Użyte w przepisach ustawy określenia oznaczają:

- 1) cena usługi – kwotę deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w złotych w odniesieniu do 1 wozokilometra;
- 2) kwota deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – ujemny wynik finansowy netto wyliczony dla tej linii nieuwzględniający rozsądnego zysku, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 3) organizator – organizatora publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2016 i 2435 oraz z 2019 r. poz. 730), z wyłączeniem związku metropolitalnego i ministra właściwego do spraw transportu;
- 4) operator – operatora publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 5) plan transportowy – plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 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;
- 7) umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 24 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;
- 8) wozokilometr – jednostkę miary pracy eksploatacyjnej autobusu, przy czym 1 wozokilometr to przejazd 1 autobusu na odległość 1 kilometra.

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się następujące ustawy: ustawę z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt, ustawę z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska, ustawę z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach, ustawę z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, ustawę z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym, ustawę z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, ustawę z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz ustawę z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 240 z 16.09.2015, str. 65 oraz Dz. Urz. UE L 354 z 23.12.2016, str. 22.

DZIAŁ II

Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

Art. 3. 1. Fundusz jest państwowym funduszem celowym.

2. Dysponentem Funduszu jest minister właściwy do spraw transportu.

3. Bank Gospodarstwa Krajowego, zwany dalej „Bankiem”, prowadzi obsługę bankową Funduszu na zasadach określonych w umowie z dysponentem Funduszu.

4. Wysokość wynagrodzenia Banku za prowadzenie obsługi bankowej Funduszu nie może przekroczyć średniej wysokości wynagrodzenia pobieranego przez Bank za obsługę bankową innych państwowych funduszy celowych.

Art. 4. Fundusz gromadzi środki finansowe w celu dofinansowania realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 5. Środki Funduszu pochodzą z:

- 1) wpływów z tytułu opłaty emisyjnej, o której mowa w art. 321a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.³⁾), w wysokości 5% wpływów z tej opłaty;
- 2) wpływów z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730), w wysokości 55% wpływów z tej opłaty;
- 3) wpływów z tytułu opłaty paliwowej, o której mowa w art. 37h ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730), w wysokości 4% wpływów z tej opłaty;
- 4) wpływów w wysokości wynikającej z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730), ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534 i 730), ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.⁴⁾), ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2019 r. poz. 122), ustawy z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2019 r. poz. 541 i 675), ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. 1480) oraz ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 oraz z 2019 r. poz. 730);
- 5) budżetu państwa w części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu;
- 6) odsetek, o których mowa w art. 17 ust. 1;
- 7) odsetek od wolnych środków przekazanych albo przyjmowanych w zarządzanie zgodnie z przepisami o finansach publicznych;
- 8) darowizn i zapisów;
- 9) innych źródeł.

Art. 6. Środki Funduszu przeznacza się na:

- 1) dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez dopłatę do ceny usługi, zwaną dalej „dopłatą”;
- 2) wydatki na obsługę Funduszu.

Art. 7. Środki, o których mowa w art. 5 pkt 5, oraz dofinansowanie udzielone ze środków Funduszu nie stanowią dotacji w rozumieniu art. 126 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 869).

Art. 8. 1. Dysponent Funduszu sporządza projekt rocznego planu finansowego Funduszu, zawierający w szczególności wysokość:

- 1) wpływów w podziale na źródła, o których mowa w art. 5;
- 2) wydatków na dopłatę oraz wydatków na obsługę Funduszu.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648, 1722, 2161 i 2533 oraz z 2019 r. poz. 42, 412 i 452.

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752 i 870.

2. Dysponent Funduszu sporządza projekt planu, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 15 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

3. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych do dnia 31 lipca roku poprzedzającego rok, w którym plan finansowy Funduszu ma obowiązywać.

4. Uzgodniony przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

5. Zmiana planu finansowego Funduszu wymaga uzgodnienia z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Art. 9. Środki pozostające na dzień 31 grudnia na rachunku Funduszu mogą zostać przekazane przez dysponenta Funduszu na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego lub Funduszu Kolejowego lub na dochody budżetu państwa.

DZIAŁ III

Dofinansowanie i dopłata ze środków Funduszu

Rozdział 1

Zasady udzielania dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu

Art. 10. 1. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w poszczególnych województwach, po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 8 ust. 4.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób podziału środków Funduszu, mając na uwadze:

- 1) powierzchnię województwa;
- 2) liczbę mieszkańców województwa;
- 3) pracę eksploatacyjną na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażoną w wozokilometrach, zaplanowaną do wykonania w planach transportowych poszczególnych województw, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Art. 11. Dysponent Funduszu zawiera z wojewodą porozumienie określające w szczególności:

- 1) sposób i terminy wypłaty dofinansowania,
- 2) zasady i warunki wykorzystania i zwrotu dofinansowania,
- 3) wytyczne dotyczące treści umowy o dopłatę

– mając na uwadze zapewnienie jednolitych warunków otrzymywania dopłaty przez organizatorów we wszystkich województwach.

Art. 12. 1. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków, o których mowa w art. 10 ust. 1, zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w danym województwie.

2. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o maksymalnej kwocie dopłaty do 1 wozokilometra przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wynikającej z podziału środków zaplanowanych na dofinansowanie tych przewozów w danym województwie przez liczbę wozokilometrów pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wyrażonej w wozokilometrach zaplanowanej do realizacji w planie transportowym tego województwa, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 13 ust. 2, oraz informację o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zawarcie umowy o dopłatę.

3. Wniosek o zawarcie umowy o dopłatę doręczony po terminie, o którym mowa w ust. 2, nie podlega rozpatrzeniu.

Art. 13. 1. Organizator może uzyskać ze środków Funduszu dopłatę po zawarciu umowy o dopłatę z właściwym wojewodą. Umowa jest zawierana na wniosek organizatora.

2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 0,80 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.

3. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;

2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

4. Maksymalna kwota dopłaty jest uzależniona od wysokości środków przewidzianych na dane województwo w roku budżetowym i nie może przekroczyć kwoty zamieszczonej w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego dla linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej objętej dopłatą.

5. Umowa o dopłatę obejmuje w szczególności:

- 1) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) długość linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) częstotliwość połączeń na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 4) wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) maksymalną kwotę dopłaty;
- 6) termin i sposób przekazywania dopłaty;
- 7) termin i sposób rozliczenia dopłaty;
- 8) termin i zasady zwrotu dopłaty;
- 9) zasady i terminy składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

6. W przypadku aktualizacji planu transportowego przez województwo w trakcie roku budżetowego dopłata do przewozów zorganizowanych wskutek aktualizacji planu może być dokonana na zasadach określonych w rozdziale 3.

Rozdział 2

Zasady przekazywania dopłaty

Art. 14. 1. Organizator składa wojewodzie wniosek o dopłatę za dany okres rozliczeniowy na zasadach i w terminach wynikających z umowy o dopłatę.

2. Do wniosku o dopłatę organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

3. W przypadku gdy w okresie rozliczeniowym dla pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wystąpi dodatni wynik finansowy, pomimo pomniejszenia go o kwotę rozsądnego zysku, organizator nie występuje z wnioskiem o dopłatę do tej linii. Wysokość tego wyniku finansowego podlega rozliczeniu w danym okresie rozliczeniowym lub w kolejnych okresach rozliczeniowych.

4. Wojewoda dokonuje weryfikacji wniosku o dopłatę.

5. Wniosek o dopłatę:

- 1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 1,
- 2) niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę

– nie podlega rozpatrzeniu.

6. Wojewoda występuje do dysponenta Funduszu z wnioskiem o przekazanie środków na realizację wniosków o dopłatę.

7. Dysponent Funduszu przekazuje dofinansowanie na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego. Warunkiem przekazania dofinansowania jest dostępność środków na rachunku Funduszu.

8. Wojewoda przekazuje dopłatę na wskazany w umowie o dopłatę rachunek bankowy organizatora niezwłocznie po uzyskaniu dofinansowania od dysponenta Funduszu.

9. Środki wynikające z wniosku wojewody, o którym mowa w ust. 6, są przekazywane w terminach wynikających z porozumienia, o którym mowa w art. 11, nie później niż do dnia 31 grudnia. Dofinansowanie dotyczące przewozów realizowanych w danym roku przekazane na wyodrębniony rachunek urzędu wojewódzkiego i niewykorzystane w terminie do dnia 25 stycznia roku następnego podlega zwrotowi na rachunek Funduszu.

Art. 15. Organizator, któremu została udzielona dopłata, jest obowiązany do prowadzenia wyodrębnionej ewidencji księgowej otrzymanych dopłat oraz wydatków objętych dopłatą.

Rozdział 3

Zasady wypłaty niewykorzystanych środków Funduszu

Art. 16. 1. Do końca miesiąca następującego po zakończeniu odpowiednio pierwszego, drugiego i trzeciego kwartału danego roku wojewoda dokonuje analizy zaangażowania środków przewidzianych na województwo na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za ten kwartał.

2. W przypadku niepełnego zaangażowania środków przewidzianych na dany kwartał wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków, które mogą być przeznaczone na zorganizowanie dodatkowych przewozów, oraz terminie składania wniosków, o których mowa w ust. 3.

3. Organizator może złożyć wniosek o przyznanie dodatkowych środków na organizację nieuruchomionych linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ujętych w planie transportowym lub linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej utworzonych wskutek aktualizacji planu transportowego.

4. Wniosek, o którym mowa w ust. 3, określa w szczególności:

- 1) nazwę organizatora i numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) wielkość pracy eksploatacyjnej na każdej linii komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, wyrażonej w wozokilometrach.

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, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, jednak nie wyższej niż kwota, o której mowa w art. 13 ust. 2, oraz informację o terminie, w którym organizator może złożyć wniosek o zawarcie umowy o dopłatę.

6. Do wniosków, o których mowa w ust. 3 i 5, stosuje się odpowiednio przepisy art. 14 ust. 5.

7. Dopłata na dodatkowo uruchamiane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej jest przekazywana organizatorom po zawarciu umowy o dopłatę.

Rozdział 4

Zasady zwrotu dopłaty

Art. 17. 1. Dopłata:

- 1) wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem,
- 2) pobrana nienależnie,
- 3) pobrana w nadmiernej wysokości

– podlega zwrotowi wraz z odsetkami w wysokości określonej jak dla zaległości podatkowych, w terminie 15 dni od dnia stwierdzenia okoliczności, o których mowa w pkt 1–3.

2. Dopłatą wykorzystaną niezgodnie z przeznaczeniem jest dopłata wykorzystana na dofinansowanie zadania innego niż wskazane w umowie o dopłatę.

3. Dopłatą pobraną nienależnie jest dopłata udzielona bez podstawy prawnej.

4. Dopłatą pobraną w nadmiernej wysokości jest dopłata otrzymana w wysokości wyższej niż określona w umowie o dopłatę lub wyższej niż niezbędna na dofinansowanie danego zadania własnego organizatora w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przy uwzględnieniu kwoty deficytu pojedynczych linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

5. Zwrotowi podlega ta część dopłaty, która została wykorzystana niezgodnie z przeznaczeniem, nienależnie pobrana lub pobrana w nadmiernej wysokości.

6. Odsetki od dopłaty podlegającej zwrotowi nalicza się począwszy od dnia:

- 1) przekazania dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem;
- 2) stwierdzenia nienależnego pobrania dopłaty lub pobrania jej w nadmiernej wysokości.

7. W przypadku niedokonania zwrotu dopłaty w terminie, o którym mowa w ust. 1, właściwy wojewoda wydaje decyzję administracyjną określającą kwotę przypadającą do zwrotu i termin, od którego nalicza się odsetki. O wydaniu decyzji wojewoda informuje dysponenta Funduszu.

8. Zwrot dopłaty jest dokonywany na wyodrębniony rachunek bankowy urzędu wojewódzkiego, o którym mowa w art. 14 ust. 7. Wojewoda niezwłocznie przekazuje zgromadzone środki na rachunek Funduszu.

9. Odwołanie od decyzji, o której mowa w ust. 7, rozpatruje minister właściwy do spraw transportu.

10. Do spraw dotyczących zwrotu dopłaty wykorzystanej niezgodnie z przeznaczeniem albo pobranej nienależnie lub w nadmiernej wysokości nieuregulowanych niniejszą ustawą stosuje się odpowiednio przepisy działu III ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2019 r. poz. 900, 924 i 1018), z tym że uprawnienia organu podatkowego przysługują wojewodzie.

Rozdział 5

Kontrola i sprawozdawczość

Art. 18. 1. Wojewoda kontroluje:

- 1) sposób i terminowość wykonania zadania, na które została udzielona dopłata, mając na uwadze postanowienia umowy o dopłatę i umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) prawidłowości wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę;
- 3) zgodność umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

2. Kontrola jest realizowana w sposób zapewniający kontrolę co najmniej 5% środków przekazanych przez wojewodę w danym roku organizatorom funkcjonującym w danym województwie. Kontrola jest przeprowadzana co najmniej u 15% organizatorów funkcjonujących w województwie, z którymi zawarto umowę o dopłatę.

3. Na wniosek dysponenta Funduszu wojewoda zarządza przeprowadzenie kontroli nieprzewidzianej w okresowym planie kontroli.

4. Kontrola jest przeprowadzana w trybie określonym w przepisach ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej (Dz. U. poz. 1092 oraz z 2019 r. poz. 730).

Art. 19. 1. W terminie do dnia 31 marca danego roku wojewoda przedstawia dysponentowi Funduszu roczne sprawozdanie z realizacji zadań, na które zostało udzielone dofinansowanie w danym województwie, dotyczące roku poprzedniego.

2. Sprawozdanie, o którym mowa w ust. 1, zawiera w szczególności:

- 1) nazwę wojewody i jego numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) wysokość dofinansowania przekazanego przez dysponenta Funduszu w danym roku kalendarzowym;
- 3) kwotę dopłaty wydatkowaną przez wojewodę;
- 4) liczbę organizatorów, którym przekazano dopłatę;
- 5) liczbę operatorów wykonujących przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu;
- 6) liczbę linii komunikacyjnych, na których są wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej, które zostały częściowo sfinansowane ze środków Funduszu.

Art. 20. Dysponent Funduszu składa Radzie Ministrów sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu za poprzedni rok kalendarzowy do dnia 30 kwietnia każdego roku.

DZIAŁ IV

Przepisy epizodyczne

Art. 21. Do dnia 31 grudnia 2021 r. udzielanie dofinansowania i dopłaty ze środków Funduszu odbywa się zgodnie z przepisami działu I, II, art. 11, działu III rozdziałów 2, 4 i 5, z uwzględnieniem przepisów niniejszego działu.

Art. 22. 1. Dopłacie ze środków Funduszu podlegają linie komunikacyjne nefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy.

2. Zawarcie umowy, o której mowa w ust. 1, wymaga uzyskania zgody organu stanowiącego właściwego organizatora.

Art. 23. 1. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 1,00 zł do 1 wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej.

2. Warunkiem uzyskania dopłaty jest:

- 1) sfinansowanie ze środków własnych organizatora części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10%;
- 2) zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Art. 24. 1. Dysponent Funduszu dokonuje podziału środków przewidzianych na dany rok budżetowy w planie finansowym Funduszu na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w poszczególnych województwach po uzgodnieniu planu finansowego Funduszu, o którym mowa w art. 8 ust. 4.

2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób podziału środków Funduszu, o których mowa w ust. 1, mając na uwadze:

- 1) powierzchnię województwa;
- 2) liczbę mieszkańców województwa;
- 3) wartość produktu krajowego brutto województwa;
- 4) zaspokojenie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

3. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków, o których mowa w ust. 1, zaplanowanych na dofinansowanie realizacji zadań, o których mowa w art. 6 pkt 1, w danym województwie.

4. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków Funduszu, o których mowa w ust. 1, przyznanych dla województwa i wskazuje termin na złożenie wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

5. Wniosek, o którym mowa w ust. 4:

- 1) doręczony po upływie terminu, o którym mowa w ust. 4,
- 2) niezupełniony w terminie wyznaczonym przez wojewodę

– nie podlega rozpatrzeniu.

6. Organizator składa wniosek, o którym mowa w ust. 4, do właściwego wojewody, zawierający w szczególności:

- 1) nazwę organizatora i numer identyfikacji podatkowej (NIP);
- 2) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) planowaną wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na każdej linii, o której mowa w pkt 2, w danym roku budżetowym;
- 4) planowaną kwotę deficytu każdej linii, o której mowa w pkt 2, w danym roku budżetowym;
- 5) planowaną łączną kwotę dopłaty w danym roku budżetowym.

7. Do wniosku, o którym mowa w ust. 4, organizator dołącza dokumenty potwierdzające dane i informacje zawarte we wniosku.

Art. 25. 1. Wojewoda, rozpatrując wniosek, o którym mowa w art. 24 ust. 4, bierze pod uwagę:

- 1) powierzchnię obszaru właściwości organizatora;
- 2) liczbę mieszkańców obszaru właściwości organizatora;
- 3) liczbę linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 4) długość linii komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 5) liczbę zatrzymań autobusu na przystankach komunikacyjnych na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;
- 6) realizację potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej w zakresie dostępu do przewozów na liniach komunikacyjnych w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dla których organizator złożył wniosek, które nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy;

7) wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca, o którym mowa w przepisach ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1530, 2161, 2193 i 2245 oraz z 2019 r. poz. 525), jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, a w przypadku związku tych jednostek – średnią arytmetyczną dochodu jednostek wchodzących w skład związku.

2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyszanje się organizatorom w następującej kolejności:

- 1) gminom;
- 2) związkom międzygminnym;
- 3) związkom powiatowo-gminnym;
- 4) powiatom;
- 5) związkom powiatów;
- 6) województwom.

3. W przypadku gdy wnioski, o których mowa w art. 24 ust. 4, uzyskały taką samą ocenę, decydującym kryterium jest kryterium, o którym mowa w ust. 1 pkt 7.

4. Wojewoda po rozpatrzeniu wniosków, o których mowa w art. 24 ust. 4, informuje organizatora o objęciu dopłatą w ramach środków, o których mowa w art. 24 ust. 4, albo o nieobjęciu dopłatą.

Art. 26. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków, o których mowa w art. 24 ust. 4, które zostaną objęte dopłatą na podstawie kryteriów, o których mowa w art. 25, uwzględniając zaspokoienie potrzeb przewozowych społeczności na obszarze województwa.

Art. 27. 1. Dopłata jest udzielana po zawarciu przez organizatora umowy o dopłatę z właściwym wojewodą.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, obejmuje w szczególności:

- 1) linie komunikacyjne, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) długość linii komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) częstotliwość połączeń na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 4) wielkość pracy eksploatacyjnej wyrażonej w wozokilometrach wykonywaną na liniach komunikacyjnych, na których będą wykonywane przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) maksymalną kwotę dopłaty w wysokości nie większej niż zawarta we wniosku o objęcie dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1;
- 6) termin i sposób rozliczenia dopłaty;
- 7) termin i sposób przekazywania dopłaty;
- 8) termin i zasady zwrotu dopłaty;
- 9) zasady i termin składania wniosku o dopłatę oraz jego wzór.

Art. 28. 1. Na dzień 31 sierpnia danego roku wojewoda dokonuje analizy zaangażowania środków przewidzianych na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w województwie w ramach zawartych umów o dopłatę.

2. Wojewoda do dnia 7 września danego roku informuje dysponenta Funduszu o kwocie środków niezaangażowanych wynikającej z analizy, o której mowa w ust. 1. Wielkość tych środków pomniejsza kwotę, o której mowa w art. 24 ust. 4.

3. Dysponent Funduszu zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu informację o sumie środków, o których mowa w ust. 2, które mogą być przeznaczone na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, oraz informację o terminie przekazania przez wojewodów informacji, o której mowa w ust. 4. Termin wyznaczony przez wojewodę dla organizatora na złożenie wniosku, o którym mowa w art. 24 ust. 4, nie może być krótszy niż 5 dni roboczych.

4. Wojewoda przekazuje w terminie, o którym mowa w ust. 3, do dysponenta Funduszu informację o wysokości środków wynikającą z wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą.

5. Dysponent Funduszu na podstawie informacji, o której mowa w ust. 4:

- 1) określa udział procentowy każdego województwa w kwocie środków, o której mowa w ust. 3, stanowiący iloraz środków zgłoszonych przez danego wojewodę, o których mowa w ust. 4, do łącznej kwoty środków zgłoszonych przez wszystkich wojewodów;
- 2) dokonuje podziału środków, o których mowa w ust. 3, na poszczególne województwa, biorąc pod uwagę udział, o którym mowa w pkt 1.

6. Dysponent Funduszu niezwłocznie przekazuje wojewodzie informację o kwocie środków na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w danym województwie.

7. Do dopłat stosuje się przepisy art. 25, przepisy wydane na podstawie art. 26 oraz przepisy art. 27.

8. Jeżeli wysokość środków, o których mowa w ust. 3, nie przekracza 1% kwoty środków Funduszu, o której mowa w art. 24 ust. 1, środki nie podlegają rozdysponowaniu.

Art. 29. W 2019 r. dofinansowanie i dopłaty są udzielane wyłącznie do przewozów wykonywanych od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r.

Art. 30. Do dofinansowania i dopłat udzielanych w 2019 r. nie stosuje się przepisów art. 28.

DZIAŁ V

Przepisy zmieniające

Art. 31. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 37i ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłata paliwowa stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123), z tym że kwota stanowiąca 77,5% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, kwota stanowiąca 18,5% tej opłaty stanowi przychód Funduszu Kolejowego, a kwota stanowiąca 4% tej opłaty – przychód Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

- 2) w art. 37m:

- a) po ust. 3 dodaje się ust. 3¹ w brzmieniu:

„3¹. Stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 13,00 zł za 1000 l albo o 13,00 zł za 1000 kg. Kwota 13,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2.”;

- b) po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu:

„3b. W latach 2020–2021 stawki opłaty paliwowej, o których mowa w ust. 1, obliczone z uwzględnieniem zasady, o której mowa w ust. 2, są podwyższone odpowiednio o 28,00 zł za 1000 l albo o 28,00 zł za 1000 kg. Kwota 28,00 zł nie podlega podwyższeniu zgodnie z ust. 2.”;

- c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw transportu, ogłaszając, zgodnie z ust. 4, stawki opłaty paliwowej, uwzględnia kwoty, o których mowa odpowiednio w ust. 3¹–3b.”;

- 3) w art. 37o ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W razie powstania nadpłaty w opłacie paliwowej Bank Gospodarstwa Krajowego dokonuje zwrotu tej nadpłaty ze środków należnych Krajowemu Funduszowi Drogowemu, Funduszowi Kolejowemu oraz Funduszowi rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

- 4) w art. 37p ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje środki, o których mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 37i, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, na rachunek Funduszu Kolejowego oraz na rachunek Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju

przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 37o ust. 2.”.

Art. 32. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 140ae:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Urzędy celno-skarbowe otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12% nałożonej kary.”,

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

„4a. Wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego otrzymują prowizję od pobranych kar pieniężnych w wysokości 12% nałożonej kary. Prowizja stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”;

2) po art. 140ae dodaje się art. 140af w brzmieniu:

„Art. 140af. 1. Grzywny, o których mowa w art. 96 § 3 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821), pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, nakładane na właściciela lub posiadacza pojazdu, o których mowa w art. 78 ust. 4 i 5 ustawy, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

2. Kary porządkowe, o których mowa w art. 49 § 1 i 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2019 r. poz. 1120), pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, nakładane na osoby, o których mowa w art. 78 ust. 4 i 5 ustawy, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”.

Art. 33. W ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2019 r. poz. 122) po art. 37b dodaje się art. 37ba w brzmieniu:

„Art. 37ba. Grzywny, o których mowa w art. 37b, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”.

Art. 34. W ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, z późn. zm.⁶⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 321b otrzymuje brzmienie:

„Art. 321b. Opłata emisyjna stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, o którym mowa w art. 28z ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730), oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123), z tym że kwota stanowiąca 80% opłaty emisyjnej stanowi przychód Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, kwota stanowiąca 15% tej opłaty – przychód Funduszu Niskoemisyjnego Transportu, a kwota 5% tej opłaty – Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

2) w art. 321i ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Bank Gospodarstwa Krajowego przekazuje kwotę, o której mowa w ust. 1, w terminie 7 dni od dnia jej wpływu na rachunek w Banku Gospodarstwa Krajowego, w wysokości określonej w art. 321b, na rachunek Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, na Fundusz Niskoemisyjnego Transportu oraz na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, chyba że zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 321h ust. 2.”.

⁵⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752 i 870.

⁶⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 1356, 1479, 1564, 1590, 1592, 1648, 1722, 2161 i 2533 oraz z 2019 r. poz. 42, 412 i 452.

Art. 35. W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. – Prawo o miarach (Dz. U. z 2019 r. poz. 541 i 675) po art. 26a dodaje się art. 26b w brzmieniu:

„Art. 26b. Grzywny, o których mowa w art. 26, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”.

Art. 36. W ustawie z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2019 r. poz. 1120) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 51 w § 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Kary te stanowią dochód budżetu państwa, z wyjątkiem kar porządkowych pobieranych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego, które stanowią wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”;

- 2) w art. 100 § 3 otrzymuje brzmienie:

„§ 3. Grzywna stanowi dochód budżetu państwa, z wyjątkiem grzywien nakładanych przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowiących wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej albo Krajowego Funduszu Drogowego, o którym mowa w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1123), a w przypadku gdy nałoży ją funkcjonariusz organu podległego władzom jednostki samorządu terytorialnego – stanowi dochód tej jednostki samorządu.”.

Art. 37. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, 60, 125, 690 i 730) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 46 w ust. 1a pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – 20% wpływów;

2) do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123) – 80% wpływów.”;

- 2) w art. 56 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Grzywny i kary zgromadzone na rachunkach, o których mowa w ust. 3, stanowią wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyjątkiem grzywien i kar, które zgodnie z odrębnymi przepisami stanowią wpływ Krajowego Funduszu Drogowego lub jednostek samorządu terytorialnego. Wpłaty dokonuje się w terminie pierwszych czterech dni roboczych następujących po zakończeniu tygodnia, w którym środki wpłynęły na rachunki, o których mowa w ust. 3.”;

- 3) w art. 94 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kara pieniężna stanowi dochód budżetu państwa, z tym że kara pieniężna pobrana przez organ Inspekcji Transportu Drogowego stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

- 4) w art. 95a ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kary, o których mowa w ust. 1 i 2, stanowią dochód organu właściwego w sprawach udzielenia zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub licencji, z tym że te kary pobierane przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego stanowią wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”;

- 5) w art. 95b w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) organ właściwy do wydawania zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w międzynarodowym transporcie drogowym, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 2 lit. a – stanowi wpływ Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.”.

Art. 38. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 510) w art. 5 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) 18,5% wpływów z opłaty paliwowej, pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 2014 i 2244 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1123);”.

Art. 39. W ustawie z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1344, 1356 i 1629 oraz z 2019 r. poz. 730) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 23:

a) po ust. 1b dodaje się ust. 1ba w brzmieniu:

„1ba. Minimalny poziom realizacji Narodowego Celu Wskaźnikowego na lata 2020–2022 wynosi 80%.”,

b) w ust. 6 objaśnienie symbolu „Ozj” otrzymuje brzmienie:

„Ozj – jednostkową opłatę zastępczą wynoszącą 0,014, wyrażoną w złotych/MJ;”;

2) w art. 28ze:

a) w ust. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 4 w brzmieniu:

„4) Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123), w kwocie stanowiącej 55% wpływów z tytułu opłaty zastępczej, o której mowa w art. 23 ust. 1a.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Fundusz przekazuje kwotę, o której mowa w ust. 2 pkt 4, na Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej do dnia 30 marca roku następującego po roku, którego dotyczy obowiązek, o którym mowa w art. 23 ust. 1.”.

Art. 40. W ustawie z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 864) w art. 89:

1) w ust. 1:

a) w pkt 2 wyrazy „1565,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1552,00 zł/1000 litrów”,

b) w pkt 6 wyrazy „1196,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1183,00 zł/1000 litrów”,

c) w pkt 8 wyrazy „1196,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1183,00 zł/1000 litrów”,

d) w pkt 12:

– w lit. a:

– w tiret pierwsze wyrazy „695,00 zł/1000 kilogramów” zastępuje się wyrazami „682,00 zł/1000 kilogramów”,

– w tiret drugie wyrazy „11,04 zł/1 gigadżul (GJ)” zastępuje się wyrazami „10,78 zł/1 gigadżul (GJ)”,

– w lit. c wyrazy „14,72 zł/1 GJ” zastępuje się wyrazami „14,46 zł/1 GJ”,

e) w pkt 14 wyrazy „1822,00 zł/1000 litrów” zastępuje się wyrazami „1809,00 zł/1000 litrów”;

2) po ust. 1a dodaje się ust. 1aa w brzmieniu:

„1aa. W latach 2020–2021 stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, pkt 12 lit. a i c oraz pkt 14, są obniżone odpowiednio o 28,00 zł/1000 litrów, 28,00 zł/1000 kilogramów albo 0,56 zł/1 gigadżul (GJ).”;

3) w ust. 1b zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw finansów publicznych ogłasza, w drodze obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”, stawki akcyzy, o których mowa w ust. 1 pkt 2, 6, 8, 12 lit. a i c oraz pkt 14, obowiązujące w poszczególnych latach kalendarzowych okresów, o których mowa w ust. 1a i 1aa, uwzględniając kwoty ich obniżenia odpowiednio zgodnie z ust. 1a i 1aa.”.

Art. 41. W ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534 i 730) art. 114 otrzymuje brzmienie:

„Art. 114. 1. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w art. 107 i art. 112a, nakładanych przez wojewódzkich inspektorów transportu drogowego, stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).

2. Wpływy z tytułu kar pieniężnych, o których mowa w:

- 1) art. 107, nakładanych przez organy wymienione w art. 107 ust. 4 pkt 2–6,
- 2) art. 108,
- 3) art. 112a, nakładanych przez organy wyspecjalizowane inne niż wymienione w ust. 1 – stanowią dochód budżetu państwa.”.

Art. 42. W ustawie z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów (Dz. U. z 2018 r. poz. 2332 oraz z 2019 r. poz. 730) po art. 32 dodaje się art. 32a w brzmieniu:

„Art. 32a. Grzywny, o których mowa w art. 32 ust. 1, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”.

Art. 43. W ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o tachografach (Dz. U. poz. 1480) po art. 57 dodaje się art. 57a w brzmieniu:

„Art. 57a. Grzywny, o których mowa w art. 57, pobierane przez organy Inspekcji Transportu Drogowego stanowią wpływy Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123).”.

DZIAŁ VI

Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Art. 44. 1. W roku 2020 przychód Funduszu stanowi kwota 377,5 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.

2. W roku 2021 przychód Funduszu stanowi kwota 307,5 mln zł, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego.

3. Kwoty, o których mowa w ust. 1 i 2, są przekazywane na rachunek Funduszu w pięciu równych ratach do dnia: 25 stycznia, 25 marca, 25 maja, 25 lipca i 25 listopada danego roku.

Art. 45. W latach 2020–2021 przychód Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, powiększa się corocznie o kwotę 350 mln zł, przekazywaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego z bieżących wpływów z opłaty paliwowej pobieranych zgodnie z ustawą z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, o którą pomniejsza się przychód z opłaty paliwowej Krajowego Funduszu Drogowego w danym roku.

Art. 46. 1. W latach 2020–2021 Urząd Dozoru Technicznego, o którym mowa w ustawie z dnia 21 grudnia 2000 r. o dozorcze technicznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 667), dokonuje odpisów z funduszu podstawowego na rachunek Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym, w wysokości po 50 mln zł rocznie.

2. Kwota, o której mowa w ust. 1, jest przekazywana w terminie do 31 maja danego roku.

Art. 47. W latach 2019–2020 wpływy Funduszu z tytułu opłaty emisyjnej, o których mowa w art. 5 pkt 1 ustawy, powiększa się o 2% tej opłaty, w części przypadającej Funduszowi Niskoemisyjnego Transportu, o której mowa w art. 321b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska.

Art. 48. Dysponent Funduszu Niskoemisyjnego Transportu po raz pierwszy przekazuje na Fundusz kwotę, o której mowa w art. 5 pkt 2, do dnia 30 marca 2021 r.

Art. 49. Opłaty, kary i grzywny wynikające z art. 46 ust. 1a pkt 2, art. 94 ust. 1, art. 95a ust. 4, art. 95b ust. 4 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, art. 114 ust. 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, art. 140ae ust. 4 i art. 140af ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz art. 100 § 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. – Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia, nałożone przez organy Inspekcji Transportu Drogowego a nieuiszczone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stanowiące przed dniem jej wejścia w życie należności budżetu państwa, stają się z dniem jej wejścia w życie należnościami Funduszu.

Art. 50. Tworzy się Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 51. 1. Pierwszy plan finansowy Funduszu dysponent Funduszu sporządza na okres od dnia wejścia w życie ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r.

2. Projekt planu, o którym mowa w ust. 1, jest sporządzany w terminie 14 dni od dnia wejścia w życie ustawy oraz uzgadniany przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych w terminie kolejnych 10 dni roboczych.

Art. 52. 1. Plan finansowy Funduszu na rok 2020 dysponent Funduszu sporządza i przedstawia do uzgodnienia ministrowi właściwemu do spraw finansów publicznych do dnia 16 sierpnia 2019 r.

2. Minister właściwy do spraw finansów publicznych dokonuje uzgodnienia planu finansowego Funduszu, o którym mowa w ust. 1, w terminie do dnia 26 sierpnia 2019 r.

Art. 53. 1. Maksymalny limit wydatków z budżetu państwa przeznaczonych na dofinansowanie Funduszu wynosi w roku:

- 1) 2019 – 245 000 000 zł;
- 2) 2020 – 200 000 000 zł;
- 3) 2021 – 200 000 000 zł;
- 4) 2022 – 200 000 000 zł;
- 5) 2023 – 200 000 000 zł;
- 6) 2024 – 200 000 000 zł;
- 7) 2025 – 200 000 000 zł;
- 8) 2026 – 200 000 000 zł;
- 9) 2027 – 200 000 000 zł;
- 10) 2028 – 200 000 000 zł.

2. Minister właściwy do spraw transportu monitoruje wykorzystanie limitu wydatków, o którym mowa w ust. 1, oraz jest odpowiedzialny za wdrożenie mechanizmu korygującego, o którym mowa w ust. 3.

3. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego wyniesie więcej niż 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, minister właściwy do spraw transportu obniża wielkość środków przeznaczonych na wydatki w drugim półroczu o kwotę stanowiącą różnicę między wielkością tego limitu a kwotą przekroczenia wydatków.

4. W przypadku gdy wielkość wydatków po pierwszym półroczu danego roku budżetowego nie przekracza 65% limitu wydatków przewidzianych na dany rok, przepisu ust. 3 nie stosuje się.

Art. 54. Ustawa wchodzi w życie po upływie miesiąca od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 5 pkt 2 i art. 39, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.;
- 2) art. 5 pkt 3, art. 31 pkt 1 i pkt 2 lit. a w zakresie ust. 3¹ oraz pkt 3 i 4, art. 38 i art. 40 pkt 1, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *A. Duda*