



KONWENT POWIATÓW WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO

STANOWISKO

Dąbie Kujawskie
20-21 października 2016 r.

w sprawie Publicznego Transportu Zbiorowego

Z zadowoleniem przyjmujemy zmianę terminu wejścia w życie zapisów ustawy po Publicznym Transporcie Zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) wprowadzających zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego. Wprowadzenie zmian w zasadach organizowania, planowania i zarządzania przewozami o charakterze użyteczności publicznej, które to zadania ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na Organizatora, czyli jednostkę samorządu terytorialnego, są konieczne.

Proponujemy:

1. Wprowadzenie nowej formuły współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie organizacji i zarządzania publicznym transportem zbiorowym. Chodzi o dopuszczenie możliwości zawierania porozumień pomiędzy samorządami różnych szczebli, co wyklucza obowiązująca ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Porozumienie transportowe pomiędzy powiatem a gminą wpłynęłoby na sprawne i efektywne organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z tym w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz. 1440) proponujemy wprowadzić następujące zmiany:

1) art. 4 ust 10a otrzymuje brzmienie :

„powiatowo-gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny lub które zawarły stosowne porozumienie, inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;”

2) art. 7 ust 1 pkt 3b otrzymuje brzmienie :

„któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami lub między powiatem a gminą na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich, na obszarze powiatów lub gmin i powiatów które zawarły porozumienie.

2. Wyposażenie organów władzy publicznej w instrumenty, niezbędne zarówno do kształtowania konkurencji jak i dbania o interes operatora a przez to też o bezpieczeństwo komunikacyjne konsumentów.

Wprowadzenie prawa wyłącznego oraz możliwość odmowy przedsiębiorcy wydania potwierdzenia zgłoszenia, jeżeli projektowana linia regularna stanowić będzie zagrożenie dla już istniejącej linii obsługiwanej przez operatora. Zagwarantuje to możliwość wyłącznego czerpania zysków z linii rentownych, co pozwoli zrekompensować straty poniesione na liniach nierentownych, które są ważne ze względu społecznych.

Aby dać organizatorom takie możliwości w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz.1440) proponujemy zmiany:

1) art.20 otrzymuje brzmienie:

„Operatorowi można przyznać prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007”

2) po art. 33 dodaje się art. 33a w brzmieniu:

„ Organizator może odmówić wydania, w drodze decyzji administracyjnej, potwierdzenia zgłoszenia, o którym mowa w art. 30 ust. 1, jeżeli będzie stanowić zagrożenie dla innych linii komunikacyjnej obsługiwanej na podstawie zawartej umowy przez operatora publicznego transportu zbiorowego”

3. Konieczne jest określenie wzoru i sposobu oznakowania środków transportu, którymi są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Ujednoczenie ich oznakowania umożliwi podróżującemu odróżnić przewozy, w których będą przysługiwały mu uprawnienia do ulgowych przejazdów od pozostałych przewozów osób.

W związku z powyższym w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz.1440) należałoby zmienić:

1) art. 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„ Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzór i sposób oznakowania środków transportu, którymi są wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniając konieczność ujednoczenia oznakowania środków transportu w przewozach o charakterze użyteczności publicznej i zapewnienia możliwości identyfikowania tych przewozów”.

4. Zmianie powinny ulec również sposoby finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Trudna sytuacja finansowa samorządów uniemożliwi efektywne funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

Wobec trudnej sytuacji finansowej samorządów w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz.1440) proponujemy zmianę;

1) art. 51 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

1) środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, po uzyskaniu rekompensaty z budżetu państwa

2) środki z budżetu państwa”

5. Wydaje się również potrzebnym wprowadzenie zapisów ustawy w różnym czasie dla różnych szczebli samorządów, zaczynając od krajowego planu transportowego, poprzez wojewódzkie plany transportowe, kończąc na powiatowych i gminnych przewozach o charakterze użyteczności publicznej.

W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2015 r., poz.1440) proponujemy zmianę:

1) art. 90 otrzymuje brzmienie:

„ Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 marca 2011 r., z wyjątkiem art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 68 pkt 2 i 3 oraz art.73 pkt 1 lit.a, pkt 2-8, pkt 10 lit a i pkt 11 lit. a, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. dla organizatora o którym mowa w art. 7 ust .1 pkt 6, z dniem 01 maja 2018 r. dla organizatora o którym mowa w art.7 ust.1 pkt 4b oraz ust.1 pkt 5, z dniem 01 września 2018 r. dla organizatora o którym mowa w art. 7 ust.1 pkt 1-4a.”

Przewodniczący Konwentu
Powiatów Województwa Kujawsko Pomorskiego
Franciszek Koszowski
Starosta Świecki