



ZARZĄD

PREZES

Ludwik Węgrzyn
POWIAT BOCHEŃSKI

WICEPREZESI

Robert Godek
POWIAT STRZYŻOWSKI

Janina Kwiecień
POWIAT KARTUSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

Zenon Rodzik
POWIAT OPOLSKI (woj. lubelskie)

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

Marek Tramś
POWIAT POLKOWICKI

CZŁONKOWIE

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Zbigniew Deptuła
POWIAT MAKOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Edmund Kaczmarek
POWIAT JĘDRZEJOWSKI

Franciszek Koszowski
POWIAT ŚWIECKI

Edmund Kotecki
POWIAT BRZEZIŃSKI

Józef Kozina
POWIAT GŁUBCZYCKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Tadeusz Kwiatkowski
POWIAT DĄBROWSKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Marek Pławiak
POWIAT NOWOSĄDECKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Marek Chciałowski
POWIAT GARWOLIŃSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Janusz Guzdek
POWIAT DZIERŻONIOWSKI

Józef Jodłowski
POWIAT RZESZOWSKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Szczepan Otdakowski
POWIAT SUWAŃSKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/82/18

Warszawa, 29 marca 2018 roku

Szanowny Pan

Marek Chodkiewicz

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 16 lutego br., znak DTD.6.0210.72.2018.ES NK:26631/18, w załączeniu przesyłam uwagi Związku Powiatów Polskich do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD126).

Z poważaniem,

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich


Ludwik Węgrzyn

**Poprawki ZPP do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym
oraz o zmianie niektórych innych ustaw (projekt z dnia 16 lutego 2018 roku)**

Lp	Cel zmiany	Zmiana	Uzasadnienie
1.	Poprawiona definicja komunikacji miejskiej	<p>W art. 1 pkt 3 lit. b dodawany pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) komunikacja miejska – przewozy pasażerskie wykonywane:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wyłącznie w granicach gminy o statusie miasta; b) gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach gminy o statusie miasta i gmin z nią sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia gminie o statusie miasta zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego mającego za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego; c) metropolitalne przewozy pasażerskie.” 	<p>Proponuje się zmianę zaproponowanej w projekcie definicji komunikacji miejskiej. Zmiany dotyczą czterech kwestii:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) wprowadzenia wyliczenia – celem zwiększenia przejrzystości przepisu; 2) wskazania, że do zaliczenia połączeń do komunikacji miejskiej wymagane jest powierzenie realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego gminie o statusie miasta, a nie którejkolwiek z gmin. Zgodnie z obecnym brzmieniem przepisu powierzenie realizacji zadania gminie wiejskiej powoduje, że połączenia stają się komunikacją miejską; 3) wykreślenie przewozów w ramach związku powiatowo-gminnego z definicji komunikacji miejskiej. Ustawa powinna zachęcać do wprowadzania rozwiązań gwarantujących integrację lokalnego systemu publicznego transportu zbiorowego. Integracja taka następuje w szczególności wówczas, gdy przewozy o charakterze gminnym i powiatowym są realizowane przez jednego organizatora. Tymczasem obecna definicja komunikacji miejskiej sprawia, że wszystkie przewozy w ramach związku gminno-powiatowego będą traktowane jako komunikacja miejska, a tym samym będą wyłączone z możliwości uzyskania rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych – co może przyczynić się do konieczności ograniczenia połączeń poza obszarem miasta; 4) wykreślenie przewozów powiatowych z definicji komunikacji miejskiej.
2.	Ułatwienie organizacji	W art. 1 pkt 5 lit. b po dodawanym ust. 2d dodaje się ust.	W obecnym projekcie ustawy nieprzypadkowo możliwość

	przewozów przez gminy „obwarzankowe”.	2e w brzmieniu: „2e. Przepisy, o których mowa w ust. 2b-2d stosuje się odpowiednio do gmin mających swoją siedzibę poza swoimi granicami.”	obejmowania zasięgiem przewozów sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego została ograniczona do przypadku powiatów i województw. Wydaje się jednak, że na poziomie przewozów gminnych należy uczynić wyjątek dla gmin tzw. „obwarzankowych”. Ze względu na swój kształt co do zasady nie są w stanie zorganizować racjonalnego połączenia poszczególnych miejscowości wchodzących w ich skład bez przejeżdżania przez miasto znajdujące się w ich centrum, a stanowiące odrębną gminę. Co więcej – nie są w stanie nawet zorganizować dojazdu do swojej siedziby mieszczącej się w tym właśnie mieście.
3.	Wyłączenie informacji o prognozowanej liczbie pasażerów do odrębnego dokumentu analitycznego	W art. 1 w pkt 7: 1) w lit. a skreśla się proponowane brzmienie ust. 1 pkt 3; 2) po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu: „ba) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu: „1b. Wraz z planem transportowym opracowuje się analizę kosztów realizacji planu, zawierającą dla każdej linii: 1) szacowaną pracę eksploatacyjną (liczbę wozokilometrów); 2) szacowany koszt wozokilometra przy uwzględnieniu przyjętego dla danej linii standardu pojazdów; 3) przewidywaną liczbę pasażerów obsługiwanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych.”	Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem projektu ustawy plan transportowy – mający walor normatywny jako akt prawa miejscowego – ma w szczególności zawierać informację o przewidywanej liczbie pasażerów obsługiwanych na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Należy jednak zauważyć, że liczba taka nie ma charakteru normatywnego, a jedynie informacyjny – odzwierciedlając przewidywania organizatora publicznego transportu zbiorowego. W tej sytuacji wydaje się racjonalne usunięcie tej informacji z planu transportowego i jej przeniesienie do odrębnego dokumentu – analizy kosztów realizacji planu. Podkreślić należy, że liczba pasażerów będzie musiała być przyjmowana z dużym przybliżeniem. W przypadku nowych linii – a przecież zamiarem nowelizacji jest usunięcie białych plam transportowych z mapy naszego kraju – zamieszczenie dokładnej informacji będzie wymagało przeprowadzenia kosztownych badań potrzeb transportowych (co zwiększa czas i koszty przygotowania planu), przy czym badania te i tak mogą się znacząco różnić od rzeczywistego stanu.

			<p>Analiza będzie również dawała możliwość uświadomienia realnych kosztów funkcjonowania projektowanej sieci komunikacyjnej, co wpłynie na wzrost racjonalności w jej planowaniu. Jako że analiza taka opierać się będzie na względnie prostych do uzyskania danych będzie mogła być bez przeszkód samodzielnie przeprowadzana przez każdego organizatora.</p>
4.	Usunięcie pakietowania linii z treści planu transportowego	W art. 1 pkt 7 lit. a skreśla się nowe brzmienie ust. 4	<p>Przedłożony projekt przewiduje obowiązkowe pakietowanie linii. Choć argumenty przemawiające za takim rozwiązaniem mogą się wydawać na pierwszy rzut oka słuszne, to po głębszej analizie budzą dość poważne zastrzeżenia. Pakietowanie w zaproponowanym kształcie abstrahuje w szczególności od potencjalnie różnych wymogów w zakresie racjonalizacji taboru obsługującego poszczególne linie (w szczególności w zakresie pojemności pasażerskiej) – na liniach o dużym potoku pasażerskim będą uzasadnione co do zasady większe pojazdy niż na liniach o małym potoku pasażerskim.</p> <p>Pomimo wątpliwości proponuje się utrzymanie pakietowane ale nie na poziomie planu transportowego. Powinno to być bowiem przedmiotem decyzji operacyjnych - na etapie realizacji planu transportowego przez organy wykonawcze (odpowiednie propozycje znajdują się w dalszej części uwag). Umocowanie go na poziomie aktu prawa miejscowego powoduje, że jakkolwiek potrzeba zmian w układzie pakietów, będzie wymagała około trzech miesięcy: procedura legislacyjna w organie stanowiącym – działającym sesyjnie, publikacja we właściwym dzienniku urzędowym – niejednokrotnie poprzedzona weryfikacją legalności uchwały przez nadzór prawny (choć oba działania de lege lata powinny być niezależne), a następnie odczekanie vacatio legis.</p> <p>Zmiana pociągnie za sobą konieczność zmian redakcyjnych</p>

			w niektórych dalszych przepisach, które na tym etapie prac nie zostały odrębnie zasygnalizowane.
5.	Dopuszczenie zachowania obsługi komunikacyjnej na zasadach rynkowych na podstawie decyzji jednostki samorządu terytorialnego	<p>W art. 1:</p> <p>1) pkt 7 lit. b otrzymuje brzmienie: „1a. Plan transportowy może:</p> <p>1) wskazywać linie obsługiwane na zasadach rynkowych;</p> <p>2) ustanawiać zintegrowany system taryfowo-biletowy.”</p> <p>2) w pkt 18 lit. b dodaje się ust. 1b w brzmieniu: „1b. Przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego w przewozach, na liniach o których mowa w art. 12 ust. 1a pkt 1 może być wykonywany przez przedsiębiorcę po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu.”.</p>	Zgodnie z zasadą pomocniczości, ingerencja władzy publicznej w stosunki społeczno-gospodarcze jest uzasadniona wówczas, gdy społeczeństwo nie jest w stanie samodzielnie zaspokoić swoich potrzeb. Na obszarze kraju obok białych plam występują miejsca, które są odpowiednio obsługiwane komunikacyjnie przez przewozy realizowane w ramach wolnego rynku. W takim przypadku brak jest uzasadnienia do organizacji sieci komunikacyjnej poprzez wybór ograniczonej liczby operatorów. Należy zatem pozostawić poszczególnym organizatorom możliwość wskazywania linii, które będą obsługiwane na zasadach rynkowych. Wydaje się jednocześnie, że propozycja ta choć częściowo przyczyniłaby się do zniwelowania części obaw płynących ze środowiska firm transportowych.
6.	Wprowadzenie telebusów do polskiego porządku prawnego	W art. 1 pkt 7 lit. b w dodawanym ust. 1a dodaje się na końcu „oraz wyznaczać obszary, na których obsługa komunikacyjna będzie realizowana przez operatorów na zgłoszenie bez stałego rozkładu jazdy (telebusy)”	Na obszarach słabo zaludnionych, na których występują niewielkie strumienie pasażerskie, organizacja standardowych linii komunikacyjnych jest nieracjonalnie ekonomicznie. Organizatorzy poszukują zatem alternatywnych rozwiązań, czego przykładem są np. Kraków i Szczecin, które uruchomiły telebusy na zasadzie pilotażowej. Obecnie analizę zasadności uruchomienia telebusów przeprowadza Warszawa. Wydaje się, że przy okazji nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zagadnienie to warto uregulować – dając podstawy do rozpowszechnienia tej instytucji, ze wszelkich miar korzystnej z punktu widzenia efektywności organizowania publicznego transportu zbiorowego..
7.	Wprowadzenie możliwości ustalania	W art. 1: 1) w pkt 7 lit. a w nowym brzmieniu ust. 1 dodaje się pkt 5	Zgodnie z przedłożonym projektem ustawy kryteria wyboru ofert w specyfikacji istotnych warunków

	<p>standardów pojazdów obsługujących poszczególne linie komunikacyjne</p>	<p>w brzmieniu:</p> <p>„5) wymagany minimalny standard pojazdów obsługujących poszczególne linie komunikacyjne, w szczególności ich minimalną pojemność pasażerską i wiek;”</p> <p>2) w pkt 7 lit. c po dodawanych ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:</p> <p>„1c. Plan transportowy może określić termin, w którym standard, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 ma zostać osiągnięty.”</p> <p>3) w pkt 12 skreśla się nowe brzmienie art. 21 ust. 1. oraz po art. 10 dodaje się art. 10a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 10a. 1. W przypadku pierwszego zamówienia publicznego na obsługę linii komunikacyjnych po wejściu w życie niniejszej ustawy, jeśli organizator ustalił minimalny standard pojazdów obsługujących te linie, określa termin, w którym standard ten ma być osiągnięty, nie krótszy niż rok od dnia rozpoczęcia wykonywania zamówienia publicznego.</p> <p>2. Jeśli organizator nie określił terminu, o którym mowa w ust. 1, przyjmuje się, że jest to termin roczny.</p> <p>3. Niedostosowanie się do standardu pojazdów obsługujących poszczególne linie komunikacyjne w terminie określonym zgodnie z ust. 1 lub 2, jest przesłanką do rozwiązania umowy.”</p>	<p>zamówienia nie mogą być uzależnione od liczby i wieku środków transportu. Zaproponowane rozwiązanie uniemożliwia jednostce samorządu terytorialnego zapewnienie odpowiednio wysokiej jakości usług transportowych. Co więcej – będzie barierą unowocześnienia taboru przez poszczególne firmy transportowe. Z tego względu za niezbędne należy uznać z jednej strony skreślenie proponowanego brzmienia art. 21 ust. 1, a z drugiej – rozszerzenie zakresu planu transportowego o ustalenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych wymaganego minimalnego standardu pojazdów obsługujących tę właśnie linię. Jednocześnie, aby stawiany wymóg nie stanowił nadmiernej preferencji dla podmiotów dysponujących już w chwili przeprowadzania przetargu odpowiednią flotą pojazdów wprowadza się możliwość określenia terminu na osiągnięcie pożądanego standardu. W przypadku pierwszego postępowania określa się, że rozwiązanie takie jest obowiązkowe, a minimalny termin na osiągnięcie standardu ma wynosić rok. Umożliwi to poszczególnym podmiotom nabycie taboru ze świadomością, że mają zapewnione źródło finansowania przez okres, na który została zawarta umowa. Jednocześnie celem uniknięcia nadużyć w tym zakresie wskazuje się, że niedostosowanie się przez operatora do ustalonego standardu pojazdów jest przesłanką do rozwiązania zawartej umowy.</p>
8.	<p>Przywrócenie dotychczasowej terminologii</p>	<p>W art. 1 pkt 10 w nowym brzmieniu art. 16 ust. 5 pkt 2 i 3 zastępuje się sformułowanie „za wjazd środka transportowego na dworzec” na „za jedno zatrzymanie środka transportowego na dworcu”</p>	<p>Zaproponowane brzmienie przepisu odbiega od obecnie obowiązującego, jak również jest niezgodne z treścią uzasadnienia. W uzasadnieniu wskazuje się, że celem zmiany jest podniesienie wysokości opłaty za jedno zatrzymanie się środka transportu na dworcu; przepis tymczasem zmienia podstawę naliczenia opłaty z zatrzymania na dworcu na wjazd na dworzec. W sytuacji,</p>

			gdy nie jest jasna przyczyna zmiany należy pozostawić dotychczas obowiązujące sformułowanie.
9.	Dopuszczenie bezpośredniego realizowania przewozów przez organizatora	<p>W art. 1 po pkt 10 dodaje się pkt 10a w brzmieniu: „10a) w art. 19 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego samodzielnie lub poprzez bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, w szczególności w formie samorządowego zakładu budżetowego.””</p> <p>oraz w pkt 15 w nowym brzmieniu art. 24 ust. 4 po pkt 4 dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) przewozy są realizowane na zasadzie, o której mowa w art. 19 ust. 2.”.</p>	Zgodnie z treścią art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007 każdy organ lokalny może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielał zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym – o ile prawo krajowe nie stoi temu na przeszkodzie. Uwzględniając fakt, że w skali kraju istnieje pewna liczba przedsiębiorstw powstałych na bazie dawnych PKS, a należących do jednostek samorządu terytorialnego trudno jest dostrzec powody, które miałyby wykluczać możliwość realizacji przewozów przez takie właśnie podmioty.
10.	Zmiana zasad pakietowania linii	<p>W art. 1 pkt 11 dodawany art. 19a otrzymuje brzmienie: „Art. 19a. 1. Organizator w przypadku transportu drogowego, innego niż komunikacja miejska, dokonuje wyboru operatora na poszczególne pakiety linii komunikacyjnych. 2. Pakiet linii komunikacyjnych obejmuje całość lub część sieci komunikacyjnej określonej przez danego organizatora. 3. Pakiet składa się z linii, dla których organizator określił podobny standard pojazdów obsługujących te linie. 4. Pojedynczy pakiet nie może obejmować pracy eksploatacyjnej większej niż 230.000 wozokilometrów miesięcznie.</p>	<p>Zachowuje się pakietowanie linii, jednakże zmienia się kryterium według którego pakiety są tworzone. W pierwszej kolejności łączone są linie, dla których określono podobny standard pojazdów. Ma to na celu przeciwdziałać sytuacji, w której w ramach jednego pakietu znajdują się linie wymagające diametralnie różnych pojazdów (np. nowych autobusów 40-osobowych i 9-letnich autobusów 15-osobowych). Dopiero w przypadku utworzenia kilku pakietów o zbliżonym standardzie pojazdów nakłada się wymóg równomiernego rozkładu między pakiety linii o spodziewanej wysokiej i niskiej dochodowości. Zachowuje się ideę górnego limitu wielkości pakietu,</p>

		<p>5. Jeśli tworzonych jest kilka pakietów o zbliżonym standardzie pojazdów, linie o spodziewanej wysokiej i niskiej dochodowości powinny być rozłożone równomiernie między poszczególne pakiety.”</p>	<p>jednakże ustala się go na znacznie wyższym poziomie niż zaproponowany w obecnym brzmieniu przepisów. Ministerstwo słusznie zaproponowało, że maksymalny pakiet powinien być wyliczony jako iloczyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 23 pojazdów eksploatowanych przez jeden podmiot – liczba ta koresponduje z liczbą używaną art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 1370/2007; • przeciętnej miesięcznej pracy eksploatacyjnej jednego pojazdu. <p>Ministerstwo przyjęło jednak jako podstawę obliczeń średni dzienny przebieg autobusu na poziomie 116 km dziennie (w komunikacji międzymiastowej z wyłączeniem komunikacji miejskiej). Tymczasem najbardziej aktualne dane GUS wskazują, że średni dzienny przebieg autobusów w komunikacji międzymiastowej wynosi 210 km („Transport. Wyniki działalności w 2016 roku”, GUS Warszawa 2017, s. 218). Występuje przy tym bardzo duże zróżnicowanie między województwami – od 167 km w województwie kujawsko-pomorskim po 346 km w województwie opolskim). Jako minimum należy odnieść się do poziomu średniej krajowej (odpowiadałoby to progowi 145 tys. km), aczkolwiek racjonalniejsze jest odwołanie się do województwa, w którym wykorzystanie taboru jest najefektywniejsze (odpowiadałoby to progowi 239 tys. km). Ten ostatni – w zaokrągleniu w dół do pełnych dziesiątek tysięcy został zaproponowany w uwadze.</p>
11.	Zniesienie obowiązku wyłaniania więcej niż jednego operatora w przypadku organizatorów planujących niewielką	<p>W art. 1 pkt 15 nowe brzmienie art. 24 ust. 3 otrzymuje redakcję: „3. Organizator, o którym mowa w art. 7, może zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie drogowym, z wyłączeniem komunikacji miejskiej, z jednym operatorem</p>	<p>Literalne odczytanie obecnie proponowanego brzmienia projektu ustawy oznaczałoby, że już w przypadku wydzielenia dwóch pakietów konieczne jest wyłonienie dwóch operatorów. W pełni rozumiejąc cel przeciwdziałania monopolizacji rynku należy wziąć pod uwagę fakt, że wyłanianie odrębnych operatorów dla</p>

	liczbę pakietów.	publicznego transportu zbiorowego na obsługę nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 4, o ile liczba pakietów jest nie mniejsza niż 6.”	pojedynczych pakietów nie jest racjonalne, gdyż podnosi koszt świadczenia usługi. Proponuje się zatem, by ograniczenie obsługi przez jednego operatora 2/3 pakietów linii obowiązywało dopiero w przypadkach, w których liczba pakietów jest nie mniejsza niż 6.
12.	Zachowanie obecnego maksymalnego okresu zawierania umów w transporcie drogowym	Skreśla się art. 1 pkt 16	Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem ustawy następuje skrócenie z 10 na 5 lat maksymalnej długości zawarcia umów z operatorami w przypadku niektórych przewozów w transporcie drogowym. Jeśli celem ustawy jest nie tylko usunięcia białych plam, ale również zagwarantowanie przyzwoitego standardu środków komunikacji – a nie zakonserwowanie obecnego niezadowolającego stanu – to czas, na który zostaje zawarta umowa powinien umożliwiać amortyzację zakupu nowych pojazdów. W przypadku okresu 5 letniego jest to w praktyce niemożliwe, co zmniejszy skłonność przedsiębiorców do nabywania nowego taboru, a tym samym utrudni (o ile nie uniemożliwi) proces jego odnawiania – również ze szkodą dla polskiego przemysłu. Alternatywnie można dokonać zróżnicowania długości trwania umowy zależnie od tego, czy w jej ramach wymagany jest nowy tabor, czy nie – w tym pierwszym przypadku termin, na który umowa mogłaby być zawarta byłby dłuższy.
13.	Objęcie dowozu dzieci do szkół systemem publicznego transportu zbiorowego	Po art. 3 dodaje się art. 3a w brzmieniu: „Art. 5a. W ustawie z dnia 14 grudnia 2016 roku – Prawo oświatowe wprowadza się następujące zmiany: 1) po art. 30 wprowadza się art. 30a w brzmieniu: „Art. 30a. Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o zapewnieniu dowozu dzieci, oznacza to: 1) na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy w sposób umożliwiający dojazd dzieci do odpowiednich szkół lub	Znaczący strumień pasażerów jest generowany przez uczniów dojeżdżających do szkół. Przy tworzeniu spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego należy zatem zapewnić, że będą oni faktycznie z tego transportu korzystali. Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem projektu ustawy możliwe byłoby uruchamianie przez gminy zamkniętych przewozów szkolnych – wpływających bezpośrednio na rentowność poszczególnych linii komunikacyjnych. Z tego względu proponuje się

		<p>placówek:</p> <p>a) zakup odpowiedniego biletu umożliwiającego przejazd między miejscem zamieszkania a właściwą szkołą lub placówką albo zwrot kosztów przejazdu dziecka,</p> <p>b) zapewnienie bezpłatnej opieki w czasie przewozu dzieci albo zwrot kosztów przejazdów opiekuna – o ile dziecko nie ma skończonych 7 lat;</p> <p>2) na pozostałych obszarach – zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i jego opiekuna.”;</p> <p>2) w art. 32 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Jeżeli droga, o której mowa w ust. 3, przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci.”</p> <p>3) w art. 39 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka:</p> <p>1) przekracza odległości wymienione w ust. 2, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci;</p> <p>2) nie przekracza odległości wymienionych w ust. 2, gmina może zapewnić dowóz dzieci.”</p>	<p>wprowadzić odpowiednie zmiany do Prawa oświatowego, zapewniające, że na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy obowiązki gminy polegają na stworzeniu dziecku możliwości korzystania z tego transportu.</p>
14.	Zapewnienie w ramach planów transportowych nie gorszej obsługi komunikacyjnej niż dotychczas.	W art. 8 ust. 1 oraz ust. 3 zwrot „z uwzględnieniem co najmniej linii komunikacyjnych obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2017 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym,” zastępuje się zwrotem „zachowując kierunki połączeń obsługiwanych w	W obecnym projekcie ustawy na organizatorów publicznego transportu zbiorowego został nałożony obowiązek uwzględnienia w planach transportowych co najmniej linii komunikacyjnych obsługiwanych w dniu 1 czerwca 2017 roku przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym. Tak sformułowana norma stoi na straży

		<p>dniu 1 czerwca 2017 r. przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu dotychczasowym,”</p>	<p>interesów przewoźników, a nie pasażerów. W wielu miejscach mamy do czynienia z funkcjonowaniem linii komunikacyjnych o zbliżonych przebiegach, a różniących się jedynie szczegółami, jak np. ignorowaniem korzystania z istniejącego dworca autobusowego na rzecz różnych przystanków położonych w sąsiedztwie. Powielanie w planie transportowym istnienia wszystkich takich linii nie pozwala na racjonalne planowanie sieci komunikacyjnej. W związku z tym proponuje się dotychczasowy wymóg zastąpić warunkiem, aby zachowane były kierunki obsługiwanych obecnie połączeń komunikacyjnych. Umożliwi to np. połączenie w jedną linię komunikacyjną dotychczasowych trzech linii przebiegających między tymi samymi niewielkimi miejscowościami, a obsługiwanych przez trzech przewoźników.</p>
15.	<p>Racjonalizacja terminów realizacji obowiązków wynikających z przepisów ustawy</p>	<p>1. W art. 8 ust. 1 i 3 termin „31 maja 2018 roku” zastępuje się „30 listopada 2018 roku”. 2. W art. 9 ust. 1 termin „1 czerwca 2018 roku” zastępuje się terminem „1 stycznia 2019 roku”.</p>	<p>Zgodnie z obecnym brzmieniem projektu poszczególni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają obowiązek przygotować projekty dostosowania istniejących planów transportowych albo opracować projekty nowych w terminie do 31 maja 2018 roku. Termin ten jest terminem nierealnym. Ustawa uchwalona zostanie najwcześniej w kwietniu, co oznacza że w ciągu miesiąca poszczególne gminy i powiaty musiałyby być w stanie uchwalić plan transportowy. Uwzględniając konieczność konsultacji projektu i ewentualnych uzgodnień między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego zainteresowanymi wspólną organizacją publicznego transportu zbiorowego jest to termin po prostu niewykonalny. Najwcześniejszym racjonalnym terminem jest 30 listopada 2018 roku – przy założeniu, że ustawa zostanie uchwalona w rozsądnym terminie. W przeciwnym wypadku – wobec przewidzianych na jesień wyborów samorządowych –</p>

			termin ten będzie musiał być przesunięty na rok 2019. W ślad za tym przesuwa się termin publikacji wymaganego przepisami rozporządzenia nr 1370/2007 ogłoszenia.
16.	Wykreślenie dodatkowego obowiązkowego kryterium stosowanego przy pierwszym zamówieniu publicznym na obsługę pakietów linii komunikacyjnych	Skreśla się art. 10.	<p>Zgodnie z projektem ustawy podmioty prowadzące przez okres co najmniej trzech lat działalność na obszarze właściwości organizatora – o ile posiadają siedzibę w tym samym województwie – otrzymują z automatu 60% punktów. Zaproponowane rozwiązanie w praktyce doprowadzi do zdeterminowania wyników poszczególnych przetargów – niezależnie od ceny. Jest to szczególnie prawdopodobne w świetle obecnego kształtu projektu. Skoro zlecając wykonywanie przewozów nie można narzucić standardów w odniesieniu do pojazdów, to preferencja oznacza zapewnienie przez kolejne 5 lat obsługi komunikacyjnej za pomocą obecnego, wyeksploatowanego taboru i to po cenie znacznie wyższej niż byłaby możliwa do uzyskania w przetargu bez zawartej w kwestionowanym artykule preferencji.</p> <p>Ze względu na troskę o finanse publiczne proponuje się skreślenie przedmiotowego przepisu. Alternatywnie możliwe jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> • znaczące obniżenie skali preferencji, np. na poziom 20%; • utrzymanie obecnej preferencji, ale przy wprowadzeniu na poziomie ustawy obowiązku zakupu nowych pojazdów.