

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	ustawa o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Minister Infrastruktury
Projekt z dnia	09.11.2018 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga o charakterze ogólnym	Skoordynowanie prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z pracami nad projektem ustawy o dostępności.	Projekt ustawy o dostępności, przedstawiony przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju zakłada nowelizację m.in. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przy głównych pracach nad nowelizacją ustawy o PTZ nie można zapominać o projekcie MliR.		
2.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Zmiana brzmienia definicji komunikacji miejskiej na: „4) komunikacja miejska – przewozy pasażerskie wykonywane: a) wyłącznie w granicach gminy o statusie miasta, b) gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach obejmujących gminy o statusie miasta i gmin z nią sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia gminie o	Proponuje się zmianę zaproponowanej w projekcie definicji komunikacji miejskiej. Zmiany dotyczą czterech kwestii: 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		

		<p>statusie miasta zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego mającego za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego,</p> <p>c) metropolitalne przewozy pasażerskie.”</p>	<p>obecnym brzmieniem przepisu powierzenie realizacji zadania gminie wiejskiej powoduje, że połączenia stają się komunikacją miejską;</p> <p>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;</p> <p>4) Wykreślenie przewozów powiatowych z definicji komunikacji miejskiej.</p>		
3.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>Uzupełnienie zmian w słowniczku o definicję telebusów:</p> <p>„17a) telebuse – ustanawiane w planie transportowym połączenie komunikacyjne traktowane jak linia komunikacyjna na gruncie przepisów prawa, z wyłączeniem ograniczeń technicznych i organizacyjnych</p>	<p>Na obszarach słabo zaludnionych, na których występują niewielkie strumienie pasażerskie, organizacja standardowych linii komunikacyjnych jest nieracjonalna ekonomicznie. Wydaje się, że przy okazji nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p>		

		związanych ze świadczeniem usług w ramach drogowego publicznego transportu zbiorowego, w szczególności dotyczących częstotliwości kursowania oraz wyznaczenia miejsc do wsiadania i wysiadania pasażerów;”	zagadnienie to warto uregulować – dając podstawy do rozpowszechnienia tej instytucji, ze wszech miar korzystnej z punktu widzenia efektywności organizowania publicznego transportu zbiorowego.		
4.	Art. 1 pkt 4 (dodający art. 5a w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>Art. 1 pkt 4 staje się punktem 4a, natomiast pkt 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>W art. 5 dodaje się ust. 3-7:</p> <p>„3. Publiczny transport zbiorowy w ramach transportu drogowego może być organizowany w ramach jednego z trzech modeli:</p> <p>1) konkurencji o koncesję sieciową;</p> <p>2) konkurencji o koncesję liniową;</p> <p>3) konkurencji o pasażera.</p> <p>4. W modelu konkurencji o koncesję sieciową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla całej sieci komunikacyjnej.</p> <p>5. W modelu konkurencji o koncesję liniową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla poszczególnych linii komunikacyjnych.</p> <p>6. W modelu konkurencji o pasażera organizator publicznego transportu zbiorowego ustala standardy dostępności komunikacyjnej obszaru.</p> <p>7. W modelach, o których mowa w ust. 4 i 5 publiczny transport zbiorowy odbywa się na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu</p>	<p>W propozycji chodzi o przyznanie organizatorom możliwości kształtowania systemu publicznego transportu zbiorowego w sposób dostosowany do lokalnych potrzeb. Następuje to poprzez ustanowienie trzech modeli – od konkurencji o koncesję sieciową, poprzez konkurencję o koncesję liniową na konkurencji o pasażera skończywszy. Należy przypuszczać, że model pierwszy będzie stosowany przede wszystkim na obszarach, na których występuje jeden silny przewoźnik, albo też nie ma żadnego. Model drugi byłby uzasadniony na obszarach, gdzie jest wielu przewoźników o porównywalnej sile rynkowej, ale istnieją wyraźne niezaspokojone potrzeby transportowe na niektórych obszarach. Model trzeci w największym stopniu by odpowiadał obszarom, które są obecnie odpowiednio obsługiwane w ramach systemu rynkowego.</p>		

		zbiorowego. W modelu, o którym mowa w ust. 6 – na podstawie zezwolenia, a w zakresie nieosiągniętych w ten sposób standardów dostępności komunikacyjnej – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”		
5.	Art. 1 pkt 4 (dodający art. 5a w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym)	Zapewnienie połączeń pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu – tego typu przewozy mają stanowić minimum w ramach powiatowych przewozów pasażerskich, których organizatorem będzie samorząd powiatowy. Proponowane postanowienie nie zawiera jednak zapewnienia źródła finansowania.	Nie kwestionując zasadności zapewnienia minimalnej dostępności do publicznego transportu zbiorowego, nie można zapominać o realiach finansowych jednostek samorządu terytorialnego. Warto przypomnieć, że zarówno samorządy powiatowe, jak i samorządy województw mają zupełnie inne możliwości związane z pozyskiwaniem środków np. w ramach wykonywania władztwa podatkowego, aniżeli samorządy gminne. Zgodnie z art. 167 ust. 1 i 4 Konstytucji RP, jednostki samorządu mają mieć zapewniony udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań, a zmiany w zakresie ich zadań i kompetencji następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych. Tym samym proponowane postanowienie stoi w sprzeczności z zasadą wyrażoną w Ustawie Zasadniczej.	
6.	Art. 1 pkt 5 lit. a (zmieniający art. 7 ustawy o publicznym	Art. 1 pkt 5 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2d w brzmieniu:	Proponowana zmiana ma dwa cele: 1. Wprowadzenie możliwości – zawartej w projekcie z czerwca 2018 r. – dot. możliwości zawierania	

	transporcie zbiorowym)	<p>„2a. Gmina może zawrzeć z powiatem porozumienie w sprawie organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich.</p> <p>2b. Organizator jest organizatorem przewozów sięgających sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego na liniach komunikacyjnych, jeżeli:</p> <p>1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub</p> <p>2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiającą obsługę pasażerów.</p> <p>2c. Koszty organizacji i funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2b, ponosi w całości odpowiedni organizator.</p> <p>2d. W przypadku, o którym mowa w ust. 2b, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów, organizatora przez którego obszar właściwości będzie realizowany przewóz.”</p>	<p>porozumień pomiędzy gminą a powiatem co do organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich. Bez takowego przepisu niemożliwym – w świetle zasady subsydiarności – będzie zawieranie fakultatywnych porozumień.</p> <p>2. W obecnym projekcie możliwość wykraczania poza obszar została ograniczona do samorządu województwa i organizowania przewozów sięgających sąsiedniego województwa. Wydaje się, że projekt powinien uwzględniać rozmaite problemy związane z granicami j.s.t. (<i>vide</i> gmina wiejska Przemyśl).</p>		
7.	Art. 1 pkt 6 (zmieniający art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>Art. 9 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 9</p> <p>1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej "planem transportowym", opracowuje:</p> <p>1) gmina – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,</p>	<p>1. Przekazanie przez poszczególnych organizatorów potrzeb komunikacyjnych (wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń) samorządowi województwa nie stanowi właściwej gwarancji samodzielności pozostałych jednostek samorządu, przyznanej na gruncie Konstytucji RP każdej jednostce samorządu</p>		

		<p>2) związek międzygminny – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;</p> <p>3) powiat – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich;</p> <p>4) związek powiatów – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;</p> <p>4a) związek powiatowo-gminny – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;</p> <p>4b) związek metropolitalny:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) uchylono</p> <p>c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;</p> <p>5) województwo:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>b) uchylono</p> <p>6) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i</p>	<p>terytorialnego. W praktyce może dojść do sytuacji, w której plan transportowy nałoży na gminnych i powiatowych organizatorów obowiązki, którym nie są w stanie podołać finansowo, organizacyjnie itd., co stanowiłoby naruszenie tej zasady. Tak samo może się okazać, że linia zgłaszana jako komercyjna, zostanie uznana za publiczną – i odwrotnie.</p> <p>2. Należy podkreślić, że nie jest jasna relacja między oczekiwaniami gmin i powiatów a samodzielnością województwa w zakresie ustalenia planu transportowego – z jednej strony województwo ma uwzględnić przedstawione potrzeby, z drugiej przedstawiciele MI mówią o tym – i słusznie – że ma zostać uszanowana samodzielność jednostek samorządu.</p> <p>3. Trzeba zasygnalizować w związku z planem opracowywanym przez marszałka, a przyjmowanym przez sejmik, problem braku jakichkolwiek sankcji za jego niewykonanie przez organizatorów. Z drugiej strony trudno sobie wyobrazić, że takowe sankcje miałyby być wprowadzone – z perspektywy samodzielności jednostek samorządu. Tym samym cała obecnie proponowana koncepcja zdaje się być koncepcją nieprowadzącą do praktycznych, realnych zmian.</p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>2. uchylono</p> <p>2a. W przypadku porozumienia w sprawie organizacji przewozów pasażerskich, plan przyjmuje jednostka samorządu terytorialnego wskazana w tym porozumieniu jako organizator. W przypadku zawarcia porozumienia powierzającego organizację przewozów związkowi metropolitalnemu, plan przyjmuje ten związek.</p> <p>3. Plan transportowy uchwalony przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.”</p>			
8.	Art. 1 pkt 7 (zmieniający art. 11 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Usunięcie proponowanych zmian.	Uwaga wynika z propozycji przedstawionych powyżej.		
9.	Art. 1 pkt 8 (zmieniający art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>1. Usunięcie z proponowanych zmian postanowień art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. a i e – tj. dotyczących diagnozy skuteczności aktualnego modelu organizacji funkcjonowania transportu na danym obszarze oraz oszacowania kosztów organizacji przewozów.</p> <p>2. Wprowadzenie – np. w miejsce art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. e następującego postanowienia: e) zawiera dopuszczenie możliwości korzystania z innowacyjnych form organizacji drogowego publicznego</p>	<p>Dane, które zostały wskazane w wymienionych przepisach, są faktycznym podłożem do przyjęcia planu w danym brzmieniu. Tego typu informacje właściwe są dla uzasadnienia planu, nie zaś dla samej jej treści – szczególnie, że plan ma mieć nadal przymiot aktu prawa miejscowego.</p> <p>W razie uwzględnienia uwagi proponujemy pójście o krok dalej – i podjęcie próby możliwie jak najdalej idącego uproszczenia planu oraz procedury jego sporządzania. Skoro</p>		

		transportu zbiorowego (telebusy); w razie dopuszczenia określa zasady dotyczące organizacji i wykonywania połączeń komunikacyjnych tego typu,” 3. Ponadto warto rozważyć możliwe odchudzenie zakresu planu oraz procedury sporządzania.	plan ma być podstawą do podejmowania realnych działań, tj. wszczynania procedur przetargowych, to zasadnym jest, aby był to akt możliwie elastyczny.		
10.	Art. 1 pkt 9 (zmieniający art. 13 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i dodający ust. 6)	Usunięcie projektowanych zmian.	Uwaga jest konsekwencją propozycji przedstawionych powyżej.		
11.	Art. 1 pkt 8 lit. c (dodający ust. 6 do art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Skreślenie przepisu ust. 6; względnie uzupełnienie metody obliczania udziału procentowego linii komunikacyjnych (kilometrą, wozokilometry). Trzeba podkreślić w tym kontekście, że udział procentowy ma być – jak się wydaje – uśredniany na poziomie województwa, a nie w odniesieniu do konkretnego obszaru.	Proponowany przepis nie uwzględnia różnic występujących pomiędzy poszczególnymi częściami kraju. To organizator powinien – w świetle swej najlepszej wiedzy – podejmować rozstrzygnięcia co do przedmiotowej proporcji. W związku z tym – a także propozycją innego modelu planowania będącego podstawą organizacji przewozów – należałoby przepis usunąć. W razie pozostawienia proponowanego rozwiązania sygnalizujemy problem dot. tego, czy chodzi o 70% linii, czy 70% kilometrażu linii, czy jeszcze inaczej obliczone 70%? Ponadto problemem jest kwestia uśredniania procentowego udziału. W związku z niejasnościami należy doprecyzować metodę.		
12.	Art. 1 pkt 8 lit. c (zmieniający art. 12)	Przepis ust. 7 nie wprowadza kompleksowych rozwiązań	Na wielu obszarach główne potrzeby transportowe są związane z		

	ustawy publicznym transporcie zbiorowym (dodający ust. 7)	<p>o i</p> <p>zmierzających do realizacji celu założonego przez projektodawcę. W związku z tym zamiast proponowanego przepisu wnosimy o wprowadzenie odpowiednich zmian do ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, tj.:</p> <p>1) po art. 30 wprowadza się art. 30a w brzmieniu: „Art. 30a. Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o zapewnieniu dowozu dzieci oznacza to:</p> <p>1) na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy w sposób umożliwiający dojechanie dzieci do odpowiednich szkół lub 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</p>	<p>dowożeniem dzieci do szkół. Na obszarach, gdzie publiczny transport zbiorowy nie funkcjonuje zrozumięte jest organizowanie przewozów zamkniętych na potrzeby uczniów. Należy jednak doprowadzić do sytuacji, w której tam, gdzie taki transport funkcjonuje przewozy zamknięte nie będą tworzone jako konkurencja dla istniejących linii komunikacyjnych.</p> <p>Dodatkowo jednoznacznie wskazuje się, że realizacja obowiązku dowozu może być realizowana nie tylko poprzez zwrot kosztów dojazdu, lecz również zakup biletu.</p>		
--	---	---	---	--	--

		brzmienie: „3. Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka: 1) przekracza odległości wymienione w ust. 2, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci; 2) nie przekracza odległości wymienionych w ust. 2, gmina może zapewnić dowóz dzieci.”			
13.	Art. 1 pkt 11 (zmieniający art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	W art. 1 po pkt 11 dodaje się pkt 11a w brzmieniu: „11a) Art. 15b. 1. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego organizującej komunikację miejską jest zobowiązany wskazać w formie uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zapewnić do nich dostęp wszystkim operatorów i przewoźników na niedyskryminujących zasadach. 2. W publicznym transporcie drogowym w przypadku przewozów innych niż gminne przewozy pasażerskie jeżeli w danej miejscowości znajduje się dworzec albo zostały wyznaczone zintegrowane węzły przesiadkowe o których mowa w ust. 1, nie jest dopuszczalne czasowe znalezienie się w granicach tej miejscowości w innych miejscach, jeżeli przynajmniej jednym z miejsc zatrzymania nie jest dworzec lub zintegrowany węzeł przesiadkowy.”	Obecne przepisy dotyczące przystanków i dworców nie gwarantują powstawania węzłów przesiadkowych z prawdziwego zdarzenia. Wynika to z faktu, że nie ma obowiązku zatrzymywania się środków transportu realizujących kursy tranzytowe na dworcu lub w zintegrowanym węźle przesiadkowym. W niektórych miastach doprowadziło to do sytuacji – motywowanej oszczędnościami – kiedy to w otoczeniu dworca wyznaczonych jest kilka przystanków, na których zatrzymują się poszczególni przewoźnicy. Stanowi to istotne utrudnienie dla pasażera, zwłaszcza pasażera przybywającego do danego miasta.		
14.	Art. 1 pkt 12 (zmieniający art. 16)	W art. 1 pkt 12 zmienia się ust. 5 otrzymuje brzmienie:	Postulaty mają dwojaki charakter. Z jednej strony warto rozważyć		

	ust. 5 pkt 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	„1) 1 zł – za czasowe znalezienie się środka transportu na przystanku komunikacyjnym – o ile jest to przystanek na obsługiwanej linii; 1a) 5 zł za czasowe znalezienie się środka transportu w zintegrowanym węźle przesiadkowym; 2) 10 zł – za czasowe znalezienie się środka transportu na dworcu; 3) 15 zł – za czasowe znalezienie się środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.”	podniesienie opłat, gdyż obecne nie przystają do kosztów utrzymania infrastruktury. Z drugiej strony sformułowanie „wjazd” może sugerować, że równocześnie opłacie podlegałby „wyjazd” – stąd też warto podjąć próbę znalezienia możliwie precyzyjnego i równocześnie pozbawionego nadmiernej kazuistyki określenia. Uwaga dot. zintegrowanych węzłów jest praktycznym przejawem uwagi wyżej zawartej.		
15.	Art. 1 pkt 12 (zmieniający art. 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	W art. 1 pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu: 12a) 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	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		

		transport u pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, w szczególności w formie samorządowego zakładu budżetowego.”	dawnych PKS, a należących do jednostek samorządu terytorialnego trudno jest dostrzec powody, które miałyby wykluczać możliwość realizacji przewozów przez takie właśnie podmioty.		
16.	Art. 1 pkt 12 (zmieniający art. 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	W art. 1 pkt 12 dodaje się pkt 12b w brzmieniu: 12b) art. 20 otrzymuje brzmienie: „Art. 20. 1. Prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przyznaje się operatorowi jeżeli: 1) organizator wybrał model konkurencji o koncesję sieciową – w zakresie całej sieci transportowej; 2) organizator wybrał model konkurencji o koncesję liniową – w zakresie linii komunikacyjnych dla których zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. 2. Prawo wyłączne jest przyznawane na cały okres obowiązywania odpowiedniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”	Wśród mankamentów obecnego rozwiązania w pierwszej kolejności wymienić należy brak możliwości przyznawania operatorowi publicznego transportu zbiorowego prawa wyłącznego – dopuszczonego przez przepisy wspólnotowe (rozporządzenie WE nr 1370/2007), a zakazanego przez prawo polskie. Polski ustawodawca przyjął zasadę nieograniczonej ochrony konkurencji w transporcie publicznym – nie dostrzegając, że w tym obszarze pełen liberalizm jest równoznaczny z pogorszeniem się sytuacji mieszkańców małych miejscowości. Istotą prawa wyłącznego jest bowiem możliwość rekompensowania strat generowanych przez linię deficytową, której utrzymanie jest istotne ze społecznego punktu widzenia, przez dochody z linii rentownej. Zakaz, który obecnie istnieje w ustawie został wprowadzony do projektu ustawy po arbitralnej decyzji Rady Ministrów podjętej dnia 2 lutego 2010 roku. Pierwotnie projekt ustawy przewidywał możliwość przyznania operatorowi prawa wyłącznego z zastrzeżeniem zachowania zasady		

			proporcjonalności oraz określenia maksymalnego okresu, na jaki uprawnienie mogło zostać przyznane.		
17.	Art. 1 pkt 15 (zmieniający art. 24 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Art. 24 ust. 1 „Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy: [...] 4) obszaru”.	Skoro ustawodawca posługuje się umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, to być może warto rozważyć wprowadzenie konstrukcji koncesji oraz prawa wyłącznego przedstawionych wyżej?		
18.	Art. 1 pkt 16 lit. a (zmieniający art. 25 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Skreślenie proponowanej zmiany, względnie wydłużenie terminów – do 10 lat.	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. Zbyt krótki okres 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.		
19.	Art. 1 pkt 30 (zmieniający art. 56 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	W związku z planowaną nowelizacją kluczowego przepisu dla dofinansowania za utracone przychody w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów	Nie wydaje się, że w świetle prawa UE wynika obowiązek rekompensata musi mieć źródło w dotacji celowej z budżetu państwa. Przejście z modelu dotacji celowych na model dochodów własnych		

		<p>w publicznym transporcie zbiorowym i autobusowym operatorowi i przewoźnikowi należy podkreślić, że warto rozważyć zmianę myślenia o źródle tego dofinansowania. Aktualną dotację celową z budżetu państwa można by zastąpić odpowiednim – w stosunku do wysokości dotacji celowej – zwiększeniem dochodów własnych j.s.t. – i przejściem na model obecnie obowiązujący w komunikacji miejskiej.</p>	<p>stanowiłoby przejaw urzeczywistnienia zasady decentralizacji finansów publicznych.</p>		
20.	Art. 7, art. 8 i art. 9	<p>Dostosowanie przepisów przejściowych do treści całej ustawy – w razie uwzględnienia uwag. W razie ich nieuwzględnienia uwag – wydłużenie terminów w nich zawartych (datyienne), ze względu na wyznaczanie tych terminów w listopadzie 2018 r. (w momencie przygotowywania projektu).</p>	<p>Uwaga ma na celu dostosowanie przepisów przejściowych do treści proponowanych uwag. W razie ich nieprzyjęcia, projekt powinien zostać zmieniony w zakresie terminów zawartych w przepisach przejściowych – tak, aby dać podmiotom odpowiedzialnym za ich wykonanie właściwy margines czasowy na dokonanie prac związanych z realizacją postanowień ustawy.</p>		