

**UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO**

## Informacja o projekcie:

<b>Tytuł</b>	Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw
<b>Autor</b>	Minister Infrastruktury
<b>Projekt z dnia</b>	22 marca 2019 r.

## Informacje o zgłaszającym uwagi:

<b>Urząd</b>	-----
<b>Organizacja samorządowa</b>	Związek Powiatów Polskich
<b>Osoba do kontaktu</b>	Bartłomiej Zydel
<b>e-mail</b>	bz@zpp.pl
<b>tel.</b>	(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	Podtrzymujemy uwagi zgłaszane do wersji projektu z dnia 1 marca 2019 r. – które, podobnie jak uwagi innych zainteresowanych, w znakomitej większości nie zostały uwzględnione.	Jednostki samorządu terytorialnego nie uzurpują sobie monopolu na prawdę w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jednakże jako obecni i przyszli organizatorzy tego transportu powinny mieć realny wpływ na kształt systemu, za który będą ponosić odpowiedzialność przed lokalną i regionalną społecznością.		
2.	Art. 1 pkt 6 lit. c (dodający ust. 2e do art. 9 ustawy o PTZ), art. 1 pkt 9 lit. c (dodający ust. 6 do art. 12 ustawy o PTZ)	Prosimy o przedstawienie uzasadnienia dla obniżenia minimalnego udziału procentowego kursów o charakterze użyteczności publicznej we wszystkich kursach realizowanych na obszarze właściwości organizatora.  W razie braku racjonalnego uzasadnienia wnosimy o wykreślenie tego minimalnego poziomu.	Można odnieść wrażenie, że wartości procentowe nie są poparte żadnymi analizami. Czy nawet szerzej – można takie wrażenie odnieść odnośnie do wprowadzania minimalnej liczby kursów o charakterze użyteczności publicznej.		

3.	Art. 1 pkt 9 lit. a (zmieniający art. 12 ust. 1 ustawy o PTZ)	<p>1. Negatywnie oceniamy wyeliminowanie postanowień dot. sieci komunikacyjnej.</p> <p>2. Określanie minimalnej liczby kursów uczyni „wojewódzki” plan transportowy jeszcze mniej funkcjonalnym.</p>	<p>Ad 1. Możliwość korzystania z sieci komunikacyjnej pozwalała organizatorowi na wybór najbardziej efektywnego sposobu organizacji publicznego transportu. Tę elastyczność ma zastąpić bardzo sztywne rozwiązanie w postaci operowania pojęciem linii.</p> <p>Ad 2. Wojewódzki plan transportowy już przy ocenianiu poprzednich projektów nowelizacji był określany jako narzędzie wręcz niemożliwe do praktycznego zastosowania. Poprzez wprowadzenie kolejnej kwestii, która ma być w nim uregulowana, jego dysfunkcyjny charakter jest tylko pogłębiany.</p>		
4.	Art. 1 pkt 16 (zmieniający art. 24 ustawy o PTZ)	Pozostawienie art. 24 w brzmieniu obecnie obowiązującym.	<p>Przepis art. 24 w dotychczasowym brzmieniu umożliwił organizatorowi zawarcie umowy dotyczącej linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych albo sieci komunikacyjnej. Na skutek projektowanych zmian w transporcie drogowym umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego będzie mogła dotyczyć jedynie jednej linii komunikacyjnej ujętej w planie transportowym. To rozwiązanie generujące ogromne obciążenia związane z zawieraniem odrębnych umów na każdą jedną linię komunikacyjną, niezajdujące racjonalnego uzasadnienia.</p> <p>Równocześnie umowa zawierana na</p>		

			<p>podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 także będzie mogła dotyczyć tylko jednej linii – już niezależnie od rodzaju transportu. Tym samym ograniczamy organizatorowi swobodę reagowania na nagłe sytuacje.</p> <p>Ponadto projektowana zmiana art. 24 musi być czytana łącznie z projektowanym art. 22 ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. W świetle tego drugiego przepisu: „Organizator, który przed wejściem w życie niniejszej ustawy dokonał wyboru operatora w trybie art. 19 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i uzyskał zgodę właściwej rady jednostki samorządu terytorialnego lub po wejściu w życie niniejszej ustawy zawarł umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym i uzyskał zgodę właściwej rady jednostki samorządu terytorialnego może ubiegać się o dofinansowanie, o którym mowa w art. 6 ust. 1.”. Tym samym jednostka samorządu, która będzie zainteresowana uzyskaniem dopłaty już w okresie przejściowym, będzie musiała zawrzeć umowę na każdą linię osobno, co jest skrajnie nieefektywnym sposobem działania.</p>		
--	--	--	---	--	--

