

UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	20 maja 2019 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.	Art. 1 pkt 4 (zmieniający art. 9s ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)	Proponowana zmiana w sposób niekorzystny kształtuje sytuację prawną właścicieli nieruchomości czy zarządców dróg. Z perspektywy zarządców dróg rodzi się np. pytanie o relację tego przepisu do art. 9ya ust. 2, czyli dotyczącego wydania decyzji o zezwoleniu na nieodpłatne zajęcie pasa drogowego?	Jeśli idzie o zarządców dróg, to do tej pory zajęcie pasa drogowego w takiej sytuacji było dość jasno uregulowane – proponowana regulacja niestety zaciemnia ten obraz.		
2.	Art. 1 pkt 5 (zmieniający art. 9z ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym)	Pytanie o to, czy w zdaniu drugim zwrot „postępowanie odszkodowawcze” nie powinien być zastąpiony sformułowaniem „postępowanie odwoławcze”?	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		
3.	Art. 1 pkt 6 (dodający art. 9ag do ustawy o transporcie kolejowym)	Przepis ten musi zostać przeanalizowany z perspektywy skutków finansowych.	Projektodawcy w uzasadnieniu wskazali, że „występują problemy z przekazaniem wybudowanych skrzyżowań w zarządzanie jednostkom samorządu terytorialnego”. Jest to jednak tylko stwierdzenie stanu rzeczy, bez rozważenia jego przyczyn.		

			Skoro autorzy projektu sygnalizują, że tego typu sytuacje nie są jednostkowe, to tym bardziej powinni pochylić się nad tym problemem – i zaproponować rozwiązania, które będą zapewniały należyte pokrycie finansowe dla utrzymania takowych skrzyżowań.		
4.	Art. 1 pkt 10 (uchylający art. 33 ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym)	W przypadku tej propozycji może się okazać, że korzyści zarządcy infrastruktury będą niewspółmierne do nowych obciążeń powstałych po stronie przewoźników.	Warto pamiętać o tym, że zarówno zarządca infrastruktury, jak i organizatorzy działają w interesie publicznym. Co za tym idzie, dotychczasowe rozwiązanie na pewno w lepszy sposób rozkładało odpowiedzialność za ponoszenie kosztów aniżeli jego brak.		
5.	Art. 1 pkt 13 (zmieniający art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym)	Proponowane rozwiązanie obejmuje swym zasięgiem praktycznie całą powierzchnię dworca, co wydaje się być rozwiązaniem nieproporcjonalnym.	Trzeba zauważyć, że w tej sytuacji przewoźnicy będą finansować funkcjonowanie praktycznie całego dworca. Równocześnie przecież duże dworce kolejowe są w sporej części zagospodarowane komercyjnie, co musi wpłynąć zawężająco na odpowiedzialność przewoźników – a co za tym idzie organizatorów – za ich utrzymanie.		
6.	Art. 1 pkt 15 (zmieniający art. 38ba ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym)	Pierwsze odesłanie w przepisie powinno kierować nie do ust. 3, a do ust. 2.	Uwaga o charakterze doprecyzowującym.		
7.	Art. 5 pkt 1 (dodający art. 3 ust. 9 i 10 do ustawy o Funduszu Kolejowym)	1. Uzależnienie możliwości pozyskania środków z Funduszu przez samorządy województw od zorganizowania przez nie połączeń „narzuconych” przez właściwego ministra jest sprowadzeniem roli samorządu województwa jako organizatora przewozów do roli wykonawcy woli ministra w zakresie połączeń stykowych. Warto przypomnieć o tym, że jednostki samorządu terytorialnego cieszą się przymiotem samodzielności – m.in. samodzielności co	Ad 1. Uwaga, choć dotyczy materii ściśle wojewódzkiej, dotyczy bardzo istotnego szerszego problemu, który pojawił się już przy pracach nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – mianowicie problemu swobody poszczególnych organizatorów. Zdaje się, że jest ona postrzegana przez resort dość wąsko. Ad 2. Projektodawcy w uzasadnieniu wskazują na to, że nieuwzględnienie w		

		do decydowania o sposobie wykonania danego, <u>możliwie ogólnie określonego</u> , zadania. 2. Czy w ust. 10 nie powinno następować odwołanie nie do ust. 1, tylko do ust. 9?	planie linii nie będzie stanowiło przeszkody w pozyskaniu finansowania w zakresie taboru. Równocześnie ust. 1, do którego następuje odwołanie, traktuje o wydatkach dot. linii kolejowych, a nie taboru.		
8.	Art. 6 pkt 1 (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Czy projektodawcy rozważali kryterium inne niż kryterium odległościowe?	Wydaje się, że „sztywno” uregulowana odległość może nie być najlepszym rozwiązaniem – z uwagi na różną strukturę każdego z poszczególnych regionów.		
9.	Art. 6 (zmieniający ustawę o publicznym transporcie zbiorowym)	Pojawia się pytanie o skorelowanie proponowanych zmian z procedowaną nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym?	Prosimy o wyjaśnienie tej kwestii.		
10.	Art. 6 pkt 2-4 (dodające art. 9 ust. 1a do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz zmieniające art. 12 ust. 2 pkt 5 i art. 13 ust. 6 tej ustawy)	Pokłosie uwagi dot. art. 3 ustawy o Funduszu Kolejowym. Nałożenie przez właściwego ministra w drodze planu obowiązków na organizatorów wojewódzkich przewozów pasażerskich budzi wątpliwości. Równocześnie pojawiają się problemy z finansowaniem tego typu zadań: zorganizowanie tych przewozów umożliwi jedynie staranie się o pozyskanie finansowania w zakresie taboru z Funduszu Kolejowego.	To samorzady województw najlepiej zdają sobie sprawę z potencjału tzw. połączeń stykowych – z racji tego, że na co dzień zajmują się tą problematyką. Minister – mimo najlepszych chęci – nie będzie miał takiego rozeznania. Ponadto następujący układ: <i>jak zrealizujecie przewozy, to być może otrzymacie środki na tabor</i> nie jest – m.in. w świetle proponowanych zmian podwyższających koszty korzystania z infrastruktury kolejowej – nie wydaje się być właściwym zapewnieniem finansowania dla danego zadania.		
11.	Art. 6 pkt 5 (dodający art. 24 ust. 2a do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Obecna redakcja przepisu sugeruje, że województwo jako organizator może zawrzeć umowę dotyczącą tylko linii komunikacyjnej określonej w planie opracowanym przez właściwego ministra.	Uwaga o charakterze doprecyzującym.		

