



**ZARZĄD**

**PREZES**

Andrzej Płonka  
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

**WICEPREZESI**

Tadeusz Chrzan  
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski  
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz  
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń  
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz  
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski  
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski  
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski  
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

**CZŁONKOWIE**

Mariusz Bieniek  
POWIAT PŁOCKI

Mirosław Czajła  
POWIAT MALBORSKI

Jarosław Dudkowiak  
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar  
MIASTO NA PRAWACH POWIATU  
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak  
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki  
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka  
POWIAT KRAKOWSKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski  
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki  
POWIAT GARWOLIŃSKI

**KOMISJA REWIZYJNA**

**PRZEWODNICZĄCY**

Józef Swaczyna  
POWIAT STRZELECKI

**Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO**

Andrzej Szymanek  
POWIAT WIERUSZOWSKI

**CZŁONKOWIE**

Zdzisław Brezeń  
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek  
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański  
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Andrzej Opala  
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka  
POWIAT RADOMSKI

Jan Zalewski  
POWIAT SIEMIATYCKI

Bogdan Zieliński  
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

**DYREKTOR BIURA**

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0712/1349/19

Warszawa, 26 listopada 2019 roku

Szanowna Pani

**Małgorzata Jarosińska-Jedynak**

Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Szanowna Pani Minister,

w nawiązaniu do posiedzenia połączonych grup roboczych ds. programowania perspektywy 2021-2027 w ramach celu polityki 2 oraz celu polityki 3 poświęconego kwestiom przyszłej linii demarkacyjnej, które odbyło się 19 listopada 2019 roku, niniejszym przedkładamy uwagi ZPP do planowanego wsparcia dla publicznego transportu zbiorowego subregionalnego.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że aktualnie debata toczy się na bardzo dużym poziomie ogólności – z uwagi na brak konkretnych informacji na poziomie unijnym, brak nowej Umowy Partnerstwa itd. Niemniej ze względu na wagę zagadnienia dla samorządów powiatowych oraz jego złożoność pozwalamy sobie na zasygnalizowanie pewnych węzłowych kwestii.

Zgodnie z informacjami przekazanymi na spotkaniu, finansowanie publicznego transportu zbiorowego subregionalnego ma mieć miejsce z poziomu krajowego. Finansowanie na poziomie krajowym ma wspierać projekty kompleksowe, w których skład wejdą:

- rozwój infrastruktury subregionalnych (powiat-powiat, miasto-wieś) publicznych przewozów autobusowych (zajezdnie, przystanki, wiaty; w trakcie spotkania mowa była również o działaniach w odniesieniu do samych dróg),
- zakup taboru,
- przedsięwzięcia towarzyszące, w tym węzły przesiadkowe, ścieżki rowerowe, systemy IT (wsparcie zarządzania siatką przewozów, informacją i biletami), itp.

Beneficjentami tego wsparcia mają być jednostki samorządu terytorialnego z obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją – organizatorzy transportu subregionalnego.

W odniesieniu do tej propozycji trzeba przedstawić następujące uwagi:

1. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym nie posługuje się pojęciem „subregionalne przewozy pasażerskie”. Wskazanie w przytoczonych wyżej założeniach relacji powiat-powiat oraz miasto-wieś sugeruje, że chodzi tutaj o przewozy gminne i powiatowe, a także – w niektórych sytuacjach – o przewozy wojewódzkie, co zresztą było przedmiotem wątpliwości ze strony przedstawicieli samorządów województw na spotkaniu 19 listopada 2019 roku. W związku z tym należy ową „subregionalność” dookreślić.

2. W związku z powyższym wypada ponownie podkreślić, że dla rozwoju tego typu przewozów potrzebna jest nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, zawierająca regulacje dot. finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej lub w pełni z nimi spójna. Obecny akt – wraz z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej – powoduje, że wysiłki organizatorów publicznego transportu zbiorowego koncentrują się głównie na konieczności wyeliminowania wątpliwości interpretacyjnych itd.

3. Co do zakupu taboru, to należy mieć na względzie to, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego często korzystają z usług operatorów, czyli prywatnych przedsiębiorców świadczących tego typu usługi. Pojawia się zatem pytanie, jak pogodzić ten fakt z tym, że wsparcie adresowane ma być do jednostek samorządu, a równocześnie projekty muszą mieć charakter kompleksowy – czyli niemożliwym będzie pominięcie komponentu taborowego? Takie podejście oznaczałoby w konsekwencji zamknięcie drogi do pozyskania dofinansowania albo jego znaczące utrudnienie dla tych organizatorów, którzy korzystają z usług prywatnych operatorów.

4. Zdajemy sobie sprawę z tego, że określenie grupy beneficjentów zależne jest od środków przypisanych do tego obszaru wsparcia. Niemniej chcemy zasygnalizować, że tego typu wsparcie powinno być zaadresowane do wszystkich samorządów powiatowych – z uwagi na to, że skala powiatowa jest naturalną skalą świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego. Powiatowe przewozy pasażerskie, czyli przewozy wykonywane w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin to przewozy pozwalające mieszkańcom powiatu na dotarcie do stolicy powiatu, w której znajduje się szereg urzędów, szpital powiatowy czy szkoły średnie. Ponadto zazwyczaj to w stolicy powiatu istnieje możliwość przesiadki na połączenia kolejowe.

Związek Powiatów Polskich deklaruje gotowość współpracy przy tworzeniu omawianego instrumentu wsparcia, w związku z czym zachęcamy do roboczego kontaktu z pracownikami Biura ZPP.

Z poważaniem

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich

Andrzej Płonka

