

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	02.11.2022 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	-----
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Przemysław Matysiak
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	18 477 86 00

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	Związek Powiatów Polskich wskazuje, że na etapie konsultacji publicznej zgłaszaliśmy uwagi do projektowanej ustawy, jednakże resort nie udzielił na nie odpowiedzi. Wobec powyższego ponownie zgłaszamy przedmiotowe uwagi na etapie opiniowania przez KWRiST.			
2.	Art. 1 pkt 12 i zmiany wynikowe (dotyczące rezygnacji z instytucji zgłoszenia przewozu)	Nie negując na tym etapie samej idei zachowania dotychczasowego systemu zezwoleń zwracamy uwagę na konieczność analizy czy zastosowany zabieg legislacyjny gwarantuje wpływ organizatora na wykorzystywanie przystanków (usuwane są przepisy dotyczące tego zagadnienia), a także czy próba uruchomienia przez przewoźnika linii regularnej pokrywającej się w			

		znaczej części z linią obsługiwaną przez operatora będzie mogła stanowić podstawę do odmowy wydania zezwolenia.			
3.	Art. 3 (dot. dodawanego ust. 1c w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)	Proponuje się doprecyzowanie przepisu w zakresie tego, który organ gminy decyduje o umożliwieniu korzystania z pojazdów do dowozu uczniów przez inne osoby.	Brak doprecyzowania przepisu będzie skutkowało wątpliwościami interpretacyjnymi, z uwagi na domniemanie kompetencji organu stanowiącego przy wykonawczym charakterze kompetencji określonej w projektowanym przepisie. Nadto, w związku z proponowaną zmianą, umożliwienie korzystania z pojazdów do realizacji dowozu uczniów przez inne osoby, nie powinno być traktowane jako powstanie nowej linii umożliwiającej uzyskanie dopłaty ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Bez takiego zastrzeżenia okaże się, że Fundusz służy nie tyle rozwojowi przewozów, co zdjęciu z gmin kosztów realizacji ich obowiązkowego zadania w zakresie dowozu dzieci do szkół.		
4.	Art. 4 (w zakresie dodawanego art. 11a ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych)	Proponujemy zmianę kolejności w zakresie pierwszeństwa dopłat z Funduszu w następujący sposób: 1) związki powiatowo-gminne; 2) powiaty lub związki międzygminne; 3) związki powiatowe; 4) gminy; 5) województwa.	Celem zaproponowanej zmiany jest skierowanie środków z Funduszu przede wszystkim do tych organizatorów, którzy są w stanie najskuteczniej zadbać o likwidację białych plam. Niezaspokojone potrzeby komunikacyjne dotyczą przede wszystkim połączeń między miejscem zamieszkania a miejscem pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych (na poziomie szkół podstawowych istnieje system dowozu), miejscem pracy czy miejscem świadczenia istotnych usług publicznych (przychodnia, szpital). W przeważającej większości wypadków dotyczy to połączeń w ramach obszaru funkcjonalnego miasta, a zatem między gminami wiejskimi, a gminą miejską. Utrzymanie pierwszeństwa w uzyskaniu dopłat dla organizatorów gminnych przewozów pasażerskich, tj. zamykających się w granicach jednej gminy, przy ograniczonych środkach Funduszu, nie rozwiązuje problemu słabo rozwiniętej komunikacji gmin wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi, a tym samym nie będzie sprzyjało faktycznemu niwelowaniu tzw. białych plam. Warto przypomnieć, że w Ocenie Skutków Regulacji do projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wskazano, że cyt. "Obecnie na rynku publicznego transportu zbiorowego funkcjonują głównie przewoźnicy realizujący przewozy na zasadach komercyjnych na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, głównie na liniach rentownych o dużych potokach pasażerskich. Powyższa sytuacja przyczyniła się do powstania na mapie komunikacyjnej kraju białych plam		

			transportowych, a pasażerowie są systematycznie pozbawiani należnego im dostępu do transportu publicznego zwłaszcza na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich”.		
5.	Art. 4 (w zakresie dodawanego art. 11d ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych)	Wnosimy o wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej wysokości dopłaty w tym wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej w przypadku zawierania wieloletnich umów o dopłatę, opartej o wskaźnik inflacji.			
6.	Art. 8	Wnosimy o skreślenie przepisu.	Zmiana pomysłu Ministerstwa Infrastruktury na procedury poprzedzające dopuszczenie przewoźników do funkcjonowania w systemie publicznego transportu zbiorowego nie może odbywać się kosztem organizatorów – co do zasady jednostek samorządu terytorialnego. Jeśli opłaty za już dokonane czynności miałyby zostać zwrócone to musi się to odbyć ze środków budżetu państwa. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że wg OSR nie jest to kwota znacząca, natomiast istotna jest nie tylko wysokość zwrotu, ale i sama zasada.		