

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 (UD18)
Autor	Minister Infrastruktury
Projekt z dnia	21.02.2023 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.	Art. 4 (w zakresie projektowanego art. 11a ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych)	ZPP podobnie jak w uprzednio zgłoszonych uwagach konsekwentnie proponuje zmianę kolejności z zakresu pierwszeństwa dopłat z FRPA w następujących sposób: Art. 11a ust. 2: Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przysługującą organizatorom w następującej kolejności: 1) związkowi powiatowo-gminny; 2) powiatowi lub związkowi międzygminnemu; 3) związkowi powiatowemu; 4) gminom; 5) województwom.	ZPP w dotychczas złożonych uwagach wskazywał, że skierowanie środków z FRPA powinno dotyczyć przede wszystkim tych organizatorów, którzy są w stanie najskuteczniej zadbać o likwidację tzw. „białych plam”. Niezaspokojone potrzeby komunikacyjne dotyczą w głównej mierze połączeń pomiędzy miejscem zamieszkania a miejscem pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych, miejscem pracy, miejscem świadczenia usług publicznych (urząd, przychodnia, szpital itp.) W przeważającej większości przypadków dotyczy to połączeń w ramach obszaru funkcjonalnej miasta, a zatem między gminami wiejskimi, a gminą wiejską. ZPP podnosił, że utrzymanie pierwszeństwa w uzyskaniu dopłat dla organizatorów gminnych przewozów pasażerskich, tj. zamykających się w granicach jednej gminy, przy ograniczonych środkach FRPA, nie rozwiąże problemu słabo rozwiniętej komunikacji gmin wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi. Nie będzie sprzyjało to faktycznemu likwidowaniu tzw. „białych plam”. ZPP po raz kolejny podnosi, że pierwszeństwo w objęciu dopłatą powinno promować rozwiązania, gdzie poszczególne JST		

			współpracują ze sobą w ramach związków powiatowo-gminnych i chcą stworzyć wspólny system komunikacyjny. Proponowane przez resort infrastruktury rozwiązanie niestety nie promuje współpracy, ale to, by każda poszczególna JST przedstawiała indywidualne rozwiązania w tym zakresie. Nadto, w uzasadnieniu złożonej uwagi wskazać należy, że aktualnie (stan na 31.12.2022 r. wg wykazów zamieszczonych na stronach MSWiA; źródło: https://www.gov.pl/web/mswia/zarejestruj-zmien-statut-lub-wyrejestruj-zwiazek-miedzygminny-zwiazek-powiatow-zwiazek-powiatowo-gminny) w Polsce funkcjonuje: - 31 związków powiatowo-gminnych, z których 18 realizuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, - 319 związków międzygminnych, z których 27 realizuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Zatem łącznie – w proponowanej przez ZPP kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłat – w kategorii 1 i 2, zadania z zakresu publicznego transportu drogowego realizuje 45 związków (18 powiatowo-gminnych i 27 międzygminnych). Łączna niewielka liczba ww. związków proponowanych do „pierwszeństwa” (przy założeniu, że wszystkie z nich wystąpią o dopłatę) nie powinna uniemożliwić uzyskania dopłat dla JST, które indywidualnie organizują lokalny transport zbiorowy. ZPP wskazuje, że zasadnym jest promowanie tych podmiotów, które wspólnie realizują takie inicjatywy. Uzasadnia to zgłoszoną uwagę dot. „podniesienia do góry” związków powiatowo-gminnych i związków międzygminnych w ramach pierwszeństwa do dofinansowania.		
--	--	--	--	--	--