

ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Lis
POWIAT SZCZECINECKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Artur Adamski
POWIAT PŁOŃSKI

Sebastian Burdzy
POWIAT ŚREDZKI

Robert Godek
POWIAT STRZYŻÓWSKI

Mirosław Graczyk
POWIAT TORUŃSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Jan Kaluszkiewicz
POWIAT CIECHANOWSKI

Janusz Mielczarek
POWIAT ŁĘCZYCKI

Artur Pizoń
POWIAT JANOWSKI

Radosław Roszkowski
POWIAT PRUDNICKI

Piotr Rzeszotarski
POWIAT SIERPECKI

Marek Szczepański
POWIAT CHOJNICKI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Artur Maruszczak
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

CZŁONKOWIE

Piotr Babicki
POWIAT STARACHOWICKI

Leszek Bajon
POWIAT SŁUBICKI

Artur Bieliński
POWIAT ZGORZELECKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Sebastian Szaleniec
POWIAT BĘDZIŃSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/240/26

Warszawa, 15 lipca 2026 roku

Szanowny Pan

Mirosław Suchoń

Przewodniczący Komisji Infrastruktury

Sejm RP

Szanowny Pan

Michał Krawczyk

Przewodniczący Komisji

Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej

Sejm RP

Szanowni Panowie Przewodniczący,

w związku z posiedzeniem połączonych Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, zaplanowanej na 15 lipca br. o godz. 11:30, poniżej przesyłam poprawki Związku Powiatów Polskich.

Poprawka nr 1

W art. 1 pkt 2 w dodawanym art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa a miastem stanowiącym siedzibę wojewody i sejmiku województwa, a w przypadku, gdy siedziby te mieszczą się w różnych miastach – każdym z tych miast,”

Uzasadnienie

Obecne brzmienie przepisu powoduje, że w przypadku województw mających dwie stolice wymóg minimalnego standardu połączeń jest spełniony, gdy z miejscowości będącej siedzibą powiatu jest możliwość dojazdu do jednego z tych miast – co ze względu na różny zakres kompetencji wojewody i władz województwa nie wydaje się wystarczające.

Poprawka nr 2

W art. 1 pkt 2 w dodawanym art. 5a ust. 1 pkt 1 po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu:

„aa) miejscowościami stanowiącymi siedziby graniczących ze sobą powiatów, nawet jeśli powiaty te znajdują się w różnych województwach,”

Uzasadnienie

Nie ulega także wątpliwości, iż projektowany standard komunikacyjny ma charakter wyłącznie gwiazdzysty, tj. gwarantuje połączenia między miastami powiatowymi a stolicą województwa, nie zapewniając jednak połączeń między sąsiednimi miastami powiatowymi. Jest to rozwiązanie nieodpowiadające rzeczywistym potrzebom transportowym mieszkańców. Miasta powiatowe nie funkcjonują bowiem w izolacji, lecz tworzą sieć wzajemnie powiązanych ośrodków, między którymi zachodzi stały ruch ludności wynikający z rozmieszczenia specjalistycznych placówek leczniczych, instytucji sądowych, urzędów skarbowych, szkół ponadpodstawowych oraz miejsc pracy. Brak regularnych połączeń między sąsiednimi miastami powiatowymi prowadzi do pogłębiania nierówności rozwojowych w nie mniejszym stopniu niż brak połączeń między siedzibami gmin a miastem powiatowym. Przykładowo, nierzadko zdarza się, że uczeń chcący uczęszczać do szkoły ponadpodstawowej oferującej wysoki poziom kształcenia i odpowiadającej jego oczekiwaniom oraz predyspozycjom nie może z niej skorzystać wyłącznie dlatego, że szkoła ta jest zlokalizowana w sąsiednim mieście powiatowym, do którego nie jest zapewniona odpowiednia możliwość dojazdu. W ten sposób brak połączeń komunikacyjnych między sąsiednimi miastami powiatowymi bezpośrednio ogranicza konstytucyjne prawo do nauki, uzależniając jego realizację od miejsca zamieszkania, a nie od zdolności i aspiracji ucznia. Podobnych przykładów jest znacznie więcej. Szczególnie problem ten uwidacznia się na granicach województw, gdzie dotarcie do siedziby sąsiedniego powiatu położonego w innym województwie wymaga odbycia podróży przez stolicę jednego województwa, przejazdu do stolicy drugiego województwa i dopiero stamtąd do miejsca docelowego, co jest rozwiązaniem całkowicie nieadekwatnym do aktualnego poziomu rozwoju technologiczno-cywilizacyjnego, a przede wszystkim w stosunku do rzeczywistych potrzeb lokalnych wspólnot. Uzasadnia to wprowadzenie wymogu zapewnienia połączeń między stolicami sąsiadujących ze sobą powiatów – nawet jeśli powiaty te należą do dwóch województw.

Poprawka nr 3

W art. 1 pkt 2 w dodawanym art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) miejscowością stanowiącą siedzibę władz powiatu, a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu;”

Uzasadnienie

Projekt posługuje się pojęciem „siedziby powiatu”. Wydaje się, że bardziej adekwatnym określeniem byłaby „siedziba władz powiatu” – analogicznie do już używanego sformułowania „siedzib władz gmin”. Również w ustawie o samorządzie powiatowym ustawodawca używa pojęcia „siedziba władz”.

Poprawka nr 4

W art. 1 pkt 3 pkt 1 (w projekcie jest błąd – zamiast punktów powinny być litery) dodawany ust. 2a otrzymuje brzmienie:

„2a. Organizator, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest obowiązany do poinformowania marszałka województwa jako integratora przewozów o przystąpieniu do istniejącego związku jednostek samorządu terytorialnego lub wystąpieniu z tego związku, lub utworzeniu nowego związku jednostek samorządu terytorialnego, którego jest członkiem.”

Uzasadnienie

Obecnie brzmienie przepisu posługuje się pojęciem „przystąpienia do nowego związku jednostek samorządu terytorialnego” – niezgodnym z siatką pojęciową ustaw ustrojowych, gdzie przystąpienie dotyczy wyłącznie istniejących związków jednostek samorządu terytorialnego. W przypadku, gdy związek jednostek samorządu terytorialnego jest tworzony od zera jest mowa o udziale jednostki w jego utworzeniu – stąd propozycja zmiany dostosowująca przepis do ustaw ustrojowych.

Poprawka nr 5

W art. 1 pkt 5 w dodawanym art. 8a ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) podejmowanie działań zmierzających do objęcia zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym połączeń komunikacyjnych różnych rodzajów transportu;

4) możliwość zawierania porozumienia dotyczącego objęcia przewoźników zintegrowanym systemem taryfowo-biletowym sieci komunikacyjnej województwa.”

Uzasadnienie

Obecnie brzmienie przepisu posługuje się pojęciem „zapewnienia integracji” i „porozumienia dotyczącego integracji”. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie posługuje się jednak pojęciem integracji, co sprawia, że zaproponowane kompetencje marszałka województwa będą budziły duże wątpliwości praktyczne. Wydaje się, że celem autorów ustawy było odwołanie się do pojęcia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego w województwie – co realizuje zaproponowana poprawka.

Poprawka nr 6

W art. 1 pkt 6 po lit. b dodaje się lit. ba w brzmieniu:

„ba) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Jeżeli powiat wchodzi w skład związku powiatów lub związku powiatowo-gminnego realizujących całokształt zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego, powiat taki nie uchwała planu transportowego, a elementy wymagane w planie transportowym powiatu zostają zawarte w planie transportowym właściwego związku.””

Uzasadnienie

Ustawa nakłada na powiaty powszechny obowiązek uchwalenia planu transportowego. O ile sam obowiązek jest zrozumiały w świetle nowej filozofii ustawy, to zaproponowane przepisy nie przesądzają przypadku, w którym powiat wchodzi w skład np. związku powiatowo-gminnego. Literalna wykładnia przemawia wtedy za tym, że powiat taki i tak musiałby przyjmować plan transportowy – co nie ma sensu. Dopiero wykładnia funkcjonalna prowadzi do wniosku, że w takim przypadku plan transportowy jest przyjmowany wyłącznie przez odpowiedni związek. Aby przeciwdziałać ewentualnym problematycznym interpretacjom, proponuje się wprowadzenie przepisu jednoznacznie przesądzającego tryb postępowania w opisanym przypadku.

Poprawka nr 7

W art. 1 pkt 8 lit. a tiret pierwsze zmienia się ust. 1 na następujące brzmienie:

„1) zasady ustalania linii komunikacyjnych w zakresie właściwości obejmujące w szczególności określenie miejscowości planowanych do połączenia, a w przypadku organizatora, o którym mowa w art. 9 ust. 1 pkt 1 i 2 – również poszczególnych obszarów w ramach miasta;”

Uzasadnienie

Kierunek wyrażony w zaproponowanym przez projektodawców przepisie jest słuszny. Obecny wymóg określania w uchwalanym przez organ stanowiący planie transportowym konkretnego przebiegu linii komunikacyjnych był zbyt szczegółowy, uniemożliwiając elastyczne zmiany linii w sytuacjach nieprzewidzianych (a przy dostatecznie dużej jednostce – również i przewidzianych). Z brzmienia przepisu wynika jednak, że o ile w powiatach plan transportowy będzie się ograniczał do wskazania miejscowości do połączenia, to w przypadku wielkich miast to rada miasta będzie ustalała szczegółowy przebieg wszystkich linii. Nie wydaje się to ani rozsądne, ani praktyczne.

Jednocześnie nie jest jasne co oznacza „określenie sposobu połączenia miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiązań”. Powiązań miejscowości? Powiązań połączeń komunikacyjnych?

Zaproponowane brzmienie przepisu ujednolica charakter planu transportowego w powiatach i miastach na prawach powiatu, jednocześnie usuwając niejasne przesłanki wymagające uwzględnienia przy tworzeniu planu transportowego.

Poprawka nr 8

W art. 1 pkt 8 lit. a tiret drugie dodawany pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) obszary gmin, na których możliwa jest organizacja przejazdów na żądanie – w planach regulujących gminne przewozy pasażerskie,”

Uzasadnienie

Obecne brzmienie przepisu przy wyznaczaniu obszaru dopuszczalnych przejazdów na żądanie posługuje się dokładnością do miejscowości. Dokładność taka nie jest jednak wystarczająca. Możemy mieć bowiem do czynienia z rozległymi miejscowościami, których centrum jest obsłużone publicznym transportem

zbiorowym, natomiast obszary odległe – nie. Na tych obszarach jest uzasadnione uruchomienie przejazdu na życzenie, co przy obecnym brzmieniu wymagałoby wskazania całej miejscowości jako objętej takim przejazdem.

Poprawka nr 9

W art. 1 pkt 11 w dodawanym art. 14a ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „Schemat sieci komunikacyjnej opracowuje:”

Uzasadnienie

Obecne brzmienie przepisu wskazuje, że schemat sieci komunikacyjnej jest opracowywany przez poszczególnych organizatorów „Na wniosek marszałka województwa i w terminie przez niego wskazanym lub z własnej inicjatywy”. Podkreślenie roli marszałka miało sens we wcześniejszych wersjach projektu ustawy, gdzie marszałek województwa pełnił inną rolę. W sytuacji, gdy tworzenie planów transportowych stało się obowiązkiem prawnym poszczególnych organizatorów utrzymywanie – choćby symboliczne – trybu wnioskowego nie ma racji bytu.

Poprawka nr 10

W art. 1 pkt 11 w dodawanym art. 14b ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Organizatorzy lub przewoźnicy linii komunikacyjnych, o których mowa w art. 14a ust. 4 pkt 3 są obowiązani do uzgodnienia z marszałkiem województwa rozkładów jazdy i zmiany tych rozkładów – w celu ich skomunikowania z transportem kolejowym.”

Uzasadnienie

Zmieniany przepis w swoim obecnym brzmieniu może budzić wątpliwości, jakich linii ma w swojej istocie dotyczyć. Wskazanie, że uzgodnienie ma na celu skomunikowanie z transportem kolejowym jednoznacznie wskazuje, że chodzi o linie oznaczone w schemacie komunikacyjnym jako podlegające skomunikowaniu (art. 14a ust. 4 pkt 3). Aby ujednostacnić przepis, proponuje się dodanie odwołania do tego przepisu.

Poprawka nr 11

W art. 1 pkt 12 w dodawanym pkt 6a wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„6a) obowiązku udostępnienia przez gminę miejską odpowiadających sobie par przystanków komunikacyjnych i dworców, o których mowa w pkt 6, wszystkim operatorom i przewoźnikom, w przypadku gdy liczy ona:”

Uzasadnienie

Zgodnie z obecnym brzmieniem projektu liczba miejsc zobowiązanych do udostępnienia jest liczona w odniesieniu do każdego przystanku komunikacyjnego z osobna. W praktyce oznacza to, że zlokalizowane w jednym miejscu przystanki w dwóch kierunkach liczone są jako dwa przystanki. Taki sposób liczenia czyni cały przepis mało skutecznym. Proponuje się zatem zmianę, która będzie opierała się na liczeniu par przystanków.

Poprawka nr 12

W art. 14 pkt 13 po lit. b dodaje się literę ba w brzmieniu:

„ba) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopłatę ustala się w kwocie niewyższej niż 4,00 zł do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.”

Uzasadnienie

Kwota 3,00 zł jako maksymalna wysokość dopłaty została ustalona kilka lat temu. Od tego czasu znacząco wzrósł koszt wozokilometra. W tej sytuacji uzasadnione jest podniesienie maksymalnej wysokości dopłaty.

Poprawka nr 13

W art. 14 pkt 13 po lit. b dodaje się literę bb w brzmieniu:

„bb) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

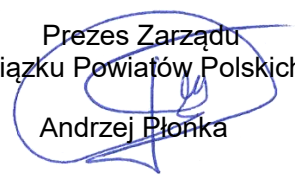
„2a. Maksymalna stawka dopłaty, o której mowa w ust. 2, ulega zmianie w stopniu odpowiadającemu planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonemu w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.”.

Uzasadnienie

Utrzymanie wysokości wpłaty w wysokości ustalonej kwotowo w treści ustawy bez mechanizmu waloryzacji sprawia, że z upływem czasu straci ona realną wartość ekonomiczną wskutek inflacji oraz wzrostu kosztów paliwa, energii, pracy i utrzymania taboru. Nominalne stawki dopłat niewaloryzowane przez kilka lat przestaną odpowiadać rzeczywistym kosztom operacyjnym, co oznacza, że brak mechanizmu waloryzacji jest w istocie mechanizmem stopniowego realnego obniżania poziomu dofinansowania i przerzucania kosztów organizacji transportu publicznego w coraz większym zakresie na poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ustawa wprowadza obowiązek organizacji określonych linii publicznego transportu zbiorowego w imię likwidacji wykluczenia transportowego. Brak mechanizmów zapewniających zachowanie realnego znaczenia wartości dopłaty jest w takiej sytuacji trudne do zaakceptowania.

Co ciekawsze – ustawa przewiduje mechanizm corocznej waloryzacji stawek opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych i dworców w oparciu o planowany średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ustalony w ustawie budżetowej, co stanowi dodatkowy czynnik kosztowy. Proponuje się zatem waloryzację dopłaty w takiej samej skali.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich

Andrzej Płonka