

**Stanowisko Komisji Transportu Związku Miast Polskich
wobec ogłoszonych założeń zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym**

Niektóre treści nowej regulacji wzbudziły poważny niepokój samorządów – miasta w Polsce mają inny pogląd na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego niż punkt widzenia prezentowany w tezach nowej ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Istotnym celem regulacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym jest nadanie transportowi zbiorowemu funkcji użyteczności publicznej, zapewniającej powszechny i równy dostęp do jego usług przy zapewnieniu strategii zrównoważonego rozwoju. Skonfrontowanie rozwiązań wprowadzonych obowiązującą już ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z lokalną rzeczywistością, skutkowało zdefiniowaniem uwag i zastrzeżeń dotyczących regulacji prawnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa nie wprowadziła niezbędnych uregulowań prawnych potrzebnych organizatorom przewozów do efektywnego zarządzania ofertą i zapewnienia odpowiedniego standardu usług. Przeciwnie, można nawet stwierdzić, że ustawa wprowadziła uregulowania prawne utrudniające organizatorom takie działania.

Za główne wady przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w obecnym jej kształcie można uznać:

- brak środków finansowych w budżetach samorządów na finansowanie rekompensat i szerzej – na finansowanie organizacji publicznego transportu zbiorowego;
- brak możliwości przyznania prawa wyłącznego operatorowi publicznego transportu zbiorowego;
- brak przepisów określających współpracę województw, powiatów i gmin w zakresie utworzenia spójnego zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego (nie zapewniono ustawowych możliwości powoływania organizatorów transportu w postaci związków gmin, powiatów i województw, nie ujednolicono uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, pozostawiając zróżnicowane uprawnienia dla różnych rodzajów transportu pasażerskiego, zapisane w różnych aktach prawnych, w tym nie dotyczących bezpośrednio transportu, wreszcie nie zapewniono też żadnego dodatkowego źródła finansowania rozwiązań w zakresie integracji, w tym taryfowo-biletowych);
- niewyeliminowanie, a nawet zwiększenie poziomu biurokracji – operatorzy zatrudniani przez organizatorów muszą spełniać określone formalności w celu uzyskania zaświadczenia warunkującego legalne wykonywanie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy z danym organizatorem (załącznikiem do zaświadczenia jest rozkład jazdy opracowany lub zatwierdzony przez organizatora), co angażuje czas pracy oraz środki finansowe organizatora i operatorów;
- zobowiązanie miast do uchwalania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- ograniczenie kompetencji w zakresie ustanawiania opłat za korzystanie z przystanków i dworców;
- nałożenie dodatkowych obowiązków w zakresie sprawozdawczości;
- ograniczenie obowiązku finansowania komunikacji miejskiej wyłącznie do budżetów gmin;
- niewprowadzenie uregulowań sprzyjających skutecznej kontroli biletów.

Z punktu widzenia samorządów, w nowej ustawie o publicznym transporcie zbiorowym powinno się:

- 1) utrzymać ogólne zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego, wynikające z obecnego kształtu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (zaprezentowane założenia zmiany ustawy

całkowicie odwracają te zasady, zmniejszając rolę samorządów w organizacji publicznego transportu zbiorowego);

- 2) ujednolicić uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w całym publicznym transporcie zbiorowym;
- 3) wskazać i zapewnić źródła finansowania zadań związanych z funkcjonowaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz z organizacją tych przewozów;
- 4) zapewnić możliwość przyznania prawa wyłącznego, które umożliwiłoby operatorowi publicznego transportu zbiorowego świadczenie usług na danej trasie w danej sieci z wyłączeniem innych podmiotów (brak prawa wyłącznego powoduje wzrost kosztów organizacji przewozów użyteczności publicznej);
- 5) doprecyzować i uzupełnić treść ustawy o zapisy umożliwiające stworzenie spójnego systemu publicznego transportu zbiorowego na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnym, w tym w szczególności zapewnić źródła finansowania rozwiązań w zakresie integracji, także taryfowo-biletowej;
- 6) zmniejszyć wymogi biurokratyczne w zakresie legalizacji przewozów wykonywanych przez operatorów;
- 7) ułatwić planowanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej na trasach wykraczających poza granice administracyjne jednej jednostki.

Wronowa
24.X.2016

A handwritten signature in dark ink, consisting of a large, stylized 'O' followed by a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.