



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

Mirosław Czaplą
POWIAT MALBORSKI

Zbigniew Deptuła
POWIAT MAKOWSKI

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

Andrzej Potępa
POWIAT BRZESKI

Radosław Roszkowski
POWIAT PRUDNICKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezdeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/156/23

Warszawa, 30 czerwca 2023 roku

Szanowny Pan
Dariusz Salamończyk
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przesłaniem poselskiego projektu ustawy (EW.020.1281.2023) –
**o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych
o charakterze użyteczności publicznej**, Związek Powiatów Polskich
przedstawia opinię z uwagami, o treści jak poniżej.

Założenia nowelizacji dotyczą możliwości dofinansowywania komunikacji
miejskiej, w tym komunikacji miejskiej miast na prawach powiatu. Szczególnie
należy zwrócić uwagę, że projektodawcy postulują o rozszerzenie możliwości
finansowania komunikacji miejskiej z FRPA bez jednoczesnego wskazania
skutków finansowych dla zasobów Funduszu. Projekt nie przewiduje również
zwiększenia puli pieniędzy w FRPA.

Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych został uruchomiony w 2019 r.,
a jego głównym założeniem jest właśnie rozwój przewozów autobusowych
o charakterze użyteczności publicznej oraz likwidacja tzw. „białych plam
transportowych”.

ZPP nie jest przeciwny finansowaniu komunikacji miejskiej w ogóle, jednakże
w aktualnym stanie prawnym i w związku z zasadami finansowania z FRPA,
jest to niemożliwe. Obecnie wnioski poszczególnych organizatorów są
rozpoznawane zgodnie z zasadą pierwszeństwa w objęciu dopłatą (art. 25
ust. 2 ustawy). Zatem możliwość włączenia komunikacji miejskiej do FRPA
wymaga zwiększenia wielkości środków Funduszu.

Związek Powiatów Polskich od dłuższego czasu postuluje, aby środki z FRPA
były kierowane przede wszystkim do tych organizatorów, którzy są w stanie
najskuteczniej zadbać o likwidację tzw. „białych plam”. Niezaspokojone potrzeby
komunikacyjne dotyczą w głównej mierze połączeń pomiędzy miejscowościami

położonymi w dalszej odległości od lokalnego ośrodka miejskiego, do którego mieszkańcy chcą dostać się celem pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych, dotarcia do miejsca pracy lub miejsca świadczenia usług publicznych (urząd, przychodnia, szpital itp.). Pierwszeństwo w objęciu dopłatą powinno promować rozwiązania, gdzie poszczególne jednostki samorządu terytorialnego współpracują ze sobą w ramach związków powiatowo-gminnych i chcą stworzyć wspólny system komunikacyjny oraz takich organizatorów, którzy będą w stanie faktycznie zapewnić likwidację „białych plam transportowych” na szerszym obszarze niż bezpośrednio otoczenie większego ośrodka miejskiego”.

W Polsce funkcjonuje 31 związków powiatowo-gminnych, z których 18 realizuje zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego, a także 319 związków międzygminnych, z których 27 realizuje ww. zadania. Zatem rozwiązania legislacyjne powinny promować takie działania. W dalszej kolejności pierwszeństwo powinny mieć powiaty i związki międzygminne tak aby stworzyć sieć połączeń obejmujących obszary położone w dalszej odległości od głównego ośrodka miejskiego.”.

W związku z powyższym, ZPP postuluje o dokonanie zmian w art. 25 ust. 2 ustawy i nadania mu brzmienia:

„2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności:

- 1) *związkom powiatowo-gminnym;*
- 2) *powiatom lub związkom międzygminnym;*
- 3) *związkom powiatów;*
- 4) *gminom;*
- 5) *województwom.”.*

W proponowanym rozwiązaniu miasta na prawach powiatu, przy pozostawieniu pozostałych zmian zawartych w projekcie ustawy, zostałyby włączone do finansowania na równi z innymi gminami w pkt 4.

Z ostrożności wskazujemy, że gdyby projektodawcy zdecydowali się na pozostawienie dotychczasowej kolejności w art. 25 ust. 2, to - przy uwzględnieniu miast na prawach powiatu - powinna być ona następująca:

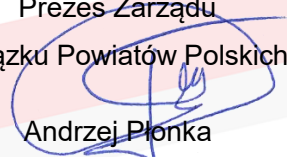
„2. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznaje się organizatorom w następującej kolejności:

- 1) *gminom, z wyłączeniem miast na prawach powiatu;*
- 2) *związkom międzygminnym;*
- 3) *związkom powiatowo-gminnym;*
- 4) *powiatom;*
- 5) *związkom powiatów;*
- 6) *miastom na prawach powiatu;*
- 7) *województwom.”.*

Należy dodatkowo zauważyć, że zmiany w ustawie powinny również dotyczyć wprowadzenia klauzuli waloryzacyjnej opartej o wskaźnik inflacji w odniesieniu do wysokości dopłaty do przewozów, którą przyznawać ma wojewoda. Aktualnie przepisy przewidują sztywno ustaloną stawkę maksymalną 3 zł za wozokilometr.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich



Andrzej Płonka