

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	1 marca 2019 r.

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Bartłomiej Zydel
e-mail	bz@zpp.pl
tel.	(22) 656 63 34

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	Wskazanie źródła finansowania organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej oraz kosztów rozbudowanego administrowania systemem publicznego transportu zbiorowego.	Projektowane rozwiązania z jednej strony generują koszty związane z organizacją przewozów o charakterze użyteczności publicznej (sztywne co najmniej 70% liczby realizowanych kursów), z drugiej wiążą się ze wzrostem kosztów administracji (przygotowywanie uchwał ws. określenia potrzeb, wzrost obciążenia służb samorządu województwa). Projektodawca nie wskazuje jednak źródła finansowania planowanych rozwiązań. Warto przypomnieć, że zarówno samorządy powiatowe, jak i samorządy województw mają zupełnie inne możliwości związane z pozyskiwaniem środków np. w ramach wykonywania władztwa podatkowego, aniżeli samorządy gminne. Zgodnie z art. 167 ust. 1 i 4		

			<p>Konstytucji RP, jednostki samorządu mają mieć zapewniony udział w dochodach publicznych odpowiednio do przypadających im zadań, a zmiany w zakresie ich zadań i kompetencji następują wraz z odpowiednimi zmianami w podziale dochodów publicznych.</p> <p>Tym samym proponowane rozwiązania stoją w sprzeczności z zasadą wyrażoną w Ustawie Zasadniczej.</p>		
2.	Uwaga o charakterze ogólnym	Skoordynowanie prac nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z pracami nad projektem ustawy o dostępności.	Projekt ustawy o dostępności, przedstawiony przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju zakłada nowelizację m.in. ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Przy głównych pracach nad nowelizacją ustawy o PTZ nie można zapominać o projekcie MliR.		
3.	Art. 1 pkt 3 lit. b (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>W art. 1 pkt 3 lit. b otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4) komunikacja miejska – przewozy pasażerskie wykonywane:</p> <p>a) wyłącznie w granicach gminy o statusie miasta,</p> <p>b) gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach obejmujących gminy o statusie miasta i gmin z nią sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie międzygminne dotyczące powierzenia gminie o statusie miasta zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego lub gminy te należą do związku międzygminnego mającego za zadanie realizację publicznego transportu zbiorowego,</p>	<p>Proponuje się zmianę zaproponowanej w projekcie definicji komunikacji miejskiej. Zmiany dotyczą czterech kwestii:</p> <p>1) Wprowadzenia wyliczenia – celem zwiększenia przejrzystości przepisu;</p> <p>2) Wskazania, że do zaliczenia połączeń do komunikacji miejskiej wymagane jest powierzenie realizacji zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego gminie o statusie miasta, a nie którejkolwiek z gmin. Zgodnie z obecnym brzmieniem przepisu powierzenie realizacji zadania gminie wiejskiej powoduje, że połączenia stają się komunikacją miejską;</p> <p>3) Wykreślenie przewozów w ramach związku powiatowo-gminnego z</p>		

		c) metropolitalne przewozy pasażerskie.”	definicji komunikacji miejskiej. Ustawa powinna zachęcać do wprowadzania rozwiązań gwarantujących integrację lokalnego systemu publicznego transportu zbiorowego. Integracja taka następuje w szczególności wówczas, gdy przewozy o charakterze gminnym i powiatowym są realizowane przez jednego organizatora. Tymczasem obecna definicja komunikacji miejskiej sprawia, że wszystkie przewozy w ramach związku gminno-powiatowego będą traktowane jako komunikacja miejska, a tym samym będą wyłączone z możliwości uzyskania rekompensaty z tytułu honorowania ulg ustawowych – co może przyczynić się do konieczności ograniczenia połączeń poza obszarem miasta; 4) Wykreślenie przewozów powiatowych z definicji komunikacji miejskiej.		
4.	Art. 1 pkt 3 lit. d (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 17 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Po lit. d dodaje się lit. da w brzmieniu: „da) po pkt 17 dodaje się pkt 17a w brzmieniu: 17a) telebusey – ustanawiane w planie transportowym połączenie komunikacyjne traktowane jak linia komunikacyjna na gruncie przepisów prawa, z wyłączeniem ograniczeń technicznych i organizacyjnych związanych ze świadczeniem usług w ramach drogowego publicznego transportu zbiorowego, w szczególności dotyczących częstotliwości kursowania oraz wyznaczenia miejsc do wsiadania i	Na obszarach słabo zaludnionych, na których występują niewielkie strumienie pasażerskie, organizacja standardowych linii komunikacyjnych jest nieracjonalna ekonomicznie. Wydaje się, że przy okazji nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zagadnienie to warto uregulować – dając podstawy do rozpowszechnienia tej instytucji, ze wszec miar korzystnej z punktu widzenia efektywności organizowania publicznego transportu zbiorowego.		

		wysiadania pasażerów;”			
5.	Art. 1 pkt 3 lit. d (zmieniający art. 4 ust. 1 pkt 17 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Po lit. da dodaje się lit. db w brzmieniu: „db) pkt 26 otrzymuje brzmienie: 26) zintegrowany system taryfowo-biletowy – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu w zakresie właściwości organizatora albo organizatorów publicznego transportu zbiorowego;”	Proponowana zmiana ma na celu umożliwienie wprowadzenia tzw. zintegrowanego biletu autobusowo-kolejowego – i w związku z tym zmianę sformułowania „na obszarze” na „w zakresie”.		
6.	Art. 1 pkt 5 (dodający art. 5a w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym)	Art. 1 pkt 5 staje się punktem 5a, natomiast pkt 5 otrzymuje brzmienie: W art. 5 dodaje się ust. 3-7 w brzmieniu: „3. Publiczny transport zbiorowy w ramach transportu drogowego może być organizowany w ramach jednego z trzech modeli: 1) konkurencji o koncesję sieciową; 2) konkurencji o koncesję liniową; 3) konkurencji o pasażera. 4. W modelu konkurencji o koncesję sieciową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla całej sieci komunikacyjnej. 5. W modelu konkurencji o koncesję liniową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla poszczególnych linii komunikacyjnych. 6. W modelu konkurencji o pasażera organizator publicznego transportu zbiorowego ustala standardy	W propozycji chodzi o przyznanie organizatorom możliwości kształtowania systemu publicznego transportu zbiorowego w sposób dostosowany do lokalnych potrzeb. Następuje to poprzez ustanowienie trzech modeli – od konkurencji o koncesję sieciową, poprzez konkurencje o koncesję liniową na konkurencji o pasażera skończywszy. Należy przypuszczać, że model pierwszy będzie stosowany przede wszystkim na obszarach, na których występuje jeden silny przewoźnik, albo też nie ma żadnego. Model drugi byłby uzasadniony na obszarach, gdzie jest wielu przewoźników o porównywalnej sile rynkowej, ale istnieją wyraźne niezaspokojone potrzeby transportowe na niektórych obszarach. Model trzeci w największym stopniu by odpowiadał obszarom, które są obecnie odpowiednio obsługiwane w ramach systemu rynkowego.		

		<p>dostępności komunikacyjnej obszaru.</p> <p>7. W modelach, o których mowa w ust. 4 i 5 publiczny transport zbiorowy odbywa się na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W modelu, o którym mowa w ust. 6 – na podstawie zezwolenia, a w zakresie nieosiągniętych w ten sposób standardów dostępności komunikacyjnej – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”</p>			
7.	<p>Art. 1 pkt 6 lit. a (zmieniający art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)</p>	<p>Art. 1 pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:</p> <p>„a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2d w brzmieniu:</p> <p>„2a. Gmina może zawrzeć z powiatem porozumienie w sprawie organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich.</p> <p>2b. Organizator jest organizatorem przewozów sięgających sąsiedniej jednostki samorządu terytorialnego na liniach komunikacyjnych, jeżeli:</p> <p>1) przejazd przez obszar innej jednostki samorządu terytorialnego jest niezbędny dla obsługi obszaru własnej jednostki samorządu terytorialnego lub</p> <p>2) przewóz jest realizowany do najbliższej miejscowości, do której dociera transport zorganizowany przez sąsiednią jednostkę samorządu terytorialnego, umożliwiającą obsługę pasażerów.</p> <p>2c. Koszty organizacji i</p>	<p>Proponowana zmiana ma dwa cele:</p> <p>1. Wprowadzenie możliwości – zawartej w projekcie z czerwca 2018 r. – dot. możliwości zawierania porozumień pomiędzy gminą a powiatem co do organizacji przez powiat gminnych przewozów pasażerskich. Bez takowego przepisu niemożliwym – w świetle zasady subsydiarności – będzie zawieranie fakultatywnych porozumień.</p> <p>2. Mamy na uwadze projektowany art. 9 ust. 2b, jednak w następnej uwadze wnioskujemy o diametralną zmianę projektowanego art. 9 ust. 2b.</p>		

		funkcjonowania przewozów, o których mowa w ust. 2b, ponosi w całości odpowiedni organizator. 2d. W przypadku, o którym mowa w ust. 2b, organizator jest obowiązany poinformować, w terminie 30 dni przed rozpoczęciem wykonywania przewozów, organizatora przez którego obszar właściwości będzie realizowany przewóz.”			
8.	Art. 1 pkt 7 (zmieniający art. 9 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Art. 9 otrzymuje brzmienie: „Art. 9 1. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej "planem transportowym", opracowuje: 1) gmina – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich, 2) związek międzygminny – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny; 3) powiat – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich; 4) związek powiatów – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów; 4a) związek powiatowo-gminny – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny; 4b) związek metropolitalny:	1. Przekazanie przez poszczególnych organizatorów potrzeb komunikacyjnych (wyznaczenie linii komunikacyjnych i częstotliwości obsługi połączeń) samorządowi województwa nie stanowi właściwej gwarancji samodzielności pozostałych jednostek samorządu, przyznanej na gruncie Konstytucji RP każdej jednostce samorządu terytorialnego. W praktyce może dojść do sytuacji, w której plan transportowy nałoży na gminnych i powiatowych organizatorów obowiązki, którym nie są w stanie podołać finansowo, organizacyjnie itd., co stanowiłoby naruszenie tej zasady. Tak samo może się okazać, że linia zgłaszana jako komercyjna, zostanie uznana za publiczną – i odwrotnie. 2. Należy podkreślić, że nie jest jasna relacja między oczekiwaniami gmin i powiatów a samodzielnością województwa w zakresie ustalenia planu transportowego – z jednej strony województwo ma uwzględnić („optymalizować”) przedstawione potrzeby, z drugiej przedstawiciele MI mówią o tym – i słusznie – że ma		

		<p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich,</p> <p>b) uchylono</p> <p>c) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin wchodzących w skład związku metropolitalnego;</p> <p>5) województwo:</p> <p>a) w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,</p> <p>b) uchylono</p> <p>6) minister właściwy do spraw transportu – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.</p> <p>2. uchylono</p> <p>2a. W przypadku porozumienia w sprawie organizacji przewozów pasażerskich, plan przyjmuje jednostka samorządu terytorialnego wskazana w tym porozumieniu jako organizator. W przypadku zawarcia porozumienia powierzającego organizację przewozów związkowi metropolitalnemu, plan przyjmuje ten związek.</p> <p>3. Plan transportowy uchwalony przez właściwy organ jednostki samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego.”</p>	zostać uszanowana samodzielność jednostek samorządu.		
9.	Art. 1 pkt 7 (zmieniający art. 9	Uwagi z ostrożności – w razie nieuwzględnienia wskazanej wyżej	Przedstawione uwagi mają charakter fundamentalny – cała konstrukcja art.		

	ustawy publicznym transporcie zbiorowym)	<p>o uwagi dalej idącej:</p> <p>1. W ust. 2d odesłanie do art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. e jest niefortunne – przy określeniu potrzeb nie wiadomo, jakie będą koszty organizacji przewozów przewidziane planem. Wszak określający potrzeby nie będzie mieć żadnego wpływu na ostateczny kształt planu. Ponadto niezrozumiałe odesłanie do art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. f.</p> <p>2. Ust. 2f prowadzi nas w stronę przyjmowania przez samorządy gminne i powiatowe potrzeb na poziomie <i>minimum minimorum</i> – gdyż nie wiadomo, jakie obowiązki zostaną nałożone w drodze planu.</p> <p>3. Ust. 2f w relacji do ust. 2g powoduje, że <i>de facto</i> każda jednostka samorządu terytorialnego będzie musiała śledzić, czy dana linia nie została ujęta w ramach innej linii.</p> <p>4. Ust. 2h – podkreślenie swobody marszałka jest jeszcze bardziej jaskrawym naruszeniem samodzielności jednostek samorządu terytorialnego.</p> <p>5. Ust. 2i – czy będzie tu chodziło o linie wynikające z uchwały podjętej na podstawie ust. 2f, czy jeszcze inne linie?</p>	<p>9 i art. 11 budzi bardzo poważne wątpliwości. Co ważne – i co pragniemy podkreślić raz jeszcze z całą stanowczością – są to wątpliwości o charakterze konstytucyjnym.</p> <p>Konstrukcja budzi także wątpliwości z perspektywy zarządzania publicznego i efektywnego wykorzystywania zasobów – wszak model ten wymaga bardzo dużego zaangażowania aparatu administracyjnego wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w skomplikowany proces administrowania publicznym transportem zbiorowym.</p> <p>W związku z tym apelujemy o radykalną zmianę myślenia – w kierunku modelu prostego, elastycznego, umożliwiającego sprawne reagowanie właściwemu organizatorowi na potrzeby występujące na obszarze jego właściwości.</p>		
10.	Art. 1 pkt 8 (zmieniający art. 10 ustawy publicznym transporcie zbiorowym)	<p>o Przepis ten wpływa na postanowienia przepisów przejściowych – należy zawarte w nim 14 dni mieć na uwadze wyznaczając termin na podjęcie uchwały ws. określenia potrzeb komunikacyjnych.</p>	<p>Uwaga o charakterze doprecyzującym.</p>		

11.	Art. 1 pkt 9 (zmieniający art. 11 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy o publicznym transportie zbiorowym)	Usunięcie proponowanych zmian.	Uwaga wynika z propozycji przedstawionych powyżej.		
12.	Art. 1 pkt 8 (zmieniający art. 12 ustawy o publicznym transportie zbiorowym)	<p>1. Usunięcie z proponowanych zmian postanowień art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. a i e – tj. dotyczących oceny skuteczności aktualnego modelu organizacji funkcjonowania transportu na danym obszarze oraz oszacowania kosztów organizacji przewozów.</p> <p>2. Wprowadzenie – np. w miejsce art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. e następującego postanowienia: e) zawiera dopuszczenie możliwości korzystania z innowacyjnych form organizacji drogowego publicznego transportu zbiorowego (telebusy); w razie dopuszczenia określa zasady dotyczące organizacji i wykonywania połączeń komunikacyjnych tego typu,”</p> <p>3. Ponadto warto rozważyć możliwe odchudzenie zakresu planu oraz procedury sporządzania.</p> <p>4. Jeżeli zostanie utrzymany model opracowywania i przyjmowania planu na poziomie samorządu województwa, to bardzo wątpliwe jest pozostawienie art. 12 ust. 1 pkt 2 lit. d – szczególnie z perspektywy projektowanego art. 38g lit. b pkt 1.</p>	<p>Dane, które zostały wskazane w wymienionych przepisach, są faktycznym podłożem do przyjęcia planu w danym brzmieniu. Tego typu informacje właściwe są dla uzasadnienia planu, nie zaś dla samej jej treści – szczególnie, że plan ma mieć nadal przymiot aktu prawa miejscowego.</p> <p>W razie uwzględnienia uwag proponujemy pójście o krok dalej – i podjęcie próby możliwie jak najdalej idącego uproszczenia planu oraz procedury jego sporządzania. Skoro plan ma być podstawą do podejmowania realnych działań, tj. wszczynania procedur przetargowych, to zasadnym jest, aby był to akt możliwie elastyczny.</p> <p>Określanie standardu obsługi linii komunikacyjnych z poziomu samorządu województwa niebędącego organizatorem jest trudne do wyobrażenia – tym bardziej, że organizator w przypadku niespełniania przez wnioskodawcę owych standardów będzie zobligowany do odmowy udzielenia lub zmiany zezwolenia.</p>		
13.	Art. 1 pkt 10 lit. c	Skreślenie przepisu ust. 6.	Proponowany przepis nie uwzględnia		,

	(dodający ust. 6 do art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)		różnic występujących pomiędzy poszczególnymi częściami kraju. To organizator powinien – w świetle swej najlepszej wiedzy – podejmować rozstrzygnięcia co do przedmiotowej proporcji. W związku z tym – a także propozycją innego modelu planowania będącego podstawą organizacji przewozów – należałoby przepis usunąć.		
14.	Art. 1 pkt 8 lit. c (dodający ust. 7 do art. 12 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Przepis ust. 7 nie wprowadza kompleksowych rozwiązań zmierzających do realizacji celu założonego przez projektodawcę. W związku z tym zamiast proponowanego przepisu wnosimy o wprowadzenie odpowiednich zmian do ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, tj.: 1) po art. 30 wprowadza się art. 30a w brzmieniu: „Art. 30a. Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o zapewnieniu dowozu dzieci oznacza to: 1) na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy w sposób umożliwiający dojechanie dzieci do odpowiednich szkół lub placówek: a) zakup odpowiedniego biletu umożliwiającego przejazd między miejscem zamieszkania a właściwą szkołą lub placówką albo zwrot kosztów przejazdu dziecka, b) zapewnienie bezpłatnej opieki w czasie przewozu dzieci albo zwrot kosztów przejazdów opiekuna – o ile dziecko nie ma skończonych 7 lat; 2) na pozostałych obszarach – zapewnienie bezpłatnego transportu	Na wielu obszarach główne potrzeby transportowe są związane z dowożeniem dzieci do szkół. Na obszarach, gdzie publiczny transport zbiorowy nie funkcjonuje rozumiałe jest organizowanie przewozów zamkniętych na potrzeby uczniów. Należy jednak doprowadzić do sytuacji, w której tam, gdzie taki transport funkcjonuje przewozy zamknięte nie będą tworzone jako konkurencja dla istniejących linii komunikacyjnych. Dodatkowo jednoznacznie wskazuje się, że realizacja obowiązku dowozu może być realizowana nie tylko poprzez zwrot kosztów dojazdu, lecz również zakup biletu.		

		<p>i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i jego opiekuna.”;</p> <p>2) w art. 32 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Jeżeli droga, o której mowa w ust. 3, przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci.”</p> <p>3) w art. 39 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w której obwodzie dziecko mieszka: 1) przekracza odległości wymienione w ust. 2, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci; 2) nie przekracza odległości wymienionych w ust. 2, gmina może zapewnić dowóz dzieci.”</p>			
15.	Art. 1 pkt 11 (zmieniający art. 13 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i dodający ust. 5)	Usunięcie projektowanych zmian.	Uwaga jest konsekwencją propozycji przedstawionych powyżej.		
16.	Art. 1 pkt 12 (zmieniający art. 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>Po pkt 12 dodaje się pkt 12a w brzmieniu: „12a) Po art. 14 dodaje się art. 14a w brzmieniu: Organizator może nie być związany postanowieniami planu, o których mowa w art. 24 ust. 1 oraz art. 38a w sytuacji gdy występuje ważny interes publiczny albo społeczny, a zawarcie umowy o świadczenie</p>	Proponowany przepis ma na celu umożliwienie organizatorowi szybkiej reakcji w sytuacji wystąpienia nagłych potrzeb transportowych.		

		usług lub wydanie zezwolenia następuje na okres nie dłuższy niż 2 lata.”.			
17.	Art. 1 pkt 13 (zmieniający art. 15 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>W art. 1 po pkt 13 dodaje się pkt 13a w brzmieniu:</p> <p>„13a) Art. 15b. 1. Organ stanowiący jednostki samorządu terytorialnego organizującej komunikację miejską jest zobowiązany wskazać w formie uchwały stanowiącej akt prawa miejscowego lokalizację zintegrowanych węzłów przesiadkowych i zapewnić do nich dostęp wszystkich operatorów i przewoźników na niedyskryminujących zasadach.</p> <p>2. W publicznym transporcie drogowym w przypadku przewozów innych niż gminne przewozy pasażerskie jeżeli w danej miejscowości znajduje się dworzec albo zostały wyznaczone zintegrowane węzły przesiadkowe o których mowa w ust. 1, nie jest dopuszczalne czasowe znalezienie się w granicach tej miejscowości w innych miejscach, jeżeli przynajmniej jednym z miejsc zatrzymania nie jest dworzec lub zintegrowany węzeł przesiadkowy.”</p>	<p>Obecne przepisy dotyczące przystanków i dworców nie gwarantują powstawania węzłów przesiadkowych z prawdziwego zdarzenia. Wynika to z faktu, że nie ma obowiązku zatrzymywania się środków transportu realizujących kursy tranzytowe na dworcu lub w zintegrowanym węźle przesiadkowym. W niektórych miastach doprowadziło to do sytuacji – motywowanej oszczędnościami – kiedy to w otoczeniu dworca wyznaczonych jest kilka przystanków, na których zatrzymują się poszczególni przewoźnicy. Stanowi to istotne utrudnienie dla pasażera, zwłaszcza pasażera przybywającego do danego miasta.</p>		
18.	Art. 1 pkt 14 (zmieniający art. 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	<p>W art. 1 po pkt 14 dodaje się pkt 14a w brzmieniu:</p> <p>14a) w art. 19 ust. 2 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2. Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego samodzielnie lub poprzez bezpośrednie udzielenie zamówienia podmiotowi wewnętrznemu w rozumieniu</p>	<p>Zgodnie z treścią art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 1370/2007 każdy organ lokalny może zdecydować, że będzie samodzielnie świadczyć usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego lub że będzie bezpośrednio udzielał zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych z podmiotem wewnętrznym – o ile</p>		

		rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu u pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70, w szczególności w formie samorządowego zakładu budżetowego.”	prawo krajowe nie stoi temu na przeszkodzie. Uwzględniając fakt, że w skali kraju istnieje pewna liczba przedsiębiorstw powstałych na bazie dawnych PKS, a należących do jednostek samorządu terytorialnego trudno jest dostrzec powody, które miałyby wykluczać możliwość realizacji przewozów przez takie właśnie podmioty.		
19.	Art. 1 pkt 14 (zmieniający art. 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	W art. 1 po pkt 14 dodaje się pkt 14b w brzmieniu: 14b) art. 20 otrzymuje brzmienie: „Art. 20. 1. Prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przyznaje się operatorowi jeżeli: 1) organizator wybrał model konkurencji o koncesję sieciową – w zakresie całej sieci transportowej; 2) organizator wybrał model konkurencji o koncesję liniową – w zakresie linii komunikacyjnych dla których zostały zawarte umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. 2. Prawo wyłączne jest przyznawane na cały okres obowiązywania odpowiedniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”	Wśród mankamentów obecnego rozwiązania w pierwszej kolejności wymienić należy brak możliwości przyznawania operatorowi publicznego transportu zbiorowego prawa wyłącznego – dopuszczonego przez przepisy wspólnotowe (rozporządzenie WE nr 1370/2007), a zakazanego przez prawo polskie. Polski ustawodawca przyjął zasadę nieograniczonej ochrony konkurencji w transporcie publicznym – nie dostrzegając, że w tym obszarze pełen liberalizm jest równoznaczny z pogorszeniem się sytuacji mieszkańców małych miejscowości. Istotą prawa wyłącznego jest bowiem możliwość rekompensowania strat generowanych przez linię deficytową, której utrzymanie jest istotne ze społecznego punktu widzenia, przez dochody z linii rentownej. Zakaz, który obecnie istnieje w ustawie został wprowadzony do projektu ustawy po arbitralnej decyzji Rady Ministrów podjętej dnia 2 lutego 2010 roku. Pierwotnie projekt ustawy przewidywał możliwość przyznania		

			operatorowi prawa wyłącznego z zastrzeżeniem zachowania zasady proporcjonalności oraz określenia maksymalnego okresu, na jaki uprawnienie mogło zostać przyznane.		
20.	Art. 1 pkt 18 lit. a (zmieniający art. 25 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Skreślenie proponowanej zmiany, względnie wydłużenie terminów – do 10 lat.	Jeśli celem ustawy jest nie tylko usunięcia białych plam, ale również zagwarantowanie przyzwoitego standardu środków komunikacji – a nie zakonserwowanie obecnego niezadowolającego stanu – to czas, na który zostaje zawarta umowa powinien umożliwiać amortyzację zakupu nowych pojazdów. Zbyt krótki okres zmniejszy skłonność przedsiębiorców do nabywania nowego taboru, a tym samym utrudni (o ile nie uniemożliwi) proces jego odnawiania – również ze szkodą dla polskiego przemysłu. Alternatywnie można dokonać zróżnicowania długości trwania umowy zależnie od tego, czy w jej ramach wymagany jest nowy tabor, czy nie – w tym pierwszym przypadku termin, na który umowa mogłaby być zawarta byłby dłuższy.		
21.	Art. 1 pkt 18 (zmieniający art. 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Po art. 1 pkt 18 dodaje się pkt 18a w brzmieniu: „18a) w art. 27 skreśla się ust. 2.”	Obecnie art. 27 ust. 2 stanowi, że „Organizator ponosi odpowiedzialność za pogorszenie warunków realizowania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz szkody poniesione przez operatora spowodowane zmianami w planie transportowym.” W świetle proponowanych zmian systemowych niewyobrażalnym jest utrzymanie przedmiotowego przepisu – organizator nie może ponosić		

			odpowiedzialności w sytuacji gdy plan opracowuje i przyjmuje podmiot inny niż ów organizator.		
22.	Art. 1 pkt 39 (zmieniający art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym)	Po pkt 39 dodaje się pkt 39a w brzmieniu: „39a) dodaje się art. 78a w brzmieniu: Art. 78a Za przedłużenie ważności zezwolenia od 1 stycznia 2020 r. pobierana jest opłata jak za wydanie zezwolenia, zgodnie z rozporządzeniem wydanym na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”.	Obecnie organy udzielające zezwoleń są pozbawione wpływów z opłat.		
23.	Art. 2 (zmieniający ustawę o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego)	Po pkt 2 dodaje się pkt 3 w następującym brzmieniu: „3) art. 8a ust. 4 pkt 1 otrzymuje brzmienie: 4. Uprawnienie do otrzymywania dopłat, o których mowa w ust. 2, nabywa przewoźnik, który: 1) posiada zezwolenie na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym albo zaświadczenie lub zezwolenie wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”.	Uwaga ma na celu jasne określenie kręgu podmiotowego uprawnionego do otrzymywania dopłat. Uwaga ta dotyka pośrednio również kwestii relacji pomiędzy zezwoleniem z ustawy o transporcie drogowym a projektowanym zezwoleniem na gruncie ustawy PTZ – oba te zezwolenia mogą się zwyczajnie mylić adresatom przepisów. Problem ten jest szerszy – mianowicie dotyczy logicznego powiązania ze sobą tych aktów prawnych.		
24.	Art. 7, art. 8 i art. 9	Dostosowanie przepisów przejściowych do treści całej ustawy – w razie uwzględnienia uwag. Wydłużenie terminów w nich zawartych (datyienne), ze względu na wyznaczanie tych	Uwaga ma na celu dostosowanie przepisów przejściowych do treści proponowanych uwag. W razie ich nieprzyjęcia, projekt powinien zostać zmieniony w zakresie terminów zawartych w przepisach		

		terminów w dniu 1 marca 2019 r. (w momencie przygotowywania projektu).	przejściowych – tak, aby dać podmiotom odpowiedzialnym za ich wykonanie właściwy margines czasowy na dokonanie prac związanych z realizacją postanowień ustawy.		
25.	Uwaga dot. przepisów przejściowych	Prosimy o rozważenie, czy projektowany akt nie powinien zawierać postanowień co do utraty mocy obowiązującej przez obecnie obowiązujące plany transportowe.	Uchwała ws. przyjęcia planu transportowego, podjęta przez sejmik województwa, nie będzie wszak wywoływała skutku w postaci uchylecia aktualnie obowiązujących uchwał gminnych czy powiatowych.		