



**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 Czapla  
POWIAT MALBORSKI

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

Joanna Potocka-Rak  
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek  
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski  
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj  
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

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.0531/361/22

Warszawa, 29 grudnia 2022 roku

Szanowny Pan

**Rafał Weber**

Sekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 10 listopada br. w sprawie projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przekazuję uwagi Związku Powiatów Polskich.

1) art. 1 pkt 12 i zmiany wynikowe (dotyczące rezygnacji z instytucji potwierdzenia zgłoszenia przewozu)

Nie negując na tym etapie samej idei zachowania dotychczasowego systemu zezwoleń zwracamy uwagę na konieczność analizy czy zastosowany zabieg legislacyjny gwarantuje wpływ organizatora na wykorzystywanie przystanków (usuwane są przepisy dotyczące tego zagadnienia), a także czy próba uruchomienia przez przewoźnika linii regularnej pokrywającej się w znacznej części z linią obsługiwaną przez operatora będzie mogła stanowić podstawę do odmowy wydania zezwolenia.

2) art. 3 (dodawany ust. 1c w art. 18 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

W przepisie należy doprecyzować, który organ gminy decyduje o umożliwieniu korzystania z pojazdów do dowozu uczniów przez inne osoby. W przeciwnym wypadku przepis będzie budził wątpliwości interpretacyjne, z uwagi na domniemanie kompetencji organu stanowiącego przy wykonawczym charakterze kompetencji określonej w projektowanym przepisie.

Ponadto w związku z proponowaną zmianą, umożliwienie korzystania z pojazdów do realizacji dowozu uczniów przez inne osoby, nie powinno być traktowane jako powstanie nowej linii umożliwiającej uzyskanie dopłaty ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Bez takiego zastrzeżenia

okaże się, że Fundusz służy nie tyle rozwojowi przewozów, co zdjęciu z gmin kosztów realizacji ich obligatoryjnego zadania w zakresie dowozu dzieci do szkół.

3) w art. 4 (w zakresie dodawanego art. 11a ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych)

Proponujemy zmianę kolejności w zakresie pierwszeństwa dopłat z Funduszu w następujący sposób:

- związki powiatowo-gminne;
- powiaty lub związki międzygminne;
- związki powiatowe;
- gminy;
- województwa.

Celem zaproponowanej zmiany jest skierowanie środków z Funduszu przede wszystkim do tych organizatorów, którzy są w stanie najskuteczniej zadbać o likwidację białych plam. Niezaspokojone potrzeby komunikacyjne dotyczą przede wszystkim połączeń między miejscem zamieszkania a miejscem pobierania nauki w szkołach ponadpodstawowych (na poziomie szkół podstawowych istnieje system dowozu), miejscem pracy czy miejscem świadczenia istotnych usług publicznych (przychodnia, szpital). W przeważającej większości wypadków dotyczy to połączeń w ramach obszaru funkcjonalnego miasta, a zatem między gminami wiejskimi, a gminą miejską. Utrzymanie pierwszeństwa w uzyskaniu dopłat dla organizatorów gminnych przewozów pasażerskich tj. zamykających się w granicach jednej gminy, przy ograniczonych środkach Funduszu, nie rozwiązuje problemu słabo rozwiniętej komunikacji gmin wiejskich z większymi ośrodkami miejskimi, a tym samym nie będzie sprzyjało faktycznemu niwelowaniu tzw. białych plam. Warto przypomnieć, że w Ocenie Skutków Regulacji do projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wskazano, że cyt. „Obecnie na rynku publicznego transportu zbiorowego funkcjonują głównie przewoźnicy realizujący przewozy na zasadach komercyjnych na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, głównie na liniach rentownych o dużych potokach pasażerskich. Powyższa sytuacja przyczyniła się do powstania na mapie komunikacyjnej kraju białych plam transportowych, a pasażerowie są systematycznie pozbawiani należnego im dostępu do transportu publicznego zwłaszcza na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich”.

4) art. 4 (w zakresie dodawanego art. 11d ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych)

Wnosimy o wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej wysokości dopłaty w tym wprowadzenie klauzuli waloryzacyjnej w przypadku zawierania wieloletnich umów o dopłatę, opartej o wskaźnik inflacji.

5) art. 8 – wnosimy o jego skreślenie. Zmiana pomysłu Ministerstwa Infrastruktury na procedury poprzedzające dopuszczenie przewoźników do funkcjonowania w systemie publicznego transportu zbiorowego nie może odbywać się kosztem organizatorów – co do zasady jednostek samorządu

terytorialnego. Jeśli opłaty za już dokonane czynności miałyby zostać zwrócone to musi się to odbyć ze środków budżetu państwa. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że wg OSR nie jest to kwota znacząca, natomiast istotna jest nie tylko wysokość zwrotu, ale i sama zasada.

Z poważaniem

Prezes Zarządu  
Związku Powiatów Polskich  
Andrzej Płonka