

UWAGI W RAMACH UZGODNIENI Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Mateusz Jabłoński
e-mail	biuro@zpp.pl
tel.	+48 18 477 86 00

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.	Art. 1 pkt 1 po lit. c	<p>Dodać punkt aa w brzmieniu: „aa) pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta liczącego co najmniej 40 tys. mieszkańców albo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) miasta i gminy, b) miast albo c) miast i gmin sąsiadujących <p>- jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a liczba mieszkańców gmin zawierających porozumienie lub tworzących związek międzygminny jest większa niż 40 tys. mieszkańców, a także</p>	<p>W nowym modelu prawnym następuje zwiększenie znaczenia pojęcia „komunikacja miejska”, co pociąga za sobą konieczność przyjęcia progu liczby mieszkańców miasta po przekroczeniu którego gminne przewozy pasażerskie są uznawane za komunikację miejską. Przykładowo: Stoczek Łukowski (liczba mieszkańców na koniec 2024 roku – 2325) jest przykładem jednego z wielu miast, które zostały wyłączone z otaczającego ją terenu wiejskiego (gmina wiejska Stoczek Łukowski – liczba mieszkańców: 7168). Komunikacja zorganizowana przez gminę miejską Stoczek Łukowski byłaby komunikacją miejską; analogicznie komunikacja zorganizowana przez gminę miejską z porozumieniem z gminą wiejską. W obu przypadkach będziemy mieli do czynienia z tworzeniem planu transportowego dla obszaru nie zamieszkałego nawet przez 10 tys. osób. Co ciekawsze – gdyby obie gminy stanowiły jedną gminę miejsko-wiejską to wówczas komunikacja na jej terenie nie byłaby komunikacją miejską i byłaby ujmowana w planie transportowym powiatu.</p>		

		metropolitalne przewozy pasażerskie;"			
2.	<p>Art. 1 pkt 1 lit. d) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 4 ust. 1 pkt 12 p.t.z.</p> <p>oraz</p> <p>Art. 1 pkt 1 lit. f) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 4 ust. 1 pkt 24 p.t.z.</p>	<p>Proponuje się następujące brzmienie przepisów:</p> <p><i>„d) w pkt 12 średnik zastępuje się wyrazami: „lub transport na żądanie;”</i></p> <p><i>„f) w pkt 24 średnik zastępuje się wyrazami: „lub transportem na żądanie;”</i></p>	<p>Projektowane zmiany w art. 4 ust. 1 pkt 12 i 24 p.t.z. wprowadzają nieuzasadnione różnicowanie między przejazdem na żądanie a przewozem na żądanie. O ile przejazd na żądanie zostaje wprost uwzględniony w definicji przewozu o charakterze użyteczności publicznej oraz umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, o tyle przewóz na żądanie nie zostaje w tej definicji <i>explicite</i> ujęty. Być może w rozumieniu projektodawców miał on się mieścić w zakresie pierwszej części definicji jako szczególny przypadek powszechnie dostępnej usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Użyta definicja przewozu na żądanie nie pozwala jednak na takie jednoznaczne stwierdzenie, co może prowadzić do pozostawienia przewozu na żądanie poza zakresem obu tych definicji. Różnicowanie takie byłoby pozbawione uzasadnienia merytorycznego, gdyż obie formy transportu na żądanie mają tożsamy cel, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu i powinny być traktowane równorzędnie. Utrzymanie obecnego rozwiązania doprowadzi do sytuacji, w której przewóz na żądanie jest pozbawiony podstawowych instrumentów prawnych właściwych dla przewozów o charakterze użyteczności publicznej, co istotnie ogranicza kwestię jego realizacji oraz finansowania.</p>		
3.	<p>Art. 1 pkt 1 lit. e) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 4 ust. 1 pkt 23a lit. a) i b) p.t.z.</p>	<p>Proponuje się następujące brzmienie przepisów:</p> <p><i>„23a) transport na żądanie:</i></p> <p><i>a) przewóz na żądanie — przewóz osób realizowany pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu powyżej 9 osób łącznie z kierowcą, w określonych z góry godzinach, pomiędzy wyznaczonymi przystankami</i></p>	<p>Na wstępie należy ponownie zaznaczyć, iż z punktu widzenia systemu publicznego transportu zbiorowego istotne jest przede wszystkim promowanie przewozu na żądanie, gdyż stanowi on najistotniejszy element przyzwyczajania pasażerów do korzystania z publicznego transportu zbiorowego i stopniowego budowania nawyku komunikacyjnego w miejscach, gdzie takowy dotychczas nie funkcjonował. Z tego powodu, co już niejednokrotnie podnosiliśmy, priorytet w ramach regulacji transportu na żądanie powinien mieć przewóz na żądanie realizowany pojazdem zbiorowym, nie zaś przejazd na żądanie samochodem osobowym. Projekt ustawy zarówno ze względu na kolejność wymienienia poszczególnych form</p>		

		<p><i>komunikacyjnymi, realizowany na obszarach, na których minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a, nie są realizowane przez regularne przewozy o charakterze użyteczności publicznej, pod warunkiem wcześniejszego zgłoszenia zapotrzebowania na dany kurs,</i></p> <p><i>b) przejazd na żądanie — przewóz osób realizowany przez gminę lub związek jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina, samochodem osobowym w granicach gminy, pomiędzy punktem adresowym zlokalizowanym w odległości co najmniej 3 kilometrów od przystanku komunikacyjnego obsługiwanego przez linie publicznego transportu zbiorowego lub przewóz na żądanie a wskazanym przez gminę przystankiem komunikacyjnym."</i></p>	<p>transportu na żądanie w definicji, ograniczenie szczegółowej regulacji w rozdziale 3a wyłącznie do przejazdu na żądanie, jak i wykluczenie przewozu na żądanie z kręgu świadczeń mogących uzyskać dofinansowanie ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu — odwraca tę hierarchię w sposób nieuzasadniony z punktu widzenia logiki systemu. Pragniemy stwierdzić, że resort na etapie sporządzania trzeciej wersji projektu nie uwzględnił uwag zgłaszanych konsekwentnie w toku dotychczasowych konsultacji publicznych. Zamiast dokonać stosownego dostosowania przepisów w kwestii ograniczeń podmiotowych i terytorialnych przejazdu na żądanie — co było przedmiotem szczegółowych propozycji ZPP — projektodawca zdecydował się na okrojenie definicji bez odniesienia się do jej merytorycznych mankamentów. Bezzasadnie wprowadzono w definicji transportu na żądanie wyłączenie stosowania przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Nie negujemy zasadności takiego wyłączenia jednak nie stanowi ono cechy definiującej transport na żądanie, lecz jedynie jego cechę. Tym samym, jeżeli już, to takie uregulowania powinny się znaleźć w przepisach szczegółowych nowododanego rozdziału 3a, a nie w słowniczku ustawowym.</p> <p>Ponadto, nie do przyjęcia jest rozwiązanie, w ramach którego projektowana definicja przejazdu na żądanie nie zawiera jednoznacznego ograniczenia wykluczającego stosowanie tej instytucji na obszarach już obsługiwanych przez regularną komunikację zbiorową. W obecnym kształcie przejazd na żądanie nie pełni funkcji uzupełniającej względem przewozów regularnych, gdyż wedle zaproponowanego brzmienia normy może być równie dobrze organizowany niezależnie od tego, czy dana trasa jest już obsługiwana przez linie komunikacyjne. Prowadzi to do ryzyka, że środki publiczne będą przeznaczane na finansowanie przejazdu na żądanie w miejscach, gdzie regularne połączenia zbiorowe już funkcjonują, zamiast być kierowane tam, gdzie transport</p>		
--	--	---	---	--	--

			<p>publiczny rzeczywiście nie dociera. Wprowadzenie zasady określania w dokumentach (planie transportowym i schemacie sieci) obszarów objętych przejazdem na żądanie nie jest wystarczające do uniknięcia wskazanego ryzyka ze względu na sposób wyznaczania obszaru. Z kolei w odniesieniu do przewozu na żądanie, to definicja tego pojęcia nie zawiera żadnego odniesienia do infrastruktury przystankowej. Przewóz na żądanie powinien różnić się od przewozów regularnych wyłącznie elastycznością uruchamiania kursów w odpowiedzi na zgłoszone zapotrzebowanie, nie zaś rezygnacją z infrastruktury przystankowej jako podstawy organizacji przewozu. Tymczasem brak odniesienia trasy do lokalizacji przystanków komunikacyjnych stwarza ryzyko, że przewóz na żądanie realizowany pojazdem mogącym pomieścić powyżej 9 osób będzie w praktyce funkcjonował jako przewóz <i>de facto</i> door-to-door, co nie jest uzasadnione z punktu widzenia logiki systemu publicznego transportu zbiorowego i może skutkować powstaniem kolejnego rozwiązania parataksówkowego. Wykorzystanie istniejącej infrastruktury przystankowej jest zatem niezbędne, aby ograniczyć wszelkie możliwości nadużyć oraz zapewnić dla lokalnych społeczności jasne, klarowne oraz relatywnie równe warunki dostępu do publicznego transportu zbiorowego w zależności od zapotrzebowania, w miejscach, gdzie takowy nie funkcjonuje w formie przewozów regularnych. Samo odwołanie w definicji do pojęcia przewozów okazjonalnych wydaje się być niewystarczające.</p> <p>Przedstawione propozycje legislacyjne zdają się odpowiadać na zidentyfikowane problemy oraz rozwiązywać wszelkie wątpliwości w omawianym zakresie.</p>		
4.	Art. 1 pkt 1 lit. g	W rozszerzonej definicji wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie drogowym wprowadzić jedno z zaproponowanych w uzasadnieniu ograniczeń.	Zmiana przepisu jest w pełni uzasadniona, gdyż stanowi odpowiedź na istniejące obecnie problemy w zakresie zapewnienia transportu na obszarach przylegających do granic województwa. W obecnym jednak kształcie przepis umożliwi realizację dowolnie dalekiego wjazdu na teren województwa sąsiedniego i to bez konieczności poszanowania schematu komunikacyjnego województwa, do którego następuje wjazd. Przykładowo na podstawie		

			<p>tęgo przepisu województwo świętokrzyskie może uruchomić linię komunikacyjną Kielce – Warszawa, przy czym wpływ województwa mazowieckiego na uruchomienie takiej linii ogranicza się do biernego przyjęcia informacji. Wydaje się, że nie to było celem projektodawców.</p> <p>Przewidzianą możliwość należy ograniczyć na jeden z następujących sposobów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • poprzez ustalenie odległości od granicy (analogicznie jak jest to w przypadku proponowanej zmiany dotyczącej transportu kolejowego); • poprzez określenie, że przejazd następuje do siedziby powiatu graniczącego z danym województwem; • poprzez wprowadzenie konieczności uzgodnienia linii wchodzącej w granice drugiego województwa. 		
5.	Art. 1 pkt 1 lit. h) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 4 ust. 1 pkt 25a p.t.z.	Postuluje się o wykreślenie przepisu.	<p>ZPP podtrzymuje postulat rezygnacji ze stosowania pojęcia „<i>wykluczenie transportowe</i>” w treści ustawy albo jego operacjonalizacji w oparciu o obiektywne kryteria społeczno-demograficzne, co umożliwiłoby zróżnicowanie skali dofinansowania na terenach szczególnie zagrożonych wykluczeniem i stanowiłoby realne narzędzie polityki transportowej. Definicja ta sprowadza wykluczenie transportowe wyłącznie do kryterium formalnego w postaci niespełnienia ustawowych standardów minimalnych. Oznacza to, że z chwilą, gdy wszyscy organizatorzy zapewnią wymaganą liczbę par połączeń oraz dostępność do obiektów użyteczności publicznej, wykluczenie transportowe w rozumieniu ustawy przestaje istnieć — niezależnie od tego, czy faktyczne potrzeby transportowe mieszkańców są zaspokojone. Definicja zrównuje zatem spełnienie formalnego minimum z brakiem wykluczenia transportowego, ignorując rzeczywiste potrzeby mieszkańców wykraczające poza to minimum.</p> <p>Ponadto, zestawienie w definicji braku minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego z brakiem zapewnienia transportu na żądanie jest wewnętrznie</p>		

			<p>niespójne. Skoro bowiem transport na żądanie jest (zgodnie z projektowanym art. 5a ust. 3) jedną z dopuszczalnych form realizacji minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, to brak transportu na żądanie automatycznie mieści się już w pojęciu braku minimalnych usług. Co więcej, gdyby przyjąć, że oba człony są od siebie niezależne i opisują odrębne stany faktyczne, definicja stawałaby się wewnętrznie sprzeczna: transport na żądanie byłby jednocześnie formą realizacji minimalnych usług i odrębną od nich kategorią, której brak konstytuuje wykluczenie transportowe niezależnie od spełnienia minimalnych standardów.</p>		
6.	<p>Art. 1 pkt 2 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 5a ust. 1, 2 i 3 p.t.z.</p>	<p>Proponuje się następujące brzmienie przepisów:</p> <p><i>„Art. 5a.</i></p> <p><i>1. Publiczny transport zbiorowy jest organizowany w sposób zapewniający zagwarantowanie jego dostępności przestrzennej i czasowej.</i></p> <p><i>2. Minimalny standard dostępności przestrzennej usług publicznego transportu zbiorowego jest spełniony, gdy:</i></p> <p><i>1) realizowane są bezpośrednie połączenia pomiędzy:</i></p> <p><i>a) miejscowościami 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,</i></p>	<p>Resort w ogóle nie uwzględnił uwag zgłaszanych przez nas w przedmiocie kształtu minimalnych standardów usług publicznego transportu zbiorowego. Jedyną zmianą wprowadzoną w art. 5a względem poprzedniej wersji jest doprecyzowanie w ust. 1 pkt 2, że dojazd do obiektów użyteczności publicznej ma być możliwy „w ramach danej gminy”. W szczególności resort całkowicie zignorował postulat dotyczący zapewnienia połączeń między sąsiednimi miastami powiatowymi, w tym między powiatami położonymi w różnych województwach, mimo że kwestia ta została szczegółowo uzasadniona. Ponownie zatem należy podkreślić, że użycie w ust. 1 pkt 1 lit. a) spójnika „lub” zamiast „i” oznacza, że dla spełnienia minimalnego standardu połączeń wystarczające jest zapewnienie połączenia tylko z jednym z dwóch głównych ośrodków administracyjnych województwa — miastem stanowiącym siedzibę wojewody albo miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa. Rozwiązanie to jest szczególnie dotkliwe w województwach, w których siedziby te mieszczą się w różnych miastach. Przykładowo w województwie kujawsko-pomorskim siedzibą wojewody jest Bydgoszcz, a siedzibą sejmiku Toruń. Przy obecnym brzmieniu przepisu mieszkańcy miast powiatowych tego województwa mieliby zagwarantowane połączenie tylko z jednym z tych ośrodków, mimo że oba pełnią zasadnicze funkcje administracyjne i usługowe wobec mieszkańców całego województwa. Obydwa miasta są równorzędnymi</p>		

		<p><i>b) miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gmin wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu,</i></p> <p><i>c) miejscowościami stanowiącymi siedziby graniczących ze sobą powiatów, nawet jeśli powiaty te znajdują się w różnych województwach;</i></p> <p><i>2) w przypadku, gdy budynki odległe od przystanku, z którego realizowane są połączenia o charakterze użyteczności publicznej, o więcej niż 3 kilometry objęte są przejazdami na żądanie.</i></p> <p><i>3. Minimalny standard dostępności czasowej usług publicznego transportu zbiorowego jest spełniony, gdy:</i></p> <p><i>1) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a – zapewniona jest dostępność co najmniej 5 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 3 par połączeń w danej miejscowości;</i></p> <p><i>2) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. b - zapewniona jest dostępność co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy</i></p>	<p>centrami administracyjnymi i mieszkańcy powinni mieć zapewniony dostęp do każdego z nich.</p> <p>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.</p>		
--	--	---	---	--	--

		<p>dostępność do co najmniej 3 par połączeń w danej miejscowości;</p> <p>3) w przypadku połączeń, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. c zapewniona jest dostępność co najmniej 4 par połączeń w danej miejscowości w dni robocze, a w soboty i dni wolne od pracy dostępność do co najmniej 2 par połączeń w danej miejscowości.”.</p>	<p>W treści art. 5a ust. 1 pkt 1 lit. b) p.t.z. znalazł się również błąd redakcyjny — użyto formy „gminy” zamiast „gmin”. Przepis w obecnym brzmieniu stanowi o „miejscowościach stanowiących siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu”, podczas gdy powinien odnosić się do siedzib władz wszystkich gmin wchodzących w skład powiatu. Użycie liczby pojedynczej sugeruje, że chodzi o siedziby władz jednej konkretnej gminy, co jest oczywiście sprzeczne z intencją przepisu i może rodzić wątpliwości interpretacyjne co do zakresu obowiązku zapewnienia połączeń, dlatego też postuluje się zastąpienie wyrazu „gminy” wyrazem „gmin”.</p> <p>Należy także podnieść, że mimo częściowego doprecyzowania w ust. 1 pkt 2 polegającego na wskazaniu, że dojazd do obiektów użyteczności publicznej ma być możliwy „w ramach danej gminy”, określenie „obiekt użyteczności publicznej” pozostaje nadal zbyt szerokie. W uzasadnieniu do projektu wskazano wprawdzie, że chodzi w szczególności o dostęp do: urzędów, placówek ochrony zdrowia, instytucji pomocy społecznej, obiektów kultury, sportu oraz innych miejsc pełniących funkcje publiczne, jednak katalog ten jest zawarty wyłącznie w uzasadnieniu, nie zaś w treści przepisu, co pozbawia go mocy wiążącej. Postulujemy zatem, w przypadku nieuwzględnienia proponowanych przez ZPP rozwiązań, dookreślenie znaczenia pojęcia „obektów użyteczności publicznej” w rozumieniu ustawy w taki sposób, ażeby standard z niego wynikający nie był na tyle szeroki, żeby obejmować swoim zakresem dojazd do właściwie każdej większej miejscowości.</p>		
7.	Art. 1 pkt 3	<p>Obecnie brzmienie otrzymuje oznaczenie pkt 1 dodaje się pkt 2 w brzmieniu:</p> <p>„2) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:</p> <p>„3a. Gmina na podstawie porozumienia może przekazać powiatowi, w którego granicach</p>	<p>Polska wprowadziła system organizacji publicznego transportu zbiorowego oparty na absurdalnie dużej liczbie organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Zaproponowany w ramach ustawy kierunek działań prowadzący do integracji organizacji transportu jest zasadny, wymaga jednak odpowiedniego uzupełnienia o możliwość przekazania zadań z gmin na poziom powiatów jako najbardziej adekwatny do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu.</p>		

		<p>się znajduje, zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>3b. Związek powiatowo-gminny lub związek powiatów może na podstawie porozumienia przejąć od gminy lub powiatu nie wchodzącego w jego skład część zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego.”.</p>	<p>Jednocześnie ze względu na pojawiające się wątpliwości prawne proponuje się jednoznacznie wskazać, że związki powiatowo-gminne i związki powiatów mogą realizować usługi PTZ poza swoimi granicami na podstawie porozumienia.</p>		
8.	Art. 1 pkt 7	<p>Obecne brzmienie otrzymuje oznaczenie pkt 1 i dodaje się pkt 2 w brzmieniu:</p> <p>„2) w ust. 4:</p> <p>a) pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) powiatu – zarząd powiatu;”;</p> <p>b) pkt 6 otrzymuje brzmienie: „6) województwa – marszałek województwa.”.</p>	<p>Obecny katalog organów realizujących zadania organizatora (którym co do zasady jest jednostka samorządu terytorialnego) jest niekonsekwentny. W gminach i związkach jednostek samorządu terytorialnego zadania te realizuje organ wykonawczy, w powiatach i województwach – przewodniczący organu wykonawczego. Biorąc pod uwagę wyjęcie określonego zakresu zadań z właściwości organu stanowiącego (uchwalającego plan transportowy) wydaje się, że należy zachować wpływ organu wykonawczego (a nie tylko jego przewodniczącego) na kwestie związane z publicznym transportem zbiorowym.</p>		
9.	Art. 1 pkt 8 lit. a tiret pierwsze	<p>Przepis wymaga preredagowania po wyjaśnieniu intencji projektodawców.</p>	<p>Obecne brzmienie przepisu jest nie tylko trudne do zrozumienia, ale miejscami również nielogiczne. W pełni popieramy kierunek polegający na odejściu od określania w uchwalanym przez organ stanowiący planie transportowym konkretnego przebiegu linii komunikacyjnych – gdyż jest to zbyt szczegółowe rozwiązanie, uniemożliwiające 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</p>		

			<p>wszystkich linii. Nie wydaje się to ani rozsądne, ani praktyczne.</p> <p>Jednocześnie nie jest jasne co oznacza „określenie sposobu połączenia miejscowości w zależności od ich wzajemnych powiązań”. Powiązań miejscowości? Powiązań połączeń komunikacyjnych?</p> <p>Proponujemy rozważyć następujące brzmienie przepisu: „1) zasady ustalania linii komunikacyjnych w zakresie właściwości organizatora 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;”.</p>		
10.	Art. 1 pkt 8 lit. a tiret drugi	<p>Nadać brzmienie:</p> <p>„- po pkt 1 dodaje się pkt 1a i 1b w brzmieniu:</p> <p>„1a) połączenia komunikacyjne, które mogą być realizowane jako przewozy na żądanie;</p> <p>1b) obszary gmin, na których możliwa jest organizacja przejazdów na żądanie – w planach regulujących gminne przewozy pasażerskie;”</p>	<p>Zaproponowane brzmienie przepisu jest wadliwe i to z dwóch przyczyn.</p> <p>Po pierwsze – identycznie traktuje przewozy na żądanie i przejazdy na żądanie, podczas gdy ich charakter jest zupełnie inny. W przypadku przewozów mamy do czynienia z konkretną relacją (połączeniem komunikacyjnym) prowadzącą często między miejscowościami do miejscowości gminnej. W przypadku przejazdów chodzi o wskazanie obszaru położonego poza zasięgiem linii o charakterze użyteczności publicznej, z którego (albo do którego) przejazd ma prowadzić. Uzasadnia to odrębne potraktowanie obu sytuacji.</p> <p>Po drugie – dokładność do miejscowości nie będzie 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.</p>		
11.	Art. 1 pkt 11 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 14a ust. 1, ust. 1 pkt 3,	<p>Proponuje się następujące modyfikacje przepisów:</p> <p>1) w ust. 1 wprowadzenie do wyliczenia powinno otrzymać brzmienie:</p>	<p>Związek Powiatów Polskich ocenia pozytywnie ideę tworzenia tzw. „małych schematów sieci komunikacyjnej” opracowywanych przez powiaty, związki powiatów, związki powiatowo-gminne oraz związki metropolitalne. Niestety mający stanowić operacjonalizację tej idei projektowany art. 14a p.t.z. zawiera zarazem szereg wad wymagających korekty.</p>		

	ust. 2, ust. 5 i 6 p.t.z.	<p>„1. Schemat sieci komunikacyjnej opracowuje:”</p> <p>2) zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „i” w ust. 1 pkt 3 w odniesieniu do gmin i powiatów tworzących związek powiatowo-gminny;</p> <p>3) uzupełnienie ust. 2 o skutki niewykonania przez organizatora gminnego obowiązku przekazania powiatowi informacji niezbędnych do sporządzenia schematu;</p> <p>4) rozważyć inne ujęcie zakresu Schematu</p> <p>5) w ust. 3 skreślić pkt 3;</p> <p>6) po ust. 5 dodać ust. 5a i 5b w brzmieniu: „5a. Marszałek województwa uzgadnia albo odmawia uzgodnienia w terminie czternastu dni od dnia otrzymania wniosku organizatora. 5b. W przypadku bezskutecznego upływu terminu, o którym mowa w ust. 5a proponowaną linię uznaje się za uzgodnioną.”</p>	<p>Ad. 1 - Skoro Schemat sieci staje się podstawowym dokumentem wykonawczym w ramach organizacji publicznego transportu zbiorowego, a jednocześnie ustanawiany jest minimalny standard komunikacyjny nakładający w praktyce na wszystkich organizatorów obowiązek uruchomienia transportu zbiorowego to mylące jest sygnalizowanie, że schemat jest opracowywany na wniosek marszałka lub z własnej inicjatywy. Dla podmiotów wymienionych w tym ustępie jest to po prostu obowiązek prawny, stąd wystarczające jest wskazanie, że podmioty te muszą sporządzić schemat sieci.</p> <p>Ad. 2 - Zauważenia wymaga, iż projektowany art. 14a ust. 1 pkt 3 p.t.z. posługuje się spójnikiem „lub” między wyrazami „gmin” a „powiatów tworzących związek powiatowo-gminny”, podczas gdy związek powiatowo-gminny z definicji tworzą zarówno gminy, jak i powiaty łącznie. Użycie spójnika „lub” sugeruje alternatywę między tymi podmiotami, co jest sprzeczne z istotą związku powiatowo-gminnego i może rodzić wątpliwości interpretacyjne co do zakresu schematu opracowywanego przez taki związek, zatem postuluje się zastąpienie spójnika „lub” spójnikiem „i”.</p> <p>Ad. 3 - Kolejne zastrzeżenie budzi fakt, że projektowany art. 14a ust. 2 p.t.z. nakłada na organizatora gminnego obowiązek przekazania powiatowi informacji niezbędnych do sporządzenia schematu sieci komunikacyjnej, nie określając jednak skutków jego niewykonania. Norma pozbawiona tego elementu jest w praktyce nieegzekwowalna, gdyż powiat nie dysponuje żadnym instrumentem prawnym pozwalającym wymusić na gminie terminowe przekazanie niezbędnych informacji, co może skutkować faktycznym paraliżem procesu opracowywania schematu na poziomie powiatowym. W tym aspekcie sugeruje się uzupełnienie przepisu o określenie skutków zaniechania obowiązku przekazania informacji niezbędnych do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej, chociażby poprzez wskazanie, że brak</p>		
--	---------------------------	---	---	--	--

			<p>takich informacji nie wstrzymuje opracowania schematu, a jedynie nie są w nim ujmowane linie gminnych przewozów pasażerskich z danej gminy.</p> <p>Ad. 4 – Należy rozważyć, czy bardziej czytelnym i trafnym sposobem określenia zakresu Schematu byłoby posłużenie się następującym katalogiem: „3. Schemat obejmuje: 1) listę linii wraz ze wskazaniem standardu czasowego ich obsługi; 2) zakres przestrzenny i standard czasowy realizacji przewozów na żądanie; 3) w przypadku powiatów – wyznaczenie obszaru, który jest obsługiwany przejazdami na żądanie.”</p> <p>Ad. 5 –Schemat jest dokumentem operacyjnym, a nie planowania strategicznego, więc nie powinno być w nim miejsca na „planowane obszary objęte transportem na żądanie” Z kolei obecne obszary objęte transportem na żądanie są elementem planu transportowego powiatu – tym samym schemat nie wnosiłby nic nowego względem już istniejącego aktu prawne. Być może chodziło tu o uwidocznienie linii transportu na żądanie, co wpisywałoby się w charakter schematu – muszą to jednak przesądzić projektodawcy – wiedząc jaka była ich idea.</p> <p>Ad. 6 - Projektowane art. 14a ust. 5 i 6 p.t.z. uzależniają ujęcie w schemacie linii pokrywającej się z linią organizowaną w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich od uzgodnienia z marszałkiem województwa, przy czym brak uzgodnienia nie wyklucza uruchomienia linii, lecz pozbawia ją możliwości uzyskania dofinansowania z Funduszu. Przepisy te nie określają jednak ani terminu, w jakim takie uzgodnienia powinny zostać dokonane, ani trybu rozstrzygania sporów w przypadku odmowy uzgodnienia lub bezczynności marszałka. Brak tych elementów stwarza ryzyko, że marszałek będzie mógł faktycznie blokować uruchamianie linii pozostałych organizatorów poprzez przewlekanie lub</p>		
--	--	--	--	--	--

			odmowę uzgodnienia, pozbawiając ich tym samym dostępu do finansowania.		
12.	Art. 1 pkt 11 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 14b ust. 1, 2, 3, 4 i 5 p.t.z.	<p>Sugeruje się dokonanie następujących modyfikacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) uzupełnienie ust. 2 pkt 1 o jednoznaczne wskazanie, że weryfikacja schematów organizatorów ma charakter wyłącznie formalny i nie uprawnia marszałka do merytorycznej ingerencji w ich treść, przy czym każdorazowe wykreślenie danej linii komunikacyjnej lub jej części wymaga uprzedniego uzgodnienia z właściwym organizatorem; 2) uzupełnienie ust. 4 o wskazanie, że schemat sieci komunikacyjnej w województwie jest uchwalany przez zarząd województwa; 3) zmianę ust. 5 poprzez ograniczenie obowiązku uzgadniania zmian rozkładu jazdy wyłącznie do zmian wynikających z przyczyn zależnych od operatora lub przewoźnika oraz wyłącznie w odniesieniu do linii objętych dofinansowaniem z Funduszu; 	<p>Projekt wprowadza asymetrię między Schematem sieci komunikacyjnej w województwie a schematami sieci komunikacyjnych opracowywanych przez pozostałych organizatorów. O ile schematy w/w organizatorów mają być wprost uchwalane przez właściwy organ wykonawczy danej JST, o tyle art. 14b p.t.z. nie przewiduje analogicznego trybu dla Schematu sieci komunikacyjnej w województwie. Z przepisów wynika jedynie, że Schemat ten jest sporządzany i publikowany w Biuletynie Informacji Publicznej, a za jego przygotowanie odpowiada marszałek województwa, podczas gdy <i>per analogiam</i> powinien to być zarząd województwa.</p> <p>Trudno jest wysnuć jednoznaczne wnioski w przedmiocie zakresu uprawnień marszałka województwa w ramach „weryfikacji” i „uzupełniania” schematów organizatorów, o których mowa w art. 14b ust. 2 p.t.z. Abstrahując bowiem od faktu, że wedle regulacji niniejszego projektu żaden ze schematów nie ma waloru aktu prawa miejscowego, to przedmiotowe sformułowania rodzą poważne wątpliwości interpretacyjne. Pojawiają się pytania, czy weryfikacja oznacza wyłącznie kontrolę zgodności schematu z planem transportowym, czy też uprawnia marszałka do modyfikowania schematów organizatorów, w tym do usuwania z nich linii lokalnych lub zmiany ich przebiegu? Jeżeli „weryfikacja” obejmuje uprawnienie do ingerowania w treść schematów organizatorów lokalnych, marszałek uzyska faktyczną władzę podejmowania decyzji o kluczowym znaczeniu dla codziennego życia mieszkańców jako podmiot pozbawiony niezbędnej wiedzy o lokalnych uwarunkowaniach komunikacyjnych, demograficznych i społecznych, którą rzetelnie pozyskać może jedynie organizator bezpośrednio związany z danym obszarem i jego mieszkańcami. Projekt powinien jednoznacznie przesądzać, że weryfikacja ma charakter wyłącznie formalny, tj. ogranicza się do sprawdzenia zgodności schematu z planem transportowym i nie uprawnia marszałka do samodzielnej oraz merytorycznej ingerencji w treść schematów</p>		

		<p>4) korektę odwołania w ust. 3 z art. 14 ust. 3 na art. 14a ust. 3;</p> <p>5) korektę redakcyjną w ust. 1 poprzez uzupełnienie o przymimek „z” w zwrocie „zgodnie z art. 14a ust. 7”.</p>	<p>organizatorów lokalnych, chociażby poprzez wykreślenie danej linii.</p> <p>Należy również ponownie podkreślić, że przedmiotowy przepis nakłada na organizatorów i przewoźników obowiązek uzgadniania z marszałkiem województwa każdej zmiany rozkładu jazdy linii, w tym wynikającej z przyczyn niezależnych od operatora i przewoźnika. Przepis ten był już przedmiotem uwag zgłaszanych na wcześniejszych etapach konsultacji, które resort całkowicie zignorował. Rozkłady jazdy podlegają bieżącym modyfikacjom wynikającym z sezonowych zmian popytu, remontów dróg, zmian w rozkładzie zajęć szkolnych czy doraźnych potrzeb mieszkańców. Wprowadzenie wymogu uzgadniania każdej takiej zmiany z marszałkiem województwa spowoduje dramatyczne wydłużenie procedur i sparaliżuje bieżące zarządzanie siecią komunikacyjną. Co istotne, obowiązek ten dotyczy wszystkich linii ujętych w Schemacie, a zatem również linii, na które organizator nie ubiega się o dofinansowanie z Funduszu — co oznacza, że nawet organizatorzy finansujący transport wyłącznie ze środków własnych zostaną pozbawieni możliwości samodzielnego zarządzania rozkładami jazdy. JST utracą w ten sposób jakąkolwiek sprawczość i decyzyjność w zakresie bieżącej organizacji transportu na swoim obszarze. Postulujemy zatem o ograniczenie obowiązku uzgadniania zmian rozkładu jazdy wyłącznie do zmian wynikających z przyczyn zależnych od operatora lub przewoźnika oraz wyłącznie w odniesieniu do linii objętych dofinansowaniem z Funduszu.</p> <p>Wskazuje się również dwie uwagi redakcyjne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) art. 14b ust. 1 zawiera błąd redakcyjny — użyto zwrotu „uchwalony zgodnie art. 14a ust. 7” z pominięciem przymimka „z”, co stanowi naruszenie podstawowych wymogów poprawności językowej aktu prawnego; 2) art. 14b ust. 3 zawiera błędne odwołanie do art. 14 ust. 3, podczas gdy z kontekstu przepisu jednoznacznie wynika, że intencją projektodawcy było odwołanie do art. 14a ust. 3, regulującego 		
--	--	---	--	--	--

			elementy schematu sieci komunikacyjnej organizatora. Odwołanie do art. 14 ust. 3 jest odwołaniem do przepisu o innym przedmiocie, co czyni normę wewnątrznie niespójną.		
13.	Art. 1 pkt 11 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 14d ust. 1, 2 i 3 p.t.z.	Postuluje się, przy jednoczesnym uwzględnieniu powyżej wskazanych zmian, o jednoznaczne przesądzenie w treści przepisu, że wojewoda rozpatruje zgłoszone uwagi wyłącznie pod względem legalności, to jest zgodności Schematu sieci komunikacyjnej w województwie z obowiązującymi przepisami prawa, nie zaś pod względem merytorycznej zasadności rozwiązań przyjętych przez marszałka województwa.	Projektowany art. 14d ust. 2 przyznaje wojewodzie kompetencję do rozpatrywania uwag organizatorów dotyczących Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, biorąc pod uwagę zgodność Schematu ze schematami sieci komunikacyjnych pozostałych organizatorów. Tak ukształtowana kompetencja budzi poważne zastrzeżenia konstytucyjne. Jak już było podnoszone, zgodnie z art. 171 Konstytucji RP, nadzór wojewody nad działalnością jednostek samorządu terytorialnego może być sprawowany wyłącznie z punktu widzenia legalności. Tymczasem ocena zgodności Schematu sieci komunikacyjnej w województwie ze schematami organizatorów lokalnych, obejmująca zasadność przebiegu linii, dobór przystanków czy częstotliwość kursów, ma charakter merytoryczny, nie zaś prawny. Przyznanie wojewodzie kompetencji do weryfikacji Schematu w tym zakresie wykracza zatem poza konstytucyjnie dopuszczalne granice nadzoru i wkracza w sferę oceny celowościowej, zastrzeżonej dla samodzielności samorządu terytorialnego.		
14.	Art. 1 pkt 12 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 15 p.t.z.	Postuluje się o uzupełnienie projektowanych przepisów w przedmiocie regulacji zobowiązującej przewoźników i operatorów do zatrzymywania się na dworcu wskazanym przez organizatora, jeżeli dworzec ten jest zlokalizowany w miejscowości, przez którą dana linia komunikacyjna przebiega i został udostępniony na warunkach określonych przez właściwą JST. Takie rozwiązanie pozwoli na przywrócenie dworcom ich właściwej funkcji	Pragniemy po raz kolejny wskazać, że obecnie obowiązujące, a także projektowane przepisy nie wprowadzają żadnego mechanizmu zobowiązującego przewoźników do korzystania z dworców w przypadku, gdy ten na danym obszarze funkcjonuje. W obecnej praktyce przewoźnicy nagminnie omijają dworce autobusowe, zatrzymując się na pobliskich ulicach lub prowizorycznych przystankach zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, kierując się wyłącznie względami finansowymi — opłaty za korzystanie z dworców są wyższe niż opłaty za korzystanie ze zwykłych przystanków komunikacyjnych. Skutkiem jest faktyczna degradacja dworców jako węzłów komunikacyjnych, rozproszenie ruchu pasażerskiego, utrudnienia dla podróżnych szukających połączeń oraz marnotrawstwo infrastruktury wybudowanej ze środków publicznych.		

		jako węzłów integrujących ruch pasażerski.			
15.	Art. 1 pkt 18	Rozdział wymaga przerehabilitacji pod kątem uwzględnienia również przewozów na życzenie, ale również racjonalizacji przejazdów na życzenie.	<p>Dodawany rozdział ogranicza się wyłącznie do kwestii przejazdu na życzenie – prawdopodobnie przy założeniu, że w odniesieniu do przewozu na życzenie wystarczają przepisy ogólne. Tak jednak nie jest – niezbędna jest chociażby delegacja do określenia sposobu zamawiania przejazdu na życzenie (a to jako odnoszące się do praw obywateli będzie wymagało formy aktu prawa miejscowego), której obecnie brakuje. Rozwiązaniem mogłoby być dodanie przepisu:</p> <p>„Art. X. 1. Przewóz na żądanie stanowi przewóz okazjonalny, o którym mowa w art. 4 pkt 11 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p> <p>2. Organizator publicznego transportu zbiorowego organizujący przewóz okazjonalny określa sposób zgłaszania potrzeby uruchomienia danego kursu przewozu na żądanie.”.</p> <p>Jednocześnie zaproponowane rozwiązania dotyczące przejazdów na życzenie są momentami niekonsekwentne</p> <p>Przykładowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w dodawanym art. 42b ust. 1 pkt 1 lit. b przewiduje się trasę przejazdu na życzenie. Istotą przejazdu na życzenie jest połączenie między wskazanymi punktami – konkretna trasa jest dobierana w zależności od uwarunkowań (np. konieczności zabrania innej osoby). Wprowadzenie tutaj trasy pociąga za sobą zbliżenie przejazdu na życzenie do przewozu na życzenie. Warto zauważyć, że ust. 2 jest konsekwencją właśnie takiego ukształtowania wcześniejszych przepisów; • art. 42b ust. 4 nie jest prawidłowo sformułowaną delegacją do ustalenia maksymalnych stawek opłaty. Dodatkowo nie jest jasne dlaczego ma być ustalana maksymalna stawka, a nie konkretna stawka (ewentualnie w powiązaniu z kilometrażem, ale niekoniecznie). 		
16.	Art. 4 pkt 6 ustawy nowelizującej	Proponuje się następujące brzmienie przepisu:	We wskazanym przepisie po raz kolejny przejawia się problem pojęciowy związany z przyjętą przez projektodawców definicją przewozu na żądanie. Choć		

	w odniesieniu do art. 6a ust. 1 f.r.p.a.	„Art. 6a. 1. <i>Dopłacie z Funduszu mogą podlegać wyłącznie zawarte w Schemacie sieci komunikacyjnej w województwie, o którym mowa w art. 14b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, linie komunikacyjne realizowane w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem ust. 2 i 3, oraz transportu na żądanie.</i> ”.	zarówno art. 4, jak i art. 6 pkt 1 obejmują niewątpliwie przewozy na żądanie to przepis operacjonalizujący przypadkowo takie przewozy wyłącza. W odniesieniu do przewozów okazjonalnych nie określa się linii – widać to zresztą po określeniu zakresu schematu, gdzie ujęte są (w obecnym brzmieniu) linie komunikacyjne oraz miejscowości objęte transportem na życzenie (czyli zarówno przewozem na życzenie, jak i przejazdem na życzenie). W proponowanym brzmieniu art. 6a jest jednak mowa wyłącznie o liniach komunikacyjnych oraz przejeździe na żądanie. Jest to rozwiązanie wewnętrznie sprzeczne z deklarowanym celem projektu, jakim jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. W ramach powyższych uwag, a także na etapie wcześniejszych konsultacji wskazywaliśmy, że z punktu widzenia systemu publicznego transportu zbiorowego to właśnie przewóz na żądanie powinien być traktowany priorytetowo, gdyż jest on elementem przyzwyczajania pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego i budowania nawyku komunikacyjnego. Wykluczenie przewozu na żądanie z kręgu świadczeń mogących uzyskać dofinansowanie z Funduszu — przy jednoczesnym uprzywilejowaniu przejazdu na żądanie samochodem osobowym — odwraca tę hierarchię w sposób nieuzasadniony z punktu widzenia logiki systemu.		
17.	Art. 4 pkt 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 9a ust. 2 f.r.p.a.	Proponuje się następujące brzmienie przepisu: „2. <i>Kwota środków, o których mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 50% kwoty środków przekazanych wojewodzie i marszałkowi województwa w roku poprzednim.</i> ”.	Propozycja obniżenia limitu środków przewidzianych na umowy wieloletnie z 70% do 20% jest zbyt radykalna i nie znajduje przekonujących przesłanek w uzasadnieniu do projektu. Argument o „dynamicznym reagowaniu na zmieniające się potrzeby mieszkańców” w istocie przemawia przeciwko stabilności finansowania transportu zbiorowego, nie zaś za nią. Publiczny transport zbiorowy wymaga ze swojej natury stabilnego, wieloletniego planowania — zarówno po stronie organizatorów, którzy muszą zawierać umowy z operatorami na okresy wieloletnie, jak i po stronie samych operatorów, którzy na podstawie zawartych umów dokonują inwestycji w tabor i infrastrukturę. Wytworzenie się w społeczeństwie nawyku korzystania z publicznego transportu zbiorowego wymaga minimum 2–3 lat, zaś zwrot inwestycji w nowy autobus —		

			<p>według szacunków około 7 lat. Oznacza to, że w publicznym transporcie zbiorowym niezbędne są perspektywy wieloletnich umów i stabilnego finansowania, a nie corocznego kontraktowania uzależnionego od bieżących decyzji dysponenta Funduszu. Faktycznie obecnie możliwość zawierania umów wieloletnich stała się narzędziem nieuzasadnionego przeznaczania środków na realizację przewozów quasi-szkolnych (w celu poprawienia sytuacji budżetu gminy), natomiast w związku z odwróceniem kolejności pozyskiwania środków groźba taka zostaje praktycznie wyłączona.</p> <p>Postulujemy zatem o ustalenie limitu środków przeznaczonych na umowy wieloletnie na poziomie 50% kwoty środków przekazanych wojewodzie i marszałkowi województwa w roku poprzednim, co zapewni organizatorom niezbędną stabilność finansowania przy jednoczesnym zachowaniu pewnej elastyczności w reagowaniu na zmieniające się potrzeby transportowe.</p>		
18.	<p>Art. 4 pkt 10 lit. a) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 10a ust. 1a f.r.p.a.</p>	<p>Proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p> <p><i>„1a) kwocie środków Funduszu, o którą zostanie pomniejszona kwota, o której mowa w pkt 1, w związku z przeznaczeniem środków na dofinansowanie realizacji zadań województwa, o których mowa w art. 6 pkt 1 w zakresie linii komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, z zastrzeżeniem art. 10a ust. 6a;”</i></p>	<p>Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinien być dedykowany przede wszystkim tym organizatorom, którzy mają szczególne problemy w zapewnieniu odpowiedniej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego. Projekt ustawy nie gwarantuje takiej alokacji środków i coraz bardziej przypomina narzędzie nieograniczonego transferu środków do budżetu samorządów województw, które niekoniecznie znajdują się w najgorszej sytuacji pod względem dostępności transportowej.</p> <p>Co prawda, zgodnie z naszymi postulatami, nastąpiła zmiana hierarchii pierwszeństwa dostępu do środków przewidzianej w art. 10a ust. 2b u.f.p.a., a w szczególności zniknęło uwidocznienie województwa na pierwszym miejscu w kolejce do środków Funduszu. W to miejsce pojawiło się jednak rozwiązanie niemożliwe do zaakceptowania, w którym marszałek województwa arbitralnie pomniejsza kwotę środków przewidzianych do rozdziału między lokalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Decyzja o pomniejszeniu kwoty nie podlega jakiegokolwiek kontroli, gdyż w praktyce</p>		

		<p>Jednocześnie w art. 10a ustawy nowelizowanej dodaje się ust. 6a w brzmieniu:</p> <p><i>„6a. W przypadku braku wystarczających środków do objęcia dopłatą wniosków, o których mowa w ust. 1 pkt 4, w ramach grupy organizatorów, o której mowa w ust. 2b pkt 1, a kwota, o której mowa w art. 10 ust. 1 pkt 1a zabezpiecza potrzeby województwa w stopniu większym niż organizatorów, o których mowa w ust. 2b pkt 1, zostaje ona zmniejszona tak, aby zapewnić proporcjonalne zaspokojenie potrzeb.”.</i></p>	<p>marszałek województwa może zabezpieczyć dla województwa nawet 80% środków ze szkodą dla wszystkich pozostałych organizatorów, co jest niedopuszczalne. Wariant ten jest tym bardziej prawdopodobny, że w przypadku województw projekt nie wprowadza żadnego ograniczenia w zakresie dofinansowywania linii realizujących minimalny standard dostępności transportowej. Powyższe potwierdza jedynie użyte w uzasadnieniu projektu stwierdzenie: <i>„Z tego względu marszałek województwa jako integrator przewozów w województwie uzyska pierwszeństwo w objęciu dopłatą z Funduszu. Następnie dopłata zostanie skierowana do organizatorów (powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny) realizujących przewozy na liniach komunikacyjnych zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowy.”.</i> Innymi słowy – najpierw województwo zaspokoi swoje potrzeby na linii komunikacyjne nawet wykraczające poza minimalny standard dostępności komunikacyjnej, a dopiero pozostała część pozostanie do podziału.</p> <p>Stoimy na stanowisku, że sprawiedliwe rozwiązanie musi opierać się na założeniu, że województwa i powiaty (odpowiednio związki powiatów, związki powiatowo-gminne) w zakresie finansowania linii komunikacyjnych realizujących standard dostępności komunikacyjnej muszą być traktowane identycznie, co oznacza że w przypadku gdy środków zabraknie do pełnego zaspokojenia potrzeb zostają one proporcjonalnie zmniejszone w obu tych grupach, a nie – tak jak w obecnym rozwiązaniu – całość konsekwencji spada na powiaty.</p> <p>Zwracamy przy tym uwagę, że problem będzie szczególnie poważny w najbliższych latach, kiedy to wieloletnie umowy pozawierane przez gminy będą blokować znaczną część środków.</p>		
19.	Art. 4 pkt 14 po lit. b	Dodaje się pkt ca w brzmieniu:	Stawka 3 zł dopłaty do wozokilometra została ustalona już jakiś czas temu. Utrzymanie jej nominalnego określenia w treści ustawy bez mechanizmu waloryzacji sprawia, że z upływem czasu straci ona realną wartość ekonomiczną		

		<p>„ba) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:</p> <p><i>„2a. Maksymalna stawka dopłaty, o której mowa w ust. 2, ulega zmianie w stopniu odpowiadającemu planowanemu średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych, ustalonym w ustawie budżetowej na dany rok. Zmiana następuje od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym została ogłoszona ustawa budżetowa.”.</i></p>	<p>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.</p> <p>Co ciekawsze – projektowany art. 16 ust. 6 p.t.z. 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. W związku z tym postulujemy wprowadzenie mechanizmu waloryzacji.</p>		
20.	<p>Art. 4 pkt 14 lit. d) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 11d ust. 5 f.r.p.a.</p>	<p>Proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p> <p><i>„5. Umowa, o której mowa ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony nie dłuższy niż 5 lat, przy czym umowa obejmująca linie komunikacyjne zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 5a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, może zostać zawarta na czas oznaczony nie dłuższy niż 10 lat.”;</i></p>	<p>Uzasadnienie analogiczne do uzasadnienia uwagi nr 17 (dotyczącej Art. 4 pkt 8 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 9a ust. 2 f.r.p.a.).</p>		
21.	<p>Art. 1 pkt 5 ustawy nowelizującej w odniesieniu</p>	<p><u>Uwagi redakcyjne</u></p> <p>Proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p>	<p>W projektowanym art. 8a ust. 1 pkt 1 posłużono się nazwą „Schemat sieci komunikacyjnej województwa”, podczas gdy w pozostałej części projektu, a także jego uzasadnieniu wprost wskazano, że narzędziem umożliwiającym marszałkowi województwa skuteczną realizację zadań integratora przewozów jest „sporządzenie</p>		

<p>do art. 8a ust. 1 pkt 1 i 4 p.t.z.</p> <p>oraz</p> <p>Art. 4 pkt 15 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 11d1 ust. 2 f.r.p.a.</p> <p>oraz</p> <p>Art. 15 ustawy nowelizującej</p> <p>Art. 1 pkt 8 lit. c) ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 12 ust. 2 pkt 1a) p.t.z.</p> <p>Art. 1 pkt 11 ustawy nowelizującej w odniesieniu</p>	<p><i>„1) sporządzenie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie i jego bieżące aktualizacje;”</i></p> <p>Proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p> <p><i>„1a) kierunków rozwoju mobilności miejskiej w miejskim obszarze funkcjonalnym, wynikających z przyjętego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, w przypadku jego obowiązywania na obszarze, dla którego jest opracowywany plan transportowy;”</i></p> <p>Proponuje się następujące brzmienie przepisu:</p>	<p><i>i aktualizowanie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie</i>". Kwestia ta wymaga ujednoczenia dla jednoznacznego rozumienia przepisów i zapobieżenia powstawaniu wątpliwości interpretacyjnych.</p> <p>W projektowanym art. 12 ust. 2 pkt 1a użyto formy „<i>wynikające</i>", podczas gdy prawidłowa forma gramatyczna w kontekście tego przepisu powinna brzmieć „<i>wynikających</i>", jako że wyrażenie to odnosi się do „<i>kierunków rozwoju mobilności miejskiej</i>", a nie do samodzielnego członu zdania.</p> <p>W projektowanym przepisie użyto formy „<i>należących</i>" w odniesieniu do powiatu, podczas gdy prawidłowa forma gramatyczna powinna brzmieć „<i>należący</i>" — jako że wyraz ten odnosi się do rzeczownika „powiat" w liczbie pojedynczej.</p>			
--	--	---	--	--	--

	<p>do art. 14a ust. 1 pkt 4 lit. b) p.t.z.</p> <p>Art. 1 pkt 18 ustawy nowelizującej w odniesieniu do art. 42a ust. 4 i 5 p.t.z.</p>	<p><i>„b) gminnych przewozów pasażerskich lub powiatowych przewozów pasażerskich, jeżeli gmina należących do związku metropolitalnego lub powiat należących do związku metropolitalnego powierzyli w drodze porozumienia organizację transportu zbiorowego związkowi metropolitalnemu.”</i></p> <p>Proponuje się następujące brzmienie przepisów:</p> <p><i>„4. Do przejazdu na żądanie, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 5b ust. 2 pkt 2 oraz art. 18 ust. 4a - 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</i></p> <p><i>5. Określenie organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie, w tym pobierania i rozliczania opłaty za przejazd, częstotliwości wykonywania przejazdu oraz sposobu jego zamawiania następuje w drodze uchwały rady gminy lub związku jednostek samorządu terytorialnego, do którego należy gmina.”</i></p>	<p>Po pierwsze, ust. 5 — zawierający regulację dotyczącą określenia organizacji i wykonywania przejazdu na żądanie w drodze uchwały — nie został wyodrębniony jako osobna jednostka redakcyjna, lecz połączony z ust. 4 w jednym ciągu. Stanowi to naruszenie podstawowych zasad techniki prawodawczej, zgodnie z którymi każda odrębna norma prawna powinna być wyrażona w osobnej jednostce redakcyjnej.</p> <p>Po drugie, w projektowanym ust. 5 użyto zwrotu „związek jednostek samorządu terytorialnego” zamiast prawidłowej formy „związku jednostek samorządu terytorialnego”, co stanowi błąd gramatyczny i czyni przepis niespójnym składniowo.</p>		
--	--	--	--	--	--