

Tychy, 6 kwietnia 2018 r.

**STANOWISKO KOMISJI TRANSPORTU ZWIĄZKU MIAST POLSKICH
W SPRAWIE PROJEKTU NOWELIZACJI USTAWY O PUBLICZNYM TRANSPORCIE ZBIOROWYM ORAZ
NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW – Z DNIA 16.02.2018 R.**

Przyjęty w projekcie nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym kierunek zmian legislacyjnych, który zwiększa rolę samorządów w planowaniu oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego, jest właściwy. Korzystna jest pełna regulacja rynku przez samorządy, określenie minimalnego poziomu obsługi komunikacyjnej i umożliwienie spójnego zarządzania transportem publicznym na poziomie wyższym niż gmina. W projektowanej nowelizacji należy jednak dążyć do usunięcia barier elastycznego zarządzania ofertą przewozową.

I.

Założone zostały zbyt krótkie terminy, w tym zasada objęcia obowiązkiem użyteczności publicznej całości przewozów gminnych, powiatowych i wojewódzkich już od 1 stycznia 2019 r., bez jakiegokolwiek osłonowego rozwiązania przejściowego. W przyjętym terminie nie jest możliwe przeprowadzenie badań marketingowych potoków pasażerskich, opracowanie lub skorygowanie dokumentów planistycznych z uwzględnieniem wyników tych badań i procesu konsultacji społecznych, roczna ekspozycja ogłoszenia intencyjnego i samo przeprowadzenie postępowania na wybór operatora.

II.

Obowiązkowa pakietyzacja zamówień organizatora została oparta na błędnym przekonaniu o nadmiernej rentowności niektórych linii i założeniu wzrostu efektywności ekonomicznej całego systemu transportowego wskutek finansowania skróśnego, do czego – zgodnie z teorią ekonomii – absolutnie dopuszczać nie można. Linie rentowne powinny na siebie zarabiać, a pozostałe powinny być finansowane z dodatkowych źródeł, których w projekcie nowelizacji nie wskazano.

III.

W nowelizowanej ustawie nie wskazano mechanizmów realnie mogących zintegrować publiczny transport zbiorowy, w szczególności ujednolicających ulgi obowiązujące w transporcie kolejowym i drogowym, w tym w komunikacji miejskiej i w pozostałych przewozach. Wszystkie ulgi ustawowe należałoby ująć w jednym akcie prawnym – najlepiej właśnie w nowelizowanej ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

IV.

Należy usunąć obowiązek zamieszczania w Biuletynie Informacji Publicznej ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w przypadku, gdy umowa

o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze bagatelny, tj. mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie. Obecny zapis uniemożliwia samorządom szybką reakcję na dynamicznie zmieniające się potrzeby rynku.

V.

Niewłaściwym rozwiązaniem jest założone skrócenie z 10 do 5 lat możliwej maksymalnej długości umowy w przewozach gminnych, międzywojewódzkich, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich, gdyż przekreśla sens inwestowania w nowy tabor w tych przewozach, w szczególności nisko- i zeroemisyjny. Zapisy o 60% preferencjach dla lokalnych podmiotów ubiegających się o pierwsze zamówienie organizatora, skutkować będą nieuzasadnionym wzrostem kosztów zamawianych usług i są niezgodne z uregulowaniami wspólnotowymi.

VI.

Należy usunąć zapisy uniemożliwiające zastosowanie kryteriów ilości i cech środków transportu, w tym wieku, niezbędnych do realizacji usług, przy zamówieniu organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obecny zapis pozostaje w rażącej sprzeczności z promowanymi ideami nisko- i zeroemisyjności w publicznym transporcie zbiorowym. Pod znakiem zapytania stawia także jakość usług i ich bezpieczeństwo.

VII.

Termin 1 czerwca 2017 r. w art. 8 ust. 1 – jako data „uwzględnienia linii komunikacyjnych obsługiwanych [...] przez przewoźników wykonujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie przepisów ustawy [...] o transporcie drogowym w brzmieniu dotychczasowym”, proponuje się zmienić na 10 września 2018 r. Od 1 września 2017 r. weszła w życie reforma systemu oświaty likwidująca gimnazja, co miało bardzo duży wpływ na zmiany siatki połączeń publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w przewozach gminnych poza obszarami zurbanizowanymi. Z tej przyczyny, wymieniona w przywołanym artykule data jest szczególnie niefortunna, gdyż wymaga zrekonstruowania siatki połączeń, która pod wpływem zmian w popycie, uległa już zmianom.

VIII.

Termin 31 maja 2018 r. w art. 8 ust. 1 i 3 – jako data sporządzenia zaktualizowanego lub nowego planu transportowego (w tym drugim przypadku dla jednostki samorządu terytorialnego, która takiego obowiązku wcześniej nie miała), proponuje się zmienić na 22 lutego 2019 r. Jest to rok od daty wejścia w życie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, która nakłada na samorządy liczące przynajmniej 50 tys. mieszkańców obowiązek sporządzenia analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem, przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej, autobusów zeroemisyjnych i uwzględnienia w terminie do 22 lutego 2019 r. wniosków z tej analizy w aktualizacji planu transportowego. Zaproponowana data zapewnia spójność treści obydwu ustaw.

IX.

Termin 1 czerwca 2018 r. w art. 9 ust. 1 – jako data zamieszczenia ogłoszenia intencyjnego, proponuje się zmienić na 28 lutego 2019 r. – z dopisaniem na końcu tego ustępu następującej treści: „Ogłoszenie to uprawnia do wszczęcia postępowania na wyłonienie operatora po upływie 3 miesięcy od jego zamieszczenia”. Zachowanie terminów ogólnych – rocznego i półrocznego dla zamówień do 50 tys. km w skali roku – uniemożliwiłoby wdrożenie nowych zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego w okresie do 10 lat od daty wejścia w życie rozporządzenia (WE) 1370/2007, tj. do 3 grudnia 2019 r.

X.

Termin 1 stycznia 2019 r. w art. 12 – jako data wejścia w życie wybranych przepisów nowelizacji, proponuje się zmienić na 1 września 2019 r. Data ta stanowi logiczną konsekwencję zaproponowanych wcześniej dat i jednocześnie nie powoduje wprowadzenia nowego systemu organizacji publicznego transportu zbiorowego w okresie zimowym, w którym wszelkie zmiany mogą być – w przypadku jakichkolwiek perturbacji – dotkliwe dla pasażerów (zwłaszcza uczniów). Wszystkie zaproponowane nowe daty są możliwe do realizacji pod warunkiem zakończenia procesu legislacyjnego do 30 czerwca 2018 r. Jakiegokolwiek wydłużenie tego terminu oznacza automatycznie konieczność dalszych przesunięć dat wskazanych w projekcie.

Przewodniczący Komisji
Marek Stępa

