

**Stanowisko Nr 5/2022**

**Konwentu Marszałków Województwa RP**

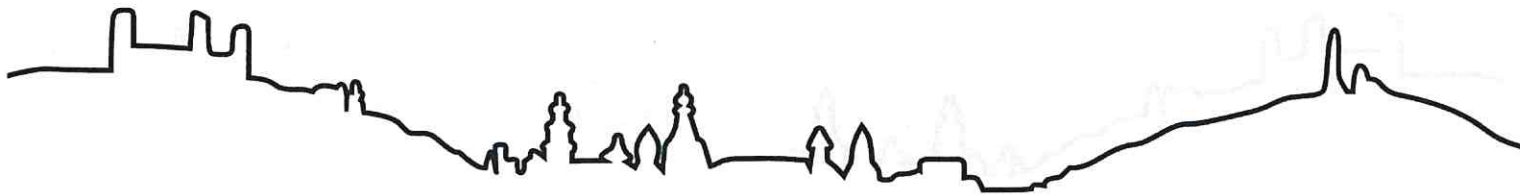
**z dnia 7 kwietnia 2022 r.**

**w sprawie organizacji transportu publicznego**

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: ptz) wprowadziła do porządku prawnego regulacje związane z planowaniem, organizacją i zarządzaniem publicznym transportem zbiorowym, które to zadania przypisane zostały jednostkom samorządu terytorialnego i ich związkom. Nie ulega jednak wątpliwości, że poza sferą transportu kolejowego, wdrożenie ustawy napotkało na wiele trudności związanych z ich egzekwowaniem w praktyce.

Począwszy od 2017 r. ustawodawca - dążąc do wyeliminowania ryzyka, braku dostępu do drogowego transportu publicznego dla społeczności z jednej strony, a z drugiej konsekwencji dla wielu firm przewozowych, które z chwilą przejścia na model organizacji transportu przez samorządy nie mogłyby prowadzić działalności regulowanej na dotychczasowych zasadach - wraz z przepisami okołobudżetowymi rokrocznie przesuwają termin obowiązywania zezwoleń na wykonywanie przewozu osób w krajowym transporcie drogowym. W tym stanie rzeczy, pomimo upływu czasu wiele samorządów nie ma do dziś określonych planów związanych z obsługą komunikacyjną mieszkańców i nie podejmuje żadnych kroków zmierzających do podjęcia długofalowych strategii działania w tym obszarze. Prace resortu, zmierzające do wprowadzenia zmian w powyższym akcie prawnym do chwili obecnej nie zostały zakończone. Poprzednie projekty zmian ustawy opierały się na skrajnie różnych założeniach – od modelu pełnej regulacji rynku po całkowitą liberalizację rynku przewozów.



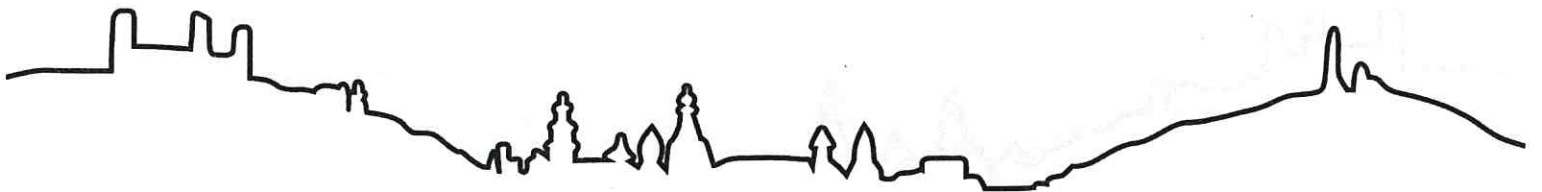


Konwent Marszałków zwraca uwagę, że pełne wprowadzenie w życie przyjętych regulacji prawnych wymaga okresu co najmniej dwóch lat. Jest to okres niezbędny m.in. na: aktualizację planów transportowych, które jako akty prawa miejscowego, będą podlegały konsultacjom społecznym oraz uchwaleniu przez sejmiki województw; opublikowanie z rocznym wyprzedzeniem ogłoszenia o zamiarze udzielenia zamówienia prowadzącego do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych; zatwierdzenie przez organy stanowiące projektów umów o świadczenie usług publicznych; wybór operatorów, itd.

Wobec wyzwań stojących przed transportem publicznym, negatywnych skutków pandemii wirusa Sars-CoV-2 oraz podniesienia efektywności wykorzystania środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, Konwent Marszałków apeluje o przyspieszenie i zakończenie prac legislacyjnych nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które w naszej ocenie winny uwzględniać również:

- ujednoczenie systemu prawnego w obszarze transportu drogowego (eliminacja równoległe dzisiaj funkcjonujących zarówno linii użyteczności publicznych, jak i przewozów drogowych realizowanych w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych wydawanych na gruncie przepisów ustawy o transporcie drogowym);
- elastyczność systemu kreowania polityki transportowej, określanego na poziomie każdego samorządu niezależnie od ilości mieszkańców (za propozycją przemawia poziom utrzymującego się od lat zaangażowania środków pochodzących z dopłat do biletów ulgowych nabywanych od przewoźników przez gminy na podstawie art. 5a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego w celu realizacji obowiązku oświatowego oraz długotrwały proces uchwalania planów transportowych i zmian w tych planach);
- umożliwienie wprowadzania przez organizatorów transportu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego (np. wprowadzenie możliwości wykorzystywania przez pasażera

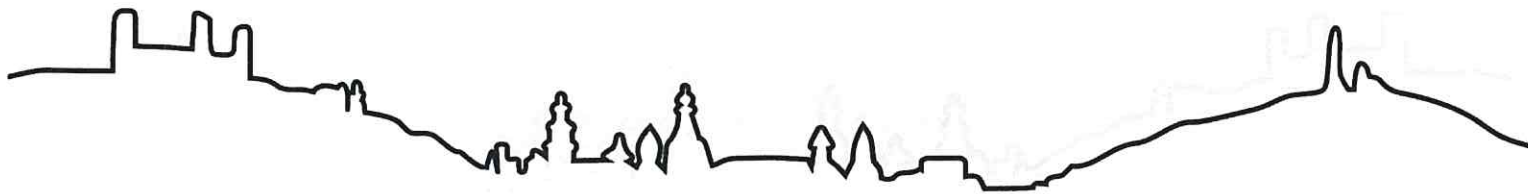




biletu uprawniającego do korzystania z tych samych środków transportu na obszarze właściwości różnych organizatorów oraz poprzez wprowadzenie jednolitych ulg ustawowych w transporcie kolejowym i autobusowym – bilety jednorazowe i miesięczne);

- wprowadzenie możliwości stosowania przez organizatorów mechanizmów osiągnięcia synergii różnych form transportu (połączenia ostatniej mili, funkcja dowozowa autobusów do stacji i przystanków kolejowych, itp.);
- nieokreślanie długości linii użyteczności publicznych tworzonych na poszczególnych szczeblach (wśród propozycji legislacyjnych pojawiły się zapisy o tworzeniu linii użyteczności publicznej na poziomie % długości linii funkcjonujących w oparciu o wydane zezwolenia na wykonywanie przewozów osób w krajowym transporcie drogowym; proces wydawania zezwoleń znajduje oparcie w przepisach kodeksu postępowania administracyjnego, a organ wydający nie ma luzu decyzyjnego związanego z wydaniem bądź odmową wydania takiego zezwolenia. Na podkreślenie zasługuje też fakt, że znane są nam przypadki gdzie gminy nigdy nie wydawały w/w zezwolenia);
- nienarzucanie rozbudowanej struktury planu transportowego (odmiennie plan taki będzie wyglądał z poziomu Samorządu Województwa, aniżeli na poziomie gmin o niskiej gęstości zaludnienia);
- zagwarantowanie uzupełniania się wojewódzkich linii użyteczności publicznej, liniami powiatowymi i gminnymi (każdy szczebel administracji samorządowej mierzy się z innymi potrzebami mieszkańców), co wiąże się z odmiennością naszych zadań. Linia o statusie wojewódzkim nie spełni oczekiwań mieszkańców na poziomie gminy, co podyktowane jest względami praktycznymi, technicznymi, czasem przejazdu, itd. Jednocześnie podkreślić należy, że problem tzw. białych plam transportowych dotyka przede wszystkim najniższego szczebla samorządu);






- jednoznaczne określenie ostatecznego terminu, w którym zamknięty zostanie dotychczas nam znany system obsługi transportowej regulowanej przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, a nastąpi funkcjonowanie transportu organizowanego przez samorządy i ich związki.

Konwent Marszałków zwraca też uwagę na konieczność – w przypadku pozytywnego rozpatrzenia powyższych propozycji - dokonania stosownych zmian legislacyjnych w ustawie z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego oraz ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (utd).

Przepisy prawa powinny zapewniać możliwość skomunikowania na obszarach o słabej siatce połączeń. Brak jasnych rozwiązań prawnych ułatwiających organizację transportu publicznego prowadzi do powstawania obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Zjawisko to ma miejsce pomimo udzielanego wsparcia finansowego w postaci dopłat do ulg ustawowych oraz dopłat z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych będących istotnym czynnikiem planowania i organizacji transportu. Funkcjonujący obecnie system prawny ma dwojaki charakter – z jednej strony przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, z drugiej - co roku przedłużane zezwolenia na wykonywanie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym – co zniechęca samorządy do głębszych analiz w zakresie planowania, organizacji i finansowania transportu publicznego. Ponadto zwracamy uwagę, że aktualny system rozliczania umów rocznych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych nie pozwala na wiązanie się długoterminowymi umowami z operatorami przewozów.

Wobec znaczącego upływu czasu od wejścia w życie pierwszych zapisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, dualizmu funkcjonowania obok siebie linii komunikacyjnych na podstawie dwóch ustaw (ptz i utd), efektywnego wykorzystania środków pochodzących z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych i wsparcia szeroko rozumianej branży transportowej po pandemii COVID-19 poprzez





wieloletnie umowy na świadczenie usług publicznych, Konwent Marszałków apeluje o intensyfikację prac legislacyjnych w opisanym obszarze, deklaruje jednocześnie udział i wsparcie resortu przez samorzady województw w tych pracach.

**Stanowisko kieruje się do:**

1) Pana Andrzeja Adamczyka, Ministra Infrastruktury

  
MARSZAŁEK  
Województwa Świętokrzyskiego  
Andrzej Bętkowski



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP  
ŚWIĘTOKRZYSKIE 2022