

UWAGI WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Informacja o projekcie:

Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw
Autor	Ministerstwo Infrastruktury
Projekt z dnia	13-06-2018

Informacje o zgłaszającym uwagi:

Urząd	
Organizacja samorządowa	Związek Powiatów Polskich
Osoba do kontaktu	Marcin Maksymiuk
e-mail	mm@zpp.pl
tel.	

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
	Uwaga ogólna	Zmiana terminów wejścia w życie przepisów wprowadzanych niniejszą ustawą.	W związku z procedowaniem ustawy przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego w lipcu, najwcześniej ustawa w jej ostatecznym kształcie zostanie skierowana do Parlamentu po wakacjach z tego względu należy zastanowić się wydłużeniem terminów dla jednostek samorządu terytorialnego.		
1	w art. 5 po ust. 2 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;	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		

		<p>3) konkurencji o pasażera.</p> <p>4. W modelu konkurencji o koncesję sieciową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla całej sieci komunikacyjnej.</p> <p>5. W modelu konkurencji o koncesję liniową organizator publicznego transportu zbiorowego ustala sieć komunikacyjną i dokonuje wyboru operatora dla poszczególnych linii komunikacyjnych.</p> <p>6. W modelu konkurencji o pasażera organizator publicznego transportu zbiorowego ustala standardy 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, a w modelu, o którym mowa w ust. 6 – na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w zakresie nieosiągniętych w ten sposób standardów dostępności komunikacyjnej – umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.”</p>	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;		
2	Art. 20 otrzymuje brzmienie	Art. 20. 1. Prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 przyznaje się operatorowi jeżeli:	Wśród mankamentów obecnego rozwiązania w pierwszej kolejności wymienić należy brak możliwości przyznawania operatorowi publicznego		

		<p>1) organizator wybrał model konkurencji o koncesję sieciową – w zakresie całej sieci transportowej;</p> <p>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.</p> <p>2. Prawo wyłączne jest przyznawane na cały okres obowiązywania odpowiedniej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego</p>	<p>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 2 lutego 2010 roku. Pierwotnie projekt ustawy przewidywał możliwość przyznania operatorowi prawa wyłącznego z zastrzeżeniem zachowania zasady proporcjonalności oraz określenia maksymalnego okresu czasu, na jaki uprawnienie mogło zostać przyznane.</p>		
	<p>Po art. 15a dodaje się art. 15b w brzmieniu</p>	<p>Art. 15b. 1. Rada miasta organizującego komunikację miejską jest zobowiązana 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>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 –</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 zatrzymanie się w granicach tej miejscowości w innych miejscach, jeżeli przynajmniej jednym z miejsc zatrzymania nie jest dworzec lub zintegrowany węzeł przesiadkowy</p>	<p>motywowanej oszczędnościami – że 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>		
1)	<p>w art. 16 ust. 5:</p>	<p>a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu: „1a) 5 zł za jedno zatrzymanie środka transportu w zintegrowanym węźle przesiadkowym;”,</p> <p>b) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) 20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu;”,</p> <p>c) pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) 25 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu wyznaczonym zgodnie z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2006/2004.”</p>	<p>Obecne stawki opłaty za zatrzymanie się na dworcach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego są o rząd wielkości mniejsze niż analogiczne opłaty na dworcach prywatnych. Jako takie są nieproporcjonalne do kosztów utrzymania infrastruktury dworcowej. Z tego względu proponuje się urealnienie stawek. Jednocześnie proponuje się wprowadzenie odrębnej stawki za zatrzymanie się w zintegrowanym węźle przesiadkowym. Koszty związane z jego funkcjonowaniem są bowiem znacznie wyższe niż koszt utrzymania przystanku.</p>		

	<p>Art. 10. W ustawie z dnia 14 grudnia 2016 roku – Prawo oświatowe wprowadza się następujące zmiany:</p>	<p>2) po art. 30 wprowadza się art. 30a w brzmieniu:</p> <p>„Art. 30a. Ilekroć w niniejszej ustawie jest mowa o zapewnieniu dowozu dzieci oznacza to:</p> <p>1) na obszarach obsługiwanych przez publiczny transport zbiorowy w sposób umożliwiający dojechanie dzieci do odpowiednich szkół lub placówek:</p> <p>a) zakup odpowiedniego biletu umożliwiającego przejazd między miejscem zamieszkania a właściwą szkołą lub placówką albo zwrot kosztów przejazdu dziecka,</p> <p>b) zapewnienie bezpłatnej opieki w czasie przewozu dzieci albo zwrot kosztów przejazdów opiekuna – o ile dziecko nie ma skończonych 7 lat;</p> <p>2) na pozostałych obszarach – zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka albo zwrot kosztów przejazdu dziecka i jego opiekuna.”;</p> <p>3) w art. 32 ust. 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5. Jeżeli droga, o której mowa w ust. 3, przekracza 3 km, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci.”</p> <p>4) w art. 39 ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Jeżeli droga dziecka z domu do szkoły, w</p>	<p>Na wielu obszarach główne potrzeby transportowe są związane z dowożeniem dzieci do szkół. Na obszarach, gdzie publiczny transport zbiorowy nie funkcjonuje zrozumiałe jest organizowanie przewozów zamkniętych na potrzeby uczniów. Należy jednak zapewnić, że tam gdzie taki transport funkcjonuje przewozy zamknięte nie będą tworzone jako konkurencja dla istniejących linii komunikacyjnych.</p> <p>Dodatkowo jednoznacznie wskazuje się, że realizacja obowiązku dowozu może być realizowana nie tylko poprzez zwrot kosztów dojazdu, lecz również zakup biletu.</p>		
--	---	--	---	--	--

		<p>której obwodzie dziecko mieszka:</p> <p>1) przekracza odległości wymienione w ust. 2, obowiązkiem gminy jest zapewnienie dowozu dzieci;</p> <p>2) nie przekracza odległości wymienionych w ust. 2, gmina może zapewnić dowóz dzieci.”</p>			
--	--	--	--	--	--