

11 grudnia 2019 r. na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury odbyło się pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druk sejmowy nr 44).

Prezentacja projektu

W imieniu Rady Ministrów projekt referował Wiceminister Infrastruktury Rafał Weber. Podkreślił, że dotychczas wydłużanie terminów ważności zezwoleń odbywało się w drodze ustawy ołobudżetowej. W tym roku przyjęcie ustawy ołobudżetowej i samej ustawy budżetowej nie nastąpi do dnia 31 grudnia, w związku z czym należało przyjąć inny sposób działania.

Dyskusja

Jak można się domyślić, w toku dyskusji padały różne pytania dość luźno związane z projektem. Poseł Cezary Grabarczyk zwrócił uwagę na to, że dziś właściwy projekt jest procedowany później niż np. rok temu. W związku z tym powstaje obawa co do tego, że może nie udać się zdążyć z ogłoszeniem ustawy do końca roku. Poseł Mirosław Suchoń przypomniał o tym, że prace legislacyjne nad systemowymi rozwiązaniami w zakresie publicznego transportu się toczą i toczą, powstają kolejne wersje projektów, a nie widać efektów. Reasumując stwierdził, iż w związku z tym trudno jest ocenić procedowany projekt. Poseł Jerzy Polaczek kontynuując wątek zapytał o to, kiedy można spodziewać się nowych regulacji? Podobne pytanie zadał poseł Dariusz Joński, który poprosił Ministra Webera o przedstawienie konkretnego terminu zaprezentowania pełnych regulacji. Posłanka Paulina Matysiak zasygnalizowała możliwość krótszego wydłużenia terminu ważności zezwoleń, np. o pół roku.

Zdzisław Szczerbaciuk, Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji przypomniał, że Izba od 2010 r. zwraca uwagę na to, iż przepisy przejściowe są nieprecyzyjne. Ponadto zasygnalizował, że w przypadku przewozów finansowanych z Funduszu istnieje problem związany z żądaniem przez niektórych marszałków województw równoczesnego legitymowania się przez operatorów zezwoleniami w celu otrzymania środków z tytułu honorowania ulg.

Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich podkreślił, że projekt jest potrzebny i sprawa jest pilna – nie zmienia to jednak faktu, że projektu nie otrzymała do zaopiniowania Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego (podobnie zresztą było w przypadku ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej). Przypomniał przy tym, że KWRiST ma wypracowane mechanizmy pozwalające na szybkie zaopiniowanie projektu.

Minister Rafał Weber odpowiadając na pytania zaznaczył, że owszem, kalendarz prac jest optymistyczny, niemniej „może udać się nam sprawę załatwić”. Co do odroczenia półrocznego stwierdził, że byłoby to gorsze rozwiązanie m.in. ze względu na roczność budżetu. Jak poinformował Minister, zmiany systemowe nastąpią w przyszłym roku. Resort chce jeszcze obserwować Fundusz i na tej podstawie opracować rozwiązania systemowe. Proces legislacyjny ma toczyć się mniej więcej od połowy 2020 roku. Podkreślił, że dzięki działaniu Funduszu w roku 2020 ponad 10% linii autobusowych w Polsce będzie miało charakter linii użyteczności publicznej. Co do ulg, to już w sierpniu Minister przekazał marszałkom województw interpretację zwracającą uwagę na brzmienie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 56 ust. 2 – BZ). Rafał Weber przeprosił za brak skierowania projektu do KWRiST – lecz resort obawiał się, że może nie zdążyć z procedowaniem.

W Sejmie o wydłużeniu zezwoleń

Kategoria: Sejm, Senat i Prezydent

Opublikowano: sobota, 14, grudzień 2019 11:53

Bartłomiej Zydel

Odsłony: 902

Poseł Anna Milczanowska poprosiła Ministra o przedstawienie informacji na temat rozwoju Funduszu. Rafał Weber w odpowiedzi stwierdził, że w roku 2020 objętych wsparciem będzie 1711 linii, złożono 256 wniosków – czyli 256 organizatorów otrzyma wsparcie. Łączna praca przewozowa wyniesie 57 mln wozokilometrów.

Procedowanie

Sejmowe Biuro Legislacyjne zwróciło uwagę przede wszystkim na to, że określony sztywno termin wejścia w życie regulacji od 1 stycznia 2020 roku budzi spore wątpliwości z kilku przyczyn. Jedną to brak stosownej *vacatio legis*, a druga to ograniczenie konstytucyjnych terminów na zajęcie się ustawą przewidzianych dla Senatu (30 dni) i Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (21 dni). Jednak z uwagi na wagę projektu nie przychyłono się do uwag Biura.