

Trzy senackie komisje: ustawodawcza oraz edukacji i samorządu terytorialnego postanowiły zmierzyć się z tematem ustalania zasad zwrotu rodzicom kosztów dowozu dzieci niepełnosprawnych do szkół i przedszkoli. O projekcie nowelizacji *Prawa oświatowego* w tym zakresie pisaliśmy [tutaj](#). Gdyby zakończyć rozpatrywanie tej sprawy na poziomie intencji autorów zmiany przepisów, to rozstrzygnięcie nie nastęrczałoby problemów. Trudno bowiem znaleźć kogoś, kto przeciwstawiałby się zamiarowi autorów. Jednak przy formułowaniu przepisów prawa ta, jak wiele innych spraw, zderzyła się z trzema aspektami: merytorycznym, legislacyjnym oraz ustrojowym. I zaczęły się schody. Na tyle wysokie, że rozpatrzenie sprawy senatorowie odłożyli na miesiąc, by zebrać więcej informacji.

Senacka komisja ustawodawcza postanowiła wyjść naprzeciw postanowieniu Trybunału Konstytucyjnego z 2017 r. i naprawić wskazaną tam niedoskonałość. W tym celu zaproponowano wprowadzenie do *Prawa oświatowego* artykułu 39a o treści „*Minister właściwy do spraw oświaty i wychowania określi, w drodze rozporządzenia, kryteria ustalania kosztów przejazdu, o którym mowa w art. 32 ust. 6 oraz art. 39 ust. 4 pkt 3, zapewniając zwrot rzeczywistych kosztów przejazdu wykonywanego w optymalny dla dziecka, ucznia i opiekuna sposób oraz uwzględniając w szczególności rodzaj niepełnosprawności, odległość miejsca zamieszkania od szkoły, miejsce pracy opiekuna i środek transportu.*”

Kancelaria Senatu pyta JST o koszty

Przedstawiciel kancelarii Senatu poinformował, że w celu zasięgnięcia informacji do pięciu gmin skierowano zapytanie. Do dnia posiedzenia odpowiedziały dwie z nich. Z zebranych informacji wynika, że pomiędzy samorządami istnieją różnice. W obu przypadkach podstawą prawną wewnątrzgminnych uregulowań jest rozporządzenie ministra infrastruktury o stawkach zwrotu kosztów wykorzystania prywatnych pojazdów do służbowych celów. Jednak obie gminy stosują różne stawki. Obie mają również różne koszty roczne - na poziomie od 1,5 tys. do 5 tys. zł. W opinii kancelarii Senatu zasadne jest poczekanie na odpowiedzi od pozostałych gmin, do których skierowano pytania, aby lepiej zorientować się w praktyce realizacji tego zadania.

Kto ma to zrobić?

Wskazany przez inicjatorów resort edukacji nie czuje się kompetentny, by zrealizować rekomendowany w projekcie nowelizacji sposób załatwienia problemu, czyli wydać rozporządzenie. Przedstawiciele MEN argumentowali, że, najkrócej rzecz ujmując, nie zajmują się transportem, a jak wynika z analizy kancelarii Senatu większość samorządów przy ustalaniu warunków zwrotu korzysta z rozporządzenia ministra infrastruktury. Poza tym, w przekazywanej jednostkom samorządu terytorialnego części oświatowej subwencji nie ma pieniędzy na transport i resort nie chce obciążać samorządów dodatkowymi kosztami. MEN zaproponowało resort infrastruktury, jako wiodący, a siebie ewentualnie jako resort współpracujący.

Czy na pewno w rozporządzeniu?

Po wystąpieniu reprezentantów resortu edukacji rozgorzała dyskusja, w trakcie której pojawiły się inne wątki, m.in. czy forma rozporządzenia jest właściwa i najlepsza do regulowania problemowego zakresu. Przedstawiciele Prokuratury Generalnej proponowali ze względu na dotykane regulacją kwestii konstytucyjnego prawa do nauki czy szerzej mówiąc zabezpieczenia społecznego, by zapisy o zwrocie kosztów przejazdu dziecka niepełnosprawnego do szkoły wprowadzić wprost do ustawy. W postaci odpowiedniego algorytmu odzwierciedlającego średnią cenę paliwa, ustalaną przez radę gminy, a

szczegóły typu odległość czy rodzaj środka transportu regulowane były, jak dotąd, umową pomiędzy wójtem (burmistrze, prezydentem) a rodzicami (opiekunami).

Co to znaczy „koszty rzeczywiste” i jak szczegółowo regulować?

Kwestia miejsca regulacji bezpośrednio wiąże się z problemem szczegółowości zapisów.

Zaproponowanego przez autorów tekstu nowelizacji pojęcia „kosztów rzeczywistych” bronił legislator senacki, którego zdaniem oznacza ono całkowite poniesione przez rodzica (opiekuna) koszty dowozu dziecka. Stąd zaproponowano ustalanie ich w szczególności w oparciu o rodzaj niepełnosprawności, odległość miejsca zamieszkania od szkoły, miejsce pracy opiekuna i typ środka transportu. Ministerstwo Finansów rekomendowało wykreślenie pojęcia kosztów rzeczywistych i skupienie się na ustaleniu kryteriów ustalania kosztów. Przedstawiciel Związku Powiatów Polskich zwrócił uwagę na nieprecyzyjność zaproponowanych pierwotnie zapisów, nie wyjaśniających co ustawodawca rozumie pod pojęciem kryteriów ustalania kosztów przejazdu. Ten merytoryczny aspekt łączy się z legislacyjnym, czyli poprawnym sformułowaniem w upoważnieniu ustawowym wytycznych dla organu, który następnie miałby na ich podstawie opracować rozporządzenie. Poza tym, to trzeci aspekt sprawy, zbyt szczegółowe regulowanie zadania mającego charakter własnego gminy może w konsekwencji sprowadzić na te regulacje zarzut niekonstytucyjności.

Odłożyć na miesiąc, by zebrać więcej informacji

Po dyskusji, w której było więcej pytań niż odpowiedzi, senatorowie zdecydowali odłożyć na miesiąc rozpatrzenie projektu. Ten czas ma być wykorzystany na konsultacje z resortem infrastruktury, wyjaśnienie kosztów dla budżetów gmin oraz wybranie sposobu regulacji.