

Fundusz autobusowy – intencje dobre, wykonanie...

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: sobota, 18, maj 2019 11:06

Bartłomiej Zydel

Odśloni: 1299

Rozpatrzenie projektu ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przez Sejm miało miejsce głównie 15 maja 2019 r. na wspólnym posiedzeniu Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Pięciogodzinne (z przerwą) posiedzenie nie przyniosło przełomu – projekt uległ póki co technicznym zmianom. Sejm ostatecznie projekt przyjął dnia 16 maja 2019 roku: w ciągu kilkudziesięciu godzin od rozpoczęcia prac. W przyszłym tygodniu ustawą zajmie się Senat.

Dyskusja – wszystkie drogi prowadzą do ustawy o PTZ

Dyskusja była bardzo długa i wielowątkowa. Trudno wyróżnić poszczególne głosy. Widać było wyraźnie, że wciąż brakuje rozwiązań systemowych – w ogólnej, wstępnej dyskusji wątek ten przewijał się praktycznie w każdej wypowiedzi. Tym samym wszystkie drogi prowadziły do ustawy o PTZ. Wedle wstępnych zapowiedzi resortu infrastruktury, nowa wersja projektu ma pojawić się niebawem. Zastanówmy się wspólnie: która to będzie wersja?

Sukces ZPP

Jedną z niewielu wprowadzonych modyfikacji jest zmiana art. 5 pkt 4 – w pierwotnej wersji sugerował on, że wpływy wynikające np. z ustawy – Prawo o ruchu drogowym w całości zasilałyby Fundusz. Wiadomo, iż taka redakcja powodowałaby wątpliwości co do tego, czy przypadkiem środki samorządowe nie wspierają Funduszu, z którego dopłaty mają stanowić wsparcie dla... samorządów. Dzięki działaniom ZPP przepis został doprecyzowany.

Kontrowersje

Poniżej prezentujemy najważniejsze wątki, które zostały podniesione przez przedstawiciela ZPP na posiedzeniu. Po pierwsze, projekt powinien przed przedłożeniem Wysokiej Izbie zostać skierowany do opiniowania w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego – zgodnie z art. 3 pkt 5 ustawy o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Po drugie, ustawa przewiduje coroczny podział środków. W związku z przyjętym przez projektodawców rozwiązaniem, najbezpieczniejszym z punktu widzenia organizatora byłoby zawieranie z operatorami rocznych umów. Organizator nie wie bowiem, czy na rok kolejny uzyska dopłatę. Z drugiej strony trudno sobie wyobrazić operatorów, którzy poczynią inwestycje w celu zawarcia tylko rocznej umowy. Wdrażane rozwiązania powinny mieć charakter systemowy i cechować się stabilnością – niestety obecnie ryzyko co do tego, że organizator będzie miał zawartą umowę z operatorem i nie będzie miał dopłaty jest duże.

Kompetencja wojewody do badania zgodności umowy o świadczenie usług z przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (art. 18 ust. 1 pkt 3) – niezależnie od pobierania dopłaty przez organizatora – jest zbyt daleko idącą ingerencją w swobodę działania organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Rozwiązanie (art. 22 ust. 1) w świetle którego do końca 2021 roku można uzyskać dopłatę ze środków Funduszu tylko na linie komunikacyjne niefunkcjonujące co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy oraz linie, na które umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po dniu wejścia w życie ustawy jest niewłaściwe. Albowiem jeśli

Fundusz autobusowy – intencje dobre, wykonanie...

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: sobota, 18, maj 2019 11:06

Bartłomiej Zydel

Odśloni: 1299

organizatorzy tego typu linii nie wykorzystają całości dostępnego finansowania, to ci organizatorzy, którzy już dziś posiadają funkcjonujące linie nie będą mogli skorzystać ze środków Funduszu. Przepis ten ma charakter swego rodzaju kary dla tych organizatorów, którzy dziś – z wykorzystaniem środków własnych – organizują autobusowy publiczny transport zbiorowy. Art. 22 ust. 2, który przewiduje niejako „kontrasygnatę” organu stanowiącego przy zawieraniu umowy o świadczenie usług, został dodany autopoprawką. Trudno znaleźć jego racjonalne uzasadnienie.

Art. 25 ust. 2 przewiduje pierwszeństwo w uzyskiwaniu dopłat. W skrócie: gmina, powiat, województwo. Jak widać projektodawcy wyszli z założenia, wedle którego zapewnienie dojazdu do miejscowości, w której znajduje się siedziba urzędu gminy, powinno stanowić priorytet. Jak wiadomo skala powiatowa jest naturalną skalą realizacji publicznego transportu zbiorowego. W związku z tym pierwszeństwo w uzyskiwaniu dopłat powinny mieć zapewnione: związki gminno-powiatowe (jako wyraz współpracy gmin i powiatów) oraz powiaty. Projektodawcy jak na razie nie przychyliłi się do takich propozycji.

Wisienka na torcie

W punkcie 1 Oceny Skutków Regulacji wskazano, że projekt nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw uzyskał w dniu 2 kwietnia 2019 r. opinię wiążącą na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Skoro projektodawcy w kontekście projektu ustawy o Funduszu przywoływali projektowaną nowelę ustawy o PTZ, to trzeba było zaznaczyć, że owa opinia – co zostało w OSR zapewne zupełnie przypadkowo pominięte... była opinią negatywną.

Z przebiegiem prac w Sejmie – w tym projektem i poprawkami – można zapoznać się [tutaj](#).