

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: czwartek, 30, lipiec 2020 10:19

Bartłomiej Zydel

Odśloni: 1360

Na wniosek Związku Powiatów Polskich 24 lipca 2020 r. odbyło się specjalne posiedzenie Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Tematem posiedzenia był publiczny transport zbiorowy. Posiedzenie ma stanowić początek prac nad odpowiednim kierunkiem zmian ustawy o PTZ oraz wpłynąć na przyspieszenie uchwalenia nowelizacji – niepewność w tym obszarze jest bowiem jednym z kluczowych problemów przy organizacji transportu zbiorowego w Polsce. Posiedzenie składało się przede wszystkim z dwóch dużych wystąpień. Pierwsze wygłosił Grzegorz Kubalski, Zastępca Dyrektora Biura Związku Powiatów Polskich, drugie dr Michał Wolański ze Szkoły Głównej Handlowej.

Jak jest i jak być powinno? – perspektywa samorządowa

Dyr. Kubalski zwrócił uwagę na to, że po dekadzie prac tak naprawdę nie mamy satysfakcjonujących efektów. Zaznaczył, że musimy pamiętać o tym, iż istnieją w kraju dwa różne światy – z perspektywy komunikacji publicznej – mianowicie komunikacja miejska oraz publiczny transport zbiorowy poza obszarami miast. Jak podkreślił G. Kubalski, z uwagi na obecny model proceduralny, aby osiągnąć określony efekt, tj. zawrzeć umowę z operatorem, idąc „normalną” ścieżką potrzebne są co najmniej dwa lata – dwa lata stabilności. Niestety jak wiadomo stabilnego prawa w tym obszarze nie ma, na dowód czego dyr. Kubalski przedstawił już regularne odsuwanie w czasie wejścia części przepisów ustawy. Ponadto przypomniał, że skala powiatowa jest naturalną skalą organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Według G. Kubalskiego podstawowe założenia nowego, optymalnego modelu są następujące:

- pozostawienie organizatorowi wyboru modelu – np. przewozów komercyjnych,
- pozostawienie w rękach poszczególnych organizatorów swobody w zakresie sposobu kontraktowania przewozów, w tym dla podmiotów wewnętrznych,
- wprowadzenie mechanizmów współpracy powiatu i gmin w ramach PTZ,
- wprowadzenie prawa wyłącznego,
- uspołecznienie zysków z linii rentownych,
- obowiązkowe włączenie przewozów szkolnych w system.

Naukowy, ale równocześnie praktyczny punkt widzenia

Wystąpienie dra Michała Wolańskiego było z jednej strony teoretyczne, ale z drugiej zawierało wiele praktycznych spostrzeżeń, gdyż M. Wolański łączy pracę naukową z pracą doradczą. Dr Wolański wskazał, że w Europie dominuje model służby publicznej w przewozach przy dopuszczalności przewozów komercyjnych w większości krajów. Natomiast polski model ocenił jako utraliberalny, gdyż nawet w Wielkiej Brytanii jest więcej regulacji.

Dr Wolański bardzo szczegółowo omówił wizje: długoterminową i krótkoterminową, zaprezentował bariery stojące na przeszkodzie w ich realizacji oraz przedstawił rekomendacje. Apelował też o to, aby w pierwszej kolejności pracować na pomysłach, a dopiero potem na przepisach – tak, aby dobre pomysły znalazły odpowiednie odzwierciedlenie w aktach prawnych.

Rekomendacje dra Wolańskiego w warstwie podstawowej były następujące:

- zapewnienie samorządom długoterminowego, pewnego i motywującego do działania

Kategoria: Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego

Opublikowano: czwartek, 30, lipiec 2020 10:19

Bartłomiej Zydel

Odsłony: 1360

finansowania operacyjnego,

- zapewnienie samorządom praw regulatora,
- stymulowanie współpracy międzysamorządowej,
- poszukiwanie elastyczności i obniżania kosztów.

Ministerstwo: nowelizacja będzie przeprowadzana jeszcze w tym roku, a dofinansowanie z Funduszu będzie większe niż 1 zł

Wiceminister Rafał Weber z resortu infrastruktury poinformował, że Ministerstwo od dłuższego czasu przymierzało się do takiej dyskusji, ale pandemia pokrzyżowała ministerialne plany. Zadeklarował, że MI chce na razie przeprowadzić punktowe zmiany w ustawie o PTZ, a ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych należy jeszcze dać czas na zafunkcjonowanie.

Minister Weber poinformował również, że dla resortu fundamentalną kwestią jest zwiększenie dofinansowania w Funduszu – stąd też kwota dofinansowania do wozokilometra ma być większa niż 0,80 zł/1 zł. Konkretna wysokość jest uzależniona od sytuacji społeczno-gospodarczej. Równocześnie Minister zadeklarował, że resort zamierza umożliwić zawieranie umów na dłużej niż rok. Ponadto po raz kolejny przypomniał, że w ocenie MI nie ma ryzyk przy stosowaniu art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o PTZ.

Kolejne spotkanie – tym razem na temat projektu nowelizacji, który został w ubiegłym roku skierowany na Stały Komitet Rady Ministrów – ma odbyć się w sierpniu 2020 roku. Dodajmy, że według wpisu do Wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów nowelizacja ustawy o PTZ miała zostać przyjęta przez Radę Ministrów w II/III kwartale 2020 roku.