**Ocena założeń nowelizacji ustawy a o publicznym transporcie zbiorowym (projekt UD232)**

Założenia do nowelizacji ustaw: o publicznym transporcie zbiorowym, o transporcie drogowym oraz prawa przewozowego oceniam pozytywnie.

Moim zdaniem najważniejszą z proponowanych zmian będzie obligatoryjne określanie w planie transportowym minimalnych standardów dostępności publicznego transportu publicznego w zakresie przebiegu linii komunikacyjnych, a także standardu częstotliwości połączeń. Brak określenia obowiązkowego minimum w dotychczasowym stanie prawnym powodował, że gminy (zwłaszcza mniejsze) w ogóle nie organizowały publicznego transportu zbiorowego, zawsze mając ważniejsze potrzeby i pilniejsze wydatki. Podobnie jak w prawie oświatowym, które precyzyjnie określa, kiedy gmina ma obowiązek zorganizować dowóz uczniów do szkół, także ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powinna określać linie, których utworzenie jest obowiązkowe, oraz minimalną częstotliwość połączeń.

Przekazanie marszałkom województw zadań wojewodów z zakresu obsługi Funduszu oraz uwypuklenie ich roli jako integratora transportu jest drugą najważniejszą zmianą. Ta propozycja jest zgodna z zasadą pomocniczości. Ministerstwo Infrastruktury dostrzegło, że „więksi” organizatorzy (tacy jak województwa i związki) lepiej zorganizują publiczny transport zbiorowy niż pojedyncze „małe” gminy, wykorzystując „efekt skali”. Urzędy marszałkowskie poprzez plany transportowe będą mogły koordynować integrację transportu kołowego i kolejowego oraz budować zintegrowany system taryfowo-biletowy i węzły przesiadkowe. To bardzo dobry kierunek.

Nie podzielam obaw jakoby usamorządowienie komunikacji autobusowej miało spowodować wzrost kosztów. Przecież praca urzędników samorządowych zatrudnionych w urzędach marszałkowskich nie będzie droższa niż praca urzędników urzędów wojewódzkich, a znajomość lokalnych uwarunkowań przemawia za decentralizacją zadania integracji transportu.

Nie podzielam także obaw jakoby kompetencje marszałków województw miały być zbyt daleko idące. Przecież założenia projektu nowelizacji przewidują, że gminy i powiaty będą zgłaszać propozycje linii, które powinny być utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Z pewnością niektóre z takich propozycji będą się wzajemnie wykluczały więc ktoś musi kompleksowo rozstrzygać potencjalne konflikty, eliminując nakładanie się linii.

Mam natomiast wątpliwości jak ocenić skrócenie umów o dofinansowanie z 10 do 3 lat. Z jednej strony przekonuje mnie argument o optymalizacji funkcjonujących połączeń po 3 latach od ich uruchomienia, w zależności od potoków pasażerskich na poszczególnych liniach. Jednakże z drugiej strony wydaje mi się, że ważniejsze jest zagwarantowanie funkcjonowania określonego połączenia przez co najmniej 8 do 10 lat skoro amortyzacja autobusu trwa przez 8 lat. Brak gwarancji dofinansowania określonego połączenia po upływie 3 lat rodzi niepewność co do możliwości dalszego wykorzystywania niezamortyzowanego jeszcze taboru po upływie trzech lat. Jest oczywiste, że taka niepewność powoduje wzrost kosztów albowiem pojawiające się ryzyko ekonomiczne musi być zrekompensowane wyższą stawką za wozokilometr. Z tego powodu uważam, że skrócenie umów o dofinansowanie do 3 lat jest złym rozwiązaniem. Nadal powinny to być umowy 10-letnie z możliwością modyfikacji przebiegu linii lub / i częstotliwości kursów co 3 lata. Po upływie 3 lat paca przewozowa nie powinna się zmniejszyć o więcej niż o 10 % żeby zagwarantować operatorom stabilne przychody umożliwiające spłatę kredytów zaciągniętych na zakup taboru albo środki wystarczające na pokrywanie opłat leasingowych.

16 wojewódzkich portali z rozkładami jazdy będzie z pewnością lepsze niż obecny brak takich portali. Może należałoby jednak rozważyć utworzenie siedemnastego ogólnopolskiego portalu z rozkładami jazdy połączeń międzywojewódzkich ?

Pozostałe proponowane zmiany oceniam pozytywnie jednak ostateczna ocena proponowanych zmian będzie zależeć od konkretnej treści proponowanych przepisów.

radca prawny Jędrzej Klatka

ekspert Banku Światowego w dziedzinie publicznego transportu zbiorowego