Stanowisko nr 7/2016
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w Kielcach
z dnia 5 grudnia 2016 r.

w sprawie: prac legislacyjnych związanych z nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Biorąc pod uwagę prace legislacyjne, jakie prowadzone są w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa nad przygotowaniem zmian w systemie publicznej drogowej komunikacji zbiorowej, Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w Kielcach przyjmuje stanowisko, iż ze względu na wagę problemu **Rada Dialogu Społecznego powinna aktywnie włączyć się do dyskusji i prac zespołów, których celem jest opracowanie nowych przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.** W ocenie WRDS w Kielcach konieczne będzie również przyjęcie projektu ustawy (po jego opracowaniu przez rząd) do opiniowania przez Radę Dialogu z uwzględnieniem opinii WRDS.

Właściwe zapewnienie sytemu komunikacji zbiorowej w sposób zapewniający realizację podstawowych potrzeb mieszkańców, z jednoczesnym zapewnieniem odpowiednich instrumentów dla samorządów terytorialnych jako organizatorów tego transportu jest, w naszej ocenie, niezwykle trudnym zagadnieniem, które wymaga wprowadzenia szybkich i skutecznych rozwiązań. Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w Kielcach wyraża jednocześnie zaniepokojenie kierunkiem zmian, jakie obecnie stają się przedmiotem ogólnopolskiej dyskusji. Dotyczy to rozwiązań, które w naszej ocenie stwarzają duże ryzyko i zagrożenie, głównie dla organizatorów transportu, ale i dla podróżujących. Wątpliwości te dotyczą między innymi następujących zagadnień:

1. *Przewozy o charakterze użyteczności publicznej będą mogły być tworzone przez organizatorów wyłącznie na liniach, które nie będą obsługiwane przez przewoźników komercyjnych na zasadach rynkowych.*

Oczywiście można przyjąć założenie, że obsługa przez samorządy wyłącznie linii nierentownych realizuje ideę przewozów o charakterze publicznym dla wszystkich podróżujących (tzn. ingerencję Państwa wyłącznie w tych obszarach, którym działalność komercyjna nie jest zainteresowana). Niemniej jednak takie założenie powinno brać pod uwagę również aspekt praktyczny. Konieczność finansowania przez samorządy takich nierentownych połączeń doprowadzi w ogromnej ilości przypadków do całkowitej rezygnacji z takich usług. To pogłębi jeszcze problem dostępności komunikacyjnej, szczególnie obszarów wiejskich, czy też słabozaludnionych. Zatem w praktyce samorządy będą unikały tworzenia linii użyteczności publicznej, w ramach których na pewno będą musiały dokładać z własnych budżetów do nierentownych przewozów, a rekompensaty będą większe niż tylko wynikające z refundacji ulg ustawowych.

Poza tym linie użyteczności publicznej dają możliwość podnoszenia jakości usług(poprzez wymaganie przez organizatorów np. taboru spełniającego normy Euro6, systemów zliczania pasażerów, przystosowania taboru do potrzeb osób niepełnosprawnych, itd.) Jeśli na liniach

dochodowych nie będzie linii użyteczności publicznej, wtedy dojdzie do kuriozalnej sytuacji, w której linie „obłożone" pasażerami będą obsługiwane przez słabej jakości tabor (bo samorząd nie będzie miał na to żadnego wpływu)a na liniach niedochodowych będą dużo większe wymagania (zatem linie te staną się jeszcze bardziej niedochodowe).

2. *Przyznanie przewoźnikom komercyjnym możliwości ubiegania się o dopłaty z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, co ma umożliwić udostępnianie biletów z ulgą dla przewozów komercyjnych, jak i przewozów użyteczności publicznej.*

Pozostawienie takiej możliwości to w zasadzie zakonserwowanie obecnego systemu, w którym skala nieprawidłowości przy korzystaniu z dopłat do biletów (drukowanie pustych biletów, drukowanie biletów z ulgą, a przyjmowanie całej opłaty od pasażera, niewykonywanie kursów a drukowanie biletów ulgowych, itd.) jest w naszej ocenie bardzo duża, a instrumenty kontroli i wykrywania takich nieprawidłowości raczej niewielkie. Tworzenie linii użyteczności publicznej przy założeniu, że na kursach komercyjnych też będzie możliwość uzyskiwania dopłat do biletów bez możliwości wpływu na jakość świadczonych usług w praktyce traci sens.

3. *Likwidacja ograniczenia możliwości wysiadania pasażerów na przystankach wyłącznie ujętych w rozkładzie jazdy.*

Zwracamy uwagę, że utrzymanie przystanków i wyznaczanie ich to zadanie własne gminy. Przewoźnik musi uzgodnić z gminą zasady korzystania z tego przystanku. Zatem jeśli dzisiaj przewoźnik chce mieć możliwość wysadzania na każdym przystanku na danej trasie – nie ma z tym problemów, musi to uzgodnić z gminą i wnieść stosowną opłatę zgodnie z uchwałą rady gminy. Natomiast projektowane rozwiązanie w naszej ocenie może w sposób istotny wpłynąć na zmniejszenie bezpieczeństwo ruchu drogowego – nie ma bowiem instrumentu pozwalającego na skoordynowanie ruchu autobusów na przystankach, a to może prowadzić do niebezpiecznych dla uczestników ruchu drogowego sytuacji.

4. *Wprowadzenie obowiązku projektowania nowych kursów w połowie przedziału między kursami już istniejącymi.*

Kursy nie powinny być „projektowane" z automatu, ale muszą uwzględniać szczyty komunikacyjne i związane z nimi potrzeby. Częstotliwość kursów, jak również rodzaj i wielkość pojazdu będzie większa w godzinach szczytu i odpowiednio mniejsza w porach nocnych, czy też w dni wolne od pracy. Zwracamy uwagę, że takie rozwiązanie może zostać zakwestionowane przez Komisję Europejską. W komunikacie wyjaśniającym Komisji w sprawie wytycznych interpretacyjnych w odniesieniu do rozporządzenia(WE) 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego z dnia 29.03.2014 roku (Dziennik Urzędowy UE C 92/1) w punkcie 2.2.6 Komisja wyjaśnia, że (cyt.) „Państwa członkowskie mogą przyznawać pewne prawa, które wydają się nie mieć wyłącznego charakteru, lecz w rzeczywistości, poprzez wprowadzanie odnośnych przepisów prawnych lub praktyk administracyjnych, uniemożliwiają innym przedsiębiorstwom udział w rynku. Na przykład uregulowania administracyjne, w ramach których zezwala się na świadczenie usług transportu publicznego po warunkiem spełnienia

określonych kryteriów, takich jak wymagana częstotliwość i jakość tych usług, mogą w praktyce ograniczać liczbę przewoźników na rynku. Zdaniem Komisji pojęcie wyłączności zastosowane w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 obejmuje również przedstawioną powyżej sytuację". W związku z tym rozwiązanie polegające na narzucaniu sztucznego przedziału czasowego dotyczącego projektowania nowych kursów (komercyjnych) wg propozycji Ministerstwa Infrastruktury jest niczym innym jak zastosowaniem w praktyce prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu 1370/2007. Zatem wprowadzenie takiego przepisu może być uznane za niezgodne z rozporządzeniem1370/2007, o ile prawo wyłączne nie zostanie przewidziane w ustawie.

Należy zaznaczyć, że kwestie transportu zbiorowego były kilkakrotnie poruszane podczas spotkań WKDS oraz WRDS. W tej sprawie kilkakrotnie strony dialogu podnosiły kwestie właściwego opracowania nowych przepisów.

Biorąc pod uwagę powyższe kwestie Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w Kielcach zwraca się do Rady Dialogu o niezwłoczne, aktywne włączenie się w prace mające na celu opracowanie nowych przepisów. Wnosimy o powołanie zespołu roboczego ds. transportu w ramach Rady Dialogu Społecznego, którego celem będzie, między innymi, uczestniczenie w pracach mających na celu opracowanie nowych przepisów, konsultacje w tym zakresie ze strukturami dialogu w regionach, opiniowanie projektu ustawy, jak również monitorowanie sposobu jej wdrożenia i efektów.

Adam Jarubas

Przewodniczący
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w Kielcach