

Warszawa, 20 kwietnia 2022 r.

**Szanowny Pan Senator
Krzysztof Kwiatkowski
Przewodniczący Komisji Ustawodawczej
Senatu RP**

Szanowny Panie Senatorze!

W związku z pismem Pana Senatora z 4 kwietnia 2022 r. nr BPS.DKS.KU.0401.13.2022 w imieniu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Sędziów Sądów Administracyjnych przedstawiam w załączeniu uwagi do projektu ustawy o zmianie ustawy- Prawo oświatowe (druk senacki nr 679).

Z poważaniem

Prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia
Sędziów Sądów Administracyjnych
/-/ Aleksandra Wrześcińska-Nowacka

Opinia w przedmiocie rozwiązań zaproponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (druk senacki nr 679)

Opiniowany projekt dotyczy zmiany art. 39a ust. 2 i 3 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1082 z późn. zm.).

Przepis art. 39a reguluje kwestie związane ze sposobem realizacji przez gminę zadania własnego określonego w art. 32 ust. 6 oraz art. 39 ust. 4 ustawy (zapewnienie niepełnosprawnym dzieciom i młodzieży bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższej placówki oświatowej lub ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego). Obowiązki, o których mowa wyżej, gmina spełnia poprzez zorganizowanie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dzieci, młodzieży

i uczniów we własnym zakresie albo poprzez zwrot rodzicom kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów oraz rodziców (art. 39a ust. 1 ustawy Prawo oświatowe).

Proponowana w projekcie zmiana dotyczyć ma sposobu obliczenia kwoty zwrotu przez gminę poniesionych przez rodziców kosztów przewozu ich dzieci niepełnosprawnych do najbliższej placówki oświatowej lub ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego.

Aktualnie art. 39a ust. 2 i 3 brzmi następująco:

2. Zwrot kosztów jednorazowego przewozu następuje w wysokości określonej według wzoru:

$$\text{koszt} = (a - b) \times c \times d / 100$$

gdzie:

a - liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,

b - liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,

c - średnia cena jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu,

d - średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu.

3. Średnią cenę jednostki paliwa w gminie określa na każdy rok szkolny rada gminy, w drodze uchwały, uwzględniając ceny jednostki paliwa w gminie.

Wedle proponowanej w projekcie zmiany, art. 39a ust. 2 i 3 ustawy otrzymałby brzmienie:

2. Zwrot kosztów jednorazowego przewozu następuje w wysokości określonej według wzoru:

$$\text{koszt} = (a-b) \times c$$

gdzie:

a – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania do przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego, ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego, szkoły podstawowej albo szkoły ponadpodstawowej, a także przewozu rodzica z tego miejsca do miejsca zamieszkania lub miejsca pracy, i z powrotem,

b – liczba kilometrów przewozu drogami publicznymi z miejsca zamieszkania rodzica do miejsca pracy i z powrotem, jeżeli nie wykonywałby przewozu, o którym mowa w lit. a,

c – stawka za 1 kilometr przebiegu pojazdu.

3. Stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu określa rada gminy, w drodze uchwały, przy czym stawka ta nie może być niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 180 i 209).

Projektowana zmiana dotyczy więc określenia innego wzoru dla obliczenia kwoty zwrotu rodzicom kosztów dowozu niepełnosprawnych dzieci do najbliższej szkoły lub ośrodka rewalidacyjno-wychowawczego poprzez jego uproszczenie. W miejsce średniej ceny jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu – „c” i średniego zużycia paliwa na 100 km – „d/100”, proponuje się przyjąć do obliczeń stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu, którą miałyby określać rada gminy, w drodze uchwały. Jak wynika przy tym z uzasadnienia projektu, zmiana ma na celu dostosowanie sposobu obliczenia kosztów podlegających zwrotowi do

rosnących cen paliwa. Jak wskazano, „zmienność cen paliwa, a zwłaszcza ich wzrost, powoduje, że rodzice realizujący dowóz dzieci i młodzieży do placówek oświatowych nie otrzymują zwrotu kosztów paliwa w rzeczywistym ich wymiarze. Nie otrzymują także zwrotu innych kosztów eksploatacji pojazdu używanego do realizacji tego świadczenia.” Zaznaczono jednocześnie, że „oczekiwane skutki społeczne, gospodarcze i finansowe zostaną przedstawione w ocenie skutków regulacji.”

Proponowana zmiana delegacji ustawowej dla rady gminy zawarta w art. 39a ust. 3 (zakładająca, jak można domniemywać, konieczność podejmowania przez radę gminy uchwał określających stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu każdorazowo po zmianie cen paliwa, a nie jak do tej pory – na cały rok szkolny, co może nastroczać określone trudności w praktyce), nie zawierająca ponadto kryteriów, jakimi kierować ma się rada gminy ustalając stawkę za 1 kilometr przebiegu pojazdu (mowa jest jedynie o tym, że nie może być ona niższa niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowymi, co sugeruje, że stawka ma być jednolita dla każdego rodzaju pojazdu, którym dowożone jest dziecko) oraz brak odniesienia się w uzasadnieniu projektu do oczekiwanych skutków ekonomicznych nowej regulacji w stosunku do rozwiązań dotychczasowych, nie pozwalają na obecnym etapie miarodajnie ocenić, czy proponowana zmiana jest w stanie w sposób realny zapewnić realizację zamierzonego celu ustawodawcy, polegającego na „zmniejszeniu dysproporcji pomiędzy ponoszonymi, a refundowanymi kosztami dowozu”.