



ZARZĄD

PREZES

Andrzej Płonka
POWIAT BIELSKI (woj. śląskie)

WICEPREZESI

Tadeusz Chrzan
POWIAT JAROSŁAWSKI

Jan Grabkowski
POWIAT POZNAŃSKI

Jerzy Kolarz
POWIAT BUSKI

Adam Krzysztoń
POWIAT ŁANCUCKI

Krzysztof Maćkiewicz
POWIAT WĄBRZESKI

Marian Niemirski
POWIAT PRZYSUSKI

Sławomir Snarski
POWIAT BIELSKI (woj. podlaskie)

Zbigniew Szumski
POWIAT ŚWIEBODZIŃSKI

CZŁONKOWIE

Mirosław Czaplą
POWIAT MALBORSKI
Jarosław Dudkowiak
POWIAT GŁOGOWSKI

Ewa Janczar
MIASTO NA PRAWACH POWIATU
m.st. WARSZAWA

Józef Matysiak
POWIAT RAWSKI

Andrzej Nowicki
POWIAT PISKI

Wojciech Pałka
POWIAT KRAKOWSKI

Andrzej Połępa
POWIAT BRZESKI

Joanna Potocka-Rak
POWIAT CIECHANOWSKI

Dariusz Szustek
POWIAT ŁUKOWSKI

Tomasz Tamborski
POWIAT KOŁOBRZESKI

Małgorzata Tudaj
POWIAT KĘDZIERZYŃSKO-KOZIELSKI

Mirosław Walicki
POWIAT GARWOLIŃSKI

KOMISJA REWIZYJNA

PRZEWODNICZĄCY

Józef Swaczyna
POWIAT STRZELECKI

Z-CA PRZEWODNICZĄCEGO

Andrzej Szymanek
POWIAT WIERUSZOWSKI

CZŁONKOWIE

Zdzisław Brezdeń
POWIAT OŁAWSKI

Andrzej Ciołek
POWIAT GOŁDAPSKI

Zdzisław Gamański
POWIAT CHEŁMIŃSKI

Krzysztof Nosal
POWIAT KALISKI

Andrzej Opala
POWIAT ŁÓDZKI WSCHODNI

Waldemar Trelka
POWIAT RADOMSKI

Bogdan Zieliński
POWIAT WYSOKOMAZOWIECKI

DYREKTOR BIURA

Rudolf Borusiewicz

Or.A.0531/93/22

Warszawa, 8 kwietnia 2022 roku

Szanowny Pan

Krzysztof Kwiatkowski

Przewodniczący Komisji Ustawodawczej

Senat RP

Szanowny Panie Przewodniczący,

w odpowiedzi na pismo z 4 kwietnia br. (znak: BPS.DKS.KU.0401.13.2022) dotyczące inicjatywy ustawodawczej w zakresie projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo oświatowe (druk senacki 679) poniżej przedkładam uwagi Związku Powiatów Polskich.

W pierwszej kolejności należy przypomnieć, że obowiązek dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych jest zadaniem własnym gminy. Finansowanie tego zadania nie odbywa się w ramach części oświatowej subwencji ogólnej (art. 28 ust. 5 pkt 1 ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego) co oznacza że środki służące jego realizacji pochodzą z gminnych dochodów własnych.

Gmina może albo zorganizować bezpłatny transport i opiekę w czasie przewozu dzieci, młodzieży i uczniów we własnym zakresie albo poprzez zwrot rodzicom kosztów przewozu dzieci, młodzieży i uczniów oraz rodziców (art. 39a ustawy – Prawo oświatowe). Aktualnie obowiązujący wzór zwrotu rodzicom kosztów jednorazowego przewozu, uwzględniający średnią cenę jednostki paliwa w danej gminie właściwego dla danego pojazdu oraz średnie zużycie paliwa w jednostkach na 100 kilometrów dla danego pojazdu według danych producenta pojazdu, jest w ocenie Związku Powiatów Polskich racjonalny i daje możliwość uwzględnienia lokalnych warunków oraz technicznej specyfikacji pojazdu. Nie powinno także umknąć uwadze, że kwestia, którą obejmuje projektowana ustawa dotyczy stosunków społecznych i wspierającej funkcji samorządu w stosunku do zadań rodziców.

Zmiana wzoru zwrotu kosztów jednorazowego przejazdu zaproponowana w projekcie, jest de facto propozycją, która jako alternatywna pojawiła się także w roku 2018 i 2019 kiedy pracowano nad brzmieniem art. 39a, dodanego później do ustawy – Prawo oświatowe. Dyskutowano wówczas na temat zwrotu „rzeczywistych” kosztów ponoszonych przez rodziców. Aktualne brzmienie art. 39a jest krytykowane przez projektodawców ze względu na niespełnienie tego warunku. Jak się jednak wydaje proponowany w projekcie wzór, tym bardziej nie odpowiada przywołanemu kryterium. Zaproponowano bowiem, aby przy wyliczeniu uwzględniać stawkę za 1 km przebiegu pojazdu określaną przez radę gminy w wysokości nie niższej niż określona w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym. W tym zakresie zwracamy uwagę na następujące kwestie:

- 1) stawka, o której mowa w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym jest stawką maksymalną. Oznacza to, że pracodawca może zastosować w przypadku pracowników stawkę niższą. Natomiast w projekcie proponuje się, że stawka z rozporządzenia jest stawką minimalną, którą rada gminy może podwyższyć;
- 2) rozporządzenie wydane na podstawie art. 34a ust. 2 dotyczy używania prywatnych pojazdów do celów służbowych. Stawki tam proponowane uwzględniają specyficzny rodzaj sytuacji, w której pracownik korzystając z prywatnego samochodu robi to niejako w interesie swojego pracodawcy a wynikająca z decyzji pracodawcy stawka (nie wyższa niż określona w rozporządzeniu) ma to pracownikowi zrekompensować. Z zupełnie odwrotną sytuacją mamy do czynienia w przypadku dowozu dzieci, młodzieży i uczniów z niepełnosprawnościami do przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych. To rodzic jest bowiem zainteresowany tym, aby jego dziecko mogło korzystać z kształcenia, opieki i wychowania w jednostce oświatowej.

Jeżeli jednak projektowana ustawa zyska aprobatę Senatu, Związek Powiatów Polskich proponuje poprawkę polegającą na zmianie proponowanego brzmienia art. 39a ust. 3, jak opisano poniżej:

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

Uzasadnienie:

Zgodnie z proponowanym brzmieniem ust. 3 w art. 39a ustawy – Prawo oświatowe, rada gminy nadal będzie posiadała kompetencję do ustalenia stawki za jeden kilometr przebiegu pojazdu, z tą jednak różnicą, że punktem odniesienia będzie połowa stawki określonej w przepisach wydanych na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym, którą rada gminy będzie mogła podwyższyć. Biorąc pod uwagę treść oceny skutków regulacji dołączoną do projektu, takie rozwiązanie wydaje się najbardziej obiektywne i uwzględniające racjonalność i adekwatność dysponowania środkami publicznymi. Po pierwsze jak wynika z wykresu nr 1 już aktualnie średnie ceny paliwa określane przez rady gmin są na zbliżonym poziomie do cen paliwa a na pewno uwzględniają wzrost tych cen (wykres pokazuje, że wraz ze wzrostem cen, gminy podwyższały średnie ceny jednostki paliwa). Po drugie, gdyby jako minimalny pułap przyjęć pełną stawkę

wynikającą z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 34a ust. 2 ustawy o transporcie drogowym to wysokość zwrotu kosztów przejazdu (przy uwzględnieniu analogicznej liczby kilometrów) liczona przy użyciu aktualnego wzoru i wzoru proponowanego w projekcie dla pojazdu spalającego ok. 8l/100km (czyli przeciętne pojazdy samochodowe) wzrosłaby blisko dwukrotnie. Stąd też nie sposób zgodzić się z twierdzeniem zawartym w OSR, że zmiana formuły obliczania zwrotu ponoszonych przez rodziców kosztów dowożenia będzie miała marginalny wpływ na wzrost wydatków ponoszonych przez jednostki samorządu terytorialnego z tego tytułu. Już na marginesie, zupełnie niezrozumiały jest podnoszony w OSR argument, że relacja wydatków na ten cel do ogólnych dochodów gmin kształtuje się na niskim poziomie. Są to wartości nieporównywalne, biorąc także pod uwagę tysiące innych zadań publicznych realizowanych przez gminy.

Z poważaniem

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich
Andrzej Płonka