

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Roberta Dowhana  
na 29. posiedzeniu Senatu  
w dniu 4 listopada 2016 r.**

Oświadczenie skierowane do wiceprezesa Rady Ministrów, ministra rozwoju i finansów Mateusza Morawieckiego oraz do ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka

Szanowny Panie Premierze! Szanowny Panie Ministrze!

Jako senator Rzeczypospolitej Polskiej w odniesieniu do stanowiska Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego nr 19/2016 z dnia 12 października 2016 r. wnoszę o uwzględnienie przedstawionych uwag, dotyczących planowanych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym.

W wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów została opublikowana informacja o opracowaniu projektu ustawy o publicznym transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Z zestawienia rozwiązań, które mają zostać ujęte w tym projekcie, wynika, iż planowany projekt ma wprowadzić zmianę charakteru przewozów użyteczności publicznej poprzez zapewnienie, że przewozy te będą wykonywane wyłącznie na tych liniach, które nie będą obsługiwane przez przewoźników komercyjnych na zasadach rynkowych.

Tak radykalna zmiana może bezpośrednio uderzyć w jednostki samorządu terytorialnego. Aktualnie obowiązująca ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zakłada, że organizator tegoż transportu zapewnia przewóz osób na całym swoim terenie, w tym na liniach rentownych i nierentownych. Na liniach rentownych konkuruje z przewoźnikami komercyjnymi, przez co uzyskuje mniejszy dochód na pokrycie strat generowanych przez linie nierentowne. Sytuacja ta stała się fundamentem podnoszonego wielokrotnie apelu o wprowadzenie do ustawy możliwości korzystania przez jst z prawa wyłącznego, którego polscy organizatorzy publicznego transportu drogowego zostali pozbawieni jako jedyni w Europie. Tylko bowiem możliwość posiadania wyłączności na przewozy na danym terenie pozwala planować transport w taki sposób, aby zyskami z linii rentownych finansować misję komunikowania linii nierentownych.

Planowane zmiany przyczynią się do częściowego lub całkowitego zaniechania realizowania przez jst przewozów na liniach nierentownych. Jednocześnie nowelizacja ustawy faworyzuje przewoźników komercyjnych. Rozwiązanie to jest oczywiście przyjazne pasażerom, jednak w tym kształcie sprawi, że jst instytucjonalnie całkowicie stracą zainteresowanie organizacją przewozów użyteczności publicznej.

Wątpliwości wzbudza również przepis dotyczący zróżnicowania opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych w zależności od liczby miejsc w autobusie. Zmiana w praktyce prowadzi do dyskryminacji przewoźników posiadających tabor składający się z pojazdów o większych gabarytach. Różnicowanie opłaty powinno być determinowane takimi kryteriami, jak częstotliwość postojów lub liczba pasażerów, a nie wielkość pojazdów.

W związku z tym wnoszę o analizę przedstawionych uwag, wystosowanych bezpośrednio przez Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego, oraz odniesienie się do nich w odpowiedzi na oświadczenie.

Z poważaniem  
Robert Dowhan