

Krytyka ustawy o transporcie. Business Centre Club ma uwagi

data aktualizacji: 2018.03.19



Zakończyły się konsultacje publiczne projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw. Jest to kolejna próba dostosowania przepisów prawa krajowego do rozporządzeń unijnych. Większość propozycji daje szansę na realizację planu poprawy funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym.

- Projekt regulacji zawiera jednak również szereg zmian, które należy ponownie przeanalizować uwzględniając możliwe zagrożenia - informuje Business Centre Club, przedstawiając swoje uwagi do projektu ustawy.

Z punktu widzenia przedsiębiorcy

Jedną z głównych zmian jest poszerzenie zakresu ustawy do całego publicznego transportu drogowego. Ma to związek ze zmianą art. 30 ustawy, zgodnie z którą w transporcie drogowym przewozy komercyjne, na mocy potwierdzenia zgłoszenia przewozu, będzie można realizować wyłącznie na liniach komunikacyjnych w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich. Pojawiają się obawy, że jeśli jednostki samorządu terytorialnego nie zorganizują przewozów o charakterze użyteczności publicznej w odpowiednim czasie, to od 01.01.2019 r., kiedy wejdzie w życie opisana zmiana art. 30, wielu mieszkańców, w szczególności wsi oraz małych miasteczek, straci dostęp do transportu publicznego. Wówczas, niewątpliwie znacząco zostanie ograniczony segment przewozów komercyjnych w transporcie drogowym, które będą mogły być realizowane wyłącznie na liniach międzywojewódzkich. Będzie to więc miało negatywny wpływ na przedsiębiorców świadczących usługi prywatne w transporcie publicznym.

Kolejny, kontrowersyjny zapis to zmiana art. 21 w zakresie kryteriów wyboru ofert określonych w

specyfikacji istotnych warunków zamówienia przy udzielaniu zamówienia publicznego. Zgodnie z nowym brzmieniem tego przepisu, kryteria te nie mogą być uzależnione od liczby i wieku środków transportu posiadanych przez składającego ofertę przedsiębiorcę. Zmiana ta została wprowadzona wedle zasady wyrównania szans wszystkich przewoźników, jednak już teraz wiadome jest, że zamysł ustawodawcy zawiera luki, które pozwolą na „omijanie” tego przepisu na innych etapach postępowania ofertowego i przetargowego.

Negowana od dawna propozycja nowelizacji to również skrócenie z 10 do 5 lat możliwej, maksymalnej długości umowy w przewozach gminnych, międzywojewódzkich, powiatowych, powiatowo-gminnych i wojewódzkich. Powodować to może chaos komunikacyjny przy dokonywaniu tak częstych zmian przewoźników.

Ponadto, nałożono na organizatorów przewozów szereg kosztownych i czasochłonnych obowiązków, przy jednoczesnym bardzo krótkim czasie ich realizacji. Chodzi tutaj o tworzenie tzw. planów transportowych linii komunikacyjnych i uwzględnianie w nich wykorzystywania pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym, a także wskazywanie terminu planowanego rozpoczęcia ich użytkowania. Takie plany transportowe mają być wykonywane przez każdą jednostkę samorządu terytorialnego i wymagają przeprowadzania szeregu badań i analiz, których wykonanie obciążać będzie budżet danej jednostki.

Niemalą uciążliwością może stać się również obowiązek nakładany, tym razem przez organizatorów, na operatora lub przewoźnika, do przekazywania we właściwym czasie informacji i dokumentów potwierdzających, że spełnia on wymagania ustawowe i warunki określone odpowiednio w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub w potwierdzeniu zgłoszenia przewozu. Niewypełnienie tego obowiązku obwarowane jest karą finansową w wysokości 1000 zł. Na podstawie zapisów przywołanego artykułu samorząd będzie mógł oczekiwać zarówno od operatorów, jak i od przewoźników komercyjnych, przekazywania danych o liczbie pasażerów i przychodowości poszczególnych kursów czy też linii.

Dość ryzykowne jest obciążenie organizatorów obowiązkami związanymi z kontrolą strat operatorów z tytułu honorowania ulg ustawowych oraz weryfikowanie wniosków i dokumentów potwierdzających utracone przychody.

Niezrozumiałe są również propozycje stosowania przepisów przejściowych. Zgodnie z projektem, postępowania w sprawach potwierdzeń zgłoszenia przewozu wszczęte na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, niezakończone decyzją ostateczną przed dniem wejścia w życie nowelizacji, podlegają umorzeniu. Analogicznie, postępowania w sprawach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie nowelizacji, nie będą kontynuowane. Umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawarte na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przed dniem wejścia w życie nowelizacji, mogą obowiązywać przez okres na który zostały zawarte. Z kolei przewoźnicy, którzy uzyskali potwierdzenie zgłoszenia przewozu wydane na podstawie zgłoszenia przed dniem wejścia w życie nowelizacji, będą musieli dokonać zwrotu potwierdzenia zgłoszenia przewozu do właściwego organizatora.

BCC proponuje wydłużyć terminy, wskazane przez ustawodawcę w art. 8 niniejszej ustawy, na dostosowanie m.in. planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego do nowych wymagań określonych w projekcie ustawy, czy też sporządzenia analiz i kosztów wykorzystania ekologicznego transportu, a także obowiązku ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na usługi przewozowe. Praktyka pokazuje, że przy tak poważnych zmianach organizacyjnych, oraz szeregu obowiązków niezbędnych do ich realizacji, organizatorzy nie będą w stanie realnie wykonać

wszystkich nałożonych na nich zobowiązań w tak krótkim czasie.

Źródło: