

Nowela ustawy o ptz pełna zmian

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym została uchwalona w 2010 roku, jednak od początku zaplanowano, że istotna część zmian wejdzie w życie kilka lat później. Dotyczy to zwłaszcza przepisów o ulgach ustawowych i dotyczących przewoźników autobusowych.

Mamy w tej chwili drugą połowę 2017 roku, a przepisy te nadal nie weszły w życie. Problem polega na tym, że nikt – a dotyczy to zwłaszcza samorządu – nie jest przygotowany na to, aby przepis te w takiej postaci zaczęły obowiązywać. Poniżej prezentujemy artykuł na temat noweli autorstwa Piotra Szwachłowicza, radcy prawnego w Kancelarii Prawnej Piszcz i Wspólnicy. Jeżeli pojawią się jakieś pytania do tekstu - można je przysłać na adres redakcja@transinfo.pl - prześlemy do kancelarii i odpowiemy na łamach TransInfo.pl.

Propozycje ambitne, ale kontrowersyjne

Dostrzegło to Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, które od kilku miesięcy intensywnie pracuje nad projektem nowelizacji ustawy o transporcie publicznym. Upublicznione do tej pory projekty, w tym ostatni projekt z 1 czerwca, są bardzo ambitne. Zakładają całkowitą likwidację tzw. "białych plam", czyli miejsc do których publiczny transport nie dociera. To założenie ambitne i należy je oceniać pozytywnie. Problem polega jednak na tym, że jednocześnie Ministerstwo przewiduje mechanizmy, które mogą skutkować koniecznością likwidacji działalności przez wielu przewoźników.

Ryzyko likwidacji firm

Najistotniejszą zmianą, jaka jest proponowana, jest uzależnienie możliwości wykonywania gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozów autobusowych od podpisania przez przewoźnika umowy z lokalnym samorządem. Tacy przewoźnicy uzyskają status operatorów uprawnionych do wykonywania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Co bardzo istotne, jednocześnie zlikwiduje to instytucję zezwolenia na wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym. Innymi słowy przewoźnicy, którzy nie podpisaliby umowy z lokalnym samorządem, nie mogliby wykonywać swojej działalności. Oznaczałoby to, że bardzo wielu przewoźników będzie musiało zlikwidować swoje przedsiębiorstwa, ponieważ nie będą mieli prawnej możliwości, aby wykonywać dotychczasową działalność. Ze względu na skalę i liczbę przedsiębiorców, zmiany takie są bezprecedensowe.

Lokalne monopole

Wybór operatorów ma się odbywać co do zasady według reguł konkurencji (np. przetarg). Ustawa przewiduje jednak od tej zasady wyjątki, np. w sytuacji gdy linia komunikacyjna ma ograniczony zasięg. Samorząd mógłby udzielić wtedy pozwolenia bezprzetargowo. Przewoźnik, który takie pozwolenie by uzyskał, stałby się monopolistą na danej linii nawet bez konkurowania z innymi podmiotami. Szczególnie kontrowersyjne wydają się jednak przepisy, zgodnie z którymi tzw. "przewoźnicy zasiedziali", czyli tacy którzy prowadzą już działalność na danym rynku od 5 lub więcej lat, mieliby uzyskać preferencję w przetargu. Ich oferty byłyby oceniane przy uwzględnieniu dodatkowej wagi 25%. W praktyce oznaczałoby to, że przewoźnicy z sąsiednich jednostek samorządu terytorialnego, mieliby minimalne szanse na to, aby pokonać takich zasiedziały przewoźników w przetargu.

Plany transportowe

Projekt nowelizacji zakłada, że wszystkie samorzady będą zobowiązane do opracowania tzw. "planów transportowych", czyli dokumentów regulujących zasady organizacji publicznego transportu

zbiorowego na ich terenie. W tej chwili niektóre samorządy (mniejsze gminy i mniejsze powiaty) nie muszą takich planów przygotowywać. Co do zasady zmianę tę należy oceniać pozytywnie, ponieważ doprowadzi ona do sytuacji, w której każda jednostka samorządu terytorialnego, będzie musiała na swoim terenie organizować publiczny transport zbiorowy. Problem polega jednak na tym, że prawdopodobnie samorządy nie otrzymają czasu na to, aby plany zostały dostatecznie przemyślane.

W planach transportowych samorządy mają określić przebieg linii komunikacyjnych, na których będzie wykonywany publiczny transport zbiorowy. Linie komunikacyjne z kolei mają być wiązane w tzw. "pakiety". W skład każdego pakietu mają wejść: co najmniej jedna linia o małej liczbie pasażerów i co najmniej jedna linia o dużej liczbie pasażerów. Taki pakiet łącznie stanowiłby przedmiot zamówienia udzielanego przewoźnikowi przez samorząd np. w drodze przetargu. Zasadą ma być to, że jeden przewoźnik nie może obsługiwać więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych w danym samorządnie. Rozwiązanie to jest uzasadniane tym, aby nie prowadzić do powstania monopolu.

Dominujący przewoźnik

Od tej zasady ustawa przewiduje jednak jeden wyjątek. Przewoźnik, który już teraz wykazałby swoją pozycję dominującą na rynku, mógłby przejąć wszystkie pakiety linii komunikacyjnych oferowanych przez samorządy. Uzasadnia się to tym, że w niektórych samorządach już teraz wszystkie linie obsługuje jeden przewoźnik i nie byłoby innych podmiotów, które mogłyby stanąć do przetargu. Rozumiejąc ten argument, uważam jednak, że takie rozwiązanie jest kontrowersyjne, ponieważ doprowadzi do utrwalenia już teraz istniejących lokalnych monopolii. Należałoby raczej szukać rozwiązania, które te monopole ograniczyłoby z pożytkiem dla pasażerów i samorządów.

Konsekwencje ustawy

Proponowane zmiany wydają się radykalne. Samorządy gminne, powiatowe i wojewódzkie przejmą pełną kontrolę nad publicznym transportem zbiorowym. Przewoźnicy, którzy nie uzyskają zlecenia od samorządu, w praktyce będą musieli zlikwidować swoją działalność. Można się zastanawiać, czy tego typu zmiany nie idą za daleko. Oddanie ścisłej kontroli samorządom nad publicznym transportem zbiorowym wcale nie musi doprowadzić do tego, że potrzeby transportowe ludności będą zaspokajane w większym i lepszym stopniu, niż dzieje się to obecnie. Natomiast dla samych przewoźników wejście w życie proponowanych zmian będzie oznaczało bardzo istotne ograniczenie możliwości prowadzenia przez nich swojej działalności.

Autor: Piotr Szwechłowicz, radca prawny, Kancelaria Prawna Piszcz i Wspólnicy