



Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego wyraża głębokie zaniepokojenie radykalną zmianą rządu co do sposobu kreowania zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego, który całkowicie mija się z oczekiwaniami dotyczącymi artykułowanymi przez JST.

W stanowisku podjętym 12 października br. w Pogorzeliczy Zrzeszenie odnosi się do planowanych przez Radę Ministrów zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. W wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów opublikowano bowiem niedawno zamiar opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw oraz zdefiniowano istotę rozwiązań, które mają zostać ujęte w tym projekcie. Można się z nimi zapoznać [TUTAJ](#).

Z zestawienia tego wynika między innymi, że 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. Zrzeszenie Gmin Województwa Lubuskiego wyraża głębokie zaniepokojenie tak radykalną zmianą sposobu kreowania zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego, który całkowicie mija się z oczekiwaniami dotyczącymi artykułowanymi przez jednostki samorządu terytorialnego.

Aktualnie obowiązująca ustawa o publicznym transporcie zbiorowym zakłada, że organizator publicznego transportu zbiorowego zapewnia przewóz osób na całym swoim terenie, w tym na liniach rentownych i nierentownych, gdzie 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 PTZ 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. Niestety odpowiedzią na tego typu postulat okazuje się być całkowicie odmienne rozwiązanie, polegające na wykluczeniu organizatorów publicznego transportu zbiorowego z możliwości organizacji komunikacji na dochodowych liniach rentownych i powierzenie im zadania skomunikowania wyłącznie linii nierentownych. Tym samym, samorządy nie tylko zostaną pozbawione dotychczasowych źródeł finansowania kosztów komunikacji, w tym kosztów utrzymania linii nierentownych, ale będą zobligowane do finansowania tych linii z własnych środków, których z oczywistych względów nie posiadają. Taki stan rzeczy doprowadzi niewątpliwie tylko i wyłącznie do całkowitego zaniechania realizowania przez JST przewozów na liniach nierentownych – czytamy w stanowisku.*

W ocenie samorządowców, poziom dyskryminacji samorządów i faworyzowanie przewoźników komercyjnych pogłębia kolejne planowane rozwiązanie, polegające na przyznaniu przewoźnikom komercyjnym możliwości ubiegania się o dopłatę z budżetu państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych. - *O ile rozwiązanie to jest przyjazne pasażerom, o tyle w tym kształcie spowoduje, że JST instytucjonalnie stracą całkowicie zainteresowanie organizacją przewozów użyteczności publicznej, a które z uwagi na dobro mieszkańców i ich interes w korzystaniu z ulg, przyświeca im na gruncie aktualnie obowiązującej ustawy – wynika ze stanowiska.*

Wątpliwości Zrzeszenia wzbudza również zmiana polegająca na zróżnicowaniu opłat za korzystanie z przystanków komunikacyjnych w zależności od liczby miejsc w autobusie, zapewniająca równe warunki konkurencji dla przedsiębiorców. Jak podaje Zrzeszenie, wskazane rozwiązanie, wbrew oczekiwaniom, może w praktyce prowadzić do dyskryminacji przewoźników posiadających tabor składający się z pojazdów o większych gabarytach, podczas gdy w rzeczywistości z danego przystanku jest odbierana zawsze taka sama ilość pasażerów niezależnie od tego, jakiej wielkości pojazdem będą się przemieszczać. - *Istota opłaty za korzystanie z przystanku sprowadza się do wynagrodzenia za zatrzymanie na pewien czas w jego zatoce. Różnicowanie opłaty z tego tytułu powinno więc być determinowane takimi kryteriami, jak częstotliwość postojów lub ilość wsiadających i wysiadających pasażerów, a nie wielkością pojazdów. Zrozumiałe może być więc wprowadzenie większych opłat za korzystanie z przystanków o dużej liczbie pasażerów. Niezrozumiałym jawi się natomiast wprowadzanie większych opłat za korzystanie z przystanków np. na liniach nierentownych tylko dlatego, że transport w tym obszarze wykonuje pojazd o dużych gabarytach – tłumaczą gminy.*