

Wydanie z dnia: [środa, 24 stycznia 2018 \(nr 17\)](#)»[Gazeta Prawna](#)

Komunikacja skazana na stare autobusy

RUCH PASAŻERSKI

Nowelizacja ustawy o publicznym transporcie zbiorowym ma pomóc samorządom zapanować nad przewozowym chaosem. Na razie jednak bardziej wiąże im ręce

Przykłady? Samorzady nie będą mogły faworyzować przewoźników ze względu na oferowany przez nich tabor. Resort infrastruktury chce bowiem wykluczyć kryterium wieku przy przetargach na organizację transportu zbiorowego.

To tylko jeden z pomysłów przedstawionych przez przedstawicieli resortu w trakcie prac sejmowej komisji infrastruktury. Mają się one znaleźć w projekcie nowelizacji ustawy o transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 2136).

Długo wyczekiwana przez samorzady ustawa ma w założeniu uporządkować rynek przewozów autobusowych, który – czego nie kryje nawet ministerstwo – mocno szwankuje. W efekcie wielu mieszkańców mniej zurbanizowanych terenów ma problem z dojazdem do innych miejscowości. Prywatni przewoźnicy nie są bowiem zainteresowani kursami na mniej popularnych, a przez to niedochodowych trasach. Z kolei gminy nie organizują na nich transportu, ponieważ nie wymaga tego od nich prawo.

Szkopuł w tym, że proponowane obecnie regulacje, chociaż mają przełamać ten impas, w wielu kwestiach wiążą samorządom ręce. Zwłaszcza w kwestiach wyboru przewoźników, którzy mieliby obsługiwać wybrane linie, i kryteriów branych pod uwagę przy przetargach.

Stare autobusy...

Szczególne kontrowersje wzbudza art. 21 projektowanej ustawy. Jest w nim zapisane wprost, że „kryteria wyboru ofert nie mogą być uzależnione od liczby i wieku środków transportu”.

– W ten sposób powiedzieliśmy samorządom, iż nie wolno im oceniać, czy przedsiębiorca z nowymi autobusami jest bardziej konkurencyjny niż ten, który dysponuje przestarzałymi maszynami – mówi Jakub Majewski z Fundacji ProKolej.

Uważa, że to absurd, by nie promować właścicieli nowego taboru.

– Może od razu napiszmy w warunkach przetargu, że nie wolno startować z autobusem elektrycznym albo – jeśli już ktoś musi – to niech chociaż ten autobus będzie starszy niż 10 lat? – pyta retorycznie.

Propozycja niepokoi również Zdzisława Szczerbaciuka, prezesa Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

– Jak rozumieć takie regulacje? Przecież w takiej sytuacji, żeby mieć niskie ceny, wystarczy, aby przewoźnik kupił 30-letni złom, zarejestrował go i stanął do przetargu. Miałyby większe szanse na wygraną jako najtańszy oferent. Tylko czy najlepszy? – zwraca uwagę ekspert.

Co na to ministerstwo? Podsekretarz stanu w MIB Marek Chodkiewicz przekonuje, że wiek taboru zawsze będzie sprawiał kłopot jako kryterium oceny w przetargu. Dlatego też ta kategoria nie została uwzględniona w pierwotnej propozycji.

...na zabetonowanym rynku

Eksperci i samorządowcy mają też wątpliwości wobec innych pomysłów. Chodzi m.in. o obowiązek podpisywania umów wyłącznie na obsługę całej sieci komunikacyjnej w danym mieście i to na maksymalny okres pięciu lat. Swoich obaw nie kryje Jędrzej Klatka, radca prawny reprezentujący Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego. Przekonuje, że wymóg ten pośrednio wpłynie na ceny oferowane przez przewoźników. Zwraca bowiem uwagę, że amortyzacja autobusu to średnio 8–10 lat, i to na taki właśnie okres rozkłada się koszt autobusu.

– Jeżeli skrócimy czas umowy, będzie podwyżka kosztów, ponieważ ekonomia jest nieubłagana – podkreśla ekspert.

Polska dzielnicowa

Ministerstwo chce też wprowadzić regulacje, które wspierałyby lokalnych, rodzinnych przewoźników.

– Proponujemy, by przedsiębiorcy, którzy co najmniej przez trzy ostatnie lata przed dniem przystąpienia do przetargu zajmowali się przewozami na obszarze, którego on dotyczy, i mają tam też siedzibę, otrzymali preferencje w zakresie tego kryterium. Dodatkowo otrzyma ono znaczącą wagę w ocenie oferty – wyjaśnia Bogdan Oleksiak.

W praktyce oznacza to, że samorzady nie mogłyby wybierać przewoźników, którzy nie są zarejestrowani w województwie, w którym mieliby świadczyć usługi.

Zdaniem ekspertów i samorządów to zły zapis, który jest sprzeczny z doświadczeniem gmin i zdrowym rozsądkiem.

– W skali kraju istnieje wielu przewoźników oferujących swoje usługi poza województwem, w którym są zarejestrowani. Nowe zapisy w praktyce odbierają im możliwość realizacji przewozów i będą tylko pogłębiać komunikacyjne białe plamy na granicach województw – przestrzega Bartosz Jakubowski, ekspert ds. transportu z Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego.

Przykładem może być PKS Wałcz, które ma siedzibę w województwie zachodniopomorskim, ale obsługuje także teren powiatu pilskiego. Jak wyjaśnia Jakub Majewski, po zmianie przepisów przewoźnik nie mógłby dalej wozić ludzi do Piły, bo jego siedziba będzie już w niewłaściwym województwie.

– W ten sposób stworzymy Polskę dzielnicową, dokładnie na wzór tego, z czym mamy do czynienia na kolei. Okaze się, że granica województwa stanie się nagle barierą, której nie można pokonać – twierdzi ekspert.

Resort chce dialogu

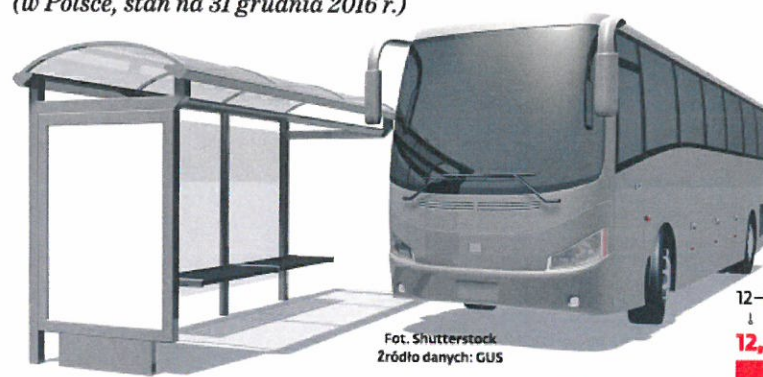
Jak zapewniają nas przedstawiciele ministerstwa, ostateczny kształt regulacji nie jest jeszcze przesądzony – wciąż trwa zbieranie opinii do założeń projektu ustawy, które mają być uwzględnione przed skierowaniem go do dalszych prac.

– Gotowy dokument zostanie przedstawiony szerszemu gronu zainteresowanych dopiero po przeanalizowaniu i ewentualnym uwzględnieniu już zgłaszanych uwag – informuje nas biuro prasowe Ministerstwa Infrastruktury.

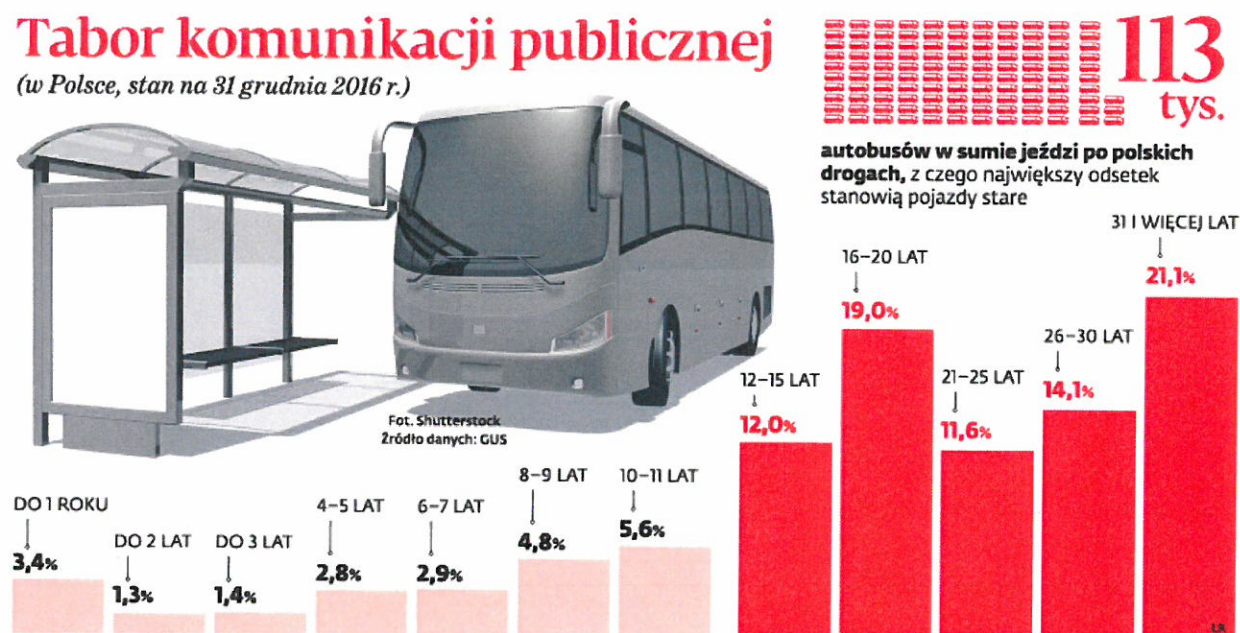
Wczoraj minął zaś oficjalny termin, do którego swoje uwagi mogli przekazywać uczestnicy prac w sejmowej komisji infrastruktury. Jak udało się nam ustalić, pierwsze wnioski już spłynęły do ministerstwa. ©P

Tabor komunikacji publicznej

(w Polsce, stan na 31 grudnia 2016 r.)



Fot. Shutterstock
Źródło danych: GUS



Tabor w komunikacji publicznej

Jakub Pawłowski

jakub.pawlowski@infor.pl