

1. Jak Pan generalnie ocenia projekt ustawy. Nie jest tajemnicą, że mocna uderza ona w mniejszych przewoźników.

Projekt ustawy oceniam pozytywnie. Po pierwsze, dlatego, że jest, po drugie dlatego, że wzorem większości państw UE nakłada wyraźnie obowiązki na Organizatorów, że mają organizować na swoim obszarze publiczny transport zbiorowy, tak aby zapewnić własnym mieszkańcom możliwość przemieszczania. Nie zgadzam się, że uderza on w małych przewoźników, Projekt jest neutralny a jak będzie stosowany przez Organizatorów, to się dopiero w przyszłości okaże.

2. Najnowsza wersja projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nakłada na samorządy obowiązek przeanalizowania ruchu pasażerów i na tej podstawie przygotowania pakietów linii, o obsługę których będą mogli się starać przewoźnicy. Po udzieleniu im zamówienia zyskają oni status operatora publicznego transportu zbiorowego. A przewóz osób w transporcie gminnym, powiatowym lub wojewódzkim będą mogły świadczyć tylko takie firmy. Komercyjne przejazdy będą możliwe jedynie na liniach międzywojewódzkich. W praktyce przyjęcie takiego wariantu byłoby prawdopodobnie równoznaczne z koniecznością likwidacji dotychczasowej działalności przez tych przewoźników, którym nie uda się zdobyć zlecenia od samorządu, bo np. ich oferta nie zostanie wybrana w przetargu. A mowa tu o ponad 1600 podmiotach, które do tej pory organizują przewozy mając umowy z marszałkami na dopłaty. Co z nimi?

Tak funkcjonuje publiczny transport osób w niemal wszystkich państwa UE. Dotychczasowy model się nie sprawdził. Dostępność komunikacyjna malała i ograniczała się do połączeń na głównych trasach przejazdu. Za przewozy publiczne muszą odpowiadać władze publiczne, a nie przewoźnicy. Ilu Operatorów wybiorą Organizatorzy – to będzie zależeć wyłącznie od nich, a nie tekstu ustawy. Ponadto wybór operatorów we komunikacji miejskiej jest już w pewnym zakresie stosowany i nie słyszałem, żeby ktokolwiek krytykował ten system lub martwił się o przedsiębiorców, którzy nie wygrają przetargów.

3. Im większe zamówienie, tym mniejsza liczba przewoźników ma szansę na jego realizację. Poza tym może się okazać, że przewozy w całym powiecie albo nawet województwie przypadną jednej firmie. Czyżby powrót do praktyk monopolistycznych?

Założenie uważam za błędne. Ustawodawca wprost zapisuje w ustawie, że żaden przedsiębiorca nie będzie mógł w zasadzie obsługiwać całego rynku. Jeżeli jednak Organizator poprowadzi tak postępowanie, że opisana sytuacja będzie miała miejsce, to wina będzie po stronie konkretnego Organizatora a nie ustawy.

4. Niemniej w UE to jednostki samorządu terytorialnego ponoszą odpowiedzialność za realizację komunikacji, a nie jest to wola przedsiębiorcy czy będzie jeździć czy nie...

Tak jest i tak powinno być. Obywatel ma prawo domagać się takich usług od swojej władzy lokalnej.

5. Do tej pory organizator sam decydował, czy rozpisze przetarg na jedną, kilka lub kilkanaście linii, czy na całą sieć. Po nowelizacji nie będzie miał wyboru: w komunikacji miejskiej będzie musiał zawrzeć umowę na całą sieć, a w pozostałych przewozach umowa musi dotyczyć co najmniej dwóch pakietów. Z tym, że wielkość organizatorów i zlecanej przez nich pracy przewozowej jest bardzo zróżnicowana.

W tym zakresie w zasadzie nic się nie zmienia. Należy pamiętać, że zasady przeprowadzenia zamówienia publicznego regulują inne ustawy, o zamówieniach publicznych oraz o umowie koncesji na roboty budowlane i usługi. W związku z tym twierdzenia, że organizator będzie musiał zawrzeć umowę z jednym operatorem lub z dwoma (jeżeli musi określić co najmniej dwa pakiety) świadczy o nieznajomości w/w przepisów. Zapisy o pakietach mają na celu zwiększenie konkurencyjności. Oraz wyeliminowania możliwości zawarcia umów bezpośrednio w trybie art.22 ustawy tylko z jednym przewoźnikiem. Na zróżnicowanie nikt niema wpływu. Taka jest rzeczywistość wynikająca z wielkości obszaru, liczby mieszkańców struktury ludności istnienia lub braku linii komunikacyjnych czy położenia geograficznego.

6. Sprawa przetargów. Od dłuższego czasu mniejsi przewoźnicy wstrzymywali się z inwestycjami w tabor. Więc jeździli częstokroć leciwymi pojazdami. Teraz tym bardziej ni będą kupować nowych pojazdów...

Sam Pan w pytaniu potwierdza, że rynek w tym zakresie absolutnie nie działał. Jakim taborom będą wozili pasażerów Operatorzy, to w zasadzie będzie domeną Organizatorów. To oni określą wymagania w tym zakresie. Trzeba jednak pamiętać, że transport publiczny kosztuje. Wystarczy porównać dane wysokości nakładów na poszczególne jego rodzaje. Jeżeli nikt nie będzie chciał ponosić żadnych nakładów to będzie w tym zakresie tak jak Pani sugeruje.

7. Szymon Hupłyś, rzecznik MliB, zaznacza, że projekt jeszcze nie został skierowany do uzgodnień, a to oznacza, że możliwe są jego dalsze modyfikacje. Natomiast po 25 maja mówiło się, że projekt został poddany konsultacjom międzyresortowym i społecznym, a najprawdopodobniej jeszcze w lecie ustawa zostanie uchwalona przez Parlament i podpisana przez prezydenta RP. Jak więc jest w rzeczywistości?

Jak do tej sprawy podejrze resort, rząd i parlament – to ja nie jestem w stanie przewidzieć. Przedłużanie prac na nowelizacją ustawy może jedynie spowodować, że na jej wdrożenia, bez względu na jej kształt i rozwiązania – nie będzie zwyczajnie czasu. Osobiście w dniu 26 maja br. apelowałem o szybkie uchwalenie ustawy i rozpoczęcie prac nad jej wdrażaniem, na posiedzeniu połączonych Komisji Infrastruktury i Samorządu terytorialnego i Rozwoju Regionalnego. Pan minister Jerzy Szmidt na zakończenie posiedzenia Komisji zgodził się z moją uwagą, że czasu w zasadzie już niema.