

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

Lp.	Przepis ustawy	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych	Stowarzyszenie Prywatnego Transportu Samochodowego 'BUS'	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych	Związek Województw RP	Związek Powiatów Polskich	Związek Miast Polskich	Związek Gmin Wiejskich RP
1	art. 4 ust 1 pkt 4	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu „4) komunikacja miejska – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących – jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego; definicja nie ma zastosowania do przewozów realizowanych wyłącznie na obszarze miasta i gminy będącej gminą miejsko-wiejską.” „2) 20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu.”	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu	Propozycja brzmienia przepisu
2	art. 16 ust. 5 pkt 2		„2) 20 zł za jedno zatrzymanie środka transportu na dworcu.”							
3	art. 20		„Uchyła się art. 20”							
4	art. 28 ust. 4		„4. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, potwierdza posiadanie przez operatora uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej. Zaświadczenie oraz aktualny rozkład jazdy powinny znajdować się w środku transportu, w którym wykonywany jest publiczny transport zbiorowy w transporcie drogowym i powinny być okazywane na żądanie uprawnionego organu kontroli. W komunikacji miejskiej aktualny rozkład jazdy może być sporządzony w wersji elektronicznej, o ile środek transportu wyposażony jest w urządzenie umożliwiające jego odczytanie.”							
5	art. 28		w art. 28 a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany: - uchyła się pkt 4 - pkt 5 otrzymuje brzmienie: "5) określenie przebiegu linii komunikacyjnej albo obszaru, w przypadku przewozów realizowanych w komunikacji miejskiej, na którym będzie wykonywany przewóz." b) w ust. 6 dodaje się drugie zdanie w brzmieniu:							

Ad. 3

Proponuje się skreślenie przepisu ograniczającego możliwość przyznawania przez organizatora prawa wyłącznego, którego przyznawanie jest dopuszczone przepisami wspólnotowymi, co w znacznym stopniu ogranicza instrumenty oddziaływania na rynek transportowy, zwłaszcza w sytuacji organizacji przewozów użyteczności publicznej finansowanych ze środków publicznych i stanowiących realizację podstawowych zadań własnych np. gminy.

Ad.4

Operator, świadcząc usługi przewozowe w oparciu o ww. ustawę (dalej u. p. t. z.), jest zobowiązany posiadać, oddzielnie dla każdej obsługiwanej przez siebie linii autobusowej, zaświadczenie w liczbie odpowiadającej ilości uruchamianych autobusów, który to dokument potwierdza posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii autobusowej (art. 28 ust.4 u.p.t.z.). Zgodnie z art. 28 ust. 3 u.p.t.z. załącznikiem do zaświadczenia jest aktualny rozkład jazdy.

W ruchu miejskim bardzo częste są przypadki, w których rozkład jazdy staje się nieaktualny nawet wiele razy w miesiącu. W takiej sytuacji, aby sprostać wymogom z art. 28 ust. 4 u.p.t.z., a także z uwagi na niemożliwość przewidzenia sytuacji wymagające zmiany numeru obsługiwanej linii, jedynym rozwiązaniem jest wyposażenie każdego wyjeżdżającego autobusu do obsługi linii miejskich w pełen zestaw wszystkich zaświadczeń wraz z kompletem wszystkich rozkładów jazdy.

W sytuacji nagłego zadysponowania w trakcie dnia roboczego autobusu na inną linię występuje problem braku właściwego załącznika do zaświadczenia - aktualnego rozkładu jazdy i tym samym naruszenie przepisów u.p.t.z., przyjmując, że rozkład ten winien mieć formę papierową, mimo, że w postaci elektronicznej taki rozkład znajduje się w komputerze pokładowym każdego autobusu liniowego.

Ponieważ ustawodawca w wyżej cytowanych przepisach u.p.t.z. nie określił formy aktualnego rozkładu jazdy, który winien znajdować się w autobusie wydaje się, że wymóg ustawowy w tym przedmiocie jest spełniony, gdy aktualny rozkład jazdy znajduje się w komputerze pokładowym każdego autobusu komunikacji miejskiej w formie elektronicznej.

Ad.5

Obowiązek zamieszczania w zaświadczeniu informacji o rodzaju i liczbie pojazdów (art. 28 ust 2 pkt 4) którymi będą wykonywane przewozy użyteczności publicznej należy uznać za zbędny. Wymagania dotyczące rodzaju pojazdów będą najczęściej ustalane na etapie udzielania zamówienia publicznego, natomiast liczba pojazdów może się zmieniać w zależności od potrzeb przewozowych. W konsekwencji decyzja w tym zakresie powinna zostać pozostawiona w gestii operatora i nie powinna być określana w zaświadczeniu. Ponadto proponuje się aby w komunikacji miejskiej była możliwość wydawania zaświadczenia nie tylko na linię komunikacyjną, ale również na obszar na którym są wykonywane przewozy. Przebieg linii komunikacyjnych w miastach może ulegać częstym zmianom, co wymaga każdorazowa uzyskania nowego zaświadczenia, dla każdego środka transportu, którym wykonywany jest przewóz.

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

Ponadto proponuje się wprowadzenie w ust 6 art. 28 zapisu zwalniającego operatora z ponoszenia kosztów wymiany zaświadczenia w sytuacji, gdy zmiana wynika z inicjatywy organizatora, a dotyczy zmiany zakresu wykonywania przewozów użyteczności publicznej czy też przebiegu linii komunikacyjnej.

Ad.6

Zmiany w Prawie przewozowym

Przepis art. 87b prawa przewozowego penalizuje zachowanie podróżnego, który w czasie kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu nie pozostał w miejscu przeprowadzenia kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego albo osobę przez niego upoważnioną do czasu przybycia funkcjonariusza Policji lub innych organów porządkowych. Z przepisu tego nie wynika, że przepis ten może mieć zastosowanie wyłącznie do podróżnego, który nie legitymuje się ważnym dokumentem przewozu, odmawia zapłacenia należności i okazania dokumetu tożsamości. Oznacza to, że obowiązujący przepis umożliwia pociągnięcie do odpowiedzialności za wykroczenia również takiego podróżnego, który pomimo posiadania ważnego biletu za przejazd bądź wykazania zamiaru uiszczenia stosownej opłaty i okazania dokumentu tożsamości, nie podporządkował się poleceniom kontrolera i nie pozostał w miejscu przeprowadzenia kontroli albo w innym miejscu wskazanym przez kontrolera. Brak sprecyzowania obowiązującego przepisu art. 87b Prawa przewozowego budzi poważne wątpliwości co do zakresu uprawnień kontrolerów biletów.

Przepis art. 87b Prawa przewozowego, w obowiązującym brzmieniu, jedynie w niewielkim zakresie prowadzi do zwalczania wykroczenia szalbierstwa popełnianego na szkodę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego. Unormowanie to może natomiast służyć zdyscyplinowaniu podróżnego podczas jego kontaktów z kontrolerem oraz wymuszaniu podporządkowanie się tegoż podróżnego poleceniom kontrolera, niezależnie od tego, czy polecenia te są adekwatne do zaistniałej sytuacji. Polecenia wydawane przez kontrolera podróżnemu można uznać za uprawnione jedynie wtedy, gdy są konieczne dla przeprowadzenia kontroli, uzyskania opłaty taryfowej - w przypadku, gdy pasażer nie posiada odpowiedniego dokumentu przewozowego, lub uzyskania wglądu w dokument pasażera stwierdzający jego tożsamość - w przypadku odmowy uiszczenia opłaty taryfowej, a ewentualnie również dla ujęcia i niezwłocznego przekazania (celem zatrzymania) funkcjonariuszowi Policji lub innego uprawnionego organu porządkowego pasażera, który dopuścił się szalbierstwa, a następnie podjął działania zmierzające bezpośrednio do uniknięcia takiego zatrzymania, czyli podjęcia próby ucieczki. W innych przypadkach wydawanie poleceń pasażerowi przez kontrolera nie wydaje się ani konieczne, ani adekwatne do zaistniałej sytuacji.

W świetle powyższego wydaje się niezbędne doprecyzowanie przepisu art. 87b Prawa przewozowego poprzez wskazanie okoliczności w jakich zachodzi związek między zachowaniem podróżnego a jego ujęciem. Dlatego też proponuje się by karą grzywny było zagrożone takie działanie podróżnego, w którym mimo braku odpowiedniego dokumentu przewozu i odmowie zapłacenia należności lub okazania dokumentu umożliwiającego stwierdzenia jego tożsamości, podróżny nie pozostaje w miejscu wskazanym przez kontrolującego do czasu przybycia odpowiednich służb porządkowych (np. Policji). Jednocześnie

Tabela nr 2. Propozycje zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 poz. 1867, z późn. zm.)

działanie podróznego wskazuje na zamiar podjęcia próby ucieczki z miejsca kontroli w celu uniemożliwienia zatrzymania go przez służby porządkowe i pociągnięcia do odpowiedzialności za wykroczenia.

