

Transport publiczny tylko na zlecenie lokalnych władz

PRZEWOZNICZY Rząd stwierdził, że wolny rynek w transporcie osób się nie sprawdził. Dlatego pasażerów będą woziły tylko firmy, które podpiszą umowę z samorządem. Nawet tysięcy podmiotów może przestać istnieć

Piotr Szymaniak
piotr.szymaniak@infor.pl

Najnowsza wersja projektu nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 1867 ze zm.), do której dotarł DGP, nakłada na samorządy obowiązki przeanalizowania ruchu pasażerów i na tej podstawie przygotowania pakietów linii, o obsłudze 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. W mojej ocenie trudno jest znaleźć przekonujące argumenty dla tak daleko idącego ograniczenia swobody wykonywania działalności gospodarczej przez przewoźników - mec. Piotr Szwachłowicz, radca prawny

z kancelarii Piszcz i Wspólnicy.

Likwidacja białych płam

Pakiety mają być tak tworzone, aby w ramach jednego zamówienia znalazły się linie nierentowne i rentowne, a straty poniesione na tych pierwszych przewoźnicy rekompensowałby sobie na tych drugich. Idea, jaka przyświeca resortowi infrastruktury, jest likwidacja białych płam, czyli miejscowości, do których nie dojeżdża żaden publiczny transport.

W sukces forsowanej koncepcji nie wierzy Zdżisław Szczerbaciuk, prezes Polskiej Izby Transportu Samochodowego i Spedycji. - Bez dotacji z pieniędzy publicznych nie da się zapewnić publicznego transportu. Powtarzam to od lat, jednak rząd, parlament i samorządy woła wierzyc w cuda - przekonuje Szczerbaciuk, który mimo to poparł projekt, bo jak mówi, jest on korzystny dla dużych przewoźników.

- Zdaje sobie sprawę, że być może nowe przepisy spowodują, że 1000-1200 firm wypadnie z rynku. Inna sprawa, że regulacje, które pierwotnie miały wejść w życie 1 stycznia tego roku (zostały w ostatniej chwili odroczone i mają być zastąpione obecną nowelizacją - red.), wywołałyby podobny efekt. Z 700 planowanych

W jaki sposób będzie zlecany transport osób

ZAMÓWIENIE
NA WYKONYWANIE
PRZEWOZÓW
O CHARAKTERZE
UŻYTECZNOŚCI
PUBLICZNEJ MOŻE BYĆ
UDZIELONE W FORMIE:

- ➔ PRZETARGU
- ➔ KONCESJI
- ➔ Z WOLNEJ RĘKI

Organizator przewozów może zawrzeć bezpośrednią umowę z przewoźnikiem, jeśli:

- ➔ średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest **mniejsza niż 1 mln euro** (2 mln euro w przypadku firmy posiadającej do 23 autobusów)
- ➔ dotyczy świadczenia usług w wymiarze **mniejszym niż 300 tys. km rocznie** (600 tys. km rocznie w przypadku firmy posiadającej do 23 autobusów)
- ➔ świadczenie usług ma być wykonywane przez przewoźnika, **którego właścicielem jest samorząd**
- ➔ **wystąpii zakłócenie w świadczeniu usług** publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji

przetargów, które były gotowe ogłosić samorządy, w jedynie 20 przypadkach dopuszczano podział zamówienia - mówi Szczerbaciuk.

Duży może więcej

A 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. Dlatego w obecnej wersji projektu wprowadzono pewne zabezpieczenie. Nowe brzmienie art. 24 ust. 4 stanowi, że samorząd będzie mógł zawrzeć umowę z jednym przewoźnikiem na obsłudze nie więcej niż 2/3 pakietów linii komunikacyjnych. Kłopot w tym, że można odstąpić od tej zasady. Wystarczy, że na danym terenie jakiś przedsiębiorca wykonuje co najmniej 80 proc. przewozów i nie ma konkurencji w postaci firmy, która miałaby więcej niż 25 autobusów, wówczas można będzie jemu zlecić obsługę wszystkich pakietów. Innymi słowy, jeśli w gminie, powiecie czy województwie są hegemon i małe

firmy, to tym bardziej można oddać mu cały rynek, eliminując małych przewoźników.

- W skład pakietu obowiązkowo powinna wejść jedna linia komunikacyjna o wysokim i jedna o małym potencjale pasażerów. Projekt nie precyzuje jednak, co oznacza w tym kontekście pojęcie „wysoki”, a co „mały”. Prawdopodobnie więc każdy organizator będzie kwestie te określał w sposób arbitralny - zwraca uwagę mec. Piotr Szwachłowicz. - Nie wiadomo też, jak miałyby się zachować organizator, jeśli okaże się, że wszystkie linie komunikacyjne obsługują podobną liczbę pasażerów - dodaje radca prawny.

Jak zauważa Jędrzej Klatka z kancelarii Klatka i Partnerzy, 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. Autorzy projektu nie wzięli pod uwagę ogromnych różnic w wielkości

organizatorów i zlecanej przez nich pracy przewozowej. Tego nie da się ujedlińczyć - dodaje mec. Klatka. I zwraca uwagę na inny absurd, związany z przepisami o refundacji ulg. - Przewoźnikom ma przysługiwać dofinansowanie przychodów utraconych z tytułu ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów. Ale dlaczego pominięto bezpłatne przejazdy? One też powodują utratę przychodu - dziwi się mec. Klatka.

Szymon Huptyś, rzecznik Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, zaznacza, że projekt jeszcze nie został skierowany do uzgodnień, a to oznacza, że możliwe są jego dalsze modyfikacje. I przypomina, że nadrzędnym celem jest zapewnienie regularnej komunikacji, która zaspokoi potrzeby mieszkańców.

Zdaniem Dariusza Tarnawskiego, prezesa Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Osobowych, projekt w obecnym kształcie nie doprowadzi jednak do likwidacji białych płam, lecz do upadku ogromnej liczby małych i średnich firm transportowych. ©