

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO
W P Ł Y N E Ł O
Kancelaria Ogólna

2017 -05- 04

oznaczenie podmiotu
Wnoszącego petycję

Oznaczenie miejsca zamieszkania
Podmiotu wnoszącego petycję

Oznaczenie adresata petycji

04/05/2017 13:38
DK/40484/2017



5r8D39n4o

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
PODLASKIEGO
Ul. Kardynała Stefana
Wyszyńskiego 1
15-001 Białystok

Nie wyrażam zgody na ujawnienie danych osobowych podmiotu wnoszącego petycję.

Szanowny Panie Marszałku.

Działając w interesie publicznym na podstawie ustawy z dnia 11 listopada 2014 roku o petycjach, przesyłam petycję:

PETYCJA W INTERESIE PUBLICZNYM

w sprawie przebiegu trasy wojewódzkiej linii autobusowej Nr. 3. BIAŁYSTOK – CZARNA BIAŁOSTOCKA – JANÓW – SOKÓŁKA, planowanej do objęcia przewozami o charakterze użyteczności publicznej – wg. Aktualnego Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Podlaskiego – Tabela 5.1.1. na stronie 117 i Rysunek 5.1.1 na stronie 119.

SZANOWNY PANIE MARSZAŁKU.

Proszę o modernizację przebiegu wyżej wymienionej trasy linii autobusowej poprzez jej częściowe podzielenie na dwa przebiegi z kursowaniem po trzy dni w tygodniu, a mianowicie:

- **PIERWSZY PRZEBIEG** – kursowanie przez 3 dni w tygodniu – obecna trasa na całej długości pozostaje bez zmian, tj. BIAŁYSTOK - – CZARNA BIAŁOSTOCKA - – Łosiniec Kolonia – Ostra Góra – Długi Ług – Białousy – Teolin (do Przystawki jest ok. 1,9km) – Sitawka – JANÓW - - SOKÓŁKA.

- **DRUGI PRZEBIEG** – kursowanie przez 3 dni w tygodniu – trasa byłaby zmieniona na odcinku od Łosiniec Kolonia do JANÓW, czyli byłoby: BIAŁYSTOK - – CZARNA BIAŁOSTOCKA - - Łosiniec Kolonia – Sitkowo – Białousy – Teolin – Soroczy Mostek – Ostrynka (1,7 km do Podłubianki) – Sosnowe Bagno – Cimoszka – Rudawka – Sitawka (0,5 km) - JANÓW - – SOKÓŁKA.

UZASADNIENIE.

Linia ta charakteryzuje się wysoką frekwencją i wysoką rentownością na odcinku BIAŁYSTOK – CZARNA BIAŁOSTOCKA, natomiast dalej pasażerów jest mało, więc ze względów społecznych i ekonomicznych należy poprowadzić zmienny w ciągu tygodnia przebieg tej linii w taki sposób, aby jak najwięcej miejscowości miało przynajmniej okresowy dostęp do transportu zbiorowego – co spowoduje także zwiększenie frekwencji i rentowność linii, a co najważniejsze zostanie zaspokojona jedna z podstawowych potrzeb społecznych. Mieszkańcy tych miejscowości będą mogli zaplanować swoje wyjazdy na dzień kursowania autobusu.

Zaproponowany DRUGI PRZEBIEG jest zaledwie o 5 km. Dłuższy od PIERWSZEGO PRZEBIEGU, a obsługiwałyby dodatkowo aż 7 miejscowości więcej, to jest: Sitkowo, Soroczy Mostek, Ostrynkę, Podlubiankę (1,7 km do Ostrynki), Sosnowe Bagno, Cimoszka, Rudawka. Można przyjąć, że Ostra Góra byłaby obsłużona w obu wariantach przebiegu, gdyż do Sitkowa jest ok. 1,9km.

Na trasie całego DRUGIEGO PRZEBIEGU droga posiada nawierzchnię asfaltową.

Ponadto należałoby także zmienić przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym poprzez:

- 1) wprowadzenie zapisów, iż Art. 20 niniejszej ustawy (w brzmieniu: „Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr. 1370/2007”) nie dotyczy drogowego publicznego transportu zbiorowego, jako przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
- 2) wprowadzenie zapisów, iż w umowie o świadczenie usług publicznych, jako przewozów o charakterze użyteczności publicznej, organizator obowiązkowo przyznaje operatorowi prawo wyłączne, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr. 1370/2007, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego, jako alternatywę dla przyznawania przewoźnikom rekompensat finansowych z tytułu świadczenia tych usług.
- 3) wprowadzenie zmian likwidujących możliwość przewozu osób w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego nie będącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej przez przedsiębiorców (przewoźników) po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze takiego przewozu (art. 30 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym), z wyjątkiem sytuacji opisanej w punkcie 4) niniejszej petycji.
- 4) wprowadzenie zapisów zezwalających na przewóz osób, w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego przez przewoźników (przedsiębiorców) na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, ale tylko i wyłącznie na bezpośrednich i bez przystanków pośrednich, połączeniach między dowolnymi miastami wojewódzkimi, czyli połączeniach, które nie są niezbędne z punktu widzenia lokalnych społeczności.
- 5) wprowadzenie zapisów, iż linie komunikacyjne drogowego publicznego transportu zbiorowego, jako usług o charakterze użyteczności publicznej muszą przebiegać w taki sposób, aby maksymalna odległość przystanku od zwartej części zabudowy danej miejscowości nie przekraczała około 2km., o ile do tejże miejscowości dochodzi droga asfaltowa.

- 6) wprowadzenie zapisów określających minimalny rozkład jazdy w drogowym publicznym transporcie zbiorowym, jako usług o charakterze użyteczności publicznej, a mianowicie: każda miejscowość w ciągu jednego dnia musi mieć, co najmniej jedną parę połączeń z najbliższym miastem wojewódzkim lub powiatowym, przez co najmniej 3 dni w tygodniu (wyjazd z rana, a powrót popołudniu).
- 7) wprowadzenie zapisów, iż właściwe organy (organizator) może podjąć decyzję o bezpośrednim udzielaniu zamówień prowadzących do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych w zakresie drogowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w publicznym transporcie zbiorowym, ale tylko i wyłącznie przypadku zakłóceń w świadczeniu takich usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji.

UZASADNIENIE

Zaproponowane wyżej zmiany ustawowe nie skutkowałyby wydawaniem dodatkowych pieniędzy z budżetu samorządów czy budżetu państwa.

Petycja nie dotyczy transportu miejskiego.

W punkcie (6) Rozporządzenia (WE) nr. 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku czytamy: „Wiele państw członkowskich wprowadziło przepisy przewidujące przyznawanie wyłącznych praw..... w oparciu o przejrzyste procedury przetargowe zapewniające uczciwą konkurencję”. I tak trzeba zrobić w Polsce.

Autor petycji domaga się obowiązkowego przyznawania prawa wyłącznego **zamiast** przyznawania rekompensat finansowych. CAŁA FILOZOFIA KONKURENCJI REGULOWANEJ – „PRAWO WYŁĄCZNE” polega na tym, iż operator otrzymuje prawo wyłączne, ale nie otrzymuje rekompensat finansowych i dlatego ANI BUDŻET PAŃSTWA, ANI ORGANIZATORZY, (czyli np. Marszałek Województwa) NIE PONOSZĄ ŻADNYCH KOSZTÓW.

Niestety w Polsce pod rządami aktualnie obowiązującej ustawy z dn. 6 września 2001r. o transporcie drogowym, widzimy tragiczny, aspołeczny obraz drogowego publicznego regularnego transportu zbiorowego osób. Obserwujemy dziką samowolkę prywatnych, starych, z kierowcami na śmieciówkach, wysokoemisyjnych busów, które kursują tylko po wysoko rentownych trasach, a większość małych miejscowości jest całkowicie odciętych od świata, bo PKS zlikwidował wiele nierentownych tras, tam nie kursują ani autobusy ani busy, ani pociągi. Niestety z dniem 1.01.2018r. to jest po wejściu w życie nowej ustawy z dn., 16.12.2010r. o publicznym transporcie zbiorowym będzie jeszcze gorzej, upadają ostatnie PKS-y, a to one, chyba z litości obsługiwały niektóre nawet nierentowne trasy. Samorządy nie zawierają umów na świadczenie tych usług w zamian za wypłatę rekompensat i pod rządami nowej ustawy też nie będą tego robić. Np. Podlaski Urząd Marszałkowski nie zawarł umowy z żadnym przewoźnikiem drogowym i nie wypłaca żadnych rekompensat. Cały drogowy przewóz osób jest realizowany na podstawie licencji lub zezwolenia na wykonywanie zawodu, niektóre gminy organizują jedynie dowóz dzieci do szkół, a państwo polskie dopłaca tylko do biletów ulgowych.

Koniecznym elementem naprawy istniejącej sytuacji byłoby usunięcie z rozpatrywanej ustawy przepisów dopuszczających przewóz osób, w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, przez przedsiębiorców (przewoźników) na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Ustawowa możliwość wykonywania przewozów zarówno będących jak i niebędących drogowymi przewozami o charakterze użyteczności publicznej, (czyli wykonywanych zarówno przez operatorów na „umowę” jak i przez przewoźników – przedsiębiorców realizujących przewozy

zbiorowe na podstawie „potwierdzenia zgłoszenia przewozu”), na tych samych trasach, o częściowo lub całkowicie pokrywającym się przebiegu, jest całkowicie bezzasadna i niszcząca ten rynek.

Aby zaspokoić minimalne potrzeby społeczne, musi zaistnieć obowiązek zastosowania ustawowej maksymalnej odległości przystanku autobusowego od danej miejscowości, a także obowiązek zastosowania minimalnego ustawowego rozkładu jazdy (opisano w punkcie 5) i 6) niniejszej petycji). Samorządy z własnej woli, bez ustawowego przymusu, nie zrobią tego dobrze, – czego dowodem jest obecna sytuacja. Natomiast maksymalną ilość kursów, na danej linii komunikacyjnej i cenę biletów za 1km, zaproponowaliby operatorzy według swojego uznania, co przedstawiliby w swojej ofercie przetargowej.

Autor domaga się ustawowego zapisu o minimalnych standardach drogowego regularnego transportu pasażerskiego, a mianowicie maksymalna odległość do przystanku: około 2 km, kursowanie: minimum 1 kurs dziennie tam i 1 kurs z powrotem, przez minimum 3 dni w tygodniu.

Ustawowe wprowadzenie takiego standardu nie ograniczy samodzielności jednostek samorządu terytorialnego i ministra, w ustalaniu standardów usług i nie spowoduje wzrostu kosztów transportu. Otóż, zdaniem autora petycji, nie będzie żadnych przeszkód w ustaleniu standardów ponad ustawowe minimum, a koszty będą zerowe, co zostało wcześniej omówione. TO USTAWOWE MINIMUM BYŁOBY NAJWAŻNIEJSZYM PUNKTEM USTAWY, gdyż liczenie wyłącznie na dobrą wolę władz samorządowych jest całkowicie bezzasadne, czego dowodem jest obecny stan, a co potwierdziły wyniki kontroli przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli. **NIK uznał za niedostateczne funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu drogowego, raporty są porażające.**

Regulacje zawarte w aktualnej ustawie uniemożliwiają prawidłowe funkcjonowanie drogowych, regularnych, pasażerskich przewozów o charakterze użyteczności publicznej, te przepisy są krzywdzące dla zwykłych ludzi, a także wręcz niszczące ten rynek, gdyż na co dzień doświadczamy krytycznego, beznadziejnego stanu tego rodzaju komunikacji, około połowy miejscowości jest całkowicie odciętych od świata. Taki kiepski stan wykazują także wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli tj. KKT-4101-02/2010 Nr.ewid.: 57/2011/P/10/062/KKT za lata 2009-2010 i kontroli KIN.410.007.00.2015 Nr.ewid. 26/2016/P/15/035/KIN za lata 2013-2015, gdzie czytamy „żaden samorząd nie zawarł umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego-ze względu na brak środków finansowych w samorządach na finansowanie usług publicznego transportu drogowego o charakterze użyteczności publicznej”- i dlatego należy zrealizować propozycję Najwyższej Izby Kontroli, jako jedyną skuteczną i realnie rozwiązującą problem braku pieniędzy, a mianowicie zamiast przyznawania rekompensat finansowych, organizator (tj.samorządy) mogłyby w ramach konkurencji regulowanej przyznawać prawo wyłączne.

W p. 2.2. Wnioski p. 2 z kontroli NIK za lata 2013-2015 czytamy, że: **NIK wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów** o podjęcie działań w celu wprowadzenia zmian w art. 20. Ustawy z dn. 16 grudnia 2010r o publicznym transporcie zbiorowym, w wyniku, których organizator zostanie uprawniony do przyznawania prawa wyłącznego, o którym mowa w rozp. (WE) nr 1370/2007, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej.

Autor petycji twierdzi, iż postulowane zmiany ustawowe, w żadnym miejscu nie stoją w sprzeczności z zapisami wyrażonymi w art. 103 ustawy z dnia 2 lipca 2004r. o swobodzie

działalności gospodarczej, a jest wręcz odwrotnie. Postulowane zmiany tworzą korzystne warunki dla funkcjonowania i rozwoju wszelkich przedsiębiorstw, w tym także mikro, małych i średnich, a także dają szansę na zatrudnienie w tychże firmach pracowników na godziwych warunkach, na umowy o pracę, gdyż dla przedsiębiorców **najważniejsza jest przewidywalność**, a to zapewniłyby przejrzyste procedury przetargowe. Firma wygrywająca przetarg na 10-cio letnie (z możliwością przedłużenia o 5 lat) usługi dla samorządowego organizatora (np. dla Marszałka Województwa), może śmiało planować swoją działalność, inwestować, czy korzystać z leasingu na autobusy, zatrudnić kierowców na umowy o pracę, nie będzie problemów z finansowaniem i przyzwoitym zyskiem. Firmy, które przegrają przetarg też mają jasną sytuację i np. mogą zająć się działalnością pokrewną jak regularny transport pasażerski między miastami wojewódzkimi, transport międzynarodowy, transport nieregularny, turystyczny, taxi, przewozy kurierskie, podwykonawstwo u operatora, który wygrał przetarg itp.

Niestety, to właśnie istniejąca dzisiaj sytuacja ustawowa jest między innymi sprzeczna z art. 103 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, gdyż działa niekorzystnie na rozwój przedsiębiorstw, obecni przewoźnicy „nie znają ani dnia ani godziny”, banki nie chcą finansować ich działalności, kierowcy jeżdżą na śmieciówkach, przedsiębiorcy najczęściej kupują stare wysokoemisyjne busy z zachodnich szrotów i wożą ludzi jak przysłowiowe kartofle.

Nie będzie żadnego powrotu do monopolu państwowego lub samorządowego, gdyż zdaniem autora petycji, chyba wszyscy powinni wiedzieć, że zwycięzcą przejrzystego przetargu, ogłoszonego przez organizatora (np. przez Marszałka Województwa) może zostać każdy operator, zarówno prywatny przedsiębiorca jak też państwowy, czy obcy samorządowy zakład budżetowy, krajowy lub zagraniczny.

Należy przypomnieć, że zgodnie z rozp. (WE) nr. 1370/2007 **głównym celem tej ustawy powinno być zapewnienie wysokiej jakości usług transportu**

pasażerskiego, przedsiębiorcy mogliby liczyć na zaledwie przyzwoity zysk, lecz stabilną i długoletnią umowę na świadczenie usług przez 10 lat z możliwością przedłużenia o połowę. Jak wykazała praktyka obecna ustawa nie zapewniła żadnego z tych celów i dlatego należy ją pilnie zmienić (panuje całkowita „wolnoamerykanka”, około połowa miejscowości jest całkowicie odcięta od świata, stare busy kursują tylko po wysoko rentownych trasach, samorządy nie zawierają umów - **TAK DALEJ BYĆ NIE MOŻE**).

Komisja Europejska zakłada, że to właśnie tak zwana regulowana konkurencja, (czyli prawo wyłączne) jest obecnie najbardziej właściwym modelem organizacji rynku transportu publicznego w Europie, wiele państw członkowskich wprowadziło takie zasady.

Obecnie stosowane pozwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika wygasną z dniem 31 grudnia 2017r. i z dniem 1 stycznia 2018 r. zostaną zamienione na potwierdzenia zgłoszenia przewozu, czyli praktycznie żadnej zmiany nie będzie. Moim zdaniem swobodna gra sił rynkowych, na drogowych przewozach osób, może być dopuszczona tylko na trasach między dowolnymi miastami wojewódzkimi bez przystanków pośrednich. Przedsiębiorcy mogliby też działać, jako podwykonawcy na umowę z operatorem.

Dobrym miejscem na przeprowadzenie symulacji lub nawet eksperymentu praktycznego jest województwo podlaskie. Podlaska Komunikacja Samochodowa NOWA S.A. powstała z połączenia wszystkich PKS-ów z terenu województwa podlaskiego, więc posiada największą wiedzę i doświadczenie na terenie całego regionu. Z informacji, które do mnie dotarły jednoznacznie wynika, że gdyby PKS NOWA BIAŁYSTOK S.A wygrała przetarg i uzyskała prawo wyłączne na całe województwo podlaskie to spółka ta nie miałaby problemów z rentownością, osiągałaby

pryzwoity zysk, byłyby pieniądze na jej rozwój i godziwe płace dla jej pracowników, a co najważniejsze nie byłoby miejscowości całkowicie pozbawionych jakiegokolwiek regularnej komunikacji.

Nadzieja już raz była, jednak wydaje się, że ustawodawca chyba zrezygnował z podstawowego celu tej ustawy, czyli obowiązku zaspokojenia podstawowych potrzeb społecznych nawet bez potrzeby wypłacania pieniędzy z budżetu samorządów czy z budżetu państwa dla operatorów drogowego publicznego transportu zbiorowego i chyba, dlatego Rada Ministrów na posiedzeniu, w dn. 2 lutego 2010 r. uznając, że wolna konkurencja, również w zakresie użyteczności publicznej, nie powinna być ograniczana takim instrumentem jak prawo wyłączne, postanowiła o wykreśleniu z projektu ustawy przypisów dotyczących tego prawa oraz o wprowadzeniu zakazu jego przyznawania. Projekt tej ustawy skierowany do rozpatrzenia przez Radę Ministrów przewidywał możliwość przyznawania przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego prawa wyłącznego w zakresie, w jakim miało to być niezbędne do zapewnienia rentowności bądź zapobieżenia zwiększeniu straty przewozów niezbędnych dla zaspokojenia podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców, czyli przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Problem ten dotyka szczególnie osoby słabsze społecznie, czyli starsze, niepełnosprawne, chore, biedne, dzieci i młodzież, ale przecież Oni też potrzebują pojechać do pracy, lekarza, sklepu, kościoła, banku, urzędu, apteki, szkoły, do kuzynów, znajomych itd., Oni też chcieliby żeby Ich też ktoś odwiedził, Oni są odcięci od świata.

W związku z powyższym petycja jest w pełni zasadna, proszę o pozytywne rozpatrzenie i pisemną odpowiedź.

Z poważaniem