



Kielce, 25 listopada 2019 r.

OK-I.0003.47.2019

Szanowna Pani

Magdalena Zielen

Radna Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego

Odpowiadając na interpelację złożoną w dniu 13 listopada 2019 r., w sprawie zainicjowania zdecydowanych działań celem skutecznego wykorzystania środków w trybie przepisów epizodycznych ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym rekomendowanych do stosowania przez służby Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, uprzejmie informuję co następuje.

Podstawą kształtowania transportu jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (dalej: „ptz”), określająca zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 5 „ptz”, Marszałek Województwa organizuje transport, m.in. na linii albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich. Na mocy z kolei art.11 ust. 1 tejże ustawy, w projekcie planu transportowego opracowanego przez marszałka województwa, uwzględnia się wyłącznie ogłoszony plan transportowy opracowany przez ministra właściwego do spraw transportu.

Przywołana już powyżej ustawa „ptz”, ściśle określiła procedurę organizowania publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z obowiązującymi nadal przepisami, Organizator (Marszałek Województwa):

1. Opracowuje „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – zwany dalej „planem”, w zakresie:
 - a. linii albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,

- b. powierzenia zadania organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze.
2. Przedstawia sejmikowi województwa do uchwalenia projekt planu.
 3. Uchwalony przez sejmik województwa plan, podaje do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenie we właściwym dzienniku urzędowym.
 4. Publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w określonym w planie trybie (zgodnym z ustawą), w terminie nie krótszym niż:
 - a) jeden rok;
 - b) sześć miesięcy - w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie.
 5. Zamieszcza ogłoszenie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie i na swojej stronie internetowej.
 6. Dokonuje wyboru operatora w określonych – w planie – trybach.
 7. Po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, Organizator zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wychodząc naprzeciw obowiązkom nałożonym ustawą „ptz”, w dniu 27.10.2014 roku uchwałą nr XLVIII/858/14 Sejmik Województwa Świętokrzyskiego przyjął „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”, obejmujący nowy system organizowania transportu kolejowego i drogowego.

Kluczowym przesłaniem Planu jest określenie podstawowych zasad funkcjonowania wojewódzkich przewozów pasażerskich, wykonywanych jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego na rynku objętym zasadami konkurencji regulowanej, jak również ich finansowanie ze środków publicznych, sposób świadczenia, prognozowane zapotrzebowanie oraz potencjalne kierunki rozwoju¹.

¹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego, str.4

Uchwalony przez Sejmik Województwa Plan zakłada, że Województwo Świętokrzyskie w ramach zadań nałożonych przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, będzie organizatorem przewozów pasażerskich:

- 1) w transporcie kolejowym na liniach komunikacyjnych, na których obecnie prowadzony jest ruch pasażerski oraz na liniach powstałych w wyniku rozszerzenia oferty przewozowej,
- 2) w transporcie drogowym, obejmującym swym zasięgiem połączenia liniami komunikacyjnymi miasta Kielce (stolicy województwa) z miastami stanowiącymi siedzibę władz powiatowych z terenu województwa świętokrzyskiego a także na liniach planowanych do utworzenia w wyniku porozumień zawartych z marszałkami województw sąsiednich, określających ich przebieg oraz warunki organizacji, umożliwiającym skomunikowanie województwa świętokrzyskiego z województwami ościennymi oraz połączenie sąsiednich miast powiatowych.

Jako generalną zasadę Planu przyjęto, że podstawę usług przewozowych objętych użytecznością publiczną stanowi system kolejowy, uzupełniony o połączenia autobusowe łączące Kielce ze stolicami powiatów.

Jednocześnie, w Ministerstwie Infrastruktury od listopada 2016 roku trwają nieprzerwanie prace nad nowelizacją ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, które przesuwały wejście w życie kolejnych rozwiązań (organizowania publicznego transportu zbiorowego zgodnie z nowymi zasadami) od stycznia 2022 roku. Na dziś nie wiadomo, na ile procedowany dokument zostanie dalej jeszcze zmodyfikowany, i w jakim terminie poznamy ostateczny kształt ustawy.

Pomijając powyższe, dnia 11 marca br. w Rządowym Centrum Legislacji pojawił się projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, określającej zasady dofinansowania ze środków Funduszu zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, która ostatecznie weszła w życie już z dniem 18 lipca br.

Procedowanie ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zostało zakończone w ciągu 3 miesięcy od pojawienia się projektu tejże ustawy, podczas gdy procedowanie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym trwa nieprzerwanie od 2016 roku.

Przyjęte w ustawie z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej rozwiązania, będą mogły jednak znaleźć zastosowanie, po

spełnieniu wszystkich przesłanek wynikających z ustawy z dnia 16 grudnia 2011 roku o publicznym transporcie zbiorowym i opisanych powyżej. W części epizodycznej bowiem skrócone są przede wszystkim bowiem procedury obowiązujące w zakresie konkursów ogłaszanych przez Wojewodów na dofinansowanie linii użyteczności publicznej i wyższa kwota dopłaty do 1 wozokilometra, ale ustawodawca w żadnej mierze nie zwolnił organizatorów z obowiązków nałożonych ustawą „ptz”.

Potwierdzeniem tego jest sam wniosek o dofinansowanie w ramach funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dostępny na stronie Świętokrzyskiego Urzędu Wojewódzkiego(<https://ir.kielce.uw.gov.pl/ir/fundusz/15749,Wzor-wniosku-o-dofinansowanie.html>), gdzie w punkcie 12) dotyczącym oświadczeń organizatora, znajduje się zapis, że cyt.: jednostka zobowiązuje się do realizacji zadania z zachowaniem przepisów określonych m.in.: w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym (w załączeniu wzór wniosku).

Również w myśl art. 18 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wojewoda otrzymał kompetencje do kontroli cyt.: „zgodności umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego z wymogami przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym”.

Dalej, przywoływane przez Panią Radną kwoty dostępnych w 2019 roku środków Funduszu pekaesowego i przypisywanie odpowiedzialności za brak ich wykorzystania Samorządowi Województwa jest nieadekwatne do sytuacji prawnej – środki te nie przynależą bowiem Województwu Świętokrzyskiemu jako osobie prawnej, lecz są ograniczone terytorialnie do zasięgu tego województwa. Na mocy art. 25 ust. 2 ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ustawodawca pierwszeństwo w objęciu dopłatą przyznał organizatorom w następującej kolejności:

- 1) gminom;
- 2) związkom międzygminnym;
- 3) związkom powiatowo-gminnym;
- 4) powiatom;
- 5) związkom powiatów;
- 6) województwom.

Nie polega również na prawdzie stwierdzenie, że inne województwa z powodzeniem korzystają z dostępnych środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej - dotychczas z wnioskami takimi wystąpiły 4 Samorzady Województw tj. Łódzkie, Małopolskie, Lubelskie i Pomorskie (to ostatnie złożyło wniosek o dofinansowanie w drugim naborze, ale nie podpisało jeszcze umowy z Wojewodą Pomorskim). Nadmieniam, że w przypadku pozostałych

województw identyfikowane są te same bariery prawne, które spowodowały brak możliwości korzystania ze wsparcia z w/w funduszu przez Województwo Świętokrzyskie. Również odwoływanie się do rekomendowanych rozwiązań do stosowania dla samorządów przez służby prawne Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury jest nieuprawnione – wytyczne którymi kierują się organizatorzy w procesie wnioskowania o środki Funduszu pekaesowego znalazły się jedynie w zbiorze pytań i odpowiedzi dostępnych na stronie internetowej w/w Ministerstwa.

Dalej, w tym samym zbiorze jako alternatywna podstawa do wnioskowania o środki w ramach ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wskazywany jest art. 22 ust. 1 pkt. 4) ustawy „ptz”, który stanowi że „Organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku gdy: (...) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.”

Nie ulega wątpliwości, że mowa o „zakłóceniu w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego” dotyczy odwołania do jakiejś istniejącej umowy, po drugie zaś mamy wskazany warunek „z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora”, i następnym: o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego”. W tym zakresie przepisy krajowe „ptz” są bardziej restrykcyjne od przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które zostały implementowane do porządku krajowego właśnie ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Odmienne podejście i interpretowanie przepisów byłoby zatem w sprzeczności zarówno z przepisami krajowymi, jak i unijnymi. W punkcie 24) Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 widnieje zapis „W przypadku ryzyka zakłócenia w świadczeniu usług, właściwe organy powinny mieć prawo do wprowadzenia krótkoterminowych środków nadzwyczajnych do czasu udzielenia nowego zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie ze wszystkimi warunkami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.”

W związku z powyższym wskazać należy, że Województwo Świętokrzyskie nie ma zawartych żadnych umów z Operatorami w transporcie drogowym, w związku z powyższym nie może być mowy o wypełnieniu warunków ustanowionych w przepisie.

Pragnę podkreślić, że prawidłowość i legalizm działania w każdym przypadku musi opierać się na rzetelnym i wnikliwym rozpoznaniu sytuacji prawnej, co bez wątpienia miało miejsce w przypadku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, a wszystkie te dokumenty były już uprzednio udostępnione Radnym Sejmiku – chociażby w ostatniej osobistej korespondencji

elektronicznej skierowanej do Radnych Klubu PiS w dniu 19 listopada 2019 roku przez Pana Mariusza Goska, Członka Zarządu Województwa.

Odnosząc się do propozycji przejęcia akcji spółki PKS Ostrowiec Świętokrzyski S.A. informuję, że w Departamencie Kontroli i Certyfikacji RPO nadal trwają prace związane z propozycją, a żadne decyzje w tym zakresie nie zostały jeszcze przez Zarząd Województwa podjęte. Poinformowany również zostałem o trudnej sytuacji finansowej PKS Ostrowiec Św., który w lutym br. złożył wniosek i uzyskał z Agencji Rozwoju Przemysłu pożyczkę w wysokości 4,12 mln zł z przeznaczeniem na finansowanie działalności bieżącej, zapewnienie płynności finansowej w okresie restrukturyzacji, a także działania naprawcze w zakresie działalności przewozowej, usługowej, pracowniczej, majątkowej, itd. Kwestie te (przejęcie akcji) muszą być zatem przedmiotem pogłębionej analizy prawnej i finansowej.

W tym miejscu podsumowując, przywołać należy przyświecające jednostkom sektora finansów publicznych generalne zasady dotyczące wydatkowania środków publicznych – zgodnie z art. 44 ust. 3 pkt. 3 ustawy o finansach publicznych (Dz.U.2019.869 t.j.), wydatki publiczne powinny być dokonywane: 1) w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasad: a) uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów, b) optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów. Naruszenie przepisów ustawy w tym zakresie skutkować mogłoby zarzutem naruszenia dyscypliny finansów publicznych przez Marszałka Województwa.

Na koniec pragnę dodać, że wychodząc naprzeciw możliwościom jakie niesie za sobą ustawa z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w dniu 16 sierpnia 2019 roku opublikowaliśmy w Dzienniku Urzędowym UE oraz na stronach BIP tut. Urzędu ogłoszenie o którym mowa w art. 23 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi. Powyższe będzie stanowiło podstawę do dalszego działania i w przyszłości wnioskowania o środki z Funduszu pekaesowego, pod warunkiem stwierdzenia deficytu na liniach użyteczności publicznej.

2.		
3.		
4.		
5.		
		SUMA:
5.3. CZĘSTOTLIWOŚĆ WYKONYWANYCH POŁĄCZEŃ NA DANEJ LINII (ŚREDNIOMIESIĘCZNIE)		
Nazwa linii		Częstotliwość połączeń
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6. PLANOWANA WIELKOŚĆ PRACY EKSPLOATACYJNEJ / wyrażona w wozokilometrach/ WYKONYWANA NA KAŻDEJ LINII / O KTÓREJ MOWA W PKT. 5 /- W DANYM ROKU KALENDARZOWYM		
Nazwa linii		Wartość:
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
		SUMA:
7. LICZBA ZATRZYMAŃ NA PRZYSTANKACH KOMUNIKACYJNYCH (liczona w obu kierunkach)		
Nazwa linii		Wartość:
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

SUMA:					
8. PLANOWANA KWOTA DEFICYTU KAŻDEJ LINII / o której mowa w pkt. 5 / W DANYM ROKU BUDŻETOWYM					
Nazwa linii					Wartość:
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
SUMA:					
9. REALIZACJA POTRZEB OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH					
Dostosowanie autobusów tak nie		Dostosowanie przystanków i dworców tak nie		Szkolenia kierowców tak nie	
10. PLANOWANA ŁĄCZNA KWOTA DOPŁATY W ROKU BUDŻETOWYM				Dopłata z budżetu państwa (liczbowo - kwota w złotych)	
				Kwota słownie:	
10. PLANOWANA ŁĄCZNA KWOTA DOPŁATY W ROKU BUDŻETOWYM				Wkład własny organizatora (liczbowo - kwota w złotych)	
				Kwota słownie:	

11. Osoby upoważnione do udzielania wyjaśnień komisji				
Lp.	Imię i nazwisko	nr telefonu	nr faksu	e-mail
1.				
2.				

12. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY (organizatora)

Wnioskodawca oświadcza, że:

- 1) zadanie obejmuje wyłącznie linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej
- 2) dane i informacje zawarte we wniosku są prawidłowe i kompletne,
- 3) jednostka zobowiązuje się do realizacji zadania z zachowaniem przepisów określonych m.in.: w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym
- 4) wkład własny obejmuje wyłącznie środki nie pochodzące z budżetu państwa, z budżetu Unii Europejskiej ani dopłat do biletów ulgowych
- 5) wszystkie linie komunikacyjne w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ujęte w niniejszym wniosku, które mają zostać objęte dofinansowaniem nie funkcjonowały co najmniej 3 miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej
- 6) do wniosku dołączone zostały załączniki:
 - 6.1 oświadczenie o zapewnieniu udziału środków własnych organizatora - min 10% (obligatoryjnie)
 - 6.2 uchwała intencyjna dot. zabezpieczenie środków własnych (jeżeli wnioskodawca posiada w momencie składania wniosku)
 - 6.3 uchwała intencyjna o zapewnieniu uruchomienie linii autobusowej o charakterze użyteczności publicznej (jeżeli wnioskodawca posiada w momencie składania wniosku)
 - 6.4 Rozliczenie dotyczące planowanej kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej (obligatoryjne w odniesieniu do wszystkich linii objętych wnioskiem), stanowiące zał. nr 1 do niniejszego wniosku.

Ja, niżej podpisany zobowiązuję się do:

* przeprowadzenia postępowania o zamówienie publiczne zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa zamówień publicznych (obowiązuje po 2021 r.)

Podpisy i pieczętki osób upoważnionych z ramienia wnioskodawcy (wraz z podpisem Skarbnika/Gł. Księgowego)