

Uzasadnienie

do projektu Uchwały Nr/20... Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 20... r.

w sprawie opłat za usługi przewozowe środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie

I. Uzasadnienie do Tytułu I. Rodzaje biletów i opłat.

Dokumentem wytyczającym główne kierunki działań władz m.st. Warszawy w zakresie kształtowania i eksploatacji systemu publicznego transportu zbiorowego jest przyjęta uchwałą Wysokiej Rady nr LVIII/1749/2009 z dnia 9 lipca 2009 r. „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne”, zawierająca także „Zrównoważony Plan Rozwoju Transportu Publicznego”. Dokument ten zawiera postanowienia dotyczące polityki transportowej m.st. Warszawy, wyznaczając jako jej generalny cel *„takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.”* i jednocześnie, w nawiązaniu do generalnego celu polityki transportowej wyznaczając następujące cele główne i szczegółowe.

- Cel główny I: Zapewnienie możliwości dojazdu w powiązaniach wewnętrznych i zewnętrznych.
- Cel główny II: Poprawa standardów podróży, w tym zwiększenie dostępności do systemu transportowego osobom niepełnosprawnym.
- Cel główny III: Stymulowanie rozwoju gospodarczego i ładu przestrzennego.
- Cel główny IV: Poprawa bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego użytkowników systemu transportowego.
- Cel główny V: Poprawa stanu środowiska naturalnego oraz zmniejszenie uciążliwości transportu dla mieszkańców.
- Cel główny VI: Podnoszenie prestiżu i wizerunku miasta.

Jednym z rozwiązań umożliwiających podjęcie w/w działań są wieloletnie umowy wykonawcze, zawarte przez m.st. Warszawę z czterema komunalnymi spółkami transportowymi (Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie i Szybka Kolej Miejska). Zakładają one systematyczną poprawę jakości usług świadczonych przez nie, w tym zobowiązanie operatorów do systematycznej wymiany taboru na nowoczesny, spełniający rosnące wymogi bezpieczeństwa i komfortu podróży, normy ochrony środowiska.

Program inwestycyjny zapisany w umowach wieloletnich zakłada zakup lub inną formę nabycia taboru komunikacyjnego w następujących ilościach:

spółka i lata obowiązywania umowy	liczba pojazdów	przewidywana wartość w zł wg cen netto na dzień zawarcia umowy
Miejskie Zakłady Autobusowe 2010-2017	770	790 240 000
Tramwaje Warszawskie 2008-2027	186	1 204 350 000
plan rezerwowy (zależnie od możliwości finansowych)	48	394 000 000
Metro Warszawskie 2010-2027	35	1 260 000 000
wymiana/odnowa taboru w latach 2024-2027		456 000 000
Szybka Kolej Miejska (linie „lotniskowe”) 2010-2024	13	299 000 000

Ponadto Szybka Kolej Miejska, świadcząca usługi na liniach S1 Pruszków – Otwock i S2 Dw. Zachodni - Sulejówek Miłosna, na potrzeby tej działalności nabyła w roku 2009 4 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 19WE za cenę ok. 110 mln zł brutto, obecnie (przetarg w toku) przygotowuje leasing 6 kolejnych zespołów zbliżonej pojemności za cenę ok. 250 mln zł brutto.

Elementem pozyskiwania nowego taboru do obsługi stolicy są prowadzone przez Zarząd Transportu Miejskiego przetargi na obsługę komunikacyjną miasta autobusami różnych typów. W latach 2009 i 2010 rozstrzygnięte zostały 2 przetargi:

- w 2009 r.: na usługi świadczone w latach 2009-16 z wykorzystaniem 30 autobusów 12 metrowych i 20 autobusów 9 metrowych
- w 2010 r.: na usługi świadczone w latach 2010-18 z wykorzystaniem 50 szt. 18 metrowych autobusów przegubowych.

Każdy z przetargów opiewał na łączną pracę przewozową w wysokości 4,4 mln wozokilometrów.

Umowy wykonawcze stanowią podstawę do budowy wieloletnich planów rozwoju spółek. W związku z tym istnieje potrzeba utrzymania wspomnianych umów w formie pozwalającej na traktowanie ich jako dokumentów stabilnych, szczególnie w zakresie ogólnych zasad finansowania.

Spółka Tramwaje Warszawskie w ramach realizacji umowy wykonawczej prowadzić będzie także inwestycje w infrastrukturę linii tramwajowych – w celu odciążenia budżetu miasta, działanie to objęte będzie finansowaniem ze środków własnych i pozyskanych przez spółkę (kredyt bankowy, fundusze unijne), zaś miasto ponosić będzie (poprzez ujęcie w stawce odpłatności za świadczone

usługi) jedynie koszty finansowania kredytu bankowego. Program inwestycyjny spółki przewiduje budowę linii:

- łącznika ul. Powstańców Śląskich (Górczewska – Radiowa) (koniec 2011)
- na Tarchomin (przez most Północny) (2013)
- połączenia ulicami Ordonia i Kasprzaka (rekonstrukcja linii) (2014)
- linia na projektowanym moście Krasińskiego wraz z połączeniem z istniejącą siecią

przy czym zakres tych inwestycji wynika z wielkości środków finansowych, którymi przy wsparciu kredytem zaciągniętych w Europejskim Banku Inwestycyjnym i Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju dysponują TW Sp. z o.o.

Mieszkańcy Warszawy i pasażerowie transportu zbiorowego oczekują pilnego rozpoczęcia prac nad przygotowaniem następujących inwestycji w zakresie infrastruktury sieci tramwajowej:

- połączenie ul. Puławskiej przez Goworka i Sobieskiego z miasteczkiem Wilanów,
- połączenie al. Waszyngtona z pętlą Gocław,
- połączenie ul. Kasprzaka i Dworca Zachodniego z ul. Banacha,
- linia Żerań FSO – ul. Modlińska – Trasa Mostu Północnego (do linii na Tarchomin).

Dotychczasowym efektem działań spółek oraz funkcjonowania umów wieloletnich jest zmodernizowanie przez Tramwaje Warszawskie tras Banacha – Gocławek oraz Dworzec Wileński – Cmentarz Wolski wraz z zakupem nowoczesnych tramwajów.

Za istotny element poprawy obsługi mieszkańców Warszawy i aglomeracji należy uznać rozwój najmłodszego komunalnego środka transportu – Szybkiej Kolei Miejskiej (aglomeracyjnej) i uruchomienie trzech linii tej kolei.

Ważnym osiągnięciem jest dokończenie budowy I linii warszawskiego metra i, dzięki zakupom taboru i zwiększeniu liczby pociągów do 32 w godzinach szczytu, zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów w tych godzinach do 2 min 30 s.

Miejskie Zakłady Autobusowe prowadzą wymianę przestarzałej floty na nowoczesne pojazdy, przy czym standardem jest nabywanie wyłącznie pojazdów w 100% niskopodłogowych, klimatyzowanych i wyposażonych w silniki spełniające najbardziej restrykcyjne normy czystości spalin (EURO 5 i EEV).

Obecnie rozpoczęła się budowa centralnego odcinka II linii metra pomiędzy stacjami Rondo Daszyńskiego i Dworzec Wileński, której zakończenie planowane jest na koniec 2013 roku. Aby pasażerowie mogli w pełni skorzystać z możliwości udogodnienia w podróży, a miasto odczuło zdecydowaną poprawę funkcjonowania transportu, konieczne jest doprowadzenie tej inwestycji do jak najszybszego zakończenia.

Wkrótce rozpocznie się budowa wschodniego odcinka linii tramwajowej na Tarchomin, zostaną ostatecznie zakończone prace modernizacyjne linii tramwajowej w ciągu trasy W-Z oraz kontynuowana będzie modernizacja tej linii dalej – do ronda Waszyngtona. Ta ostatnia inwestycja stanowi jeden z elementów przygotowań stolicy do turnieju finałowego mistrzostw Europy w piłce nożnej UEFA EURO 2012[®]. Obsługa transportowa mistrzostw to poważne wyzwanie dla warszawskiego transportu zbiorowego, którego jednym z podstawowych fragmentów będzie połączenie kolejowe lotniska Fryderyka Chopina z centrum miasta i Stadionem Narodowym.

Opisywane przedsięwzięcia to w większości inwestycje infrastrukturalne, bardzo kosztowne i cechujące się długotrwałością procesu, bez wymiernych efektów w postaci wpływów związanych z eksploatacją inwestycji. Możliwymi źródłami ich finansowania są przede wszystkim budżet miasta, który obecnie w związku z bardzo szerokim programem inwestycyjnym w wielu dziedzinach funkcjonowania miasta zbliża się do granicy możliwości zaciągania dalszych zobowiązań. Środki własne spółek transportowych wspierane kredytami bankowymi – w stosunku do potrzeb i możliwości spółek są ograniczone. Środki z programów Unii Europejskiej, które jednak ze względu na realizację wsparcia (refundacja części poniesionych kosztów) wymagają zaangażowania poważnych nakładów z budżetu.

Niemalym wyzwaniem dla budżetu miasta stał się fakt podniesienia przez administrację centralną stawki VAT na usługi transportowe z dotychczasowych 7 do 8%, z możliwością jej dalszego podnoszenia w kolejnych latach. W ostatnich latach istotnie wzrosły też ceny paliw i energii elektrycznej czyli podstawowych elementów składowych kosztów usługi transportowej. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury oraz odnowa taboru powoduje wzrost amortyzacji, która w wielu przypadkach była już bliska zeru.

Część środków wydatkowanych przez miasto na utrzymanie funkcjonowania i rozwój systemu transportowego pochodzi z wpływów ze sprzedaży biletów komunikacji miejskiej. Jednak stopień pokrycia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego wpływami ze sprzedaży biletów jest stosunkowo niski i na tle innych miast Polski – jeden z najniższych. Rozwijająca się sieć komunikacyjna w aglomeracji warszawskiej oraz omawiany wyżej bogaty program inwestycyjny sprawiają, że koszty funkcjonowania komunikacji z roku na rok są coraz wyższe, co pokazano w tabeli poniżej.

Tabela 1.

2008 r.	2009 r.	2010r.
1 388 529 015,00	1 554 101 818,00	1 698 304 710,00

Jednocześnie bardzo stabilne ceny biletów transportu zbiorowego, powodują stały, trwający od kilkunastu lat spadek stopnia pokrycia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego wpływami z biletów. W roku 2008 wpływy ze sprzedaży biletów pokrywały niewiele ponad 38% tych kosztów. W 2009 roku rentowność ta wyniosła już niecałe 37 %, zaś w roku ubiegłym 34 %.

Tabela 2.

Rok	2008 r.	2009r.	2010r.
Pokrycie wydatków wpływami	38,40%	36,95%	34,05%

Należy tu jednak podkreślić, że wysokość pokrycia kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego wpływami z biletów, jest i powinna być efektem świadomego wyboru władz stolicy, a przede wszystkim Wysokiej Rady.

Wspomniany na wstępie niniejszego uzasadnienia dokument „STRATEGIA ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU TRANSPORTU...” –uwzględnia harmonijny rozwój wszystkich gałęzi transportu w mieście, w tym także transportu indywidualnego. **Należy rozpatrzyć i próbować rozwiązać dylemat: jeśli miasta „nie będzie stać” na rozwój transportu zbiorowego, konieczne stanie się zwiększenie nakładów na infrastrukturę transportu indywidualnego, co paradoksalnie, przy malejących wpływach spowoduje wzrost wydatków na transport oraz kosztów związanych z potrzebą działań w celu ochrony środowiska.**

Nie bez znaczenia jest również fakt, że założenia aktualnej Wieloletniej Prognozy Finansowej miasta nie dają możliwości dalszego zwiększania wydatków na działania rozwojowe (w tym inwestycyjne) bez jednoczesnego zwiększenia dochodów. Tymczasem nie da się ukryć, że Warszawie potrzebne są kolejne działania rozwijające funkcjonujący transport zbiorowy pod różnymi aspektami. Na równi z inwestycjami stricte infrastrukturalnymi trzeba bowiem zwiększać częstotliwość kursowania linii komunikacji szynowej (tramwajowych, kolejowych i metra) i autobusowej oraz tworzyć nowe połączenia, by nadążyć za rozwojem naszego miasta i potrzebami transportowymi jego mieszkańców. Wszystkie te działania pociągają jednak za sobą wzrost pracy przewozowej, który jednoznacznie przekłada się na wzrost kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego.

Analiza zapisów wspomnianej prognozy prowadzi do refleksji, że kluczową możliwością spełnienia postawionych wymogów finansowych – poza poszukiwaniem środków ze

źródeł zewnętrznych (np. zwiększenie przychodów z rozszerzenia strefy płatnego parkowania) lub kosztem innych wydatków – jest właśnie przedkładana korekta taryfy.

Oszacowane wstępnie niezbędne wydatki na pokrycie zakupu usług komunikacyjnych w najbliższych latach sukcesywnie rosną. Do utrzymania obecnego stopnia pokrycia kosztów komunikacji wpływami z biletów, wskazane jest zachowanie analogicznego wzrostu cen biletów komunikacji miejskiej. W tabeli poniżej pokazano zestawienie planowanych obecnie wydatków na zakup usług komunikacyjnych oraz szacowanych wpływów z biletów w ujęciu obecnych cen biletów oraz proponowanych do wprowadzenia od 16.08.2011 r.

Tabela 3.

Rok	Zakup usług przewozowych wg obowiązujących limitów	Sprzedż biletów wg cen biletów z 2010	Pokrycie wydatków wg cen biletów z 2010	Sprzedż biletów wg proponowanych nowych cen	Pokrycie wydatków wg proponowanych nowych cen
2011	2.036.256.000 zł	652.455.415 zł	32,04%	708.996.612 zł	34,82%
2012	2.301.752.000 zł	652.455.415 zł	28,35%	803.231.943 zł	34,90%
2013	2.452.448.880 zł	652.455.415 zł	26,60%	957.110.182 zł	39,03%
2014	2.549.064.600 zł	652.455.415 zł	22,60%	1.095.163.302 zł	42,96%

W tym miejscu należy przypomnieć, że Warszawa ma jeden z najlepiej ocenianych w Polsce systemów komunikacji miejskiej. Obecnie codziennie po ulicach Warszawy kursuje ponad 1 550 autobusów, 780 tramwajów, 192 wagony metra oraz 11 składów Szybkiej Kolei Miejskiej. Dla porównania: po Krakowie kursuje 476 autobusów i 331 tramwajów; Gdańsku: 224 autobusy i 95 tramwaje; Poznaniu: 232 autobusów i 272 tramwajów; Łodzi: 315 autobusów i 362 tramwajów; Wrocławiu: 308 autobusów i 350 tramwajów; a w całym KZK GOP: 792 autobusów i 176 tramwajów. Przez okres 6 miesięcy 2010 roku z komunikacji miejskiej skorzystało w Warszawie 459 922 000 pasażerów; Krakowie 169 000 000; Gdańsku 75 419 000; Poznaniu 103 925 000; a w KZK GOP 177 100 000 pasażerów (dane pochodzą z danych statystycznych wydawnictwa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Komunikacja miejska w liczbach” dane za 6 miesięcy roku 2010).

Pomimo istotnie mniejszej skali systemów transportowych wymienionych wyżej miast, poziom cen biletów komunikacji miejskiej, jest już od kilku lat wyższy od warszawskiego. Z przedstawionych poniżej danych wyraźnie wynika, iż w Warszawie ceny biletów komunikacji miejskiej są na dzień dzisiejszy zdecydowanie najniższe.

I tak dla przykładu: w Warszawie bilet jednorazowy kosztuje obecnie 2,80 zł. Można go kasować w liniach dziennych zwykłych i przyspieszonych oraz w liniach nocnych w I strefie biletowej. W Poznaniu bilet jednorazowy na linie zwykłe kosztuje 3 zł,

a obejmujący linie przyspieszone – 4,40 zł. Rekordzistą jest Opole. Za jeden przejazd linią dzienną pasażer musi zapłacić wprawdzie 2,30 zł, jednak pojedyncza podróż linią nocną wyniesie 6,40 zł.

W Warszawie korzystniejsza dla pasażera jest cena innego bardzo popularnego biletu – biletu dobowego. Jego obecna cena to 9 zł (w I strefie). Bilet ten uprawnia pasażera do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu 24 godzin od momentu jego skasowania wszystkimi liniami dziennymi jak i nocnymi. W Łodzi jest o 60 groszy droższy, w Gdyni kosztuje 10 zł, w Szczecinie 11 zł, a w Bydgoszczy, Katowicach i Poznaniu – 12 zł.

Jeszcze większe różnice widać gdy porówna się ceny biletów długookresowych. W Warszawie bilet 30-dniowy imienny ważny w I strefie kosztuje 78 zł. Upoważnia do podróżowania wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. W czasie jego ważności pasażer może odbyć nieograniczoną liczbę podróży. W Poznaniu taki bilet kosztuje 81 zł, w Lublinie 84 zł, a w Gdyni 86 zł. Różnica w cenie biletu długookresowego między Warszawą a Olsztynem jest jeszcze większa. Pasażerowie w tym mieście muszą zapłacić 98 zł. Rekordowo drogie bilety długookresowe są w Szczecinie i Toruniu. Obejmujące także linie przyspieszone kosztują tam odpowiednio: 138 i 140 zł.

W Warszawie, stałym pasażerom, komunikacji miejskiej najbardziej opłaca się zakup biletu 90-dniowego. Za kontrakt imienny ważny tylko w I strefie trzeba zapłacić 196 zł. W zamian za to pasażer może podróżować „do woli” wszystkimi liniami dziennymi i nocnymi. W innych dużych miastach ceny biletów kształtują się następująco: Lublin – 216 zł, Poznań – 236 zł, a Katowice – 240 zł. Jeśli jednak pasażer chciałby taki bilet kupić w Krakowie – wydałby na niego już 276,40 zł. Na zakończenie, porównanie ze Szczecinem. Za bilet 3-miesięczny, ważny również na liniach pospiesznych, trzeba tam zapłacić 360 zł.

Również w porównaniu do innych stolic europejskich, w Warszawie ceny biletów są najniższe. Najdroższe bilety komunikacji miejskiej mają podróżujący w Berlinie. Za bilet jednorazowy w tym mieście trzeba zapłacić 2,30 €, czyli ok. 9 zł. Najpopularniejszy bilet 30-dniowy imienny to wydatek rzędu 74,00 € (ok. 290,00 zł).

Proponowana Taryfa Przewozowa zakłada średni wzrost cen biletów od dnia 16.08.2011 na poziomie 30,86%:

- Bilety ważne w strefie I – 27,91%,
- Bilety ważne w strefie I i II – 32,40%,
- Bilety czasowe – 31,90%,
- **Bilety 30 dniowe imienne ważne w strefie I – 15,38%,**
- **Bilety 90 dniowe imienne ważne w strefie I - 12,24%.**

W ten sposób chcemy promować pasażerów, którzy z komunikacji miejskiej korzystają stale, a więc na podstawie biletów długookresowych, zwłaszcza miejskich. Tych pasażerów wzrost cen biletów dotknie w niewielkim stopniu. Za bilet 30 dniowy miejski, pasażer zapłaci zaledwie o 12,00 zł więcej. Należy przy tym podkreślić, iż standardem europejskim jest określenie ceny biletu długookresowego miesięcznego na podstawie kalkulacji ceny stanowiącej 30 przejazdów jednorazowych. Proponowana cena biletu długookresowego 30-dniowego imiennego w I strefie, zakłada jedynie 25 przejazdy jednorazowe przy założeniu, iż bilet jednorazowy normalny na I strefę kosztuje 3,60 zł. Bilet długookresowy 90-dniowy imienny na I strefę stanowi 2,44 biletu 30-dniowego imiennego na I strefę. Dzięki temu pasażer korzystający z komunikacji miejskiej systematycznie, wybierając ten rodzaj biletu zyskuje 50 zł w porównaniu z opcją zakupu trzech biletów 30-dniowych.

System Taryfowy wprowadzony w 2008 roku odpowiada następującym warunkom funkcjonalnym:

- jest prosty i czytelny dla pasażera,
- jest stabilny, ponieważ uwzględnia przyzwyczajenia pasażerów,
- daje możliwość korzystania z różnych rodzajów biletów w zależności od potrzeb pasażera (bilet jednorazowy – bilet czasowy),
- preferuje bilety okresowe, z których korzystają w sposób ciągły przede wszystkim mieszkańcy Warszawy.

Mając na uwadze przyzwyczajenia pasażerów jak również ze względu na sukces poprzedniej zmiany Taryfowej, Zarząd Transportu Miejskiego tym razem nie wprowadza nowych rodzajów biletów.

Nowelizacja cen biletów od dnia 01.01.2013 zakłada średni wzrost cen biletów na poziomie 24,31%:

- Bilety ważne w strefie I – 19,39%,
- Bilety ważne w strefie I i II – 27,33%,
- Bilety czasowe – 24,97%,
- Bilety 30 dniowe imienne ważne w strefie I – 11,11%,
- Bilety 90 dniowe imienne ważne w strefie I – 13,64%.

Zmiana cen biletów od dnia 01.01.2014 zakłada średni wzrost cen biletów na poziomie 18,42%:

- Bilety ważne w strefie I – 16,44%,
- Bilety ważne w strefie I i II – 20,72%,
- Bilety czasowe – 15,97%,
- Bilety 30 dniowe imienne ważne w strefie I – 12,00%,
- Bilety 90 dniowe imienne ważne w strefie I – 12,00%.

Bilety wycofane z Taryfy

W celu uproszczenia Taryfy proponujemy wycofanie biletów, których funkcjonalność i cena powodowała znikomą ich sprzedaż:

- *bilet międzyszczytowy* sprzedaż na poziomie 0,12% sprzedaży biletów kartonikowych;
- *bilet 90 minutowy* sprzedaż na poziomie 0,03% sprzedaży biletów kartonikowych i 0,1 % wśród biletów czasowych;
- *bilet tygodniowy* sprzedaż na poziomie 0,47% ogólnej sprzedaży biletów;
- *bilet 14 dniowy* sprzedaż na poziomie 0,11% ogólnej sprzedaży biletów;
- *bilet 30 dniowy imienny na 1 linię strefa I* sprzedaż na poziomie 0,11% ogólnej sprzedaży biletów;
- *bilet 30 dniowy imienny na 1 linię strefa I i II* sprzedaż na poziomie 0,02% ogólnej sprzedaży biletów.

Konstrukcja Taryfy została tak sformułowana, aby stworzyć pasażerom warunki do wyboru najodpowiedniejszego rodzaju biletu oraz pozyskać nowych pasażerów komunikacji miejskiej.

Opłaty dodatkowe i manipulacyjne

Mając na uwadze treść art. 34a ust. 2 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 z późn. zm.) Rada m. st. Warszawy jest właściwa do określenia:

1) sposobu ustalenia wysokości opłat dodatkowych pobieranych w razie:

- a) braku odpowiedniego dokumentu przewozu,
- b) braku ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego albo ulgowego przejazdu,
- c) niezapłacenia należności za zabrane ze sobą do środka przewozowego rzeczy lub zwierzęcia albo naruszenia przepisów o ich przewozie,
- d) spowodowania, bez uzasadnionej przyczyny, zatrzymania lub zmiany trasy środka transportu

- mając na uwadze zróżnicowanie wysokości opłat dodatkowych w zależności od strat poniesionych przez przewoźnika i powodu nałożenia opłat dodatkowych;

2) sposobu ustalenia wysokości przysługującej przewoźnikowi opłaty manipulacyjnej, mając na uwadze ponoszone koszty czynności związanych ze zwrotem lub umorzeniem opłaty dodatkowej.

Uwzględniając treść wyżej wskazanego przepisu, w Taryfie Przewozowej określony został jedynie sposób ustalania opłat dodatkowych, nie zaś ich kwotowa wartość.

II. Uzasadnienie do Tytułu II. Ustalenia dodatkowe.

Przepisy umieszczone w Tytule II "Ustalenia dodatkowe" zostały dostosowane do stanu prawnego obowiązującego od dnia 1 lipca 2010 r. na mocy Uchwały Nr XLVII/1454/2009 Rady m. st. Warszawy z dnia 15 stycznia 2009 r. Od tego momentu bilety imienne mogą występować jedynie w formie spersonalizowanych kart zbliżeniowych tj. kart z nadrukowanym imieniem, nazwiskiem oraz aktualnym zdjęciem użytkownika biletu. Z Taryfy Przewozowej została całkowicie wycofana możliwość korzystania z biletów imiennych w formie tzw. imiennej Warszawskiej Karty Miejskiej wymagającej od pasażera własnoręcznego naniesienia na kartę jego imienia, nazwiska oraz numeru dokumentu tożsamości ze zdjęciem.

Niniejsze przepisy uwzględniają również treść Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, która weszła w życie z dniem 1 marca 2011 r. Z art. 66 pkt 6 przedmiotowego aktu prawnego, w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 59, poz. 601, późn. zm.) wynika, że na bilecie umieszcza się:

- 1) nazwę przewoźnika lub organizatora publicznego transportu zbiorowego,
- 2) relację lub strefę przejazdu,
- 3) wysokość należności za przejazd,
- 4) zakres uprawnień pasażera do ulgowego przejazdu.

W przypadku, gdy bilet ma formę elektroniczną wyżej wskazane dane i informacje zapisywane są w pamięci elektronicznej biletu.

Mając na względzie, że ustawodawca uwzględnił fakt, iż bilet może mieć formę zarówno papierową jak i elektroniczną została zaproponowana nowa definicja biletu w następującym brzmieniu:

"bilet – dokument przewozu występujący w formie:

- a) papierowej,*

- b) elektronicznej karty zbliżeniowej emitowanej pod postacią „Warszawskiej Karty Miejskiej” lub innych kart wprowadzonych lub zaakceptowanych przez ZTM, zwanej dalej kartą,*
- c) zapisu w systemie płatności przez telefon komórkowy,*
- d) innej zaakceptowanej przez ZTM”.*

W tej sytuacji zrezygnowano z wcześniejszych rozwiązań prawnych definiujących bilet jako nośnik z naniesionym kontraktem, zaś nośnik jako: papierowy, elektroniczny lub inny zaakceptowany przez ZTM.

Linie specjalne

W celu uproszczenia kwestii dotyczącej wysokości i sposobu pobierania opłat na liniach specjalnych organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zagadnienie to zostało uregulowane w § 4 Tytułu II, a nie jak obecnie w odrębnym załączniku.

Linie specjalne są uruchamiane na wniosek zainteresowanego podmiotu np. organizatora wydarzenia sportowego, kulturalnego czy biznesowego lub z inicjatywy własnej Miasta w celu zapewnienia obsługi danego rejonu lub określonej grupy pasażerów. Ze względu na ich specyficzną funkcję i spełnianą rolę w układzie komunikacyjnym przewiduje się w oparciu o dotychczasowe doświadczenia 3 warianty finansowania przez wnioskodawców i wynikające stąd zasady taryfowe obowiązujące na tych liniach.

W przypadku linii przewidzianych do obsługi imprez organizowanych przez Miasto w celu zachęcenia mieszkańców Warszawy do korzystania w dojeździe ze środków komunikacji miejskiej proponuje się przyjęcie zasady bezpłatnego przejazdu takimi liniami.

Zgodnie z wieloletnią tradycją proponujemy nadal utrzymać zasadę jednorazowej opłaty na liniach specjalnych kierowanych do obsługi cmentarzy w wysokości równej cenie biletów wyłącznie dla strefy 1 bez względu na obsługiwany obszar.

Zwroty biletów.

W Taryfie Przewozowej zaproponowano nowe zasady dokonywania zwrotów biletów zakodowanych na kartach spersonalizowanych. W myśl proponowanych zapisów, zwrotu biletu imiennego zakodowanego na spersonalizowanej karcie może dokonać właściciel karty lub osoba przez niego upoważniona na podstawie pełnomocnictwa. Proponowany zapis ma na celu uniemożliwienie dokonania zwrotu biletu osobom nieuprawnionym, które weszły w posiadanie biletu przez przypadek (właściciel zagubił kartę) lub w wyniku przestępstwa (kradzieży).

W każdym zgłoszonym przypadku utraty spersonalizowanej karty, właścicielowi przysługuje prawo przekodowania pozostałej wartości biletu na nową kartę. Utracona karta zostaje

zablokowana. Należy przy tym wziąć pod uwagę sytuację, w której równocześnie o dokonanie zwrotu niewykorzystanej części biletu wnioskuje zarówno właściciel utraconej karty, jak również osoba, która w sposób nieuprawniony weszła w jej posiadanie.

Zgodnie z powyższym, dokonywanie zwrotu biletu przez właściciela karty uniemożliwi osiągnięcie korzyści majątkowych z tytułu zwrotu biletu przez osoby nieuprawnione. Kradzież biletów może stać się bezcelowa, jeśli prawa do biletu posiada jedynie jego właściciel. Wyżej wspomniane przepisy mają na celu także uzupełnienie zasad korzystania z biletów imiennych zakodowanych na kartach spersonalizowanych. Z biletów takich może korzystać jedynie właściciel, i konsekwentnie tylko właściciel lub osoba przez niego upoważniona może dokonać zwrotu biletu.

Proponowany zapis uszczelni istniejący system, związany bezpośrednio z wydatkowaniem środków budżetowych.