



# Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

02-305 Warszawa, Al. Jerozolimskie 144  
tel./fax: (0-22) 822-19-20, (0-22) 823-68-72, (0-22) 823-64-46, (0-22) 823-64-47  
Adres korespondencyjny: 02-305 Warszawa 79, skrytka pocztowa nr 126  
/wpisana do rejestru instytucji szkoleniowych nr ew. 2.14/00203/2006/

Nr KRS 0000140203

Regon 010691798

NIP 522-10-15-876

Nr konta bankowego:  
85 1060 0076 0000  
4010 5000 4189

adres internetowy:

[www.pigtsis.pl](http://www.pigtsis.pl)

e-mail :

[pigtsis@pigtsis.pl](mailto:pigtsis@pigtsis.pl)

Ogólnopolska informacja o  
autobusowej komunikacji  
międzymiastowej  
0-300-300-990 (2,06 zł/min)  
\*720-83-42 (2,44 zł/min)

[www.autobusowyrozkladjazdy.pl](http://www.autobusowyrozkladjazdy.pl)

**ISO 9001**



**ZETOM-CERT**  
w zakresie świadczenia  
usług doradczych  
i szkoleniowych

Członek

- Krajowej Izby Gospodarczej  
- Union Internationale des  
Transports Publics

PIGTSiS - 262 /P/2017

Warszawa, dn. 6 grudnia 2017 r.

**Pan Andrzej Adameczyk**  
**Minister**  
**Infrastruktury i Budownictwa**

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, zwraca się w imieniu swoich członków, przedsiębiorców realizujących regularne przewozy osób na obszarze kraju, do Pana Ministra z wyrazami głębokiego zaniepokojenia w związku z niepewnością, co do modelu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego po dniu 3 grudnia 2019 r.

Przedsiębiorcy otrzymują sprzeczne informacje co do zakresu przygotowywanych propozycji nowelizacji ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Zamiast propozycji dotyczącej przyszłego modelu funkcjonowania transportu publicznego, następuje kolejne przedłużenie funkcjonowania komunikacji regularnej w oparciu o postanowienia ustawy o transporcie drogowym i to znowu tylko na jeden rok. To wzmaga stan niepewności zarówno u przedsiębiorców, jak i pasażerów a także jednostek samorządu terytorialnego, które mają odpowiadać za funkcjonowanie tych przewozów. Nasi członkowie posiadają kilkanaście tysięcy autobusów i realizują ok. 65 % wszystkich przewozów regularnych w regionalnej komunikacji autobusowej, szczególnie w tzw. przewozach gminnych i powiatowych.

Szczególny niepokój budzi wśród członków naszej organizacji, sprawa modelu współfinansowania publicznego transportu zbiorowego ze środków publicznych. Dotyczy to zarówno środków z budżetu państwa (*obecnych dopłat*) jak i z budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Uzyskiwane przez nas informacje o pewnych rozważanych w Ministerstwie koncepcjach zapisów w propozycjach nowelizacji ustawy o PTZ powodują nasze wątpliwości co do możliwości uzyskiwania tych środków po ewentualnej nowelizacji ustawy.

Obawy te wynikają z naszego rozumienia postanowień prawa europejskiego, w szczególności niżej wymienionych przepisów.

Zgodnie bowiem z postanowieniami zawartymi w Rozporządzeniu (WE) **nr 1370/2007** Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października

2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70” rekompensaty dla przedsiębiorców będą mogły być przyznawane jedynie w przypadku udzielenia im zamówienia na realizację usługi publicznego przewozu osób na zasadach określonych w tym rozporządzeniu.

Art. 9 w/w Rozporządzenia stwierdza, że rekompensaty wypłacone na podstawie jego postanowień, są zgodne z art. 88 ust.3 Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, czyli, że wypłacane kwoty są zgodne z traktatami UE i nie podlegają dodatkowej notyfikacji. Artykuł ten zawiera także wykaz innych celów, na jakie mogą zostać przeznaczone środki publiczne, i będą one zgodne z przepisami w/w traktatu, czyli należy zakładać, że inne cele nie są możliwe.

Rozporządzenie 1370/2007 w art.4 precyzyjnie określa, że rekompensaty w nim określone będą zgodne z jego postanowieniami w dwóch przypadkach:

- 1) jeżeli zostanie zawarta umowa z operatorem w trybie określonym w rozporządzeniu lub,
- 2) na zasadach ogólnych państwo wyłączy rekompensaty finansowe odnoszące się do zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych, jeżeli przewidziano taryfy maksymalne dla uczniów studentów, praktykantów i osób o ograniczonej zdolności ruchowej. O takim rozwiązaniu państwo członkowskie musi informować UE.

Oznacza to prawdopodobnie, że za przejazd wszystkich innych grup uprawnionych obecnie do ulgowych przejazdów, przedsiębiorca nie będzie miał prawa otrzymać rekompensaty na zasadach określonych w tym rozporządzeniu, a tym samym uprawnienia takie nie będą mogły być respektowane.

Wg nas w każdym innym przypadku środki publiczne wypłacone przedsiębiorcy realizującemu zadania w ramach publicznego transportu zbiorowego, będą – naszym zdaniem - pomocą publiczną „*de minimis*” ograniczoną zarówno, co do celu jak i co do jej wysokości.

Wprowadzie rozporządzenie Komisji (WE) NR 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem, w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), ale wg nas nie przewiduje ono możliwości przyznania pomocy przedsiębiorcy z tytułu honorowania uprawnień Obywateli do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Jedyne wyjątek, to art.19 tego rozporządzenia, który przewiduje pomoc na nabycie nowych środków transportu spełniających normy surowsze niż normy wspólnotowe lub podnoszących poziom ochrony środowiska w przypadku braku norm wspólnotowych.

Niepokój powiększa się wraz z upływającym czasem i zbliżaniem się daty 3 grudnia 2019 r. Rozporządzenie 1370/2007 określiło wymagania w zakresie terminu na obowiązkowe zamieszczenie publikacji o zamiarze udzielenia zamówienia, zarówno w Biuletynie Informacji Publicznej UE jak i odpowiednim Biuletynie państwa członkowskiego. Termin ten to niemal zawsze okres 12 miesięcy, przed upływem którego nie można wszcząć procedury udzielenia zamówienia.

Ponadto należy pamiętać o wymaganych terminach na przeprowadzenie postępowania o udzielenie zamówienia wynikających z polskich ustaw - Prawo Zamówień Publicznych i o umowie koncesji na roboty budowlane i usługi.

W związku z powyższym nasza Organizacja pragnie zwrócić Panu Ministrowi uwagę, że dalsze przeciąganie stanu niepewności powoduje marazm i brak pewności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

Pomimo upływu 10 lat o uchwalenia rozporządzenia 1370/2007 i 6 lat oraz 9 miesięcy od wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, poza przewozami miejskimi i realizowanymi przez poszczególne województwa regionalnymi przewozami kolejowymi – ustawa ta jest martwa.

Chcielibyśmy także zwrócić uwagę Pana Ministra na prace Unii Europejskiej na nowelizacją Dyrektywy 2009/33 w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego. Proponowany projekt stawia sobie cel, aby w roku 2025, w Polsce – 37 % taboru autobusowego była nie emisyjna. W chwili obecnej średni wiek autobusów zbliża się do 20 lat. Bez jasnej perspektywy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego osób, żaden przedsiębiorca nie będzie podejmował niezbędnych z punktu widzenia kraju inwestycji w tabor, a tym samym w poprawę warunków podróżowania dla obywateli. Jeżeli chcemy ten cel osiągnąć to należy niezwłocznie wdrażać takie wymagania. Obecnie w części realizują to miasta. Naszym zdaniem jeżeli organizatorami publicznego transportu zbiorowego nie będą jednostki samorządu terytorialnego, to takie cele nie będą mogły być realizowane.

Prosimy Pana Ministra o podjęcie działań w celu uchwalenia nowelizacji lub podjęcia decyzji, że nowelizacji nie będzie i należy wdrażać obecny stan prawny.

Członkowie naszej Organizacji oczekują decyzji i gotowi są przystosować się do uchwalonych zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, ale muszą je znać.

Z poważaniem

Zdzisław Szczerbaciuk

Prezes Zarządu PIGTSiS

