WPŁYNĘŁO
Dnia 07/01/21
L.dz. RDS 10/01/21

MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 23 grudnia 2020 r.

Znak sprawy: DTD-6.4310.363.2020

Szanowny Pan
Andrzej Malinowski
Przewodniczący Rady Dialogu Społecznego

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na pismo Ldz. RDS/1001/10/2020 z dnia 1 października 2020 r., przy którym została przekazana Uchwała nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym, przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do postulatów dotyczących transportu drogowego zawartych w Uchwale nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu społecznego w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym przedstawiam następujące stanowisko.

Ad 1. uznanie transportu publicznego (głównie lokalnego) jako usługi (użyteczności) publicznej, zaspokajającej niezbędne potrzeby społeczne a tym samym realizującą zasadę społecznej gospodarki rynkowej

W dniu 1 marca 2011 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym. Przepisy tej ustawy określają sposób funkcjonowania i organizacji przewozów transportem publicznym, między innymi, poprzez wyznaczenie organizatorów publicznego transportu zbiorowego wskazując, że są nimi jednostki samorządu terytorialnego. Przepisy ww. ustawy dostosowały przepisy polskiego prawa krajowego do przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Wraz z wejściem w życie wskazanej ustawy jednostki samorządu terytorialnego, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, mają możliwość organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy te, ze względu na swój charakter, powinny odpowiadać potrzebom przewozowym mieszkańców danego obszaru administracyjnego i być organizowane w taki sposób, aby linie komunikacyjne docierały również tam, gdzie ze względów ekonomicznych nie funkcjonują przewozy komercyjne. Tym samym przewozy zamawiane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego stanowią użyteczność publiczną. Udział tych przewozów w przewozach autobusowych ogółem systematycznie rośnie.

Przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej są wspierane przez Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, utworzony na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r.

Ustawa powołująca do życia Fundusz została przygotowana przez resort infrastruktury w odpowiedzi na postępujące zjawisko wykluczenia komunikacyjnego. Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

niepodległa | POLSKA STULECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

Poprzez Fundusz wzmocniona została rola organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a udział przewozów o charakterze użyteczności publicznej w sieci połączeń komunikacyjnych kraju systematycznie rośnie.

Ad 2. identyfikacja wykluczenia transportowego jako problemu społecznego

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega problem braku niewystarczającego dostępu do autobusowej komunikacji publicznej identyfikowany jako wykluczenie transportowe. Wskazany problem wynika z postępującej likwidacji przez przewoźników niedochodowych linii regularnych oraz z niepodejmowania się przez jednostki samorządu terytorialnego zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego. Opisane zjawisko nie sprowadza się tylko do braku możliwości realizacji celu podróży lecz ma wymiar problemu społecznego ze wszelkimi wynikającymi z tego tytułu negatywnymi skutkami dla gospodarki.

W celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz negatywnym zjawiskom występującym na rynku przewozów autobusowych resort infrastruktury opracował projekt ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa powołująca do życia Fundusz obowiązuje od 18 lipca 2019 r.

Funduszu zapewnia dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Fundusz jest pozytywnie oceniany przez jednostki samorządu terytorialnego jak również pasażerów, którym zapewniono dodatkowe połączenia autobusowe.

Fundusz jest programem długookresowym, którego funkcjonowanie zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej. Jednak już obecnie można zauważyć rozwój przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i systematyczny wzrost wykorzystania środków Funduszu. Przekłada się to bezpośrednio na ograniczanie zjawiska wykluczenia transportowego i kosztów społecznych związanych z brakiem dostępności transportu autobusowego.

Ad 3. odejście od rozpoznawania problemów z perspektywy wielkich aglomeracji

Resort infrastruktury na bieżąco analizuje sytuację na rynku publicznego transportu zbiorowego, z analizy tej wynika, że komunikacja miejska w wielkich aglomeracjach funkcjonuje na poziomie zaspakajającym potrzeby obywateli. Z inną sytuacją mamy natomiast do czynienia w przewozach pozamiejskich. W tego rodzaju przewozach na wielu obszarach kraju regularna komunikacja autobusowa nie zaspokaja w wystarczającym stopniu oczekiwań pasażerów, a do wielu miejscowości przestała w zupełności docierać. Jest to problem o charakterze systemowym, sięgającym jeszcze zmian ustrojowych jakie nastąpiły w Polsce w latach 90- tych ubiegłego wieku i liberalizacji gospodarki. W odniesieniu do transportu autobusowego nie wszędzie proces ten niósł za sobą pozytywne zmiany dla pasażerów. W niektórych obszarach rzeczywiście przyczynił się do zwiększenia liczby i częstotliwości połączeń, z korzyścią dla pasażerów, głównie na terenach graniczących z aglomeracjami miejskimi, natomiast poza tymi obszarami, na terenach wiejskich w wielu regionach pozbawił obywateli dostępu do transportu publicznego.

W tym aspekcie, Ministerstwo Infrastruktury w ramach przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu obywateli zainicjowało prace legislacyjne nad zmianą przepisów dotyczących zasad organizacji i finansowania transportu autobusowego na liniach regularnych. Działania podjęte przez resort infrastruktury mają na celu poprawę sytuacji na rynku publicznego transportu zbiorowego, stwarzając samorządom, poprzez wsparcie finansowe, warunki do tworzenia dobrze zorganizowanej sieci transportu publicznego dla swoich mieszkańców.

W dniu 18 lipca 2019 r. weszła w życie ustawa o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Ustawa zapewnia wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego na organizację przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Wsparcie dla jednostek samorządu terytorialnego z Funduszu nie obejmuje przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej i jest kierowane do przewozów na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Odejście od postrzegania komunikacji publicznej przez pryzmat komunikacji miejskiej,

która w wielu miastach funkcjonuje bardzo dobrze i spełnia swoje zadania transportowe pozwala skupić się na potrzebach przewozowych obywateli na poziomie gmin i powiatów.

Takie podejście w ramach dystrybucji środków finansowych do samorządów jest realizowane poprzez Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jego mechanizmy nakierowane są na dofinansowanie komunikacji pozamiejskiej, co pozwala na wsparcie transportu autobusowego na obszarach gdzie występują rzeczywiste potrzeby.

Celem Funduszu jest lepsze skomunikowanie kraju i poprawa standardów podróży dla pasażerów, którzy oczekują pomocy państwa w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych w kraju.

Ad 4. stworzenie spójnego (ogólnokrajowego a w przyszłości także ogólnoeuropejskiego) systemu transportu autobusowego (centralny /internetowy/ system połączeń, rezerwacji i sprzedaży biletów) oraz dogodne łączenie – na zasadzie wzajemnego wsparcia - transportu autobusowego z transportem kolejowym

Wskazany postulat jest zasadny. Jego realizacja związana jest z opracowaniem spójnego, zintegrowanego systemu zarządzania transportem publicznym, określającego zadania i funkcje organizatorów publicznego transportu publicznego oraz pozostałych zaangażowanych podmiotów. Docelowo system taki powinien zostać wdrożony, przy czym jego wprowadzenie powinno dokonać się w wyniku szerokich konsultacji wszystkich zainteresowanych stron. Dyskusja na temat zakresu takiego systemu pozwoli określić zakres zmian ustawowych, które należałoby wprowadzić do prawa krajowego. W dalszej kolejności widzimy możliwość rozeznania sprawy możliwości realizacji takiego projektu w ramach Unii Europejskiej i zwrócenie uwagi Komisji Europejskiej oraz innych państw członkowskich nie tylko na sprawy inicjatyw infrastrukturalnych, ale również na konieczność współdziałania w zakresie skutecznej koordynacji przewozów pasażerskich w UE.

Warto jednakże zaznaczyć, że w obecnej sytuacji priorytetowe znaczenie ma zapewnienie pasażerom jak najbezpieczniejszych warunków podróżowania w warunkach pandemii choroby COVID-19, a branży przewozów autobusowych zapewnienie niezbędnego wsparcia finansowego. Przykładem takiego działania jest zwiększenie, w ramach przepisów tzw. tarczy antykryzysowej, stawki dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności z kwoty nie wyższej niż 1,00 zł do kwoty nie wyższej niż 3,00 zł. Po opanowaniu trudnej sytuacji epidemiologicznej, możliwe będzie pochylenie się nad omawianym postulatem.

Ad 5. przejęcie przez państwo odpowiedzialności za zbiorowy transport autobusowy i objęcie siecią regularnych i pewnych połączeń autobusowego transportu zbiorowego obszary obecnie wykluczone; ścisła współpraca państwa i samorządów w tej kwestii (stały monitoring trendów, potoków pasażerów, ewaluacja)

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którymi są jednostki samorządu terytorialnego. Do zadań organizatorów publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Jednostki samorządu terytorialnego odpowiadając na potrzeby mieszkańców danego obszaru, mają za zadanie organizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej na obszarach, gdzie dostępność transportu publicznego nie jest wystarczająca.

Minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Niezależnie od zadań nałożonych na jednostki samorządu terytorialnego Rząd RP odpowiedzialnie traktuje problem właściwego funkcjonowania zbiorowego transportu autobusowego poprzez program wsparcia transportu publicznego w ramach przygotowanej przez resort infrastruktury ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej powołująca do życia Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej weszła w życie w dniu 18 lipca 2019 r. W ramach Funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności

publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Pierwsze przewozy po wejściu ustawy uruchomiono we wrześniu ubiegłego roku.

Łącznie w ramach dwóch naborów na 2020 r. wnioskami objęto 2753 linii komunikacyjnych, a liczba wozokilometrów na liniach komunikacyjnych objętych wnioskami wyniosła 82 125 969,81. Analiza zaangażowania środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dokonana przez Wojewodów na dzień 31 sierpnia 2020 r. wykazała, że kwota zaangażowanych środków Funduszu w ramach zawartych umów o dopłaty wynosi 198 780 968,36 zł. Funduszu jest programem długookresowym, który systematycznie się rozwija.

Obecnie wojewodowie rozpatrują złożone przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego wnioski o objęcie w 2021 r. dopłatą z Funduszu i podpisują z nimi umowy o dopłatę. Z pierwszych sygnałów dotyczących zainteresowania programem wynika, że organizatorzy zgłaszają znacznie większe zapotrzebowanie na środki finansowe z Funduszu niż w bieżącym roku.

Ad 6. objęcie pomocą państwa, spełniających ważne funkcje społeczne i publiczne, przedsiębiorstw komunikacji autobusowej, które z uwagi na trudną sytuację finansową nie wypełniają warunków określonych w ustawie antycovidowej

Pojawienie się wirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19 negatywnie wpłynęło na wiele dziedzin gospodarki, w tym również istotnie ograniczyło funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

W związku z epidemią choroby COVID-19 i trudną sytuacją branży publicznego transportu zbiorowego spowodowaną zmniejszoną mobilności obywateli, w ramach pomocy dla organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego, w dniu 16 maja 2020 r. weszła w życie ustawa o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2, nowelizująca ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W ramach pomocy dla jednostek samorządu terytorialnego przewidziano - od 1 kwietnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. - zwiększenie dopłaty do wozokilometra z 1,00 zł do 3,00 zł. Znowelizowane przepisy ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zapewniły warunki do utrzymania nierentownych linii komunikacyjnych w okresie epidemii choroby COVID-19.

W ustawie z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno – gospodarczym skutkom COVID (Dz. U. poz. 1747) znowelizowano po raz kolejny ustawę z dnia 16 maja 2019 r o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej utrzymującą kwotę dopłaty z Funduszu na poziomie nie wyższym niż 3,00 zł do 1 wozokilometra do końca 2021 r.

Powyższe rozwiązania stanowią pośrednią pomoc dla przedsiębiorców, którzy dzięki dopłatom kierowanym do organizatorów publicznego transportu zbiorowego mają możliwość realizowania przewozów na liniach nierentownych. Rozwiązania te mają zastosowanie niezależnie od rozwiązań pomocowych przewidzianych w ramach pakietu ustaw tzw. tarczy antykryzysowej. Wymierne skutki nowelizacji ustawy o Funduszu są już obecnie odczuwalne dla pasażerów i umożliwiają funkcjonowanie przedsiębiorstw przewozowych na liniach, których obsługa na zasadach komercyjnych nie byłaby możliwa.

Ad 7. wkomponowanie spójnego systemu przewozów autobusowych w politykę klimatyczną

Odnosząc się do ww. postulatu należy wskazać, że rozdział szósty Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 poświęcony został kierunkowi interwencji „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności" - wśród zaplanowanych w tym obszarze działań należy wyróżnić zorganizowanie systemu finansowania transportu na obszarach pozamiejskich, w tym inwestycji w tabor dostosowany do jego specyfiki, czy stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i z niepełnosprawnością.

Komisja Europejska przygotowuje propozycję Strategii Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności, która ma wyznaczyć ścieżkę włączenia się sektora transportu w proces transformacji UE do neutralnej klimatycznie, zgodnie z przyjętym Europejskim Zielonym Ładem. Należy oczekiwać, że w zapowiadanej na pierwszą dekadę grudnia br. strategii, zaproponowane zostaną rozwiązania wspierające wymianę środków transportu, szczególnie drogowego, na wykorzystujące napędy zeroemisyjne.

Ad 8. - rozważenie przedłużenie dopłaty 3 zł do wozokilometra na okres po 31 grudnia 2020 r.

W ustawie z dnia 7 października 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania społeczno – gospodarczym skutkom COVID (Dz. U. poz. 1747) znowelizowano ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej utrzymującą kwotę dopłaty z Funduszu na poziomie nie wyższym niż 3,00 zł do 1 wozokilometra do końca 2021 r.

Utrzymanie podwyższonej stawki dopłaty do 31 grudnia 2021 r. pozwoli na funkcjonowanie, a także na rozwijanie sieci autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w skali całego kraju w warunkach choroby COVID-19 oraz po ustaniu epidemii.

Warto podkreślić, że sprawny i funkcjonalny transport jest niezbędny dla zapewnienia bezpieczeństwa ekonomicznego i będzie stanowił dźwignię rozwoju gospodarczego kraju po zakończeniu epidemii.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury opowiada się za utrzymaniem stawki dopłaty w kwocie nie wyższej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra została utrzymana także po 2021 roku.

Ad 9. dopłaty z Funduszu Autobusowego powinny obejmować dofinansowanie do pojedynczych kursów nierentownych a nie tylko do nierentownych linii, na których tylko część kursów jest dochodowa

Środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w odniesieniu do 1 wozokilometra.

Zgodnie z definicją zawartą w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym linia komunikacyjna to połączenie komunikacyjne m.in. na sieci dróg wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy.

Środki Funduszu są przeznaczone na dopłatę do kwoty deficytu linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Zasadą jest, że dopłacie niezależnie od liczby kursów podlegają linie nierentowne, na których występuje deficyt. Warto podkreślić, że to organizatorzy decydują, które linie podlegające dopłacie powinny być realizowane na obszarze ich właściwości.

Ad 10. rozwiązanie problemów z tworzeniem linii komunikacyjnych wykraczających poza teren powiatu oraz poza teren województwa (dotyczy to przede wszystkim powiatów znajdujących się na granicy województw), z uwagi na kwestię samych dopłat do linii oraz ich rozliczania

Kwestie zawarte w ww. postulacie są uregulowane w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Wniosek o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej składa organizator publicznego transportu zbiorowego, który jest właściwy ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów.

Przewozy na obszarze dwóch powiatów mogą być organizowane przez województwo, związek powiatów lub powiat, któremu powierzono zadanie organizacji na mocy porozumienia między powiatami.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wykraczających poza teren województwa jest województwo, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na przebieg linii komunikacyjnej.

W tej sytuacji organizator publicznego transportu zbiorowego składa wniosek o objęcie dopłatą z Funduszu do właściwego wojewody.

Ad 11. przedłożenie wniosków o dopłatę pierwszego dnia roboczego w miesiącu następnym (zbyt krótki czas), postulowany termin 5 dni

Zgodnie z art. 27 ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zasady przekazywania i rozliczania dopłaty, a także ich terminy określa umowa o dopłatę, którą jednostka samorządu terytorialnego jako organizator publicznego transportu zbiorowego zawiera z wojewodą.

Dogodne dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego terminy na składanie wniosków o dopłatę powinny zostać uzgodnione z wojewodą przy podpisywaniu umowy o dopłatę.

Dodatkowo należy wskazać, że *Porozumienie w sprawie określenia warunków dofinasowania z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*, które dysponent Funduszu zawarł z wojewodami daje możliwość wojewodzie złożenia w danym miesiącu dodatkowego wniosku o przekazanie środków na realizację wniosków organizatorów o dopłaty. W związku z powyższym, w przypadku niedotrzymania przez organizatora publicznego transportu zbiorowego terminu złożenia wniosku o dopłatę nie ma przeciwskazań aby wojewoda wystąpił do dysponenta Funduszu z wnioskiem uzupełniającym.

Ad 12. rozważnie, przygotowanie i wprowadzenie programu wymianu taboru autobusowego w oparciu o krajowe autobusy. Oferta polskich przedsiębiorstw obecnie nie oferuje autobusów spełniających oczekiwania przewozów między-powiatowych. Cenne wydaje się w tym przedmiocie podejście ekologiczne chroniące środowisko naturalne z powodu nadmiaru spalin i starych wyeksploatowanych pojazdów masowo sprowadzanych z zagranicy

Rząd wspiera finansowo wymianę taboru autobusowego w oparciu m.in. o:

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 - Działanie 6.1 *Rozwój publicznego transportu zbiorowego w miastach,*
- kolejne edycje Programu Priorytetowego Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej *GEPARD - Bezemisyjny transport publiczny,*
- *Programy Priorytetowe Systemu Zielonych Inwestycji GAZELA - Niskoemisyjny transport miejski (już zakończony) czy Kangur - Bezpieczna i ekologiczna droga do szkoły.*

Wsparcie wymiany taboru autobusowego zostało także zaplanowane przez NFOŚiGW w ramach nowego wieloletniego zobowiązania odnośnie Funduszu Niskoemisyjnego Transportu.

Ad 13. doprowadzenie do uchwalenia przez Sejm ustawy o transporcie publicznym

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Projekt był przedmiotem analizy ze strony wszystkich zainteresowanych podmiotów. Podczas procedowania projektu ustawy podmioty i organizacje biorące udział w jego opiniowaniu zgłaszały liczne, często rozbieżne propozycje w zakresie sposobu organizacji rynku przewozowego osób autobusami.

Taka sytuacja utrudnia osiągnięcie pożądanego kompromisu i opracowania przepisów, które wychodziłyby naprzeciw oczekiwaniom samorządów, przewoźników, a przede wszystkim sprzyjałyby pasażerom korzystającym z publicznego transportu zbiorowego.

Prace nad projektem ww. ustawy są prowadzone, niemniej jednak aktualna sytuacja w kraju związana z epidemią choroby COVID-19 i jej skutkami dla branży przewozów autobusowych sprawia, że dotychczasowe środki i rozważane rozwiązania wymagają jeszcze przedefiniowania wobec problemów z jakimi zmaga się cała branża transportu drogowego.

Aktualne uwarunkowania wymagają nowego spojrzenia na miejsce autobusowej komunikacji publicznej w systemie transportowym kraju. Jak pokazuje ostatnio praktyka, z jednej strony pełni ona niezmiernie ważną funkcje społeczną, z drugiej zaś jest niezwykle wrażliwa na wszelkie zdarzenia (np. pandemia koronawirusa) zakłócające jej funkcjonowanie.

Uwarunkowania te są również brane pod uwagę w ramach pracy nad tą ustawą m.in. poprzez silniejsze skorelowanie jej przepisów z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ad 14. wprowadzenie zmian legislacyjnych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji

międzymiastowej w celu zapewniania pracownikom odpowiednich warunków higieniczno-sanitarno-socjalnych podczas wykonywanej pracy

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej po wpisaniu do Wykazu Prac Legislacyjnych Ministra Infrastruktury pod numerem 64, pismem z dnia 26.08.2020 r. został przekazany równolegle do uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania. Obecnie trwa analiza zgłoszonych uwag.

W obecnym czasie, w związku z mającą miejsce pandemią zakażeń koronawirusa SARS-CoV-2 szczególnie istotna stała się sprawa poprawy sanitarno-socjalnych warunków pracy pracowników komunikacji miejskiej - kierowców i motorniczych tramwajów.

Obowiązujące przepisy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. poz. 1650, z późn. zm.) nie określają warunków dla pomieszczeń zlokalizowanych na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (Dz. U. z 2002 r. nr. 37. poz. 341 z późn. zm.) również całkowicie pomija zagadnienia dotyczące warunków pracy prowadzących pojazd, czyli kierowców i motorniczych. Brak takich regulacji dodatkowo powoduje, że Państwowa Inspekcja Pracy, podczas kontroli prowadzonych w tym zakresie nie może skuteczne egzekwować od pracodawców obowiązku zapewnienia pracownikom, tej specyficznej grupy zawodowej, godnych warunków higieniczno-sanitarnych.

Wspomniane problemy kierowców i motorniczych komunikacji miejskiej dotyczą przede wszystkim braku odpowiednich pomieszczeń zarówno sanitarnych, jak i socjalnych, na pętlach i końcówkach linii autobusowych i tramwajowych. Pracownicy w tych miejscach są w zasadzie pozbawieni możliwości zrealizowania podstawowych potrzeb fizjologicznych i higienicznych. Brak dostępu do bieżącej wody oraz innych środków sanitarnych znacząco podnosi ryzyko zagrożenia zdrowia. Wprowadzenie proponowanych zmian zagwarantuje zachowanie podstawowych praw pracownika zatrudnionego na stanowisku kierowcy w komunikacji regularnej oraz przyczyni się do stworzenia bardziej godnych i bezpiecznych warunków pracy. Poprawa warunków socjalno-sanitarnych kierowców i motorniczych będzie miała także wpływ na zredukowanie liczby osób rezygnującej z pracy na tych stanowiskach z powodu ciężkich warunków jej wykonywania.

Projektowana regulacja poprawia również warunki pracy i bezpieczeństwo w kabinie pojazdu kierowcy i motorniczego. Poprawiono także bezpieczeństwo warunków pracy oraz zminimalizowano ryzyko wystąpienia obrażeń wśród motorniczych i kadry technicznej odpowiedzialnej za obsługę i naprawę pojazdów na zajezdniach oraz warsztatach.

Ad 15. podjęcie zdecydowanych działań ze strony administracji rządowej, w celu ukrócenia nieuczciwych praktyk firm i osób, które wykorzystując sytuację kryzysową i fakt konieczności zapewnienia ciągłości dostaw, nie dokonują płatności za już wykonane usługi przewozowe lub celowo opóźniają zapłaty w transakcjach handlowych

Od wielu lat toczy się publiczna dyskusja dotycząca opracowania projektu ustawy o spedycji. Obecnie kwestie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, a zatem jednego tylko z elementów jakie powinna obejmować ustawa o spedycji, są uregulowane w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Pośrednictwo przy przewozie rzeczy wymaga uzyskania odpowiedniej licencji, którą udziela się przedsiębiorcy, który znajduje się w sytuacji finansowej zapewniającej podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 000 euro.

Opracowanie przepisów o spedycji wymaga ustanowienia kompleksowych regulacji w tym obszarze działalności gospodarczej m.in. z uwzględnieniem przepisów prawa cywilnego, kodeksu handlowego, prawa działalności gospodarczej i innych sfer związanych z tą regulacją.

Postulat opracowania ustawy o spedycji jest podnoszony przez część środowiska związanego z transportem drogowym.

Przygotowanie ewentualnych regulacji prawnych w zakresie spedycji wymaga szerokiego konsensusu w ramach wszystkich podmiotów działających w branży transport i logistyka.

W opinii ministerstwa ustanowienie przepisów dotyczących spedycji nie powinno ograniczać się do opracowania regulacji na poziomie krajowym a z uwagi na międzynarodowy zasięg działalności spedycyjnej należy rozważyć czy kwestie te powinny być regulowane przepisami Unii Europejskiej.

Ad 16. wprowadzenie mechanizmu obligatoryjnego rekompensowania kosztów poniesionych na rzecz utrzymywania publicznego transportu zbiorowego

Ministerstwo Infrastruktury przygotowało ustawę z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Celem Funduszu jest dofinansowanie zadań własnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych charakterze użyteczności publicznej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Z punktu widzenia przepisów Unii Europejskiej rekompensowanie kosztów poniesionych na rzecz funkcjonowania i utrzymania publicznego transportu zbiorowego jest możliwe wobec organizatorów publicznego transportu zbiorowego uruchamiających przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Taką funkcję pełni Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Należy dodać, że rekompensowaniu kosztów ponoszonych w związku z działalnością transportową nie podlegają przedsiębiorcy realizujący przewozy na zasadach rynkowych, gdyż mogłoby to zostać uznane za niedozwoloną pomoc publiczną.

Ad 17. dążenie do zniesienia, z uwzględnieniem sytuacji epidemiologicznej, limitów pasażerskich we wszystkich autobusach, a do czasu realizacji tego postulatu ujednolicenie zapisów w stosunku do pojazdów powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób w zarobkowym, krajowym i międzynarodowym transporcie osób

W związku z rozprzestrzenianiem się epidemii choroby COVID-19 konieczne było przyjęcie rozwiązań dotyczących ograniczenia liczby pasażerów w środkach publicznego transportu zbiorowego oraz pojazdach samochodowych przeznaczonych konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 7 osób łącznie z kierowcą w celu zachowania reżimu sanitarnego skutkującego ograniczeniem możliwości zarażenia się wirusem SARS-CoV-2 przez kierowców realizujących przewozy autobusowe jak i pasażerów korzystających z takich przewozów.

Zgodnie z § 24 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 2132, z późn. zm.), w chwili obecnej, do dnia 27 grudnia 2020 r., w przypadku gdy przemieszczanie się następuje środkami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1944) oraz pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – danym środkiem transportu albo pojazdem można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosi 50% liczby miejsc siedzących albo 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych.

Zgodnie z § 24 ust. 1 pkt 3 ww. rozporządzenia Rady Ministrów w chwili obecnej, do dnia 27 grudnia 2020 r., w przypadku gdy przemieszczanie się następuje pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu powyżej 7 i nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą – danym pojazdem można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosi połowa miejsc siedzących.

Zastosowanie takiego rozwiązania było niezbędne w celu wdrożenia polityki dystansowania społecznego, co powinno przyczynić się do znacznego ograniczenia transmisji wirusa SARS-CoV-2.

Niemniej jednak w przypadku sukcesywnego zmniejszania się dobowej liczb potwierdzonych przypadków choroby COVID-19, resort infrastruktury, jak tylko będzie to możliwe, podejmie działania zmierzające do zniesienia wprowadzonych obostrzeń w tym zakresie.

Ad 18. równe traktowanie branży kolejowej i autobusowej, poprzez przekazanie operatorom autobusowym środków finansowych z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego do wysokości rozliczonej za te same miesięczne okresy w roku poprzednim

W dniu 17 grudnia 2020 r. Sejm RP uchwalił ustawę o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw. Przepisy tej ustawy przewidują mechanizm wsparcia finansowego dla przewoźników autobusowych oraz operatorów publicznego transportu zbiorowego za miesiące obowiązywania ograniczeń w przemieszczaniu się środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie liczby zajętych miejsc siedzących albo miejsc siedzących i stojących w stosunku do dokumentacji technicznej lub techniczno-ruchowej pojazdu, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2021 r. Przepisy te nie obejmują komunikacji miejskiej.

Wsparcie finansowe będzie przekazywane na poziomie kwoty dopłaty do krajowych autobusowych przewozów pasażerskich, o której mowa w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2018 r. poz. 295), rozliczonej za te same miesięczne okresy roku 2019, pomniejszonej o przekazane przewoźnikom autobusowym środki dopłaty, przekazanej na finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów za te miesiące, a operatorom na poziomie rekompensaty, o której mowa w art. 54 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym rozliczonej za odpowiadające im miesiące roku 2019, pomniejszonej o przekazaną tym operatorom rekompensatę na finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów za te miesiące.

Środki finansowe przekazywane będą przez właściwe miejscowo samorządy województwa na podstawie złożonego wniosku. Kwota środków finansowych ustalana będzie odrębnie za każdą z utrzymanych linii komunikacyjnych za każdy miesiąc, w którym obowiązywały ograniczenia w przemieszczaniu się środkami publicznego transportu zbiorowego w zakresie liczby zajętych miejsc siedzących albo miejsc siedzących i stojących w stosunku do dokumentacji technicznej lub techniczno-ruchowej pojazdu.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że środki finansowe stanowią pomoc publiczną, podlegającą notyfikacji Komisji Europejskiej. Do czasu zatwierdzenia pomocy przez Komisję Europejską, ww. środki nie będą mogły zostać wdrożone.

Ad 19. różnorodne promowanie transportu publicznego po epidemii COVID-19, z uwzględnieniem zarówno pociągów, jak i autobusów, aby przekonać Polaków, że jest to bezpieczny i ekologiczny sposób przemieszczania się po kraju

Promując korzystanie przez pasażerów z transportu publicznego w okresie epidemii choroby COVID rząd zachęca do bezpiecznego korzystania z tej formy transportu poprzez opracowanie przez Główny Inspektorat Sanitarny wraz z Ministerstwem Zdrowia i Ministerstwem Infrastruktury „Zasady bezpiecznego korzystania z pojazdów publicznego transportu zbiorowego w trakcie epidemii SARS-CoV-2 w Polsce".

Bezpieczeństwo sanitarne w komunikacji publicznej jest zatem w obecnych warunkach czynnikiem skłaniającym pasażerów do korzystania z tej formy transportu.

Bezpieczeństwo transportu zależy zarówno od organizatorów, operatorów, pracowników, jak też pasażerów. W obecnej sytuacji rząd stawia nacisk na wzmocnienie bezpieczeństwa pasażerów i stosowanie wskazywanych zasad bezpiecznego korzystania z publicznego transportu zbiorowego.

Dodatkowo należy wskazać, że w zaktualizowanej SRT2030, jednym z niezbędnych elementów przewidzianych w ramach kierunku interwencji: *Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności* jest prowadzenie kompleksowych działań na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego.

Powyższe działania realizowane są przez resort infrastruktury poprzez zaangażowanie w koordynację na poziomie krajowym kampanii „Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu". Ministerstwo Infrastruktury jest głównym koordynatorem ETZT od roku 2017.

Zasadniczym celem ETZT, odbywającego się w dniach 16 – 22 września, jest zachęcenie władz lokalnych oraz organizacji pozarządowych do wprowadzania i promowania zrównoważonych środków transportu, w szczególności transportu publicznego. Na koniec – 22 września – przypada Międzynarodowy Dzień bez Samochodu.

Dzięki szeroko zakrojonym działaniom promocyjno-informacyjnym Ministerstwa Infrastruktury istotnie wzrosło zainteresowanie polskich miast i gmin udziałem w kampanii. W roku 2020, pomimo sytuacji związanej z pandemią COVID-19, odnotowano najlepszy wynik w historii, w ETZT wzięły udział 234 polskie jednostki samorządu terytorialnego, a Polska zajęła trzecie miejsce wśród państw UE uczestniczących w kampanii i czwarte miejsce wśród 53 uczestników z całego świata.

Działania w tym zakresie będą kontynuowane. Zgodnie z informacjami przekazanymi na ostatnim spotkaniu koordynatorów krajowych z Sekretariatem Europejskim ETZT, jednym z proponowanych tematów przewodnich w roku 2021 ma być transport publiczny, za czym opowiedziała się m.in. Polska.

Ad 20. konieczność wprowadzenia dla transportu międzynarodowego, przedstawiciela transportowego w Polsce, a także zgłoszeń kierowców na terenie naszego kraju

Postulat strony społecznej zostanie zrealizowany wraz z wdrożeniem przepisów przyjętych w ramach tzw. Pakietu Mobilności I, a dokładniej rzecz ujmując wraz z wdrożeniem na grunt prawa krajowego przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1057 z dnia 15 lipca 2020 r. ustanawiającej przepisy szczególne w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego oraz zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania przepisów oraz rozporządzenie (UE) nr 1024/2012.

Zgodnie z art. 1 ust. 11 pkt a) ww. dyrektywy na przewoźniku mającym siedzibę w innym państwie członkowskim będzie m.in. ciążył obowiązek złożenia zgłoszenia delegowania właściwym organom krajowym państwa członkowskiego, do którego kierowca jest delegowany, najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania, przy użyciu wielojęzycznego standardowego formularza interfejsu publicznego połączonego z systemem wymiany informacji na rynku wewnętrznym (IMI) ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1024/2012.

Ad 21. wzmożenie prac nad budową i rozbudową infrastruktury drogowej oraz przydrogowej tj. nowoczesne parkingi z sanitariatami. Zwiększenie nowoczesnej sieci drogowej, to szybszy rozwój transportu

Ministerstwo Infrastruktury w pełni zgadza się z tezą, że infrastruktura drogowa jest ważnym elementem niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania i rozwoju gospodarki, tak na szczeblu krajowym, jak i lokalnym. Dobrze rozwinięta sieć drogowa jest czynnikiem na pewno wspierającym, jak nie koniecznym do osiągnięcia coraz lepszych wskaźników ekonomicznych. Zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę geograficzne położenie Polski i przebieg na terenie naszego kraju wielu ważnych szlaków międzynarodowych.

Na szczeblu krajowym podejmowanych jest szereg działań proinwestycyjnych w zakresie budowy i rozbudowy infrastruktury drogowej. Podstawowymi narzędziami w tym zakresie są rządowe programy, na podstawie których zabezpieczane są środki finansowe na kolejne przedsięwzięcia infrastrukturalne. Najważniejszym obecnie programem rządowym jest *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023,* którego wartość w ciągu ostatnich 5 lat wzrosła ze 107 mld zł do 164 mld zł, przy równoczesnym jego rozszerzeniu o nowe tytuły inwestycyjne.

W ramach ww. *Programu* oddane zostały do użytkowania 92 inwestycje o łącznej długości 1 248 km i wartości ponad 43 mld zł. Obecnie w budowie jest 98 zadań o długości 1 239 km i wartości 58 mld zł. W przetargu zaś jest obecnie 19 zadań o długości 293,2 km i wartości 13 mld zł. Oprócz tego cały czas intensywnie przygotowywane są nowe zadania do przetargów – obecnie jest to ponad 2 600 km autostrad i dróg ekspresowych, z czego ok. 900 km posiada zapewnione środki na realizację a 1 700 km jest przygotowywana na przyszłą perspektywę od 2021 r. Przygotowywane są całe ciągi dróg

ekspresowych S10, S11, S19, S12, S74, jak również inwestycje polegające na dobudowie dodatkowych pasów do od wielu lat funkcjonujących dróg szybkiego ruchu.

Od 2021 r. rozpoczyna się kolejna perspektywa finansowa. Resort infrastruktury opracował i przekazał do KPRM:

1. Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030
2. Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.
3. Program Utrzymania Dróg Krajowych na lata 2021-2027
4. Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024

Realizacja wszystkich powyższych zadań wymaga zapewnienia środków finansowych. Niezwykle ważne jest zatem, aby środki te były stabilnie zapewniane w perspektywie wieloletniej i nie były zmniejszane w ciągu roku. Inwestycje na sieci dróg krajowych stanowią jeden z mechanizmów pobudzania gospodarki do dynamicznego rozwoju, co jest istotne zwłaszcza w czasie kryzysu.

Odnosząc się do kwestii budowy infrastruktury przy drogowej tj. nowoczesne parkingi z sanitariatami należy wskazać, że infrastruktura ta zapewniania jest w ramach MOP-ów, czyli miejsc obsługi podróżnych przy autostradach i drogach ekspresowych.

MOP-y stają się nierozłącznym elementem tejże infrastruktury drogowej. Planując długie odcinki autostrad lub dróg ekspresowych, GDDKiA przewiduje również lokalizację przyszłych miejsc obsługi podróżnych oddalonych od siebie o kilkadziesiąt kilometrów. Projektanci dokonując analizy przyszłego przebiegu drogi i rozmieszczenia MOP-ów z podziałem na kategorie, uwzględniają nie tylko wymogi wynikające z przepisów, ale też uwarunkowania terenowe, prognozy ruchu, rozmieszczenia innych MOP-ów na sieci czy też odległość od aglomeracji lub granic państwa.

Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) to teren wydzielony w pasie drogowym (w bliskim sąsiedztwie drogi), wyposażony w parking oraz w infrastrukturę zapewniającą komfort i odpoczynek podróżnym. MOP-y w Polsce dzielimy na trzy kategorie:

1. MOP kategorii I - o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie; dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii,
2. MOP kategorii II - o funkcji wypoczynkowo-usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 1, oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe, punkty informacji turystycznej,
3. MOP kategorii III - o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty, o których mowa w pkt 2, obiekty noclegowe oraz inne obiekty handlowo-usługowe w zależności od potrzeb.

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje wszelkie możliwe działania, aby zwiększyć nowoczesną sieć drogową w Polsce co w konsekwencji przekłada się również na szybszy i bezpieczny rozwój transportu.

Ad 22. Reaktywacja Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego

Ministerstwo Infrastruktury planuje jest organizację posiedzenia Trójstronnego Zespołu ds. Transportu Drogowego.

Odnosząc się do propozycji w zakresie transportu lotniczego zawartych w Uchwale nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego z dnia 30 września 2020 r. w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym, m. in. w zakresie wsparcia narodowego przewoźnika lotniczego (PLL LOT S.A.) oraz promowania przez PLL LOT S.A. pracowniczych form zatrudnienia, informuję, że powyższy zakres nie należy do kompetencji ministra właściwego ds. transportu, który nie pełni nadzoru nad PLL LOT S.A.

Należy przy tym podkreślić, że kwestie dotyczące form zatrudnienia w PLL LOT S.A. były omawiane podczas posiedzenia, działającego przy Ministrze Infrastruktury, Trójstronnego Zespołu Branżowego ds. Transportu Lotniczego i Obsługi Lotniskowej, jednakże w przedmiotowym zakresie nie zapadły żadne rozstrzygnięcia.

W odniesieniu do postulatów dotyczących transportu kolejowego zawartych w Uchwale nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu społecznego w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym przedstawiam następujące stanowisko.

Ad 1. Ograniczenie lub zniesienie obostrzeń dotyczących liczby pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności regionalnym, z uwagi na trudności w kontrolowaniu ograniczeń i ich egzekwowaniem

Mając na uwadze obecnie obowiązującą sytuację epidemiologiczną w kraju, ograniczenie lub zniesienie obostrzeń, dotyczących liczby pasażerów w transporcie kolejowym, w tym w regionalnym, nie są możliwe do zrealizowania.

Obecnie, w odniesieniu do przewozów pasażerskich: gminnych, w komunikacji miejskiej, powiatowo-gminnych oraz powiatowych, wykonywanych w strefie czerwonej, obowiązują ograniczenia, zgodnie z którymi, w tym samym czasie, w transporcie kolejowym nie można przewozić więcej osób niż 50% liczby miejsc siedzących albo 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących przy jednoczesnym pozostawieniu 50 % miejsc siedzących niezajętych.

Zasady przewożenia osób środkami publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych, zawarte w § 24 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 1 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2020 r. poz. 2132, z późn. zm.), zostały określone na podstawie przesłanek merytorycznych będących w gestii Ministra Zdrowia. Ograniczenie lub zniesienie obostrzeń dotyczących liczby pasażerów, którzy mogą być w jednym czasie przewożeni tym samym środkiem transportu, będzie mogło nastąpić wraz z poprawą sytuacji epidemiologicznej na poziomie całego kraju jak i poszczególnych regionów. Aktualnie przewoźnicy kolejowi, realizujący połączenia kolejowe na terenie całego kraju w celu zapewnienia możliwie największego poziomu bezpieczeństwa osobom, korzystającym z transportu kolejowego, mają obowiązek stosować się do norm, wynikających z ww. rozporządzenia Rady Ministrów, a także stosować się do zaleceń Głównego Inspektora Sanitarnego.

Ad 2. Okresowe zwolnienie z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej

W celu zmniejszenia uciążliwości gospodarczych, związanych z COVID-19 nastąpiło zawieszenie stosowania opłat rezerwacyjnych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. Jednocześnie, ze względu na niepokojący trend, związany ze znacznym wzrostem liczby składanych przez kolejowych przewoźników rzeczy wniosków o przydzielenie tras pociągów, bez racjonalnego ich planowania, noszący znamiona sztucznego blokowania zdolności przepustowej, Ministerstwo Infrastruktury poparło propozycję przywrócenia od dnia 7 września 2020 r. naliczania opłaty rezerwacyjnej dla pociągów, zamawianych w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy oraz przywrócenie naliczania tej opłaty dla pociągów, kursujących w Rocznym Rozkładzie Jazdy od nowego rozkładu jazdy.

Od 14 marca 2020 r. nie jest także naliczana opłata z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego lub zwiększoną masą brutto pociągu.

W zakresie kształtowania stawek dostępu do infrastruktury kolejowej, aktualnie analizowane są przez Ministerstwo Infrastruktury postulaty przewoźników co do jej obniżenia. Realizacja tych postulatów wymagałaby zwiększenia dotacji z budżetu państwa. Co warte podkreślenia, obecnie mamy już trzeci z rzędu okres rozliczeniowy (cennik PKP PLK S.A., zatwierdzany przez Prezesa UTK), w którym stawki dostępu do infrastruktury nie wzrastały. Jednocześnie należy wskazać, że opłaty za dostęp do infrastruktury wynoszą średnio tylko 17% kosztów przewoźników.

Równie ważną kwestią, mająca wpływ na koszty przewoźników, jest rzeczywista prędkość pociągu (V handlowa) wynosząca dzisiaj około 25 km/h. W wyniku realizacji Krajowego Programu Kolejowego i Programu Utrzymaniowego prędkość handlowa wzrośnie do ponad 40 km/h. Przełoży się to na ograniczenie kosztów przewoźników w obszarze kadrowym i taborowym – z użyciem tych samych kadr i taboru możliwe będzie zrealizowanie większej ilości przewozów.

Ad 3. Na wzór rozwiązań, przewidzianych dla lotnisk – potrzeba ustalenia, dla zarządców infrastruktury kolejowej, operatorów infrastruktury usługowej wsparcia w zakresie kosztów minimalnego utrzymania w gotowości operacyjnej całej infrastruktury, które nie były/są pokrywane z przychodów od przewoźników

Mimo zmniejszenia liczby uruchamianych pociągów w początkowym okresie stanu epidemii, ruch pociągów został utrzymany. Ograniczenia wielkości przewozów dotyczyły przede wszystkim kolejowych przewoźników pasażerskich. W przypadku kolejowych przewoźników towarowych ograniczenie wielkości przewozów było znacznie mniejsze, co powodowało, że elementy infrastruktury kolejowej przez cały okres były utrzymywane w stanie technicznym, zapewniającym bezpieczeństwo przewożonych osób i towarów, a także bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego. Przewoźnicy kolejowi, nie zostali zwolnieni z ponoszenia opłat na rzecz operatorów infrastruktury usługowej, dzięki czemu operatorzy nie zostali pozbawieni przychodów. Ministerstwo Infrastruktury podkreśla fakt, że infrastruktura kolejowa, mimo zmniejszonej liczby kursujących pociągów, zarówno na początkowym etapie rozwoju pandemii, jak i obecnie, nie była wyłączana z eksploatacji, a tym samym nie znajdowała się w tzw. *gotowości operacyjnej*.

Narzędziem państwa w celu wsparcia działań zarządców infrastruktury kolejowej jest program wieloletni pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku* (przyjęty uchwałą nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r.), który ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidację zaległości utrzymaniowych oraz zachowanie sieci linii kolejowych. Realizacja Programu poprzez umowy zawarte przez ministra właściwego ds. transportu z zarządcami infrastruktury kolejowej powoduje, że odpowiednia jakość infrastruktury kolejowej w okresie pandemii jest zapewniona.

Jednocześnie tzw. ustawą „COVID" zostały zapewnione środki finansowe na rekompensatę utraconych w wyniku pandemii przychodów przewoźników pasażerskich.

Ad 4. Okresowe zwolnienie z opłat za energię trakcyjną

W zakresie działań, mających na celu zmniejszenie uciążliwości gospodarczych, związanych z pandemią COVID-19, propozycja okresowego zwolnienia z opłat za energię trakcyjną budzi uzasadnione wątpliwości. Główny dostawca energii elektrycznej dla uczestników rynku kolejowego – PKP Energetyka S.A. znajduje się poza strukturą Grupy PKP S.A., a tym samym nie ma bezpośredniej możliwości oddziaływania Ministra właściwego ds. transportu w tym zakresie. Propozycja zwolnienia z opłat za energię trakcyjną byłaby formą pomocy publicznej, obciążającej budżet państwa, co w przypadku wprowadzonych udogodnień dla uczestników rynku kolejowego, w związku z pandemią COVID-19, byłoby nieuzasadnione interesem społecznym.

W związku z postulatami dotyczącymi transportu morskiego zawartymi w Uchwale nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu społecznego w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym Ministerstwo Infrastruktury przedstawia następujące stanowisko.

Ad 1. Uwzględnienie w przepisach tzw. Tarczy antykryzysowej przedsiębiorstw branży morskiej i śródlądowej

Odnosząc się do tego postulatu należy wskazać, że przepisy ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. z 2020 r. poz. 1842) stosuje się również do podmiotów z branży morskiej.

Ad 2. Przyznanie podmiotom zarządzającym portami morskimi możliwość czasowego zwolnienia z opłat bądź czasowej redukcji opłat portowych, opłat z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy i innych opłat uiszczanych na rzecz podmiotów zarządzających portami przez przedsiębiorstwa żeglugowe, portowe i inne działające w granicach portów podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
Ad 4. Wydłużenie okresu obowiązywania zmienionych zasad kształtowania opłat portowych do 31 grudnia 2021 r.
Ad 5. Kompleksowe, a nie tylko doraźne, wsparcie dla branży portowo-morskiej (w tym dla armatorów), m.in. poprzez obniżkę czynszów dzierżawnych

W odniesieniu do kwestii czasowej redukcji opłat portowych lub opłat z tytułu najmu, dzierżawy i innych opłat uiszczanych na rzecz podmiotów zarządzających portami, Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnia, że nie ma konieczności wprowadzania takich przepisów, gdyż obecnie obowiązujące przepisy, w tym przepisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. z 2020 r. poz. 998 z późn. zm.), dają takie uprawnienia podmiotom zarządzającym portami.

Niemniej jednak należy wskazać, że podmioty zarządzające portami są również spółkami prawa handlowego i tak samo dotyczy ich obecna sytuacja związana z ogłoszoną przez Międzynarodową Organizację Zdrowia pandemią koronawirusa SARS-CoV-2 oraz jej skutki. Z uzyskanych z tytułu opłat portowych i dzierżaw środków podmioty zarządzające portami realizują wiele inwestycji, których harmonogram powinien być utrzymany. Brak środków, a w konsekwencji zaburzenie realizacji planu inwestycji, skutkować będzie pogorszeniem sytuacji wszystkich użytkowników portów.

Podkreślić należy, że polskie porty morskie, w przeciwieństwie do wielu zagranicznych portów, odnotowały jedynie niewielkie spadki przeładunków w związku z pandemią (do ok. 10%). Z tego względu, w opinii Ministerstwa Infrastruktury, należy skupić się na kontynuowaniu prowadzonych obecnie inwestycji, celem pełnego wykorzystania ożywienia gospodarczego spodziewanego po zakończeniu pandemii.

Ad 3. Rozłączenie dla branży portowo-morskiej płatności należności celnych i podatkowych

Przedmiotowy postulat dotyczy kwestii celnych i podatkowych, które leżą we właściwości Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej.

Jednocześnie informuje, że inne postulaty zawarte Uchwale nr 87 strony pracowników i strony pracodawców Rady Dialogu Społecznego z dnia 30 września 2020 r. w sprawie udzielenia przez państwo niezbędnej pomocy firmom transportowym znajdują się poza kompetencją resortu infrastruktury.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	322253.1478545.1162890
Nazwa dokumentu	pismo DTD-6.4310.363.2020.pdf
Tytuł dokumentu	pismo DTD-6.4310.363.2020
Sygnatura dokumentu	DTD-6.4310.363.2020
Data dokumentu	2020-12-23
Skrót dokumentu	97974AD50BD4CAC24492495D4C45C5724878C507
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2020-12-23 14:48:08
Podpisane przez	Rafał Weber Sekretarz Stanu
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego

EZD 3.100.1.1.16643

Data wydruku: 2020-12-23

Autor wydruku: Stączek Ewelina (Specjalista)