



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

DTD.6.054.367.JŻ.2017
Dot. BPS/043-42-1068/17

KANCELARIA SENATU
Kancelaria Ogólna
Kanc.
05.07.2017
Wpł. Nr dz. STW 36M
Wpł. Nr dz.

KABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 07.07.2017 r.
36M podpis

Warszawa, dnia 04 lipca 2017 r.

SEKRETARIAZ
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 07.07.2017 r. zał.
nr. 3746 podpis

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie senatora Krystiana Probiezja złożone podczas 42. posiedzenia Senatu RP w dniu 1 czerwca 2017 r. skierowane do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, w sprawie podjęcia działań mających na celu zwiększenie dostępu do komunikacji publicznej na terenach wiejskich, uprzejmie proszę Pana Marszałka o przyjęcie poniższych informacji.

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej, w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867, z późn. zm.).

Funkcjonowanie transportu publicznego jest ważnym zagadnieniem o charakterze ekonomicznym, gospodarczym, społecznym i ekologicznym. W miastach i regionach pełni zarówno ważną rolę społeczną dając możliwość przemieszczania się osobom o ograniczonym dostępie do innych form transportu, jak i rolę kształtowania zachowań transportowych w kierunku zmniejszania ruchu samochodowego w miejscach, gdzie zatłoczenie dróg stwarza problemy funkcjonalne i ekologiczne.

Z uwagi na problemy sygnalizowane przez różne podmioty odpowiedzialne za organizowanie drogowego rynku przewozu osób (w zakresie przewozów autobusowych są nimi właściwe jednostki samorządu terytorialnego) jak i uczestników tego rynku, dotyczące stosowania aktualnie obowiązujących regulacji prawnych w tej dziedzinie, oraz liczne pytania i wątpliwości dotyczące przyszłości publicznego transportu zbiorowego w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa podjęło prace nad zmianą przepisów prawnych w tym obszarze, w ramach projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw.

Zaproponowany przez resort infrastruktury i budownictwa ww. projekt ustawy ma na celu zapewnienie spójności komunikacyjnej regionów i eliminowanie tzw. białych plam na mapie transportowej kraju. Dotyczy to rejonów gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli.

Jednocześnie projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przewiduje m.in. tworzenie pakietów linii komunikacyjnych, które będą zawierały linie dochodowe i połączenia mało opłacalne. Rozwiązanie takie pozwoli na uruchamianie połączeń autobusowych i dojazd do miejscowości, które nie były obsługiwane dotąd przez przewoźników ze względu na niską opłacalność takiego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do kwestii przyznawania przez organizatora prawa wyłącznego informuję, że projektowane przepisy przewidują niepowtarzalny charakter poszczególnych pakietów linii komunikacyjnych przyznawanych przedsiębiorcom w ramach procedur przetargowych. Natomiast przewoźnicy tzw. komercyjni będą wykonywali przewozy na liniach międzywojewódzkich, które nie będą stanowiły bezpośredniej konkurencji dla pakietów tworzonych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Aktualnie procedowany projekt przewiduje także ustanowienie obowiązku opracowywania planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planów transportowych) przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego. Takie rozwiązanie ma na celu zwiększenie liczby połączeń komunikacyjnych, poszerzenie oferty przewozowej, i w konsekwencji wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe oraz powstawanie nowych miejsc pracy w tej branży.

Istotnym rozwiązaniem proponowanym przez resort infrastruktury i budownictwa z punktu widzenia pasażerów, jest utrzymanie dopłat do biletów ulgowych w taki sposób, że z przejazdów z ulgą ustawową będą mogli korzystać wszyscy obywatele uprawnieni do nich na mocy ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2012 r. poz. 1138, z późn. zm.). Będzie to możliwe dzięki zapewnieniu dopłat do biletów ulgowych wszystkim przedsiębiorcom świadczącym usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie informuję, że sieć kolejowych przewozów pasażerskich dotowanych przez ministra właściwego do spraw transportu została określona w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2016 r. poz. 1996) – tzw. Planie Transportowym. Dokument ten definiuje trasy, stanowiące szkielet połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, na których priorytetem jest zapewnienie odpowiedniej dalekobieżnej oferty przewozowej.

Należy zauważyć, że oferta dotowana przez ministra obejmuje wyłącznie przewozy o charakterze dalekobieżnym. W przypadku połączeń regionalnych, obsługujących mniejsze miejscowości, właściwymi organizatorami są jednostki samorządu terytorialnego. Samorządy województw mają możliwość zamawiania i dotowania przewozów wojewódzkich i międzywojewódzkich, jeśli uznają, że uruchomienie pociągów na danej trasie jest istotne z uwagi na potrzeby transportowe lokalnej społeczności. Samorządy województw są bowiem, zgodnie z przepisami art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawowymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego w przewozach wojewódzkich i międzywojewódzkich.

Pordroai'cu
z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmit
Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu