



KANCELARIA SENATU

BIURO ANALIZ, DOKUMENTACJI I KORESPONDENCJI

Warszawa, dnia 6 lipca 2017 r.

BADK/DPK/133/29/17 WW  
P9-17/17

Nr: 32886	Data wpływu petycji 10 maja 2017 r.
	Data sporządzenia informacji o petycji 4 lipca 2017 r.

## **PUBLICZNY TRANSPORT ZBIOROWY**

**TEMAT**

**POPRAWA SPOSOBU FUNKCJONOWANIA  
TRANSPORTU PASAŻERSKIGO**

**WNOSZĄCY PETYCJE:** petycja indywidualna

S. T. – osoba fizyczna.

**PRZEDMIOT PETYCJI:**

Podjąć inicjatywę ustawodawczą w sprawie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w celu poprawy funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego.

**UZASADNIENIE WNOSZĄCEGO PETYCJE:**

Przedmiotem petycji jest wprowadzenie licznych zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, które wpłyną na poprawę sposobu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego. Autor petycji proponuje przyznanie prawa wyłącznego operatorowi w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Ponadto wnioskuje o przyznanie prawa wyłącznego zamiast przyznawania rekompensat finansowych.

Petycja zawiera też postulat wprowadzenia zmian w celu uniemożliwienia przewoźnikom działającym na podstawie zgłoszenia wykonywania przewozu osób w zakresie transportu zbiorowego niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej z wyłączeniem przejazdów bezpośrednich na trasach między miastami wojewódzkimi.

Zdaniem autora petycji, dla zaspokojenia minimalnych potrzeb społecznych należy wprowadzić wymóg tworzenia linii komunikacyjnych w taki sposób, aby odległość przystanku od zwartej zabudowy, do której dochodzi droga asfaltowa, nie była większa niż 2 km, oraz zapewnienia minimalnej siatki połączeń na tych trasach, przynajmniej jedno połączenie dziennie w obu kierunkach przez co najmniej 3 dni w tygodniu.

Nadto, autor petycji wnosi o wprowadzenie możliwości bezpośredniego zawierania umów o świadczenie usług transportowych przez organizatora w przypadku wystąpienia zakłóceń w świadczeniu usług w zakresie transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej lub zaistnienia bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji.

W opinii autora petycji dobrze funkcjonujący transport pasażerski pozwoli na swobodne przemieszczanie się osób starszych, chorych, niepełnosprawnych, młodzieży i dzieci do pracy, lekarza, szkoły i innych placówek użyteczności publicznej.

**STAN PRAWNY:**

**Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 ze zm.) określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym na terytorium RP oraz w strefie transgranicznej w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Ustawa określa także kwestie finansowania regularnego przewozu

osób transportem zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa powstała na podstawie projektu, który był przedłożeniem rządowym i miał na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Przepisy ustawy stosuje się z uwzględnieniem m.in. 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 oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1).

W art. 4 ustawy zawarty jest słownik używanych pojęć, są to m.in:

– organizator publicznego transportu zbiorowego – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewnianiający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze,

– operator publicznego transportu zbiorowego – samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca działający w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem umowę o świadczenie usług transportowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na linii komunikacyjnej (połączenie komunikacyjne m.in. na sieci dróg publicznych albo liniach kolejowych) określonej w umowie,

– sieć komunikacyjna – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora lub część tego obszaru,

– przewoźnik – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu,

– przewóz o charakterze użyteczności publicznej – powszechnie dostępna usługa w publicznym transporcie zbiorowym wykonywana przez operatora w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze,

– publiczny transport zbiorowy – powszechny dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii, liniach lub sieci komunikacyjnej,

– rekompensata – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

– umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem a operatorem, która przyznaje operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług przewozu o charakterze użyteczności publicznej,

– zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego – proces rozwoju

transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności usług, przy wykorzystywaniu różnych środków transportu, promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

Publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju. Zasady konkurencji regulowanej zawarte w preambule rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczą zapewnienia bezpiecznych, sprawnych i wysokiej jakości usług transportu pasażerskiego w sposób zapewniający również przejrzystość i efektywność usług publicznych w zakresie tego transportu przy uwzględnieniu czynników społecznych i środowiskowych oraz rozwoju regionalnego. Transport ten może odbywać się na podstawie: umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; potwierdzenia zgłoszenia przewozu lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 5). Może być wykonywany przez operatora lub przewoźnika, którzy spełniają warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone w odrębnych ustawach m.in. w:

- 1) ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- 2) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
- 3) ustawie z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (art. 6 ust. 1).

Organizatorem tego transportu, właściwym dla danego obszaru działania lub zasięgu przewozów jest: gmina; związek międzygminny; powiat; związek powiatów; związek powiatowo-gminny; związek metropolitalny; województwo; minister właściwy do spraw transportu – dotyczy przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym (art. 7 ust. 1).

Do zadań organizatora należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym (art. 8).

Przepisy art. 9–14 dotyczą planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy), który może mieć charakter obowiązkowy (dotyczy jednostek samorządu terytorialnego o odpowiedniej liczbie mieszkańców, określonych w art. 9 ust. 1) oraz dobrowolny. Plan transportowy uchwalony przez organy jednostek samorządu terytorialnego stanowi akt prawa miejscowego. Informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłasza się w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu, formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących projektu, w okresie 21 dni od dnia ogłoszenia. Organizator rozpatruje opinie, jeżeli uzna za zasadne wnioski w nich zawarte, dokonuje zmian w projekcie.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego (art. 15 ust. 1) polega na m.in:

- 1) badaniu i analizie potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem potrzeb osób

niepełnosprawnych i osób z ograniczeniami ruchowymi oraz podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo jego aktualizacji,

2) zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania transportu w zakresie:

a) standardów dotyczących przystanków i dworców oraz korzystania z tych obiektów,

b) funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji dla pasażera,

3) określaniu sposobu oznakowania środków transportowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz ustalaniu stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców,

4) przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zawieraniu takiej umowy,

5) określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego,

6) ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie wskazanego wyżej transportu.

Na mocy art. 19 ust. 1 organizator dokonuje wyboru operatora w trybie:

1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych albo

2) ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi, albo

3) bezpośredniego zawarcia umowy, na warunkach określonych w art. 22 ust. 1 (vide poniżej). Organizator może realizować przewozy w ramach publicznego transportu w formie samorządowego zakładu budżetowego (art. 19 ust. 2).

Operatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 (art. 20). Wyłączne prawo, oznacza przyznanie podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze z wyłączeniem innych podmiotów świadczących usługi.

Zgodnie z art. 21 przy udzielaniu zamówienia publicznego na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia można uwzględnić szczególnie normy jakości i powszechną dostępność świadczonych usług, w tym:

1) liczbę i rodzaj środków transportu z personelem oraz zapleczem technicznym, które przedsiębiorca posiada w chwili składania oferty lub w których posiadaniu będzie w chwili rozpoczęcia świadczenia usług,

2) rozwiązania techniczne zastosowane w środkach transportu służące zapewnieniu ochrony środowiska oraz obsługi pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz standard wyposażenia środków transportu.

Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, że świadczenie usług na danej linii, liniach lub sieci komunikacyjnej, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innej linii, liniach lub sieci komunikacyjnej, które są rentowne. Do specyfikacji organizator dołącza projekt umowy o świadczenie usług transportu zbiorowego.

Na mocy art. 22 ust. 1 organizator może bezpośrednio zawrzeć umowę o świadczenie usług transportu zbiorowego w przypadku gdy:

1) średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług transportu dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie albo,

2) świadczenie usług transportu ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, (odrębna prawnie jednostka podlegająca kontroli organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego organu lokalnego) w tym celu powołany albo

3) świadczenie usług transportu ma być wykonywane w transporcie kolejowym albo

4) wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie tego transportu lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w wskazanym wyżej art. 19 ust. 1 pkt 1 i 2.

Organizator publikuje ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie Prawa zamówień publicznych i ustawy o umowie koncesji na roboty budowlane lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w wskazanym art. 22 ust. 1 pkt 1–3, w terminie nie krótszym niż:

1) jeden rok,

2) sześć miesięcy – gdy umowa ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze do 50 000 kilometrów rocznie. Organizator zamieszcza to ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w miejscu powszechnie dostępnym w swojej siedzibie i na swojej stronie internetowej (art. 23 ust. 1–3).

Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty, w terminie 30 dni od przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Umowa jest zawierana na czas oznaczony, nie

dłuższy niż 10 lat w transporcie drogowym (art. 25 ust. 1 i ust. 2 pkt 1).

Po zawarciu umowy organizator wydaje operatorowi zaświadczenie, o ile jest wymagane, które potwierdza posiadanie uprawnień do wykonywania publicznego transportu zbiorowego na danej linii, liniach lub sieci komunikacyjnej (art. 28 ust. 1 i 4).

Przewoźnik uprawniony do prowadzenia działalności w zakresie przewozu osób (przewozy komercyjne), może przystąpić do jego realizacji po dokonaniu zgłoszenia o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora właściwego ze względu na zasięg przewozów i po wydaniu przez niego potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Do zgłoszenia dołącza się m.in. proponowany rozkład jazdy z przystankami lub dworcami, informację o środkach transportu oraz potwierdzenie zasad korzystania z przystanków w granicach miast i dworców dokonane z ich właścicielami lub zarządzającymi (art. 30 ust. 1 i 3).

Jeżeli nie zachodzą przesłanki do odmowy wydania potwierdzenia zgłoszenia przewozu, organizator w terminie 30 dni od dnia dokonania zgłoszenia, wydaje przedsiębiorcy decyzję administracyjną, potwierdzenie zgłoszenia przewozu oraz wypis z tego potwierdzenia, o ile jest wymagany (art. 34 ust. 1).

Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej może polegać na:

1) pobieraniu przez operatora lub organizatora opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

2) przekazaniu operatorowi rekompensaty z tytułu:

a) utraconych przychodów przy stosowaniu ustawowych ulg na przejazdy w publicznym transporcie zbiorowym, lub utraconych przychodów przy stosowaniu ulg na przejazdy w publicznym transporcie obejmujących obszar właściwości organizatora, lub

b) poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub

3) udostępnianiu operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 50 ust. 1).

Źródłem finansowania przewozów użyteczności publicznej mogą być w szczególności: środki jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem; środki z budżetu państwa oraz wpływy ze sprzedaży biletów i opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów (art. 51).

W dniu 10 września 2016 r. weszła w życie **ustawa z dnia 21 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym** (Dz. U. z 2016 r. poz. 1342) na mocy, której przesunięto o jeden rok, tj. na 1 stycznia 2018 r., wejście w życie niektórych przepisów omawianej ustawy. Nowelizacja miała na celu uniknięcie trudności na rynku przewozu osób, spowodowanych niezrealizowaniem przez większość jednostek samorządu terytorialnego

wyboru operatora transportu zbiorowego oraz brakiem opracowania planów transportowych. Zgodnie z ustawą wydłużono do 31 grudnia 2017 r., ważność zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wydanych na podstawie przepisów dotychczasowych, a których ważność upłynęła 31 grudnia 2016 r. Przedłużenie okresu stosowania obowiązujących zasad prowadzenia działalności w zakresie regularnego przewozu osób w krajowym transporcie, pozwoli zachować pasażerom pełen dostęp do ulg ustawowych u wszystkich przewoźników, niezależnie od podpisania przez przewoźnika umowy z jednostką samorządu terytorialnego.

#### **PRACE LEGISLACYJNE:**

W Sejmie trwają prace nad dwoma projektami ustaw:

1) **poselskim projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym** (druk sejmowy nr 528), 18 maja 2016 r. skierowany do pierwszego czytania do Komisji i Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Projekt dotyczy usprawnienia transportu publicznego poprzez wprowadzenie zmian zakładających tworzenie przez samorzady zintegrowanych planów transportowych.

2) **poselskim projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie drogowym** (druk sejmowy nr 1200), 22 lutego i 24 maja 2017 r. w Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej odbyło się pierwsze czytanie projektu. Komisje przygotowały sprawozdanie (druk sejmowy nr 1568), w którym wnoszą o odrzucenie projektu ustawy.

Celem projektu jest umożliwienie budowy linii oraz obsługi przez przewoźników transportu publicznego prowadzonego w pojazdach poruszających się na jednej szynie oraz na poduszkach powietrznych lub magnetycznych.

W Sejmie 9 lutego 2017 r. złożono **petycję indywidualną** (BKSP-145-186/17) tożsamą z prezentowaną petycją w sprawie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zakresie wykonywania przewozu osób w ramach publicznego transportu zbiorowego będącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej. Komisja do Spraw Petycji 11 maja 2017 r. postanowiła uchwalić dezyderat.

Do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa 8 maja 2017 r. wniesiona została petycja indywidualna tożsama z prezentowaną petycją, dotyczy zmian w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

#### **DZIAŁANIA POWIĄZANE:**

**Interpelacja poselska** nr 12101 z 25 kwietnia 2017 r. w sprawie możliwych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.



Z odpowiedzi wynika m.in, że w ministerstwie zarządzeniem nr 51 z 3 listopada 2016 r. powołano Zespół do spraw opracowania projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. W skład Zespołu weszli przedstawiciele organizacji zrzeszających przewoźników drogowych i stowarzyszeń jednostek samorządu terytorialnego. W ramach Zespołu trwają prace nad przygotowaną przez resort propozycją nowelizacji przepisów w tym obszarze. Istotą rozwiązań zawartych w projekcie jest potrzeba zapewnienia spójności komunikacyjnej kraju poprzez eliminowanie tzw. białych plam transportowych w rejonach, gdzie regularna komunikacyjna autobusowa nie istnieje lub nie zaspokaja lokalnych potrzeb mieszkańców. Projekt przewiduje m.in. tworzenie pakietów linii komunikacyjnych ujętych w planach transportowych, w których główną rolę w kształtowaniu transportu krajowego autobusowego przypisano samorządom, poza międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi, te przewoźnicy będą mogli wykonywać na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Pakiety linii komunikacyjnych będą zawierały linie wysoko dochodowe i połączenia mniej opłacalne, rozłożone równomiernie pomiędzy poszczególne pakiety. Rozwiązanie ma na celu stworzenie warunków dla uruchamiania linii komunikacyjnych i dojazd do miejscowości nie obsługiwanych dotąd przez przewoźników ze względu na niską opłacalność. Organizatorzy transportu będą mogli planować, tworzyć i rozwijać komunikację publiczną na swoim obszarze poprzez samodzielne określanie pakietów oraz dobór linii komunikacyjnych zapewniając realizację potrzeb przewozowych lokalnych społeczności. W ocenie resortu stworzenie optymalnego modelu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb pasażerów i konkurencyjności na rynku przewozów jest warunkiem niezbędnym dla lepszego skomunikowania kraju, w tym miejscowości położonych na uboczu głównych dróg oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu osób o niskich dochodach, zamieszkałych na terenach oddalonych od aglomeracji miejskich. W kwestii umożliwienia jednostkom samorządu terytorialnego, jako organizatorom publicznego transportu zbiorowego udzielania prawa wyłącznego resort poinformował, że nowe przepisy przewidują niepowtarzalny charakter poszczególnych pakietów linii komunikacyjnych przyznawanych przedsiębiorcom w ramach procedur przetargowych. Natomiast przewoźnicy tzw. komercyjni będą wykonywali przewozy na liniach międzywojewódzkich nie stanowiących bezpośredniej konkurencji w ramach pakietów. Zespół finalizuje prace nad projektem ustawy i zostanie on skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

**INFORMACJE DODATKOWE:**

Najwyższa Izba Kontroli w kwietniu 2016 r. opublikowała informację o wynikach kontroli „Funkcjonowanie regionalnego pasażerskiego transportu zbiorowego”. W informacji

z 25 maja 2016 r. zamieszczonej na stronie internetowej NIK w tej sprawie stwierdzono m.in., że samorządy na ogół nie były zainteresowane organizowaniem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców. Ograniczały się do administrowania tym transportem, czyli m.in. wydawania zezwoleń i określania przystanków. Badania i analizy potrzeb przewozowych mieszkańców przeprowadziły te samorządy, które przystąpiły do opracowania planu transportowego. Żaden samorząd do zakończenia kontroli i nie zawarł umowy na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Samorządy nie zawierały takich umów nawet wtedy, kiedy stwierdzały, że aktualne potrzeby nie są zaspokajane przez przewoźników komercyjnych.

NIK zauważyła, że barierą ograniczającą zaangażowanie samorządów w organizację tego transportu jest brak środków finansowych. Hamulcem są także sprzeczne rozwiązania prawne w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i w rozporządzeniu Unii Europejskiej, dotyczące przyznawania przewoźnikom działającym na określonych liniach prawa wyłącznego (czyli prawa umożliwiającego wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej przez jednego przewoźnika). Ideą przepisów UE była organizacja tego transportu na zasadach konkurencji regulowanej. Miało to zapewnić bardziej masowy charakter tych usług, zwiększyć ich bezpieczeństwo i umożliwić odróżnienie wyższą jakością lub niższą ceną od usług świadczonych na zasadzie rynkowej. NIK wniosowała do Prezesa Rady Ministrów o zainicjowanie zmian art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uprawniających samorządy do przyznania prawa wyłącznego. NIK stwierdziła także, że poza rekompensatami finansowanymi z budżetu państwa za honorowanie ulg dla przewoźników świadczących usługi o charakterze użyteczności publicznej, samorządy nie przewidują innych rekompensat. Może to spowodować brak zainteresowania przewoźników świadczeniem usług na trasach, gdzie ruch pasażerski jest niewielki i nie zapewni rentowności w przypadku świadczenia usług przez więcej niż jednego przewoźnika.

OPRACOWAŁA

Wanda Wójtowicz

WICEDYREKTOR



Danuta Antoszkiewicz