



Znak sprawy: DTD-6.054.49.2022

**Szanowny Pan  
Tomasz Grodzki  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Andrzeja Pająka, złożone w dniu 6 października 2022 r. podczas 50. Posiedzenia Senatu Rzeczypospolitej Polskiej (dot. pisma BPS/043-50-1900/22 z dnia 7 października 2022 r.) w sprawie obowiązujących przepisów prawa w zakresie transportu zbiorowego, które w znacznej części utrudniają kontrolę przedsiębiorców prowadzących przewozy na liniach regularnych w powiecie suskim, przedstawiam poniższe informacje.

*Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*<sup>1</sup> określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium RP oraz w strefie transgranicznej m.in. w transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym* publiczny transport zbiorowy może być wykonywany przez operatora publicznego transportu zbiorowego lub przewoźnika spełniającego warunki do podejmowania i wykonywania działalności w zakresie przewozu osób określone - w odniesieniu do transportu drogowego - w *ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*<sup>2</sup>. W art. 18b ww. ustawy zostały określone zasady wykonywania regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 15n ust. 1 *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*<sup>3</sup>, warunków określonych w zezwoleniu, o którym mowa w art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, nie stosuje się w przypadku:

- 1) konieczności podjęcia czynności związanych z przeciwdziałaniem COVID-19;
- 2) braku rentowności wykonywanych przewozów, będącego skutkiem niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności, związanych z przeciwdziałaniem COVID-19.

Stosownie do art. 15n ust. 2 przedmiotowej ustawy, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przedsiębiorca jest obowiązany niezwłocznie, nie później niż w terminie 14 dni od dnia odstąpienia od warunków określonych w zezwoleniu przekazać organowi, który udzielił zezwolenia informacje o zastosowanych odstępstwach, a także podać je do publicznej wiadomości, przez ogłoszenia na wszystkich wymienionych w rozkładzie jazdy przystankach lub dworcach.

Wskazany przepis został dodany przez art. 1 pkt 14 *ustawy z 31 marca 2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19,*

<sup>1</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1343

<sup>2</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 2201

<sup>3</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 2095 z późn. zm.

*niepodległa*

POLEKA  
STURDIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

*innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw*<sup>4</sup>, a następnie został zmieniony przez art. 73 pkt 22 ustawy z 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2<sup>5</sup> poprzez dodanie ustępu drugiego do dotychczasowej struktury przepisu.

Ponadto zaznaczenia wymaga, że zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 2 ust. 2 ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych przez „przeciwdziałanie COVID-19” rozumie się „wszelkie czynności związane ze zwalczaniem zakażenia, zapobieganiem rozprzestrzenianiu się, profilaktyką oraz zwalczaniem skutków, w tym społeczno-gospodarczych” COVID-19.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 12 maja 2022 r. w sprawie odwołania na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stanu epidemii<sup>6</sup>, od dnia 16 maja 2022 r. odwołano na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii w związku z wirusem SARS-CoV-2. W chwili obecnej w Polsce obowiązuje stan zagrożenia epidemicznego.

Należy w tym miejscu wskazać, że przepis art. 15n ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych pozostaje w mocy, a jego postanowienia nadal obowiązują do czasu jego uchylecia. Niemniej jednak podkreślenia wymaga, że dyspozycja przepisu art. 15n ww. ustawy pozwala na odstąpienie od warunków zezwolenia jedynie w przypadku spełnienia przesłanek ustawowych, tj. w razie:

- 1) konieczności podjęcia czynności związanych z przeciwdziałaniem COVID-19;
- 2) braku rentowności wykonywanych przewozów, będącego skutkiem niezależnych od przedsiębiorcy okoliczności, związanych z przeciwdziałaniem COVID-19.

Odnosząc się do problemów w funkcjonowaniu przewozów komercyjnych przedstawionych w oświadczeniu Pana Senatora należy wskazać, że w sytuacji gdy przewozy komercyjne nie spełniają oczekiwań mieszkańców, jednostki samorządu terytorialnego jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mogą podjąć decyzję – na podstawie przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym - o organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej odpowiadających potrzebom przewozowym mieszkańców.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, zgodnie z art. 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, są jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo – gminnego, związku metropolitalnego lub województwa. Do zadań organizatorów publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z art. 8 ww. ustawy należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Jednocześnie należy wskazać, że organizator publicznego transportu zbiorowego podczas zamawiania usług o charakterze użyteczności publicznej powinien kierować się przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań przewoźnych swoich mieszkańców.

W celu zachęcenia samorządów do organizacji połączeń autobusowych, resort infrastruktury przygotował mechanizmy wsparcia finansowego, w ramach ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>7</sup>. Jej przepisy weszły w życie z dniem 18 lipca 2019 r.

Wskazaną ustawę należy uznać za istotne rozwiązanie, które zasadniczo zmieniło sytuację na rynku pozamiejskich przewozów autobusowych. Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: „Fundusz”) jest pierwszym na tak dużą skalę narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego. Ustawa przewiduje wsparcie ze środków budżetowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych oraz odtworzeniu połączeń, które zostały zlikwidowane (z wyłączeniem przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej).

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 568, z późn. zm.

<sup>5</sup> Dz. U. z 2020 r. poz. 695, z późn. zm.

<sup>6</sup> Dz. U. z 2022 r. poz. 1027

<sup>7</sup> Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.

Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej. W ramach Funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają jednostkom samorządu terytorialnego jako organizatorom publicznego transportu zbiorowego realne możliwości uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia dobrze zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Ministerstwo Infrastruktury obserwuje rosnące zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem. W ramach kolejnych naborów dopłatą obejmowane są nowe linie komunikacyjne. W ramach przeprowadzonych do tej pory naborów wniosków na 2022 rok dopłatą objęto 5 705 linii komunikacyjnych, a wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty z Funduszu wynosi 631 556 854,31 zł.

Wsparcie ze środków Funduszu stanowi istotną pomoc dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego w realizacji ich zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Tym samym dopłata ze środków Funduszu może stanowić jedno ze skutecznych narzędzi wsparcia powiatu suskiego w uruchomieniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Jednocześnie należy wskazać, że resort infrastruktury prowadzi prace nad nowelizacją *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw jest wpisany do Wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów pod numerem UD18. W ramach ww. projektu zaproponowano rozwiązania, które przewidują odstąpienie od corocznego przedłużania ważności zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym. Rozwiązania zawarte w projekcie zapewnią przewoźnikom komercyjnym przewidywalność i stabilność funkcjonowania w oparciu o wskazane zezwolenia. W najbliższym czasie projekt zostanie skierowany do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Rafał Weber  
Sekretarz Stanu