



Dariusz Piontkowski

Posel na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość ul. Wiejska 4/6/8 00-902 Warszawa
Biuro Poselskie: ul. Zwycięstwa 26 C, 15-703 Białystok, tel./fax (85) 652-24-09, 666 890 775
Dariusz.Piontkowski@sejm.pl

Białystok, 2017-04-25

Pan

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury i Budownictwa

Interpelacja

w sprawie możliwych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym

Do mego biura poselskiego zgłaszają się osoby z mniejszych miejscowości, wskazujące na bardzo słabo rozwiniętą sieć transportu publicznego. Wg ich obserwacji w ostatnich latach maleje liczba połączeń autobusowych czy kolejowych, zwłaszcza na terenach słabiej zasiedlonych. Rodzi to oczywiście poważne konsekwencje związane z mobilnością mieszkańców takich terenów i jednocześnie przyczynia się do coraz większej migracji mieszkańców z takich obszarów. Jednocześnie samorządy bardzo rzadko uczestniczą finansowo w utrzymaniu takiego transportu, zasłaniając się brakiem środków oraz zapisami polskiego prawa. Mieszkańcy wnoszą o zmianę przepisów, tak aby ułatwić tworzenie większej liczby połączeń komunikacji publicznej.

Problemem tym zajmuje się także rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego. Przewiduje ono m.in. możliwość podjęcia przez właściwy organ decyzji o przyznaniu prawa wyłącznego w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych. Rozporządzenie to w art. 2 f) definiuje „wyłączne prawo” jako prawo dające podmiotowi świadczącemu usługi publiczne możliwość świadczenia niektórych usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego na danej trasie, w danej sieci lub na danym obszarze, z wyłączeniem innych takich podmiotów świadczących usługi, czyli prawa umożliwiającego wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej przez jednego przewoźnika. Art. 3 ust. 1 rozporządzenia, opisując formę zawarcia umowy z operatorem, wyraźnie określa, iż dotyczy ona przypadku przyznania wyłącznego prawa lub rekompensaty.

Ideą przepisów europejskich, dopuszczających takie rozwiązanie, była organizacja publicznego transportu zbiorowego na zasadach konkurencji regulowanej. Miało to zapewnić bardziej masowy charakter tych usług, zwiększyć ich bezpieczeństwo, zapewnić wyższą jakość lub niższą cenę od usług świadczonych na zasadzie swobodnej „gry sił rynkowych”.



Dariusz Piontkowski

Posel na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej Klub Parlamentarny Prawo i Sprawiedliwość ul. Wiejska 4/6/8 00-902 Warszawa
Biuro Poselskie: ul. Zwycięstwa 26 C, 15-703 Białystok, tel./fax (85) 652-24-09, 666 890 775
Dariusz.Piontkowski@sejm.pl

Polska jest jedynym krajem UE, w którym organizator nie ma prawnie dopuszczonej możliwości przyznania operatorowi „prawa wyłącznego”. Polskie prawo nie dopuszcza przyznawania takiego rozwiązania, bowiem obowiązujący art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, stanowi, iż „organizatorowi nie przyznaje się prawa wyłącznego, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007.”

W obecnym stanie prawnym samorzady na ogół nie są zainteresowane organizowaniem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców, choć wydaje się naturalne, że samorzady powinny poszukiwać nowych rozwiązań, by umożliwić mieszkańcom miejscowości lub osiedli oddalonych od głównych linii komunikacyjnych dotarcie do pracy, szkoły, przychodni lekarskiej, czy sklepu. Samorzady ograniczają się do administrowania tym transportem, czyli głównie do wydawania zezwoleń i określania przystanków komunikacyjnych. Większość samorządów nie bada też lokalnych potrzeb przewozowych.

Aktualny stan prawny i faktyczny, prowadzi do braku zainteresowania przewoźników świadczeniem usług na trasach, gdzie ruch pasażerski jest niewielki i nie zapewni rentowności w przypadku świadczenia usług przez więcej niż jednego przewoźnika. Samorzady nie przewidują żadnych innych rekompensat dla przewoźników, poza rekompensatami finansowanymi z budżetu państwa za honorowanie ulg ustawowych dla przewoźników, świadczących usługi transportowe o charakterze użyteczności publicznej.

Mając powyższe na uwadze uprzejmie proszę o odpowiedź na pytania:

- 1. Czy istnieje strategia rządowa, która zakłada jakieś kroki dla zahamowania spadku liczby przewozów transportem publicznym, zwłaszcza na terenach słabiej zurbanizowanych?**
- 2. Czy przewiduje się w najbliższym czasie zmianę zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uwzględniającą między innymi możliwość podjęcia przez właściwy organ decyzji o przyznaniu prawa wyłącznego, w zamian za realizację zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych ?**

Z poważaniem

Dariusz Piontkowski
Posel na Sejm RP