



# Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji

02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 144

tel.: 22-823-64-46, 22-823-64-47; fax 22-822-19-20

Adres korespondencyjny: 02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 144

Nr KRS: 0000140203

Regon: 010691798

NIP: 522-10-15-876

Nr konta bankowego:

43 1240 6003 1111

0000 4946 5239

Adres internetowy:

[www.pigtsis.pl](http://www.pigtsis.pl)

e-mail:

[pigtsis@pigtsis.pl](mailto:pigtsis@pigtsis.pl)

Ogólnopolska informacja o  
autobusowej komunikacji  
międzymiastowej

[www.autobusowyrozkladjazdy.pl](http://www.autobusowyrozkladjazdy.pl)

PIGTSiS- 162/P/2020

Warszawa, 2020.05.04.

Pan Kazimierz Kleina  
Przewodniczący  
Senackiej Komisji Budżetu i Finansów Publicznych  
Kancelaria Senatu  
ul. Wiejska 6/8  
00-902 Warszawa

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, w nawiązaniu do skierowanego przez Sejm do *Senatu Ustawy z dnia 30 kwietnia 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2* [druk Senacki 106], w imieniu naszych Członków – Firm zajmujących się do 15 marca 2020 r. prowadzeniem działalności gospodarczej w zakresie publicznego przewozu pasażerów w pozamiejskich przewozach autobusami, a które to przewozy w zdecydowanej większości obecnie nie są w ogóle realizowane, zwraca się z uprzejmą prośbą o dokonanie w tym projekcie wnoszonych przez nas propozycji zmian w zakresie dwóch odmiennych form pomocy dla realizatorów publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych osób:

1. proponowana zmiana w art. 38 tej Ustawy dotycząca *ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 1123)* jest korzystna, ale niemożliwa do niezwłocznego wprowadzenia ze względu na inne przepisy tej zmienianej Ustawy, które to blokują i naszym zdaniem muszą zostać obecnie także znowelizowane, aby uzyskać zamierzony cel pomocy dla tej gałęzi gospodarki.

**a) W art. 38 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:**

**„3. W okresie od 1 kwietnia 2020 r. do 31 grudnia 2021 roku zawieszają się obowiązki przepisów art. 22 ust. 1.”** – uważamy, że ten przepis w ogóle powinien zostać usunięty, ponieważ dotychczas był on głównym powodem nieudanych naborów wniosków w poprzednich dwóch edycjach tego Funduszu.

Jednostki samorządu terytorialnego nie zawsze mogły wykazać, że komunikacja na wnioskowanej linii nie funkcjonowała od 3 miesięcy, a obecnie także upłynęło do 15 marca 2020 r., czyli od chwili, gdy ponad 90% przewozów autobusowych pozamiejskich przestało być

realizowanych, nie upłynęło także jeszcze 3 miesiące, więc takie wnioski znowu będą odrzucane.

**b) dokonać zmiany w art. 24 ust. 4 poprzez nadanie mu brzmienia:**

„4. Wojewoda zamieszcza w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu wojewódzkiego informację o kwocie środków Funduszu, o których mowa w ust. 1, przyznanych dla województwa i wskazuje termin na złożenie wniosku o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą. *W okresie pomiędzy 1 kwietnia a 31 grudnia 2020 r., składanie wniosków o objęcie dopłatą odbywa się systematycznie przez cały ten okres.*”

**c) dokonać zmiany art. 27 ust. 2 pkt 5, poprzez nadanie nowego brzmienia:**

„5) maksymalną kwotę dopłaty w wysokości nie większej niż zawarta we wniosku o objęcie dofinansowaniem, o którym mowa w art. 6 pkt 1, *z tym, że w okresie pomiędzy 1 kwietnia a 31 grudnia 2020 r., następuje automatycznie przeliczenie kwoty dopłaty z Funduszu w zawartych z operatorami umowach polegające na zmianie wysokości jednostkowej dopłaty z 1 zł na 3 zł za wozokilometr.*”

Naszym zdaniem, bez jednoczesnej zmiany tych trzech przepisów, zapisy nowego art. 30a tej ustawy nie będą skutecznie realizowane.

2. Jednocześnie wyrażamy swoje zaniepokojenie, brakiem jakiegokolwiek pomocy dla przedsiębiorców realizujących przewozy autobusowe w ramach publicznego transportu zbiorowego na podstawie ustawy o transporcie drogowym, której ważność jest ciągle przesuwana pomimo, że zgodnie z 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, z późn. zm.), system tych przewozów mógł zgodnie z prawem w Unii Europejskiej obowiązywać jedynie do dnia 3 grudnia 2019 r..

W chwili obecnej, wg naszych informacji przewozy w oparciu o ustawę o transporcie drogowym stanowią ponad 90% wszystkich przewozów publicznych realizowanych w autobusowych przewozach międzywojewódzkich, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Wg danych uzyskanych od marszałków wszystkich województw, na dzień 31 grudnia 2019 r. przewozy takie realizowało i miało z marszałkami zawarte umowy na wypłatę rekompensat (dopłat) z tytułu honorowania uprawnień obywateli do ulgowych przejazdów około 1.600 przewoźników. W świetle proponowanych zapisów przedsiębiorcy ci, z tytułu braku możliwości realizacji publicznego transportu zbiorowego nie otrzymają żadnej formy pomocy ze strony państwa.

W związku z powyższym proponujemy w art. 44 w punkcie 29 dodanie nowego artykułu art. 15 zzzzl<sup>5</sup> w brzmieniu:

„Art. 15 zzzzl<sup>5</sup>

**1. W celu przeciwdziałania skutkom COVID-19 marszałkowie województw przekazują:**

- a) przedsiębiorcom, z którymi mają zawarte umowy na podstawie art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego [Dz. U. z 2018 r., poz. 295] realizującym regularne przewozy osób w gminnych, powiatowych, wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w krajowym drogowym transporcie osób, na podstawie posiadanych zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych osób w krajowym transporcie drogowym, wydanych zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym [Dz. U. z 2019 r. poz. 2140], oraz

b) *organizatorom publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 7 Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym [Dz. U. z 2019 r., poz. 2475]*

*środki finansowe za miesiące obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego lub stanu epidemii oraz kolejne 3 miesiące po upływie miesiąca, w którym odwołano stan zagrożenia epidemicznego albo stan epidemii, na poziomie otrzymywanych przez przedsiębiorcę kwot dopłat z tytułu honorowania ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego rozliczonej za te same miesięczne okresy w roku poprzednim, pomniejszonej o przekazane przedsiębiorcom lub organizatorom środki w tytułu dopłat utraconych środków na finansowanie utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów za te miesiące.*

2. *Środki finansowe, o których mowa w ust. 1, przekazywane są z budżetu państwa z części, której dysponentem są poszczególni wojewodowie, w celu sfinansowania dopłat w rozumieniu art. 8a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o ulgowych przejazdach lub w sfinansowanie organizatorom rekompensaty w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 15 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w części określonej w art. 50 ust. 1 pkt 2 lit. c tej ustawy.*
3. *Przedsiębiorca realizujący regularne przewozy osób w gminnych, powiatowych, wojewódzkich i międzywojewódzkich przewozy pasażerskich w krajowym drogowym transporcie osób, oraz organizator gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozów o charakterze użyteczności publicznej, występując z wnioskiem do właściwego marszałka wskazuje odpowiednie zezwolenia na wykonywane regularnego przewozy osób lub organizator wskazuje umowę o świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w ramach, której będzie rozliczana kwota przekazanych środków finansowych.*
4. *Zasady przekazywania i rozliczania środków finansowych, o których mowa w ust. 1, następuje na zasadach określonych w umowach pomiędzy marszałkami a przedsiębiorcami lub w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i stosuje się nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2020 r.*

Powyższa nasza propozycja w odniesieniu do organizatorów publicznego transportu drogowego jak i przewoźników realizujących regularne przewozy osób w krajowym transporcie jest, co do zasady i celu identyczna jak propozycja Rządu i została przyjęta przez Sejm w odniesieniu do pomocy finansowej dla przewozów kolejowych, opisana w art. 15 zzzzl<sup>1</sup> tego projektu.

Ponadto podnosimy, że środki finansowe na ten cel są już zabezpieczone w uchwalonym budżecie państwa na 2020 r., a więc nie wymagałoby to żadnych nowych nakładów a stanowiłoby to realną pomoc z budżetu państwa dla przedsiębiorców, którzy od 15 marca 2020 r. utracili 95% dotychczasowych przychodów i bez tej pomocy państwa, większość z tych 1.600 przewoźników zatrudniających kilkanaście tysięcy pracowników, będzie musiała się zlikwidować.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie przez Senat naszego wniosku.

Do wiadomości:  
Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury  
Ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Z poważaniem  
Prezes Zarządu  
mgr Zdzisław Szczerbaciuk

