



TK-V.8071.3.24.2020

Kielce, dn.29.05.2020 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Pan Jacek Sasin
Minister Aktywów Państwowych

Dotyczy: tarczy antykryzysowej 4.0

Szanowni Panowie Ministrowie,

W związku z trudną sytuacją przewoźników drogowych oraz pracami legislacyjnymi nad prawnymi rozwiązaniami antykryzysowymi w ramach tarczy 4.0, kieruję do Panów Ministrów prośbę o rozważenie możliwości wprowadzenia do w/w tarczy, rozwiązań uwzględniających rozdysponowanie środków z budżetu państwa dedykowanych na dopłaty do biletów ulgowych w transporcie drogowym, w sposób analogiczny jak przewidziany w przepisach ustawy z dnia 14 maja 2020 r. *o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2* dla operatorów publicznego transportu kolejowego (art. 15zzzz¹-15zzzz⁴).

Głównym problemem wpływającym na kondycję firm przewozowych w transporcie drogowym jest brak zamówień na bilety z ulgą 49% nabywane dotychczas przez gminy na podstawie art. 5a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz.U. z 2018, poz. 295) w trybie postępowań przetargowych.

Ta sytuacja wpłynęła na wygenerowanie znaczących oszczędności w budżecie państwa dedykowanych na wskazany cel – w przypadku województwa świętokrzyskiego poziom dopłaty za miesiąc kwiecień 2020 roku spadł z ok. 3,0 mln zł do niecałych 90 tys. zł. Podstawą świadczenia przewozów w znamienitej większości stanowią tu jednak zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym (na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - Dz.U z 2019, poz. 2140 t.j.), nie zaś umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na co wskazuje art. 13 ust. 3 pkt 2) ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Tym samym dla większości

przewoźników nie jest możliwe skorzystanie z dopłaty do wozokilometra, jaką przewidziano w przepisach ustawy z dnia 14 maja 2020 r. *o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2* w zakresie ustawy z dnia 16 maja 2019 roku o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Jestem przekonany, że pomoc w takiej formie gwarantowałaby objęcie wsparciem znaczącej grupy przewoźników drogowych i niewątpliwie wypełniła dotychczas zgłaszane postulaty przez środowisko transportowe.

Z poważaniem

Andrzej Bętkowski
Marszałek Województwa Świętokrzyskiego
(dokument podpisany cyfrowo)

Ministerstwo Infrastruktury
00-928 Warszawa
Chałubińskiego 4/6

Warszawa, 2020-07-07

DBI-3.050.36.2020.GS

Urząd Marszałkowski Województwa
Świętokrzyskiego

KOPERTA EPUAP

Korespondencja wysłana z systemu EZD PUW

Załączniki:

1. Odpowiedź dla Marszałka Woj. Świętokrzyskiego dot. wsparcia dla przewoźników autobusowych.pdf

Dokument nie zawiera podpisu

Podpis elektroniczny



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 04 lipca 2020 r.

Znak sprawy: DBI-3.050.36.2020

Szanowny Pan

Andrzej Bętkowski

Marszałek Województwa Świętokrzyskiego

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dnia 29 maja br. (znak: TK-V.8071.3.24.2020) dotyczące rozważenia uzupełnienia treści przepisów prawa związanych z rozwiązaniami antykryzysowymi o regulacje dotyczące uwzględnienia rozdysponowania środków zabezpieczonych w budżecie państwa dedykowanych na dopłaty do biletów ulgowych w transporcie drogowym w sposób analogiczny jak przewidziano w art. 15zzzzl¹-15zzzzl⁴ ustawy z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 dla operatorów publicznego transportu kolejowego uprzejmie informuję, że brak jest możliwości przyjęcia analogicznych rozwiązań prawnych ze względu na zupełnie różny status prawny i zasady funkcjonowania przewoźników autobusowych i operatorów przewozów pasażerskich (zarówno autobusowych jak i kolejowych). Przepisy art. 15zzzzl¹-15zzzzl⁴ ww. ustawy nie obejmują też wszystkich podmiotów realizujących kolejowe przewozy pasażerskie osób, a jedynie operatorów przewozów wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych.

Jak słusznie zauważył Pan Marszałek sytuacja przewoźników osób w transporcie drogowym jest odmienna. Przewoźnicy autobusowi realizują usługi przewozowe w oparciu o posiadane zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, a w konsekwencji świadczą usługi na zasadach w pełni komercyjnych, realizując własne strategie handlowe zarówno w zakresie tras przejazdu, częstotliwości kursowania, czy cen biletów normalnych oraz z ulgami komercyjnymi. Z kolei operatorzy przewozów pasażerskich (zarówno w komunikacji autobusowej jak i kolejowej) zawierają z organizatorami tych przewozów umowy o świadczenie usług publicznych, w których zobowiązują się do realizacji przewozów na warunkach określonych w tych umowach w zamian za rekompensatę. Celem rekompensaty jest pokrycie tej części kosztów wywiązania się z przyjętego w drodze umowy obowiązku świadczenia usług przewozowych, który nie może być pokryty przychodami wynikającymi z tych przewozów (ze sprzedaży biletów, reklamy w środkach transportu, sprzedaży usług dodatkowych np. napojów itp.). Rekompensata ta powinna być udzielana zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 co powinno zapewnić jej zgodność

wiepodlega

POLSKA
STAWIŁ SIĘ ODDZYKANIEM
NIEPODLEGŁOŚCI

z przepisami prawa unijnego w zakresie pomocy publicznej, a tym samym umożliwić jej przekazywanie bez konieczności uzyskania odrębnej zgody Komisji Europejskiej.

Przewoźnicy autobusowi realizując przewozy bez umowy o świadczenie usług publicznych, zgodnie z własną strategią handlową nie mogą zatem otrzymywać rekompensat za przewozy, do realizacji których nie są zobowiązani, i których nie mogą rozliczyć (zgodnie z art. 15 zzzzl¹ ust. 7 i 8 oraz art. 15 zzzzl² ust. 6 ustawy z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 rekompensata ta podlega rozliczeniu w ramach zawartych umów o świadczenie usług publicznych). Stąd też niewykorzystane na dopłaty do biletów ulgowych w przewozach autobusowych środki finansowe nie mogą być wykorzystane na finansowanie przewoźników tylko dlatego, że w budżecie państwa powstały oszczędności spowodowane znacznym zmniejszeniem sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi. Jedynym bowiem wspólnym elementem łączącym przekazywane operatorom – zgodnie z art. 15 zzzzl¹ ustawy – rekompensaty i bliżej nieokreślone wsparcie dla przewoźników autobusowych (niebędące przecież rekompensatą za świadczenie usług publicznych) byłoby źródło finansowania tego wsparcia w postaci niewykorzystanych środków budżetowych na pokrycie utraconych przychodów z tytułu obowiązku honorowania przysługujących pasażerom ulg ustawowych), odmienne zaś byłoby przeznaczenie tego wsparcia.

Mając na uwadze powyższe, brak jest możliwości przeniesienia rozwiązań prawnych przewidzianych dla operatorów na przewoźników niebędących operatorami, zarówno autobusowych, jak i kolejowych przewozów pasażerskich. Przewoźnicy ci w okresie przestoju spowodowanego pandemią powinni korzystać z innych mechanizmów prawnych przewidzianych w ustawach anty kryzysowych. W szczególności możliwe wydaje się w tym zakresie udzielanie przewoźnikom horyzontalnej pomocy państwa polegającej m.in. na dopłatach do pensji pracowników w zamian za utrzymanie miejsc pracy, czy też różnego rodzaju ulg obniżających im koszty działalności gospodarczej w okresie pandemii (odroczenie, obniżenie, czy też czasowe zniesienie obowiązków podatkowych).

Niezależnie od powyższego pragnę zachęcić Pana Marszałka oraz innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego do zawierania z przewoźnikami umów na przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Umowy te mogą bowiem zagwarantować utrzymanie połączeń na trasach o mniejszym obłożeniu pasażerami, bądź też w sytuacji zmniejszonego zapotrzebowania na przewozy, zapewniając tym samym mieszkańcom województwa określoną dostępność transportową, zabezpieczając jednocześnie podmioty realizujące te przewozy w pewne i stałe źródło finansowania działalności przewozowej. Zgodnie z art. 39 ustawy z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań osłonowych w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2 zwiększeniu do końca br. uległa kwota dopłaty do pojedynczego wozokilometra przewozu o charakterze użyteczności publicznej ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych (z 1 zł do 3 zł), co pozwala na rekompensowanie połączeń wykazujących znacznie większy deficyt niż dotychczas.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Rafał Weber

Sekretarz Stanu