



IGKM/P/8/2024

Warszawa, 23.01.2024 r.

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, jako największa organizacja zrzeszająca przewoźników i organizatorów przewozów pasażerskich w miastach, z nadzieją przyjęła punkt 23 umowy koalicyjnej, zgodnie z którym:

Zapewnienie efektywnego i dostępnego transportu publicznego będzie stanowić jeden z priorytetowych obszarów naszej współpracy. Koalicja aktywnie wesprze proces przywracania połączeń autobusowych oraz rozwijania sieci kolejowej, aby zatrzymać i odwrócić negatywne trendy w tym zakresie. Środki budżetowe oraz fundusze unijne, których uruchomienie będzie zadaniem Koalicji, zapewnią poprawę jakości komunikacji zbiorowej. Utworzymy zintegrowany system pozwalający kupić bilet na przejazd z wykorzystaniem dowolnych środków transportu zbiorowego.

W związku z negatywnymi, w naszej ocenie, skutkami oddziaływania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych na rynek lokalnych przewozów autobusowych, zwracamy się z wnioskiem o zmianę ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej z dnia 16 maja 2019 r. poprzez wykreślenie ograniczenia prowadzącego do wyeliminowania organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej z ubiegania się o dofinansowanie do nierentownych połączeń autobusowych.

Obecny zapis ustawy wprost wyklucza przewozy komunikacji miejskiej, obejmujące wiele połączeń aglomeracyjnych i podmiejskich, z dofinansowania ze środków Funduszu. W konsekwencji od pewnego czasu obserwujemy patologiczne zjawisko wypowiedzienia zawartych przed wielu laty porozumień transportowych tylko po to, aby gminy podmiejskie mogły kontraktować na nowo przewozy z alternatywnymi operatorami, korzystając przy tym z dopłaty z FRPA, niedostępnej dla operatorów komunikacji miejskiej.

Takie działanie ustawy jest – naszym zdaniem – przeciwnie skuteczne, jeżeli chodzi o założone w niej cele przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu mieszkańców naszego kraju. W praktyce w wielu przypadkach mamy do czynienia z rozbijaniem dobrze funkcjonujących systemów transportowych i zastępowania dotychczasowej komunikacji podmiejskiej ofertą o gorszych parametrach jakościowych, przy której można ubiegać się o rządowe dofinansowanie. W ten sposób postępuje fragmentacja sieci komunikacyjnej.

Dr Konrad Niklewicz – były wiceminister rozwoju regionalnego – w sporządzonej dla Instytutu Obywatelskiego analizie pt. „Blżej (z) miasta” napisał:

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej

Nr konta: 80 1090 1870 0000 0001 0615 0818

ul. Wąwozowa 11 lok. U4A | 02-796 Warszawa | (+48) 22 848 21 01 | www.igkm.pl | igkm@igkm.pl

NIP: 521 008 65 88 | REGON: 012501721 | KRS: 0000170196 | Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Jeżeli w każdym z tych 350 polskich miast zakłady komunikacji miejskiej (lokalni operatorzy transportowi) rozwinęłyby swoje linie do miejscowości leżących na terenie całego powiatu lub powiatów okalających, mapa wykluczenia transportowego zmniejszyłaby się radykalnie. Białe plamy nie znikłyby zupełnie, ale sytuacja znacząco by się poprawiła.

(...)

Gdyby dać miastom dodatkowe, stabilne źródło finansowania (zamiast a priori wykluczać je z dofinansowania, jak zrobił to rząd PiS), miejskie zakłady przewozowe miałyby szansę znacząco rozciągnąć swoje sieci. Co równie ważne, przy odpowiednim poziomie dofinansowania już istniejące miejskie zakłady autobusowe mogłyby zaoferować usługę bardziej rozbudowaną, na przykład z pięcioma albo sześcioma kursami dziennie, a nie tylko – jak obecnie – dwoma lub trzema, w dodatku bez weekendów.

(...)

Co trzeba zrobić, żeby uruchomić potencjał miejskich zakładów komunikacyjnych?

- Na początek wystarczy zmodyfikować ustawę o FRPA i dopuścić miejskie zakłady komunikacji do ubiegania się o dofinansowanie”.*

Należy również podkreślić, że wyłączenie komunikacji miejskiej z dofinansowania stanowi naruszenie konstytucyjnej zasady równości wszystkich podmiotów konstytucyjnych praw i wolności. Środki Funduszu przeznacza się na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przy czym jedni organizatorzy mają prawo otrzymania dopłaty, a inni są tego prawa pozbawieni, choć w świetle ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i samorządowych ustaw ustrojowych wszyscy mają jednakowe zadania własne oraz obowiązki. W przypadku komunikacji miejskiej kursującej w strefach podmiejskich, w tym na teren przylegających gmin wiejskich, nierówne traktowanie jest szczególnie widoczne. Dana linia może otrzymać dofinansowanie lub je stracić, w zależności od tego, który podmiot będzie dla niej organizatorem transportu. Apelujemy wobec tego, by cały publiczny transport zbiorowy był traktowany jednakowo w kwestii finansowej i prawnej.

IGKM zwraca przy tym uwagę, że 15 czerwca 2023 r. grupa posłów Klubu Parlamentarnego Koalicji Obywatelskiej przedstawiła projekt ustawy o zmianie ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z którym art. 1 ust. 2 miał otrzymać brzmienie: „2. Przepisy ustawy mają zastosowanie do przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej”. Zaplecze polityczne nowego rządu dysponuje już zatem gotowym do wdrożenia rozwiązaniem prawnym.

Zdając sobie sprawę ze złożoności sytuacji gospodarczej w kraju, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej stara się nawiązać dialog z Ministerstwem Infrastruktury, szukając optymalnych rozwiązań dla tego i innych wyzwań. Z przykrością musimy jednak stwierdzić, że nasze zaproszenia i propozycje do tej pory najczęściej pozostawały bez odpowiedzi. Liczymy na zmianę tej sytuacji przez nowy rząd.

Z wyrazami szacunku


PREZES IZBY
Dorota Kacprzyk

Do wiadomości: Pana Donalda Tuska - Prezesa Rady Ministrów