



IGKM/P/13/2026

Warszawa, dnia 22.01.2026 r.

Szanowny Pan
Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej po raz kolejny zwraca się do Ministerstwa w sprawie wymagającej zmiany legislacyjnej jaką jest kwestia realizacji dostępu dla prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej do zaplecza sanitarno-socjalnego. Pragniemy przypomnieć, że konieczna jest zmiana systemowa, która włączy organizatorów transportu publicznego do partycypacji w rozwiązaniu powyższej kwestii, z uwagi na fakt, iż zobligowani w tym zakresie operatorzy komunikacji miejskiej nie posiadają tytułu prawnego i możliwości logistycznych w zakresie zarządzania terenem pod punkty socjalno-sanitarne.

W związku z trwającymi pracami legislacyjnymi nad zmianami do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym składamy niniejszym propozycję zmian konkretnych przepisów wraz z adekwatną zmianą rozporządzenia Ministra Infrastruktury ws. bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej.

Poniżej propozycje następujących zmian:

1. Art. 18 ww. ustawy obecnie brzmi: „Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont:

- 1) przystanków komunikacyjnych oraz dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest gmina;
- 2) wiat przystankowych lub innych budynków służących pasażerom, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.”

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje rozszerzyć opis infrastruktury miejskiej wskazany w art. 18 pkt 2) ww. ustawy w następujący sposób: art. 18 pkt 2) ww. ustawy otrzymuje brzmienie: „Do zadań własnych gminy w zakresie publicznego transportu zbiorowego należą budowa, przebudowa i remont: (...) 2) wiat przystankowych lub innych obiektów służących pasażerom oraz prowadzącym pojazdy publicznego transportu zbiorowego, posadowionych na miejscu przeznaczonym do wsiadania i wysiadania pasażerów lub przylegających do tego miejsca, usytuowanych w pasie drogowym dróg publicznych bez względu na kategorię tych dróg.”

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 Sadowego

UZASADNIENIE: Obiekty zaplecza socjalnego opisane w rozporządzeniu de facto są budynkami/obiektami umieszczonymi w pasie drogowym lub bezpośrednio przy krańcach autobusowych stanowiących element infrastruktury drogowej. Oczywiście jest, że korzystają z nich zarówno kierowcy autobusów jak i motorniczowie tramwajów.

2. Art. 25 ww. ustawy obecnie brzmi: „1. Organizator, po wybraniu najkorzystniejszej oferty na podstawie warunków i kryteriów określonych w dokumentach zamówienia, w terminie 30 dni od dnia przekazania zawiadomienia o wyborze oferty, zawiera z przedsiębiorcą umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

2. Umowa, o której mowa w ust. 1, jest zawierana na czas oznaczony, nie dłuższy niż:

- 1) 10 lat - w transporcie drogowym;
- 2) 15 lat - w transporcie kolejowym, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. 5 ust. 3a i 4a-5 oraz art. 8 ust. 2 i 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007;
- 3) 15 lat - w transporcie innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i w żegludze śródlądowej.

3. W umowie, o której mowa w ust. 1, określa się w szczególności:

- 1) opis usług wynikających z zamówienia;
- 2) linię komunikacyjną, linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, których dotyczy umowa;

3) czas trwania umowy;

4) warunki dotyczące norm jakości oraz podnoszenia jakości usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

5) wymagania w stosunku do środków transportu, w tym dotyczące wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych, a także ich dostosowania do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej;

6) warunki zmiany opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe, za usługę świadczoną w zakresie publicznego transportu zbiorowego, jeżeli stroną umowy, której przysługują wpływy z tych opłat, jest operator;

7) warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

8) sposób rozpatrywania przez operatora skarg i reklamacji składanych przez pasażerów oraz przyznawania ewentualnych odszkodowań wynikających z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

9) częstotliwość składania sprawozdań z realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w tym informacji dotyczących liczby pasażerów na danej linii komunikacyjnej;

10) zasady rozliczeń, w szczególności zasady podziału kosztów za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania przez operatora ulg ustawowych oraz ulg ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora;

11) zasady rozliczeń za realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie tych usług z przyczyn niezależnych od operatora;

12) stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat, o których mowa w pkt 6;

13) stronę umowy, która jest zobowiązana do wykonania obowiązku, o którym mowa w art. 46 ust. 1 pkt 3, 6 oraz 9;

14) sposób dystrybucji biletów;

15) sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;

16) stronę umowy, która obowiązana jest uzgodnić zasady korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców z ich właścicielami lub zarządzającymi;

17) warunki korzystania ze środków transportu organizatora, jeżeli są udostępnione operatorowi;

- 18) warunki wykorzystywania środków transportu w zależności od natężenia ruchu pasażerów;
 - 19) warunki zakupu przez operatora środków transportu drogowego niezbędnych do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
 - 20) zasady współpracy przy tworzeniu i aktualizacji rozkładów jazdy w celu poprawy funkcjonowania przewozów;
 - 21) w transporcie kolejowym - zakres korzystania z infrastruktury, w szczególności zakres przepustowości trasy oraz standard jakości dostępu będące przedmiotem umowy;
 - 22) kary umowne;
 - 23) warunki zmiany oraz rozwiązania umowy;
 - 24) informacje, o których mowa w art. 4 ust. 8 zdanie trzecie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, które operator jest obowiązany przekazywać organizatorowi w celu udzielenia zamówienia w trybach, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.
4. Sposób, o którym mowa w ust. 3 pkt 15, powinien odpowiadać wymaganiom określonym w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
5. Przy uzgadnianiu zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych i dworców, o którym mowa w ust. 3 pkt 16, właściciel przystanku komunikacyjnego położonego w granicach administracyjnych miasta lub dworca albo zarządzający tymi **obiektami uzgadnia** zasady korzystania z tych obiektów, w przypadku gdy proponowany rozkład jazdy:
- 1) określa przystanki komunikacyjne lub dworce:
 - a) o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 7,
 - b) wskazane w uchwale, o której mowa w art. 15 ust. 2;
 - 2) nie ograniczy przepustowości przystanków komunikacyjnych lub dworców;
 - 3) nie spowoduje zagrożenia dla organizacji lub bezpieczeństwa ruchu."

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje rozszerzyć zakres umów pomiędzy organizatorami, a operatorami na realizację zadań przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym w art. 25 ust. 3 pkt 20 a) ww. ustawy o następującym brzmieniu: **„zasady zapewnienia dostępu do zaplecza sanitarno-socjalnego prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego, zasady ich współfinansowania i uwzględniania w rozkładach jazdy”**.

UZASADNIENIE: Kwestia zapewnienia dostępu do zaplecza sanitarno-socjalnego prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego wymaga zaangażowania organizatorów transportu publicznego już na etapie planowania sieci komunikacyjnej, ale również w trakcie budowania i zmian rozkładów jazdy. Przy liniach podmiejskich to organizatorzy transportu publicznego podpisują umowy z gminami sąsiadującymi i mogą na nich wymóc zapewnienie odpowiedniego zaplecza. Operatorzy nie mają zazwyczaj tytułu prawnego do dysponowania terenem, na którym posadowione są obiekty socjalne – najczęściej taki tytuł posiada właśnie organizator, szczególnie gdy łączy funkcje organizatora ptz z zarządzaniem drogami. Z drugiej strony operatorzy powinni partycypować w bieżących kosztach eksploatacji i utrzymania obiektów. Aby nie doprowadzić do tzw. przeregulowania proponuję się, aby nie narzucać w ustawie jednolitego rozwiązania, ale raczej dążyć do wymuszenia współodpowiedzialności za ten obszar działania pomiędzy organizatorem, a operatorem w formie obustronnego określenia zasad współdziałania.

3. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje, aby dodać w przedmiotowej ustawie delegację do szczegółowego opisanie zasad współpracy pomiędzy organizatorami, a operatorami w przepisie szczegółowym zawartym w ww. rozporządzeniu poprzez dodanie poniższego artykułu o brzmieniu: **„Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowe zasady zapewniania dostępu prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego do infrastruktury socjalno-sanitarnej, w tym zasady współpracy pomiędzy organizatorami, a operatorami publicznego transportu zbiorowego, mając na względzie konieczność zapewnienia bezpiecznych**

i higienicznych warunków pracy, równego traktowania operatorów oraz proporcjonalności ponoszonych kosztów do rzeczywistego zakresu korzystania z tej infrastruktury.”.

UZASADNIENIE: Dotychczasowa delegacja do Rozporządzenia o bhp w komunikacji miejskiej pochodzi z kodeksu pracy, nie obejmuje siłą rzeczy organizatorów publicznego transportu zbiorowego, ponieważ nie zachodzi stosunek pracy w stosunku do prowadzących pojazdy. Co więcej – rozporządzenie w obecnym kształcie nie obejmuje dużej grupy prowadzących pojazdy, którzy są zatrudnieni w innej formule niż umowa o pracę.

4. Preambuła ww. rozporządzenia obecnie brzmi: „(...) Na podstawie art. 237¹⁵ § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162) zarządza się, co następuje:(...)”.

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje uzupełnić preambułę ww. rozporządzenia , która w rezultacie powinna brzmieć: **„(...) Na podstawie art. 237 15 § 2 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162) oraz art. 25 ust. 3 pkt 20 a) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) zarządza się, co następuje: (...)”.**

UZASADNIENIE: Konieczne jest włączenie organizatorów publicznego transportu, dotychczasowa podstawa prawna rozporządzenia oparta o KP praktycznie wykluczała bowiem tę grupę podmiotów.

5. § 46 ww. rozporządzenia obecnie brzmi: „1. Pracodawca będący operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z:

- 1) toalety podstawowej - nie rzadziej niż co 180 min pracy;
- 2) pomieszczenia socjalnego - nie rzadziej niż co 240 min pracy.
2. Toaleta podstawowa powinna:
 - 1) być zlokalizowana w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdu, mierzonej po najkrótszej trasie dojścia od pojazdu do toalety;
 - 2) być wyposażona we właściwe środki higieny osobistej i oświetlenie;
 - 3) mieć zapewnioną obsługę w zakresie zachowania czystości;
 - 4) być przyłączona do sieci energetycznej, kanalizacyjnej oraz wodociągowej, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 oraz z 2020 r. poz. 1608 i 2351);
 - 5) mieć ograniczony dostęp dla osób z zewnątrz.
3. Liczba toalet powinna być dostosowana do planowanej liczby pracowników przebywających na krańcu linii komunikacyjnej w taki sposób, aby jedna umywalka, miska ustępowa i pisuar przypadły na każde 10 miejsc postojowych, lecz nie mniej niż po jednym urządzeniu w przypadku mniejszej liczby miejsc postojowych.
4. Jeżeli na krańcu linii komunikacyjnej planuje się przebywanie jednocześnie więcej niż 10 osób, powinny być zapewnione oddzielne toalety damska i męska.
5. Dopuszcza się stosowanie tymczasowych, nieskanalizowanych ustępów wyłącznie okresowo w sytuacjach, gdy ze względów technicznych nie jest możliwe zapewnienie ich w inny sposób.
6. Na krańcach linii komunikacyjnych, na których są zlokalizowane obiekty posiadające pomieszczenie socjalne, toalety powinny być wyposażone w bieżącą wodę, powinny posiadać przyłączenie do sieci kanalizacyjnej lub zbiornika oraz powinny być ogrzewane i wentylowane,

zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy.

7. Pomieszczenie socjalne powinno:

1) być zlokalizowane w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdu, mierzonej po najkrótszej trasie dojścia od pojazdu do pomieszczenia socjalnego;

2) być ogrzewane, oświetlone i wentylowane;

3) być wyposażone w:

a) umywalkę i zlewozmywak z bieżącą wodą, ciepłą i zimną,

b) wodę zdatną do picia,

c) środki higieny osobistej,

d) urządzenie do zagotowania wody,

e) urządzenie do podgrzewania posiłku,

f) miejsca siedzące dla pracowników,

g) toaletę, o której mowa w ust. 6;

4) mieć ograniczony dostęp dla osób z zewnątrz.

8. Na każdego z pracowników jednocześnie spożywających posiłek powinno przypadać co najmniej 1,1 m² powierzchni wolnej.

9. W przypadku kiedy umieszczanie na krańcu linii komunikacyjnej odrębnej toalety podstawowej lub pomieszczenia socjalnego jest niemożliwe, dopuszcza się możliwość zawarcia przez pracodawcę umowy z innym podmiotem, która umożliwi korzystanie przez kierujących pojazdami z toalety lub pomieszczenia socjalnego wraz z toaletą w odległości nie większej niż 250 m od miejsca wyznaczonego do postoju pojazdów."

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje, aby dokonać zmiany § 46 ust. 1 pkt 2) ww. rozporządzenia w ten sposób, aby brzmiał on następująco: „1. Pracodawca będący operatorem lub przewoźnikiem publicznego transportu zbiorowego współfinansowanego za pośrednictwem rekompensaty, o której mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapewnia kierującym pojazdami na liniach komunikacyjnych możliwość skorzystania z: (...) 2) pomieszczenia socjalnego przynajmniej raz w ciągu dnia pracy, zgodnie ze stosownymi przerwami wynikającymi z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2024 r. poz. 220) oraz ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. - Kodeks pracy (Dz. U. z 2025 r., poz. 277)".

UZASADNIENIE: Udostępnianie zaplecza socjalnego ma sens jedynie podczas specjalnych przerw w pracy. Obecnie rozporządzenie nie koresponduje z tzw. „przerwą unijną” wynikającą z kodeksu pracy, ani z piętnastominutowymi przerwami obowiązującymi kierowców po odpowiednio 6 i 8 godzinach prowadzenia pojazdu.

6. § 46 ust. 6 ww. rozporządzenia jak wyżej wskazano obecnie brzmi: „Na krańcach linii komunikacyjnych, na których są zlokalizowane obiekty posiadające pomieszczenie socjalne, toalety powinny być wyposażone w bieżącą wodę, powinny posiadać przyłączenie do sieci kanalizacyjnej lub zbiornika oraz powinny być ogrzewane i wentylowane, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy."

Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej proponuje, aby dokonać zmiany § 46 ust. 6 ww. rozporządzenia w ten sposób, aby brzmiał on następująco: „Obiekty posiadające pomieszczenie socjalne oraz toalety powinny być wyposażone w wodę, posiadać przyłączenie do sieci kanalizacyjnej lub zbiornika bezodpływowego oraz powinny być ogrzewane i wentylowane, a także w miarę możliwości, klimatyzowane".

UZASADNIENIE: Największym utrudnieniem dla posadowienia obiektu sanitarnego jest uzyskanie pozwoleń budowlanych i warunków przyłączenia. Jest to szczególnie trudne w miejscach, do których operator/organizator nie ma tytułu dysponowania. Przy obecnym postępie techniki dostępne są już rozwiązania z toaletami w systemie zamkniętym oraz alternatywne zasilanie fotowoltaiczno-bateryjne. Dlatego wskazane jest umożliwienie funkcjonowania obiektów zapewniających odpowiedni standard, ale nie będących budowlami, wymagających stosownej dokumentacji. Punkt socjalny może funkcjonować w pewnym lokalizacjach na terenie miasta jako autonomiczny obiekt kontenerowy w konstrukcji modułowej. Ww. obiekty winny być również klimatyzowane. Przebywający w nich prowadzący, przede wszystkim latem, powinni mieć możliwość jak największej regeneracji oraz odpoczynku we właściwych warunkach podczas występujących wysokich temperatur. Ich samopoczucie z całą pewnością wpłynie na większe bezpieczeństwo podróżnych, powierzonego im mienia, jak i samych kierowców i motorniczych.

7. § 47 ww. rozporządzenia obecnie brzmi: „Pracodawca uzgadnia z organizatorem publicznego transportu zbiorowego czas przejazdu w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych w taki sposób, aby zachowany był czas niezbędny do skorzystania przez kierujących pojazdami z infrastruktury, o której mowa w § 46.”

Według Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej powinien on uzyskać następujące brzmienie: „**Organizator publicznego transportu miejskiego jako podmiot odpowiedzialny za planowanie zarówno sieci tras komunikacyjnych i krańców oraz budowanie rozkładów jazdy ponosi odpowiedzialność za zaplanowanie i posadowienie adekwatnej infrastruktury socjalno-sanitarnej. Jednocześnie partycypacja operatorów publicznego transportu zbiorowego w kosztach powinna być proporcjonalna względem realnych wydatków ponoszonych w związku z funkcjonowaniem określonego obiektu, w szczególności w pokryciu kosztów mediów, środków czystości, sprzątania, ochrony.**”

UZASADNIENIE: Paragraf 47 powinien doprecyzowywać zasady współpracy pomiędzy organizatorami a operatorami w kwestii zapewnienia zaplecza socjalno-sanitarnego dla prowadzących pojazdy publicznego transportu publicznego. Szczegółowe podzielenie obowiązków powinno być jednak przedmiotem wzajemnej umowy uwzględniającej lokalne uwarunkowania. Zaproponowany zapis umożliwi uniknięcie traktowania infrastruktury socjalno-sanitarnej w sposób komercyjny przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym zachowaniu zasady partycypacji operatorów w kosztach jej funkcjonowania.

Wprowadzenie kryterium proporcjonalności względem rzeczywistych wydatków pozwoliłoby zapobiec formułowaniu zarzutów dotyczących nierównego i niewspółmiernego obciążania operatorów publicznego transportu zbiorowego.

Przykładowo wysokość opłat mogłaby być uzależniona od obiektywnych parametrów, takich jak liczba obsługiwanych brygad, czas postoju pojazdów lub rzeczywisty zakres korzystania z danego obiektu, co zapewniłoby transparentność oraz równe traktowanie wszystkich operatorów.

Z wyrazami szacunku

Dorota Rondtke

Prezes Izby