Warszawa, dn. 13 listopada 2017 r.

**Szanowni Państwo**
**Członkowie PIGTSiS**

Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, otrzymuje szereg informacji oraz zapytań w związku z wątpliwościami jakie budzą przepisy regulujące zasady i tryb przekazywania środków publicznych przedsiębiorcom z tytułu honorowania przez nich uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, jeżeli zawarli oni umowę z Organizatorem. Generalnie chodzi o ustalenie na podstawie jakich dokumentów i w jakim trybie Urzędy Marszałkowskie mają im przekazać te środki. Szczególne wątpliwości budzą zapisy art.87 ust.2, ustawy o PTZ i art.8a ust.4 pkt.1 ustawy o ulgach, które naszym zdaniem **nie mają zastosowania** do umów zawartych na przewozy o charakterze użyteczności publicznej po dniu wejścia w życie ustaw o PTZ**, czyli po dniu 1 marca 2011 r.**, jeżeli umowa została zawarta w trybie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

**Zdaniem PIGTSiS regulacje prawne w tym zakresie są jasne i precyzyjne.** Dlatego jesteśmy zdziwieni, że nie są one stosowane i budzą wątpliwości.

Podnoszone uwagi, wynikają wg nas z niewłaściwej interpretacji obowiązujących w Polsce przepisów ustawowych w tym zakresie. Spowodowane jest to w znacznym stopniu z przyjęcia błędnego założenia, że ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym w zasadzie **jeszcze nie obowiązuje.** Ten pogląd jest szeroko prezentowany także przez organy samorządu terytorialnego odpowiedzialne za zawarcie umów z operatorami oraz przez jednostki samorządu terytorialnego odpowiedzialne za przekazywanie przedmiotowych środków publicznych uprawnionym przedsiębiorstwom ***(szczególnie w zakresie przekazywania rekompensat o których mowa w art.50 ust.1 pkt.2 ppkt.a.)***

Wg nas **od 1 marca 2011 r.** w sprawie systemu dotyczącego prawa dla przedsiębiorców realizujących publiczny transport zbiorowy **mamy dwa akty prawne rangi ustawy, które to regulują.**

Każdy z nich dotyczy różnych grup przedsiębiorców **w zależności czy mamy do czynienia z realizacją przewozów na podstawie dotychczasowych przepisów (*ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*) czy też z „Operatorem lub Organizatorem" jeżeli realizacja przewozów odbywa się na zasadach określonych w ustawie o PTZ.**

**Te akty prawne** to:

1) **Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego** która w **art. 8a** reguluje prawo przedsiębiorcy do otrzymania środków publicznych oraz wskazuje zasady i warunki, jakie musi spełnić przedsiębiorca, aby takie środki otrzymać. Jednak ten akt prawny

**dotyczy** wyłącznie przedsiębiorców realizujących komunikację regularną w oparciu o zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydane im na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (*wynika to z postanowień przepisów przejściowych zawartych w ustawie o PTZ, a regulujących sprawę funkcjonowania przewozów regularnych osób po wejściu tej ustawy).*

2) **Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym,** która w stosunku do **Operatora** lub **Organizatora** reguluje przedmiotowe kwestie w **art. 50 ust. 1 pkt. 2 lit. a; art. 52 ust. 1; art. 53; art. 54; art. 57 i art. 58.**

Przepisy w/w artykułów obowiązują od dnia wejścia w życie ustawy i nigdy nie były zmieniane, nie zawieszano ich także postanowień w nich zawartych. **Także, żaden przepis przejściowy ustawy o PTZ lub ustaw nowelizujących nie przewidywał, że postanowienia w/w artykułów w zakresie prawa, procedury czy wymagań dotyczących rekompensat dla Operatora lub Organizatora w jakimś okresie nie mają zastosowania i zastępują te procedury, postanowienia art.8a ustawy o ulgach.**

Poniżej przedstawiamy skróconą analizę prawną uzasadniającą nasze stanowisko:

1) Postanowienia poniższych przepisów w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym terminów, praz zmiany zawartych w nich terminów, w art. 78 ust. 1 i ust. 2; art. 79 ust. 1 i ust. 2; art. 87 ust.1, dotyczą prowadzenia działalności w oparciu **o dotychczasowe przepisy**, a więc w oparciu o postanowienia ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Żaden z przepisów nie określa, że jakiejkolwiek części dotyczą prowadzenia działalności w oparciu o postanowienia ustawy o PTZ;

2) Ponadto art. 87 precyzuje, że na jego podstawie środki publiczne z tytułu honorowania uprawnień do ulgowych przejazdów przysługują podmiotom „**prowadzącym działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób".** Przepis ten, także nie zawiera stwierdzenia, że dotyczy on podmiotów realizujących „**przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej",** a więc, że dotyczą **także** podmiotu, który zawarł po wejścia w życie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, umowę z Organizatorem.

   Nie można przyjmować założenia, ze ustawodawca „nie wiedział co uchwala", a z takimi argumentami Izba się spotyka. Naszym zdaniem ustawodawca zakładał, że postanowienia ustawy PTZ w zakresie prowadzenia przewozów przez Operatorów muszą obowiązywać w całości. W przeciwnym przypadku zostało by to jasno i precyzyjnie zaznaczone w przepisach przejściowych.

3) Postanowienia **art. 68** ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r o publicznym transporcie zbiorowym, naszym zdaniem **nie mają żadnego znaczenia** dla kwestii rozliczenia rekompensat, o których mowa w art. 50 ust.1 pkt.2 lit. a. Postanowienia tego artykułu dotyczą bowiem określenia środków publicznego transportu zbiorowego, w których pasażer ma prawo korzystania z przysługującej mu ulgi *(co przy zachowaniu ulg w regularnym transporcie osób było konieczne*) oraz likwidacji systemu wypłat tzw.

„dopłat" dla przewoźników realizujących regularne przewozy osób na podstawie dotychczasowych przepisów, **ale nie ma w nim żadnej wzmianki, że dotyczy przewozów realizowanych przez Operatorów**. Ponadto dziwnym jest domaganie się, aby z jednej strony sprawy tzw. dopłat były regulowane przez ustawę o ulgach, a z drugiej strony twierdzić, że prawo do nich wynika z ustawy o PTZ.

Naszym zdaniem gdyby ustawodawca miał taki zamiar, to znowelizował by w przedmiotowym artykule wymagania stawiane w art.8a ust.4 szczególnie w pkt.1 oraz zawiesił stosowanie art.53 i art.54 ustawy o PTZ

4) Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym reguluje sprawy zawarcia umowy przez Organizatora z Operatorem. Umowa musi być zawarta bez względu na to, czy Organizator wybrał Operatora w postępowaniu publicznym, czy też pojął decyzję o bezpośrednim zawarciu umowy na świadczenie usług w publicznym transporcie zbiorowym. **Art. 25 ust. 3** ustawy precyzuje, co umowa ma zawierać. Poniżej podkreślamy niektóre postanowienia, jakie muszą się w niej znaleźć a dotyczą między innymi rozliczenia środków publicznych, i tak:
   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;*
   12) ***stronę umowy, której przysługują wpływy z opłat****, o których mowa w pkt 6;* ( a więc wskazują, kto faktycznie udziela ulg – Operator czy Organizator);
   15) *sposób, w jaki jest obliczana rekompensata;*

   Reasumując powyższe stanowisko, żaden przepis ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie pozwala Organizatorowi zwolnić, się z w/w obowiązków i ustalić w umowie, że Operatorowi przysługują „dopłaty" w oparciu o postanowienia art. 8a ustawy z **dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.** Takich postanowień nie ma także w przepisach regulujących zasady obliczania i wypłacania Operatorom rekompensaty.

5) Art. 53 ustawy w sposób precyzyjny określa tryb przekazania Operatorowi rekompensaty. Także żaden przepis ustawy nie zawiera jakiegokolwiek wyjątku od wprowadzonego w ustawie trybu składania i rozpatrywania wniosków oraz przekazywania rekompensat.

6) Zapis dotyczący zwolnienia Operatora z obowiązku posiadania zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób należy interpretować zgodnie z wolą ustawodawcy w momencie uchwalania ustawy, albowiem w publicznym drogowym transporcie zbiorowym w przewozach innych niż przewozy miejskie, nie było zawartej żadnej umowy na przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W tym momencie chodziło faktycznie o to, czy w komunikacji miejskiej, jeżeli są zawarte umowy o charakterze użyteczności publicznej wydawać dwa dokumenty czy też tylko jeden. Natomiast jak wskazaliśmy powyżej, po wejściu w życie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zapis naszym zdaniem jest bezprzedmiotowy,

albowiem ustawa określa w sposób jednoznaczny, jaki dokument ma otrzymać Operator. Ponadto zwracamy uwagę na istotne różnice w procedurze uzyskania zezwolenia oraz zawarcia umowy o usługi o charakterze użyteczności publicznej. Jeżeli wydano by oba dokumenty, to wg jakiego trybu. Jaki byłby tryb zaskarżenia itp. wątpliwości.

7) Bezsprzeczne natomiast jest prawo Operatora lub Organizatora do otrzymania rekompensaty z tytułu utraty przychodów związanych z honorowaniem uprawnień pasażerów do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Ale to prawo wynika z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, a nie art. 8a ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego i powinny być realizowane w oparciu o obowiązujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Uważamy, że należy bezwzględnie wymagać od wszystkich podmiotów zawierających umowy o świadczenie usług przewozowych w trybie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przestrzegania przepisów obowiązującego prawa.

Mamy nadzieję, że przedstawione powyżej stanowisko Izby pozwoli na wyjaśnienie części występujących wątpliwości.

Z poważaniem

Zdzisław Szczerbaciuk

Prezes Zarządu PIGTSiS