

Nie wyrażam zgody na ujawnianie danych osobowych.

**Minister
Infrastruktury**

Działając na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) składam petycję, w interesie publicznym, w sprawie podjęcia działań zmierzających do zmiany przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm.) – dalej jako: „Ustawa” – tak aby z przepisów tych wprost wynikało, że dopłata z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej jako: „Fundusz”), może zostać przeznaczona również na finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, w transporcie drogowym, które wykonywane są przez operatorów publicznego transportu zbiorowego wybranych w trybie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710), dalej jako: u.p.z.p”.

Uzasadnienie

Przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) – dalej jako: „u.p.t.z.” – przewidują w art. 19 ust. 1, że organizator może dokonać wyboru operatora w trybie u.p.z.p. lub bezpośrednio (z pominięciem przepisów u.p.z.p.).

W przypadku autobusowego transportu pasażerskiego zasadą jest przy tym, że zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych prowadzone są zgodnie z dyrektywami unijnymi: „klasyczną” i „sektorową” – wynika to z art. 5 ust. 1 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.), zwanego dalej „Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007” zgodnie z którym:

„Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych są udzielane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu. Jednakże zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych określone w dyrektywach 2004/17/WE lub 2004/18/WE w zakresie autobusowego lub tramwajowego transportu pasażerskiego, są udzielane zgodnie z procedurami przewidzianymi w tych dyrektywach, o ile takie zamówienia nie są udzielane w formie koncesji na usługi zgodnie z definicją zawartą w tych dyrektywach. W przypadku gdy zamówienia mają zostać udzielone zgodnie z dyrektywami 2004/17/WE lub 2004/18/WE, przepisy ust. 2-6 niniejszego artykułu nie mają zastosowania”.

Z powyższego przepisu wynika zatem, że bezpośrednie udzielenie zamówienia w pasażerskim transporcie autobusowym (tj. z pominięciem przepisów zawartych w ww. dyrektywach) możliwe jest jedynie wówczas, gdy taka umowa przyjmie formę koncesji na usługi. Zasadą jest jednak, że tego typu zamówienia udzielane są zgodnie z ww. dyrektywami, co oznacza że powinny być udzielane zgodnie z przepisami u.p.z.p., czyli ustawy która dokonała implementacji przepisów ww. dyrektyw do polskiego porządku prawnego. W przypadku zaś, gdy umowa o świadczenie usług publicznych zawierana jest

zgodnie z u.p.z.p. (a więc zgodnie z ww. dyrektywami), wówczas nie stosuje się do nich zasad obliczania rekompensaty określonych w załączniku do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 wynika to z:

- art. 6 ust. 1: „[...] Każda rekompensata, bez względu na jej charakter, wynikająca z umowy o świadczenie usług publicznych zawartej w następstwie zamówienia **nieudzielonego zgodnie z art. 5 ust. 1, 3 lub 3b**, lub wynikająca z zasady ogólnej musi także być zgodna z przepisami określonymi w załączniku”;

- ust. 1 załącznika: „Rekompensaty związane z zamówieniami prowadzącymi do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych **udzielanymi bezpośrednio** zgodnie z art. 5 ust. 2, 4, 5 i 6 lub rekompensaty związane z zasadą ogólną muszą być obliczane zgodnie z zasadami określonymi w niniejszym załączniku.

Podsumowując, zgodnie z przepisami unijnymi i krajowymi (art. 19 ust. 1 pkt 1 u.p.t.z.), organizator może dokonać wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego drogowego w trybie przepisów u.p.z.p., a do zamówień takich nie mają zasady określone w załączniku do Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

Tymczasem przepisy Ustawy, mogą budzić wątpliwości co do tego czy organizatorzy mogą wykorzystać otrzymane środki z Funduszu, na sfinansowanie usług świadczonych przez operatorów wybranych w trybie u.p.z.p. Przepisy Ustawy odwołują się bowiem do ujemnego wyniku finansowego netto, o którym mowa w Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 (art. 2 pkt 2), a zważywszy że zasady obliczania tego wyniku określa załącznik do tego aktu prawnego, który nie ma zastosowania do zamówień wydanych zgodnie z ww. dyrektywami (tj. zgodnie z u.p.z.p.), może sugerować, że środki z Funduszu mogą być przeznaczone na dofinansowanie usług świadczonych tylko na podstawie bezpośrednio zawartych umów między organizatorami a operatorami autobusowego transportu pasażerskiego.

Trudno wyobrazić sobie, aby operatorzy drogowi wybrani zgodnie z u.p.z.p. nie mogli od organizatorów otrzymywać środków finansowych pochodzących z Funduszu. Wykluczyło by to bowiem z tego dofinansowania tych usług, które świadczone są na podstawie umów zawartych zgodnie z podstawowym trybie udzielania zamówień, określonym w art. 5 ust. 1 Rozporządzenia (WE) 170/2007.

Ponadto, jak wskazano powyżej, umowy zawarte bezpośrednio (z pominięciem u.p.z.p.) muszą przyjąć formę koncesji, która zakłada, że istotne ryzyko świadczenia usług ponosi operator. Tymczasem celem Funduszu jest przecież dofinansowanie świadczenia usług na nierentowanych liniach komunikacyjnych, na których świadczenie usług przewozowych na zasadach komercyjnych jest nieopłacalne. Obecna sytuacja (stan zagrożenia epidemicznego, dynamicznie zmieniające się ceny paliw itp.) powoduje, że model koncesyjny – obowiązkowy przy bezpośrednim udzieleniu zamówienia w autobusowym transporcie pasażerskim – może prowadzić do sytuacji, w których operatorzy wycofywać się będą ze świadczonych usług przewozowych, gdyż nawet pomimo otrzymywanej od organizatorów rekompensaty, działalność przewozowa będzie nierentowna i generować będzie po stronie operatorów znaczne straty. Forma koncesji nie jest natomiast wymagana, w przypadku zamówień udzielanych w trybie u.p.z.p.

W związku z powyższym zasadnym jest zmiana przepisów Ustawy, tak aby nie budziło żadnych wątpliwości, że dopłata z Funduszu może zostać przeznaczona przez organizatorów także na sfinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, wykonywanych przez operatorów wybranych zgodnie z przepisami u.p.z.p.