



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

DSW.4.054.1.33.2017.MJ.2.

Nk: 77862 /17

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 19.05.17
nr. 2878, podpis. M

KABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 19.05.2017r.

nr. 2668 podpis. M

Warszawa, 18 maja 2017 r.

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie Pana Senatora Jacka Włosowicza, złożone podczas 39. Posiedzenia Senatu RP w dniu 21 kwietnia 2017 roku, zawierające zapytanie o podjęcie działań mających na celu poprawę sytuacji lokalnej komunikacji na pograniczach Polski, uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

Zagadnienie poprawy komunikacji na obszarach przygranicznych pozostaje przedmiotem współpracy dwustronnej z poszczególnymi państwami sąsiadującymi. Strona polska (MIB) prowadzi na bieżąco ze Słowacją, Czechami, Niemcami i Litwą współpracę w ramach międzyrządowych komisji ds. współpracy transgranicznej oraz dodatkowo z Litwą – w ramach podkomisji ds. transportu przy międzyrządowej komisji ds. współpracy gospodarczej. Ponadto, co roku mają miejsce spotkania dwustronne na szczeblu ministrów ds. transportu. Szczególną uwagę zwraca się na postępy w realizacji zadań infrastrukturalnych na sieci TEN-T, co stanowi zobowiązanie państw członkowskich UE i jest usankcjonowane w prawie unijnym.

Zasady wykonywania międzynarodowego autobusowego oraz autokarowego przewozu osób na terytorium Unii Europejskiej określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006¹ („rozporządzenie nr 1073/2009”), a także ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym².

Wskazane rozporządzenie przewiduje, w art. 25 ust. 1, możliwość zawierania przez państwa członkowskie dwustronnych i wielostronnych porozumień dotyczących dalszej liberalizacji usług określonych w rozporządzeniu nr 1073/2009, szczególnie w zakresie systemu zezwoleń i uproszczenia albo likwidacji dokumentów kontrolnych w regionach przygranicznych. Niemniej należy podkreślić, że dopuszczalne na gruncie art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1073/2009 złagodzenie obowiązujących wymogów odnosi się jedynie do usług międzynarodowego przewozu osób, nie obejmuje zaś możliwości traktowania tego rodzaju transportu jako przewozu krajowego.

Zgodnie informacją uzyskaną z Komisji Europejskiej, wykonywanie międzynarodowego przewozu osób wymaga uzyskania przez przewoźnika licencji wspólnotowej. Obowiązek jej posiadania nie może zostać zniesiony porozumieniem, na mocy którego międzynarodowy przewóz osób byłby rozumiany jako przewóz krajowy. Wprowadzenie takiego rozwiązania nosiłoby bowiem cechy działania mającego na celu obejście wymogu posiadania licencji wspólnotowej przez przewoźnika, który zamierza świadczyć usługi międzynarodowego autobusowego lub autokarowego przewozu osób. Zdaniem Komisji

¹ Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 178 z 10.07.2012, str. 4, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 1.

² Dz. U. z 2016 r. poz. 1907, z późn. zm.

Europejskiej art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1073/2009 uprawnia państwa członkowskie do dalszej liberalizacji określonych kategorii świadczonych usług tj. usług regularnych, szczególnych usług regularnych oraz usług okazjonalnych, nie zaś do zmiany zakresu przedmiotowego pojęcia przewozów międzynarodowych poprzez traktowanie transportu w głąb sąsiedniego państwa jako przewozu krajowego.

W konsekwencji zawarcie między Polską a Słowacją porozumienia na gruncie art. 25 ust. 1 rozporządzenia nr 1073/2009 jest dozwolone, jednakże przewidziana w nim liberalizacja powinna obejmować usługi regularne, szczególne usługi regularne oraz usługi okazjonalne. Może ona polegać m.in. na wprowadzeniu zmian w systemie zezwoleń (np. skrócenie terminów wydawania zezwoleń na prowadzenie międzynarodowego przewozu w ramach linii regularnych) oraz na uproszczeniu bądź likwidacji dokumentów kontrolnych (np. rezygnacja z listy pasażerów w przypadku usług okazjonalnych). Dodatkowo należy wskazać, że prowadzenie autobusowego przewozu osób na pograniczu polsko-słowackim uwarunkowane jest zapotrzebowaniem na tego rodzaju transport i gotowością jego realizacji przez przewoźników. Jak dotąd do MIB nie wpłynęły wnioski, z których wynikałoby, że w sytuacji ułatwienia procedur związanych z uzyskaniem odpowiednich uprawnień na przewóz międzynarodowy osób, przewoźnicy byłiby zainteresowani uruchomieniem regularnych autobusowych połączeń na pograniczu polsko-słowackim.

Dodatkowo warto wskazać, że organizacją transportu o charakterze użyteczności publicznej w omawianej strefie transgranicznej mogłaby zająć się polska jednostka samorządowa oraz odpowiednia jednostka administracyjna znajdująca się na terytorium Słowacji, jeżeli stanowiłoby to odpowiedź na zapotrzebowanie społeczności lokalnej. Świadczenie tego rodzaju usług wymaga zawarcia porozumienia między polską a słowacką jednostką, które określałoby m.in. podział zadań oraz zasady finansowania przewozów. Kwestie dotyczące wykonywania transportu o charakterze użyteczności publicznej w polskim porządku prawnym reguluje dział II ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³.

Z wyrazami szacunku,
Justyna Skrzydło
z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Justyna Skrzydło
Podsekretarz Stanu

³ Dz. U. z 2016 r. poz. 1867 z późn. zm.