

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
I POLITYKI REGIONALNEJ
(NR 58)
z dnia 23 kwietnia 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 58)

23 kwietnia 2025 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca pod przewodnictwem posła **Michała Krawczyka (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację ministra infrastruktury na temat problemów i wyzwań komunikacji miejskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katrzyzna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Tomasz Fulara** zastępca prezydenta miasta Lublin, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, **Marian Menczykowski** przewodniczący Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, **Jan Kuźmiński** prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie, **Dorota Kacprzyk** prezes zarządu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej wraz ze współpracownikiem, **Bogdan Kołciuk** prezes zarządu Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Lublin sp. z o.o., **Roman Urbańczyk** prezes Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Katowice, **Maksym Bratko** prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Rzeszów sp. z o.o., **Jarosław Kateusz** prezes zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim, **Grzegorz Malec** dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie, **Lech Żurek** wiceprezes zarządu Gdańskie Autobusy i Tramwaje sp. z o.o., **Grzegorz Dyrkacz** wiceprezes zarządu Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, sekretarz Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski** i **Sławomir Jakubczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Michał Krawczyk (KO)**:

Dzień dobry.

Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Witam panie posłanki i panów posłów. Stwierdzam kworum. Witam gości, którzy są obecni dzisiaj na posiedzeniu Komisji; witam pana Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, witam panie ministrze; witam panią Renatę Rychter, dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MI; witam panią Olę Tworek, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego MI; i jeszcze mam na liście pana Jarosława Żuka, naczelnika wydziału – nie ma go; pani Ewelina Stączek, główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego MI; pan Marek Mosio, radca w Departamencie Transportu Drogowego MI.

Szanowni państwo, witam również naszych gości; witam pana Tomasza Fularę, zastępcę prezydenta miasta Lublin – witam, panie prezydencie; witam pana Jana Kuźmińskiego, prezesa zarządu Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, przewodniczącego Rady Nadzorczej Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej; witam panią Dorotę Kacprzyk, prezes zarządu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej; witam pana Bogdana Kołciuka, prezesa zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Lublin sp. z o.o.; witam pana Romana Urbańczyka, prezesa Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Katowicach; witam pana Mariana Menczykowskiego, przewodniczącego Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku; witam pana Lecha Żurka, wiceprezesa zarządu Gdańskie Autobusy i Tramwaje sp. z o.o.; witam pana Grzegorza Dyrkacza, wiceprezesa zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego SA w Krakowie; witam pana Maksyma Bratko, prezesa zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Rzeszów sp. z o.o.; witam panią Lidię Ożgo, Miejski Zakład Komunikacyjny w Zamościu; witam panią Julię Bednarczyk, również z MZK

w Zamościu; witam pana Jarosława Kateusza, prezesa zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim; witam pana Grzegorza Malca, dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie; witam pana Marcina Żabickiego, dyrektora ds. rozwoju w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Jeśli kogoś z państwa nie przywitałem, to bardzo przepraszam.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat problemów i wyzwań komunikacji miejskiej. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę, nie słyszę. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego.

Bardzo proszę na początek przedstawiciela ministerstwa, pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, o przedstawienie informacji. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, zaproszeni goście, przedstawię w kilku zdaniach taki zarys tematyki, o którą zostaliśmy, jako resort, poproszeni – problemy i wyzwania komunikacji miejskiej. Z góry przeproszę, bo równolegle odbywa się posiedzenie plenarne Senatu, na którym jest procedowana ustawa o parkingach, więc jeżeli będę wezwany, to będę musiał opuścić posiedzenie komisji, ale jest ze mną pani dyrektor Renata Rychter, która będzie tutaj do państwa dyspozycji, jeśli chodzi również pytania państwa posłów i zaproszonych gości.

Szanowni państwo, poza funkcją sekretarza stanu w MI jestem również pełnomocnikiem rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu i problem wykluczenia komunikacyjnego w Polsce, i zwiększenie mobilności jest tym zakresem, którym również dosyć mocno się zajmuję. Oczywiście w przypadku mowy o transporcie miejskim mówimy o zadaniach własnych jednostek samorządu terytorialnego, ponieważ to właśnie gminy w tym przypadku są organizatorami miejskiej komunikacji, są również podmiotami które finansują czy współfinansują te zadania, kształtują politykę finansową na swoim obszarze w zakresie cen biletów, zakresie uprawnień pasażerów do ulg, jak i ich wymiaru, sieci połączeń czy rozkładów jazdy, taboru używanego do realizacji usług przewozowych. Oczywiście ze swojej strony, jako resort infrastruktury, wspólnie z innymi resortami, korzystając choćby ze środków unijnych, staramy się wesprzeć samorządy choćby w zakupie taboru, który jest dedykowany do tych zadań. Mówimy choćby o ostatnich naborach, które były na zakup autobusów nisko i zeroemisyjnych oraz tramwajów.

Również w ramach reformy tzw. systemu wykluczeniowego, czyli Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, docierają do nas głosy ze strony samorządowej, aby w jakiś sposób wesprzeć te linie, które są w tej chwili poza obszarem dofinansowania. Mówimy o dofinansowaniu w ramach Funduszu Rozwoju na poziomie 3 zł do wozokilometra. Linie miejskie są wykluczone z tego dofinansowania, mimo że część z tych linii wykracza poza aglomerację miejską, obsługując mieszkańców z sąsiednich terenów. I tutaj w ramach reformy tej ustawy o przewozach autobusowych, którą przygotowujemy jako resort, mamy pewne propozycje.

Otóż jest taka propozycja, aby uwzględnić również linie, które są na terenach pozamiejskich, czyli jeżeli autobus komunikacji miejskiej wyjeżdża poza granice administracyjne miasta, to w tym momencie ta linia, która jest poza terenem miejskim – nazwijmy ją na terenach wiejskich, chociaż nie zawsze to są tereny wiejskie – mogłaby być dofinansowana również w ramach tego tzw. Funduszu Wykluczeniowego. Oczywiście tam będą pewne ograniczenia, bo proponujemy, aby to były na przykład trzy kursy na danej linii; powiedzmy, poranny, południowy i wieczorny. Taką zmianę chcemy zaproponować w ramach nowej ustawy, którą będziemy wkrótce kierować do prac rządu, a później pod obrady Sejmu.

Również widzimy problem, który też jest zgłaszany nie tylko przez przewoźników miejskich, ale generalnie przez branżę transportową, a mianowicie problem z kierowcami, z brakiem kierowców, który doskwiera wielu firmom, również właśnie firmom komunikacji miejskiej. Tutaj rozważamy takie propozycje, aby obniżyć minimalny wiek kierowcy, który mógłby zdobyć odpowiednią kategorię prawa jazdy. Jest propozycja taka, aby obniżyć wymagany minimalny wiek kierowcy do 20 lat w przypadku wykonywania na terytorium Polski przewozu drogowego osób pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorią D i D+E, o ile oczywiście kierowca uzyska odpowiednią kwalifikację. Ponadto, proponujemy obniżenie wymaganego minimalnego wieku

kierowcy do 18 lat w przypadku wykonywania na terytorium Polski przewozu drogowego osób na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorią D i D+E oraz pojazdami określonymi w prawie jazdy kategoriami D1 i D1+E, również oczywiście pod warunkiem uzyskania przez kierowcę odpowiedniej kwalifikacji wstępnej.

Tutaj mamy te propozycje. One oczywiście są również wstępne i będziemy je przedkładać pod obrady parlamentu. Chcemy to zrobić w projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw – UC76. Myślę, że to są te dwa obszary, o których możemy mówić dzisiaj i jestem też bardzo zainteresowany tym, jakie państwo, zarówno posłowie, jak i przedstawiciele branży, mają w tej sprawie zdanie. To tyle tytułem wstępu, panie przewodniczący. Myślę, że w toku dyskusji będziemy mogli te wątki rozwinąć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przejdziemy teraz, szanowni państwo, do dyskusji, więc otwieram dyskusję. Oddaję głos zarówno posłankom, posłom, jak i naszym gościom. Ta nasza dzisiejsza Komisja też jest pokłosiem spotkania, które odbyłem z panem prezydentem Tomaszem Fularą, z panią Dorotą Kacprzyk, która jest prezesem zarządu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Rozmawialiśmy wtedy o problemach komunikacji miejskiej. Nie wiem, czy teraz pan prezydent, pani prezes chcą zabrać głos? Tak. Proszę uprzejmie.

Prezes zarządu Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej Dorota Kacprzyk:

Dziękuję bardzo.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni goście, przede wszystkim chciałabym podziękować panu przewodniczącemu, bo tak właśnie ad vocem naszego poprzedniego spotkania dziękuję bardzo za dotrzymanie słowa, spełnienie obietnicy.

Może tak dla zobrazowania skali naszej branży chciałabym państwu powiedzieć, że komunikacja miejska rocznie przewozi 85% wszystkich pasażerów w całej Polsce. W tych pozostałych 15% kolej przewozi 57% pasażerów, tak że jeśli weźmiemy pod uwagę liczby bezwzględne, to jest 3,5 mld pasażerów rocznie wożonych komunikacją miejską, a mamy, proszę państwa, troszeczkę takie wrażenie, jakbyśmy byli na marginesie, jakby nasza branża była niewystarczająco postrzegana. Przeglądając stronę internetową Ministerstwa Infrastruktury – nie wiem, czy pan minister się ze mną zgodzi – nie widzimy ministra, podsekretarza stanu, który byłby takim naszym przypisanym do branży, a przynajmniej nie macie państwo wypisanego tego u siebie w zakresie własnych właściwości i zadań.

Liczba zatrudnionych – 50 tys. pracowników pełnych etatów. To są statystyki, które zbieramy corocznie. Oczywiście Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej zrzesza nie 100%, a, powiedzmy, 92% wszystkich operatorów i organizatorów transportu miejskiego w Polsce. Tak że bardzo, panie przewodniczący, dziękuję za pochylenie się nad problemami i wyzwaniem, jakie stają przed komunikacją miejską i dostrzeżenie nas. Pozwoliliśmy sobie tutaj przybyć w trochę większym gronie, tak żeby mogli państwo posłuchać jakby z ust praktyków i eksploatatorów, jak nasze problemy i wyzwania wyglądają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Proszę bardzo, pan prezydent Tomasz Fulara, zastępca prezydenta Lublina.

Zastępca prezydenta miasta Lublin, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego Tomasz Fulara:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, szanowni państwo, również dziękując za zaproszenie i będąc przez wiele lat w zarządzie podmiotu transportowego, przypisując się trochę do tego, co pani prezes powiedziała – rzecz istotną, czyli skalę i oddziaływanie komunikacji miejskiej na to, co się dzieje w kraju.

To, co pani prezes powiedziała – biorąc pod uwagę wszystkich pasażerów, których komunikacja miejska przewozi, jest to skala nieporównywalna z żadną inną. Te 85% wszystkich pasażerów przewożonych w Polsce to są pasażerowie przewożeni przez komunikację miejską. Nie czujemy tutaj, jako miasta, takiego wsparcia ze strony ministerstwa i słuchania głosu komunikacji miejskiej. Jest to dla nas istotne o tyle, że często w procesie legislacyjnym są uchwalane ustawy, które komunikacji miejskiej i miast dotyczą. Tak dla przykładu mógłby podać

taki ostatni paradoks ustawowy, gdzie pod wpływem – o ile dobrze wiem – środowiska zupełnie innego, niekomunikacyjnego została narzucona konieczność ingerencji w struktury miejskie i obarczenie przewoźników, którzy w najmniejszym stopniu mają wpływ na posadowienie budynków, chociażby toalet niezbędnych dla pasażerów i sędowanie tej odpowiedzialności na przewoźników. Jest to trochę kuriozalne, że dzisiaj o takim problemie rozmawiamy, ale on w dużym stopniu nawiązuje do tego, co pani prezes powiedziała. Nie ma takiego jasnego połączenia między komunikacją miejską a procesem legislacyjnym i potrzebami – nie powiem, że dużych miast, ale w przeważającej większości miast na prawach powiatu, w których komunikacja miejska przewozi mniej więcej koło 50–60% całej populacji miast.

Gdyby to było możliwe, to prosilibyśmy bardzo tutaj też... Ja dzisiaj jestem w roli zastępcy prezydenta i trochę tutaj z tego punktu proszę o pochylenie się przez Ministerstwo nad uwzględnieniem tej naszej prośby i wniosku, żeby można było z Ministerstwem współpracować, czy to bezpośrednio, czy też za pośrednictwem stowarzyszeń, związków branżowych, które mogłyby w tym procesie legislacyjnym brać udział. To jest chyba takie najważniejsze z naszego punktu widzenia. Jak państwo widzicie, mamy tutaj przekrój od Pomorza, Gdańska, przez Warszawę, Lublin, Rzeszów, po Kraków; w każdą stronę to środowisko mówi jednym głosem i gdybyście państwo mogli to uwzględnić, to też z punktu widzenia miast, pracodawców, ale mamy też przedstawiciela organizacji związkowych, który o skali, o której pani prezes mówiła, czyli ponad 50 tys. osób pracujących w branży, jakby nie patrzeć, są grupą dość znaczącą. Chyba to jest moja najważniejsza prośba w tym zakresie. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Kto z państwa?

Bardzo proszę. Proszę o przedstawienie się.

Dyrektora ds. rozwoju w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej Marcin Żabicki:

Marcin Żabicki, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Ja może po tym wstępie chciałbym przejść do dwóch tematów, które przygotowałem, krótko też, żeby nie zanudzić państwa.

Pan prezydent powiedział już o tym problemie związanym z zapleczem sanitarno-socjalnym. Mamy ponad 40 tys. prowadzących pojazdy. Oni są naprawdę dla nas bardzo ważni. To są i kierowcy autobusów, i motorniczy tramwajów. Od lat zabiegamy również ze stroną społeczną o to, żeby ucywilizować to, co w naszych biurach jest oczywiste; że każdy z nas może pójść napić się herbaty w czasie przerwy czy skorzystać z toalet. To w przypadku kierowców autobusów nie zawsze jest oczywiste.

To, o czym powiedział pan minister – rzeczywiście dziękujemy za prolongatę czasu dostosowania infrastruktury o rok w stosunku do tego, co było, natomiast chcielibyśmy prosić jednak o zmianę systemową, dlatego że to prawo, które dzisiaj w tej chwili obowiązuje, jest oparte na kodeksie pracy i ono zupełnie nie widzi organizatorów transportu miejskiego. Powiem może tak króciutko, żeby było widać, czym się różni organizator od operatora – w Warszawie mamy Zarząd Transportu Miejskiego i to jest organizator. Natomiast mamy iluś tam, wielu przewoźników – jest to MZA, Tramwaje Warszawskie, Metro i oni są operatorami. Dochodzi do takiego paradoksu, że prawo jakby zobowiązuje każdego przewoźnika do tego, żeby on dbał oddzielnie o swoich pracowników, natomiast oni nie do końca mają w ogóle jakąkolwiek możliwość, dlatego że ani nie oni projektują linie, nie oni zarządzają drogami, nie oni mogą jakby posadawiać infrastrukturę, która jest potrzebna. Dlatego naszym zdaniem jest bardzo pilna potrzeba zmiany ustawy o transporcie publicznym pod kątem rozszerzenia czy współdziałania operatorów z organizatorami transportu publicznego. To jest jeden temat, na który chciałem zwrócić uwagę.

Drugi, który może jest mniej istotny, to są problemy, z którymi się borykamy w zakresie wideomonitoringu. Generalnie mamy regres od kilku lat, jeżeli chodzi o rejestrację taką oczywistą, dlatego że wideomonitoring służy poprawie bezpieczeństwa prowadzących pojazdy, ale również pasażerów. Wszyscy to mówią łącznie ze stroną społeczną, gdzie kiedyś był opór. Natomiast dzisiaj praktycznie cała Polska przestała rejestrować dźwięk. Z tego powodu, że nie mamy przesłanek prawnych, bo ani nie możemy się opierać na RODO, ani nie możemy się opierać na kodeksie pracy, a to paradoksalnie jest ważna rzecz, dlatego że prowadzący pojazdy kierowcy i motorniczości są funkcjonariuszami publicznymi, a ten dźwięk jest też materiałem dowodowym, jeżeli chodzi o przekraczanie w jedną czy w drugą stronę tych uprawnień. Ale chcemy jeszcze pokazać, że problem dotyczy też zapisu audio z wnętrza pojazdów, na przykład

kontrolerów biletów. Oni co prawda nie są funkcjonariuszami publicznymi, natomiast z naszych statystyk wynika, że to są osoby najbardziej narażone na bardzo drastyczne ataki przemocowe ze strony pasażerów, ale również w naszym pojęciu ta możliwość będzie nam rozszerzać również bezpieczeństwo pasażerów. To jest niestety taki obszar, w którym mamy regres i też chcielibyśmy na to zwrócić uwagę, że potrzebujemy tutaj wsparcia legislacyjnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Miejskiego Zakładu Komunikacji sp. z o.o. w Ostrowcu Świętokrzyskim Jarosław Kateusz:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Moje nazwisko Jarosław Kateusz, ja jestem prezesem MZK Ostrowiec Świętokrzyski. Ja chciałem odnieść się – mam tutaj takie dwa tematy, które pragnę państwu przedstawić. Są to tematy, które tak naprawdę reprezentują problemy małych miast powiatowych.

Pierwszy temat to jest to, co pan minister powiedział, jeżeli chodzi o ten Fundusz Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. My dziękujemy, bo dzisiaj się dowiedzieliśmy właśnie, że ten temat został zauważony, bo nie wiem, czy państwo wiecie, ale przed 2019 r., wtedy kiedy zaczęłam wchodzić ten Fundusz Przewozów Autobusowych, to komunikacja miejska wykonywała na terenie powiatu 30% transportu; w momencie, kiedy ten Fundusz został w 2019 r. wprowadzony, my w ciągu 2 lat tak naprawdę z tego powiatu się zawinęliśmy, dlatego że wójtowie nie chcieli podpisywać z nami żadnych umów, bo po prostu nie było dofinansowania. Dzisiaj jest propozycja taka, słyszymy tutaj, że będą trzy linie. Ja bym tutaj prosił jednak, panie ministrze, żeby się nad tym zastanowić i żeby jednak dopuścić komunikację miejską tak samo do tych środków, jak mają pozostali przewoźnicy. Ja nie rozumiem, my nie jesteśmy w stanie tego zrozumieć, dlaczego jeden przewoźnik może mieć środki, a drugi nie może mieć, świadcząc taką samą usługę. O to po prostu prosimy, bo wydaje nam się, że wtedy ta komunikacja miejska... Naprawdę, bo my doprowadziliśmy do tego, proszę państwa, że na terenie miast powiatowych dzieci dzisiaj się wozi zagęszczonymi busami do szkół, a tak naprawdę my mamy autobusy stuosobowe, niskopodłogowe, klimatyzowane, monitorowane, elektromobilne, a nie możemy jeździć. Nie jest to sytuacja normalna. Musicie państwo przyznać.

Drugą rzeczą, jaką ja mam, to chodzi mi o tę ustawę o elektromobilności. Nie wiem, czy ja to dobrze interpretuję i czytam, ale, proszę państwa, w art. 36 tej ustawy jest taki zapis, że gminy, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 tys. muszą posiadać określoną ilość taboru zeroemisyjnego, czyli ja rozumiem, że ten art. 36 mówi o tym, że gminy poniżej 50 tys. mieszkańców mają tego nie mieć, a art. 68a i 68b narzuca – bo tam są takie zapisy, które mówią, że narzuca – jak gdyby na wszystkie gminy posiadanie tego taboru zeroemisyjnego. W związku z tym ja bym prosił, żeby to, jak gdyby ujednolicić i zastanowić się, czy idziemy w kierunku takim, że wszystkie gminy rzeczywiście muszą mieć ten zeroemisyjny tabor – te 32% – po 1 stycznia 2026 r., czy jednak zachowa się ten zapis tego art. 36? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa jeszcze chce zabrać głos?

Tak, pan prezes Bratko. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Rzeszów sp. z o.o. Maksym Bratko:

Panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, tutaj uzupełniając też to, co powiedział pan prezes Jarosław Kateusz.

Widzimy też problem z jakim branża się boryka, również związany poniekąd z Funduszem Rozwoju Przewozów Autobusowych, ponieważ powstanie tego Funduszu spowodowało powstanie operatorów w postaci związków powiatowo-gminnych, które to organizacje przejmują też w dużych miastach część połączeń właśnie, które wcześniej były obsługiwane przez komunikację miejską i gdybyśmy chcieli robić wspólny bilet, żeby ułatwić pasażerom przemieszczanie się – są takie systemy w Niemczech, bardzo dobrze to funkcjonuje – to niestety rozstrzał i rozrzut ulg ustawowych, jakie mamy teraz w naszym kraju, bardzo skutecznie to uniemożliwia. Aktualnie mamy pięć ustaw, z których wynikają ulgi w przejazdach. Ulgi w komunikacji miejskiej

w większości są aktami prawa miejscowego, ustanawianymi przez samorządy, natomiast każda forma transportu, jeśli jest dotowana właśnie z funduszu i jest to komunikacja inna niż miejska, i tam obowiązują te ulgi o charakterze powszechnym, gdzie mamy na przykład ulgi, 49%, 50%, 51%; często dochodziło nawet do sytuacji, że ktoś kupił droższy bilet i dostał mandat, bo wykupił bilet z niewłaściwą ulgą. To z kolei powoduje trudności w rozliczaniu. Komunikacja pozamiejska jest właśnie uprawniona do refundacji tych biletów. Urząd marszałkowski refunduje ulgę – tzw. rekompensata utraconych dochodów, czego komunikacja miejska nie ma, wożąc też tych samych pasażerów na tych samych trasach. Uważamy, że jest to krzywdzące dla transportu miejskiego. Też jakby chcąc wejść we współpracę z operatorem świadczącym usługi właśnie w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych w ramach wspólnego biletu jest to nie możliwe z tego względu, że ten operator musi się rozliczać później z urzędem wojewódzkim, każdą linię obliczać osobno, przychody z biletów wyliczać i to jest później niemożliwe do oszacowania, więc tutaj uporządkowanie tych ulg naprawdę ma swoje duże znaczenie, szczególnie takie ulgi typu 95% czy 93%, gdzie tak naprawdę przy niskich cenach biletów to ten pasażer dosłownie grosze płaci za ten bilet. To generuje koszty, opóźnienia na przystankach i wiele innych komplikacji, a przede wszystkim uniemożliwia podjęcie tej dobrej współpracy między przewoźnikami, utrudnia wprowadzanie tych wspólnych biletów, co oczywiście byłoby z korzyścią dla całych aglomeracji miejskich, dla miast powiatowych i z pewnością przyczyniłoby się do wzrostu ilości pasażerów w transporcie publicznym.

Drugą kwestią, o którą już tutaj miałem przyjemność na tej sali zabiegać, są autobusy na biogaz, które obecnie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców nie są możliwe do eksploatacji nawet na liniach miejskich – na liniach pozamiejskich ich eksploatacja dalej będzie możliwa, mówię o zakupie po 2026 r. i nowej ustawie. My, jako MPK Rzeszów, eksploatujemy 110 autobusów zasilanych gazem CNG, co w konsekwencji można by było eksploatować z wykorzystaniem biogazu. Mamy bardzo dużą infrastrukturę wybudowaną przez PGNiG; stacje szybkiego i wolnego ładowania. Inwestowaliśmy w ten gaz mocno jako to ekologiczne paliwo przyszłości, a teraz wydaje nam się, że ta ustawa przymusi nas do tego, żeby z tych autobusów na gaz konsekwentnie rezygnować i skupiać się na autobusach elektrycznych, dla których nie będziemy w stanie zapewnić w pełni mocny przyłączeniowej i arealu do ładowania, bo jest to bardzo duży problem u nas w mieście, jak również eksploatować drogie autobusy wodorowe. Idziemy w tym kierunku, bo jest to paliwo przyszłości, niemniej jednak koszty eksploatacji, a nie samego zakupu tych autobusów na dzień dzisiejszy, ze względu na bardzo wysoką cenę wodoru, będą dużym obciążeniem dla samorządu.

Jak widać, państwa Unii Europejskiej sukcesywnie wdrażają te autobusy na biogaz. One są, cieszą się poważaniem w zachodnich krajach. Byłoby bardzo dobrze, gdyby jednak ten zapis w ustawie o elektromobilności doprecyzować i może w ramach KPO wynegocjować jakoś dopuszczenie zakupu tych autobusów w miastach również powyżej 100 tys. mieszkańców. Z pewnością byłaby to duża ulga w kosztach dla budżetów samorządów terytorialnych właśnie w takich miastach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję, panie prezesie.

Zanim oddam głos następnej osobie, tylko słowo komentarza, bo ja pamiętam tę dyskusję, którą tutaj mieliśmy na Komisji, kiedy była procedowana ustawa w tej sprawie, i stanowisko Ministerstwa Klimatu i Środowiska wtedy było niestety jednoznaczne – takie, że autobusy na biogaz nie są po prostu traktowane jako zeroemisyjne. Pamięta pan to i stąd ten problem.

Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie Jan Kuźmiński:

Witam szanownego przewodniczącego, szanownych państwa.

Jan Kuźmiński, prezes Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego, a jednocześnie prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych w Warszawie.

Chciałem tu podziękować szanownym posłom za to, że pochylacie się nad tym, że kierowca autobusu będzie mógł przechodzić szkolenie w wieku 18 lat i podjąć pracę. Szczególnie w autobusach miejskich ten kierowca poza prowadzeniem pojazdu i uczestniczeniem w ruchu drogowym nie ma żadnych obowiązków technicznych. Kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu to był w ogóle inny kierowca, bo on był zdany na siebie. Dzisiaj kierowca to jest to samo co prowadzący

samochód osobowy. Kobiety u nas pracują około 150; niektóre nie przekraczają 50 kg wagi i doskonale sobie radzą z autobusem. Kwestia wieku to jest kwestia odpowiedzialności. On będzie miał 18 czy 21 lat – to nie ma wielkiego znaczenia, ale w czym jest problem? Że człowiek po szkole średniej ma około 18–19 lat, kończy szkołę średnią, wybiera sobie zawód. Jeśli on idzie do innego zawodu, wtedy trudno mu się przekształcić. My szkolimy około 150–200 kierowców corocznie, bo mamy własny ośrodek szkolenia i przychodzą ludzie, którzy mają 21, 30, 40, a nawet 50 lat i oni chcą zmienić zawód, natomiast wcześniej nie mogli, bo im nie wychodziło. Tak że za to bym bardzo dziękował, jakby tu dało się to zmienić. Byłoby to naprawdę korzystne dla komunikacji miejskiej szczególnie, bo tu kierowca jest pod stałą opieką, jest w stałym kontakcie z dyspozytorem, jakieś tam centrale ruchu są i on w każdej chwili może wezwać pomoc. Nie jest zdany sam na siebie w trasie absolutnie.

Druga sprawa – chciałem jeszcze poruszyć to, co tu kolega dyrektor Żabicki poruszał, bo struktura przewozów jest taka, że są przeważnie zarządy transportu miejskiego, czyli organizatorzy, którzy organizują linie, wyznaczają punkty, krańce i zlecają przewoźnikom tylko i wyłącznie wykonanie przewozów. Natomiast dzisiaj, zgodnie z Kodeksem pracy, przewoźnik jest zobowiązany do zabezpieczenia punktów socjalnych. Ja podam na przykładzie Warszawy – jest ponad 80 linii, jest 5 przewoźników i w tej chwili każdy przewoźnik musi sobie zabezpieczyć punkty socjalne na dzień dzisiejszy. W każdej chwili, jeśli organizator nie będzie za to odpowiedzialny, może zmienić linię, może zmienić krańce i praktycznie przewoźnik musi zrezygnować z tej usługi, bo on nie ma i nie będzie mógł tej usługi wykonywać. Jeśli to nie będzie, powiedzmy, zorganizowane przez organizatora transportu miejskiego, to to nigdy nie dojdzie do dobrego rozwiązania.

Trzecia sprawa jeszcze – my wystąpiliśmy oczywiście o kilkanaście punktów, bo w Warszawie użytkujemy teraz 29 punktów socjalnych na krańcach linii, natomiast wystąpiliśmy chyba o 15. Przez 3 lata otrzymaliśmy pozwolenie na 3. Nie mamy terenu, nie mamy dostępu, nie mamy dojścia do energii elektrycznej; to jeszcze nam zieleń przeszkadza, jakieś tam inne ZDM, tak że wszyscy mówią, że: „Róbcie sobie co chcecie. Macie problem, to rozwiążcie go sami”, a w każdej chwili, powiedzmy, organizator może nam zmienić trasę, że o dwa przystanki wydłuży na przykład linię i ten kierowca nie będzie się miał gdzie zatrzymać w ciągu jazdy. Tak że dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Dziękuję.

Proszę bardzo po kolei, panowie.

Wiceprezes zarządu Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA w Krakowie Grzegorz Dyrkacz:

Dzień dobry.

Grzegorz Dyrkacz, wiceprezes zarządu MPK SA w Krakowie. Witam bardzo serdecznie panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo.

Ja bym chciał kilka tematów przedstawić, jakie mamy problemy – my, którzy odpowiedzialni są w tym momencie za sprostanie oczekiwaniom naszych pasażerów. Ale była tu mowa, moi koledzy przedmówcy mówili tu o ustawie o elektromobilności, a ja bym się tutaj zatrzymał w innym obszarze.

Większość naszych przedsiębiorstw jest firmami, które są zmilitaryzowane. Mamy obowiązek przekazywania szczegółowych danych co roku odnośnie do posiadanego taboru. Robimy to za każdym razem, kiedy ten tabor wymieniamy, żeby był aktualny i to dotyczy też oczywiście załogi, którą posiadamy. Dotyczy to prowadzących pojazdy, czyli kierowców, ale też tego zaplecza technicznego. Widzimy w tym momencie, że jest całkowity brak zrozumienia tych zadań komunikacji miejskiej w obszarze obronności i obrony cywilnej. Poprzez to, że ta ustawa nakłada na nas obowiązek posiadania tych pojazdów nisko czy zeroemisyjnych. Ja oczywiście sobie nie wyobrażam, gdybym miał w Krakowie – w sumie mam 600 autobusów tylko albo aż – autobusy tylko elektryczne i wojsko przychodzi, i mówi, że chce 100, 150, 200 autobusów na potrzeby obronności kraju ode mnie wziąć. Powiem tak – wiemy, jak te autobusy jeżdżą, w jakich warunkach są eksploatowane i tutaj w tym gronie możemy sobie powiedzieć, że ten autobus minimum 2, 3, a czasem 4 razy dziennie musi być doładowywany na mieście. Zakładamy, że mamy dostęp do tej energii elektrycznej, że ta energia jest; co wojsku z takiego pojazdu, gdzie będzie to wojsko ładowało baterię tego autobusu? Może część będzie jeździła po mieście i będzie wykorzystywana do ewakuacji szpitali, może szkół. To też może zrobić przewoźnik na podstawie odpowiednich umów z Centrum Zarządzania Kryzysowego lokalnie. Nigdzie w Polsce tym autobusem nie pojedzie. Autobusem spalinowym pojedzie daleko, może zatankować

na wielu stacjach, ma też swoje stacje. Tutaj moja prośba – nie tylko moja, ale też moich kolegów – żeby na to zwrócić uwagę, żeby przedsiębiorstwa takie jak nasze mogły jednak kupić autobusy z silnikiem innym niż elektryczne z wysokimi dzisiaj normami EURO 6, EURO 6+ i w takich sytuacjach mogły zadysponować i przekazać autobusy, które będą pełniły swoją rolę. Autobus elektryczny dzisiaj na mieście bez ładowania maksymalnie wykona 80 km. Mówimy o tych wszystkich urządzeniach, które są bardzo energochłonne na pokładzie pojazdu; wiemy, że pewnie nie wszystkie będą potrzebne dla wojska, ale to zatrzymywanie się co średnio 200, 250 m na przystankach powoduje, że jest oddanie tej energii. Jeżeli te drogi będą pokonywane dłuższe, nie będzie tego doładowania baterii i automatycznie ten dystans będzie mniejszy. To jest jedna kwestia.

Drugą kwestię, którą chciałbym poruszyć, to jest temat, który od wielu lat już funkcjonuje. U mnie w Krakowie jest to od 17 lat – taka usługa, jak transport na życzenie; brak jakichkolwiek regulacji w tym momencie pomagających nam na rozwój tej usługi. Komu ta usługa jest dedykowana? Tam, gdzie nie ma potrzeby uruchamiania komunikacji regularnej i częstej. Wiemy, jakie są potoki pasażerskie, wiemy, że są takie nawet osiedla w mieście – nie mówimy o jakichś gminach, które są oddalone w aglomeracji, która jest obsługiwana. Nie ma potrzeby, żeby autobus tam jeździł co 15 minut, co 30 minut, czy co godzinę nawet. Wiemy, że ludzie rano stamtąd wyjeżdżają – to jest szkoła, to jest zakład pracy – i wiemy, o których godzinach powracają. My w Krakowie mamy bardzo dobre doświadczenie już, bo te 17–18 lat to był pierwszy projekt unijny, gdzie wyznaczyliśmy ten obszar i dzisiaj ten obszar też funkcjonuje z tą usługą telebusa. Mimo tego, że powstała droga, niedaleko jest droga szybkiego ruchu. Na początku ludzie bardzo protestowali, bo bali się – no jak to, będzie ten autobus, nie będzie? Dzisiaj sobie ten obszar nie wyobraża funkcjonować bez tej usługi. Bloków przybyło wiele. Widzimy, jak duże jest zainteresowanie i nie ma tych regulacji. Utrudnienie dla nas jest takie, że są wymogi co do autobusu, a on dokładnie jeździ tymi samymi ulicami, co komunikacja miejska, ale nie jest regularna, nie ma rozkładu jazdy, bo jest usługą na telefon. W związku z tym musi być kierowca, który ma kartę kierowcy – jest to duże utrudnienie dla nas – i musi być tachograf, który też jest odczytywany co te 30 dni. W związku z tym nie widzimy różnicy w tym segregowaniu pasażerów, którzy często traktują to jak, powiem uczciwie, najtańszą taksówkę, bo to jest ten sam bilet, po to, żeby podjechać do jakiegoś punktu przesiadkowego czy najbliższej pętli tramwajowej i jadać dalej. Dla nas to jest ten sam pasażer, tak samo chcielibyśmy go obsłużyć, a są tutaj niestety te utrudnienia w związku z tym, że nie ma tych regulacji.

Kolejną kwestią, którą chciałbym poruszyć, to jest – uważamy w środowisku – potrzeba zwolnienia autobusów komunikacji miejskiej z opłat e-TOLL. Tak to jest, że my raczej z zasady nie poruszamy się drogami krajowymi, ale powstają obwodnice wielu miast, gdzie ten autobus może przez przypadek się znaleźć. I taka sytuacja była dwa lata temu w Krakowie, gdzie trasa została zmieniona przez służby Policji, ponieważ był duży wypadek na węźle i autobusy komunikacji miejskiej nie miały innej możliwości, musiały jechać drogą za opłatą. Te autobusy nie miały, bo u mnie jedna trzecia autobusów ma – może troszeczkę więcej – ten e-TOLL, to jest około 250 urządzeń. To też jest problem w momencie wymiany, bo my musimy ogłosić przetarg, wybieramy firmę i boję się zawsze tego momentu, co będzie, kiedy tamte urządzenia muszą oddać, a nowych urządzeń jeszcze nie mam. Bo system płacenia jest dość prosty, elektronicznie to można zrobić, ale mówimy tutaj o skali. Nie 2–3 urządzenia, tylko 250–280 urządzeń. Drodzy państwo, proszę sobie wyobrazić, że ITD nałożyło na mnie karę, mandat, bo nagle pojawił się pojazd w miejscu, w którym nie powinien, bo nie miał odpowiedniego urządzenia elektronicznego i nie została opłata wniesiona. Ile pism było i potwierdzeń przez Policję, że to Policja wskazała tę drogę, to możemy sobie tylko wyobrazić. Udało mi się to wybronić, nie poniosłem odpowiedzialności za tę działkę w przedsiębiorstwie, i mandatu na spółkę i na mnie, że dopuściłem pojazd, mając certyfikat kompetencji zawodowych, świadomie na drogę, na której te opłaty są pobierane, a pojazd nie został, więc też bardzo byśmy prosili, żeby ten temat został gdzieś poruszony. Ja chętnie nawiążę kontakt też z państwem, jeżeli będzie trzeba więcej bardziej szczegółowych danych na ten temat. Oczywiście służę swoją wiedzą.

Ostatni temat – tematów jest dużo więcej, ale też nie chcę tutaj zaćmić moich koleżanek i kolegów, i żeby każdy mógł się wypowiedzieć. Drodzy państwo, jak bardzo ważne jest bezpieczeństwo w komunikacji miejskiej, to chyba wszyscy wiemy. Słyszymy niemal każdego tygodnia, że dochodzi do jakiegoś zdarzenia. Ostatnio w Krakowie... Też prawda, że to był prywatny przewoźnik, niemniej jednak pasażerowie ci sami, płacący za ten bilet dokładnie tyle samo.

Szanowni państwo, w wielu przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej od wielu lat prowadzona jest zasada zero tolerancji. Mimo tego, że kierowca przyjeżdża do pracy swoim autem i mi mówi, czy jego przedstawiciel związkowy, czy różne inne organizacje, że on może mieć do 0,2‰ zawartość alkoholu, to w moim przedsiębiorstwie i w wielu innych przedsiębiorstwach wymagane jest 0,00‰. Nie ma tej tolerancji. Przez zmiany w Kodeksie pracy, który wypacza troszeczkę tę pierwotną ideę wstępnych badań my wcześniej już doszliśmy do porozumienia ze związkami zawodowymi i u nas każdy kierowca musiał podpisać dobrowolnie oświadczenie, że podda się zawsze tej kontroli. Jak ma ten wynik 0,1‰, to my go nie zwalniamy z pracy – nie dopuszczamy go w tym dniu – są też pewne konsekwencje finansowe, ale nie stosujemy art. 52. Powyżej tego wyniku niestety bezwzględnie uważamy, że kierowca, odpowiadając za dziesiątki, setki pasażerów na pokładzie swojego pojazdu w każdym momencie – pani prezes podała dużo liczb. Pozwolę sobie powiedzieć, że w Krakowie autobusy i tramwaje każdego dnia organizują 1 mln przewozów. Drodzy państwo, gdyby te sytuacje nie miały miejsca, to pewnie byśmy dzisiaj o tym nie mówili i ja też bym nie miał takiego mandatu od moich kolegów i koleżanek, żeby o tym mówić. Niestety niektórym się wydaje, że dalej mają 20–30 lat, że dalej mogą tyle i tyle wypić, i próbują oszukać nie wiem kogo – czy nas, jako pracodawców, czy siebie, czy system, pozwalając sobie na wyszukiwanie usprawiedliwień, że jeżeli Policja by go złapała do 0,2‰, to on by nic nie miał, a my go dmuchamy – przepraszam za to sformułowanie, ale to jest takie nasze branżowe – w momencie odebrania dokumentów i stwierdzamy ten wynik 0,1‰, czyli do tej granicy. Tutaj prosilibyśmy też o wsparcie właśnie państwa w tym temacie, żeby ta polityka zero tolerancji i w alkoholu, ale też w badaniach na zawartość innych substancji odurzających.

Mogę tylko powiedzieć nie na zasadzie chwalenia się, ale w 2017 r. w Krakowie wprowadziliśmy pierwsi taki system, że zaczynamy kontrolować na te substancje też. To jest dosyć droga rzecz i dosyć czasowo trwała, więc nie zawsze możemy sobie na to pozwolić. Oczywiście były zarzuty, że jakim prawem, czy mamy szkolenia; Policja przyjeżdżała, nasz pracownik przeszkolony z certyfikatem wykonywał, bo sądy pracy różnie do tego podchodziły, czy nam wolno właśnie jako pracodawcy dokonywać takich badań, jakie mamy do tego uprawnienia, więc udowadnialiśmy właśnie, że dla bezpieczeństwa, podkładając to oświadczenie, że pracownik podpisał je, że będzie się poddawał dobrowolnie, że mamy uprawnionych pracowników, że wiemy, co kupujemy. Niechłubna liczba, dziewięciu pracowników niestety miało w sobie. Dobrze, że nie doszło do żadnego nieszczęścia – my wyeliminowaliśmy ich z tej grupy, ale temat też uważam, że bardzo ważny. Więc ja dziękuję, że mogłem zabrać głos i że zostałem wysłuchany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan dyrektor Grzegorz Malec. Proszę bardzo.

Dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie Grzegorz Malec:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, Grzegorz Malec, dyrektor Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Lublinie. Tu już definicje organizatora i przewoźnika operatora koledzy już wcześniej przedstawili. Ja jestem tym głosem organizatorów.

Organizator to nikt inny, jak szczebel gminy, powiatu czy województwa, czyli samorządu, czyli adresatem jak najbardziej jesteście państwo na tej Komisji. Ponad 20 lat w branży pracuję i te trzy problemy – dwa z nich już tu zostały wypowiedziane i naprawdę bolą, nie są jakby legislacyjnie rozwiązane, to jest właśnie takie niesprawiedliwe trochę traktowanie stricte komunikacji miejskiej, która się tak naprawdę niczym nie różni od innej publicznej komunikacji zbiorowej, zamiejskiej, regionalnej, ponadlokalnej. To znaczy refundacja ulg przez marszałka nie dotyczy komunikacji miejskiej. Jeżeli chodzi o przewozy, dopłaty do wozokilometra, nie dotyczy komunikacji miejskiej. W Lublinie powstał piękny dworzec, gdzie zarządem jest również samorząd gminny i na przykład ustawa o publicznym transporcie zbiorowym narzuca na samorządowego zarządcę dworca stawki zaporowe, to jest 1 zł lub 2 zł za wjazd, jeżeli jest dostosowany do osób niepełnosprawnych, gdzie obok na rynku ten sam przewoźnik w dużo gorszym standardzie, w dużo gorszych warunkach bezpieczeństwa itd. może za ten wjazd brać 15 zł.

Zwracam na to uwagę, bo to jest taki uniwersalny głos branży od lat, natomiast ja, stricte jako reprezentant organizatorów, jestem tutaj z wnioskiem, który dotyczy już absolutnie każdego organizatora samorządu. Zwykle jest to jakaś jednostka budżetowa, gdzie tak naprawdę prowadzenie tej działalności komunalnej jest na zasadzie, że każdy wpływ z biletu to dochód miasta

i każdy wydatek takiego organizatora to wydatek budżetu gminy, powiatu czy województwa, a zmierzam do sprawy gapowiczów; tzw. mandatu, bo to się nazywa opłata dodatkowa. Można tę opłatę egzekwować, jest to reżim cywilistyczny, czyli jesteśmy w normalnym trybie postępowania w tym reżimie cywilnym, nie administracyjnym, dużo bardziej prostym i pojawia się problem dla organizatorów znalezienia. Wystawia kontroler, rewizor taką opłatę, w dowodzie zniknął obowiązek adresu, jest tylko PESEL, a co za tym idzie możemy później wezwanie do zapłaty wystawić na podstawie bazy w PESEL-NET. Te bazy są tak naprawdę nieaktualne – tam jest pozycja adres zameldowania stały lub tymczasowy. Nie jest to w ogóle przez obywateli przestrzegane, obowiązek meldunkowy – bardzo stara ustawa z lat 70., bezsankcyjna. Krótko mówiąc, nikt tego nie aktualizuje i później pojawia się problem z egzekucją. Nie możemy pozyskać aktualnego adresu, korespondencja jest nieodbierana, generuje to później koszty sądowe, a wręcz – to jest ten drugi problem – z uwagi na bardzo krótki okres przedawnienia z ustawy Prawo przewozowe jest to jeden rok. Tak naprawdę ustalenie tego adresu uniemożliwia skuteczną egzekucję i tak naprawdę później bliska droga do przedawnienia – przypominam, to reżim finansów publicznych. Do przedawnienia dopuścić nie wolno i po prostu wnioskujemy o taką pomoc legislacyjną, przypatrzenie się sprawie.

Po pierwsze, sugerujemy na przykład wzorem krajów skandynawskich czy na przykład Szwajcarii, żeby rozwijać i nie bać się rozwoju tego systemu doręczeń obowiązkowych typu właśnie e-doręczenia czy ePUAP. Dzisiaj jest to dobrowolne, mamy takie narzędzia, ale nie są one jakby stricte dla obywatela obowiązkowe. Prosimy, żeby nie bać się tego doręczenia czy przywrócić tzw. fikcję doręczenia, to znaczy na przykład dwukrotne awizowanie przez komornika, żeby ten status doręczony był. Ułatwi to nam bardzo dużo. Mówimy tu o rocznie 500 mln zł niezapłaconych mandatów. Wiecie państwo, jaki to jest dochód dla budżetu gminy, ale też jak taki martwy przepis wpływa – po prostu nas się gapowicze, nieuczciwi pasażerowie nie boją, bo jak wiedzą, że mogą prawo ominąć, że będzie to bezskuteczna egzekucja, nie możemy ustalić adresu, to po prostu prawo naruszają.

I drugi wniosek jest taki, żeby wydłużyć ten okres przedawnienia w prawie przewozowym z roku do na przykład 2–3 lat, co pozwoli na taką swobodę ominięcia tych procedur, a jest to długa procedura, i dochodzenia wierzytelności. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Proszę uprzejmie.

Wiceprezes zarządu Gdańskie Autobusy i Tramwaje sp. z o.o. Lech Żurek:

Dzień dobry państwu.

Lech Żurek, reprezentuję Gdańskie Autobusy i Tramwaje sp. z o.o., wiceprezes.

Bardzo się cieszę, że ustawodawca nas słucha i to jest bardzo ważne dla nas. Mamy taką listę chyba 19 problemów czy bolączek i tak się tutaj podzieliłymi tymi problemami. Mi w drodze losowania wypadły 2, o których za chwilę powiem. Natomiast chciałem jeszcze tutaj dosłownie dwa słowa powiedzieć o tym, o czym mówił pan wiceprezes z Krakowa, czyli kwestia alkoholu. Niestety te wszystkie nasze prace, które zostały wykonane przez Izbę, nie miały tego efektu. Moim zdaniem tutaj sytuacja jest czarno-biała. My nie powinniśmy prosić pracowników o różnego typu zaświadczenia, oświadczenia, że oni się łaskawie poddadzą, tylko tu powinno to być biało-czarne. W momencie, kiedy my wykonujemy kwestię dla pracowników, dla mieszkańców naszych miast – pracownicy to oczywiście wykonują – to tu powinno być tak, że my powinniśmy mieć obowiązek kontrolowania tego pracownika i pytanie, czy tylko raz dziennie. To jest kwestia bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo w naszej pracy jest ponad wszystko.

No i te dwie rzeczy, które wylosowałem, proszę państwa, to są rzeczy dotyczące bolączek, czyli takich mniejszych trochę problemów, aczkolwiek to też są istotne kwestie.

Kwestia ustawy Prawo o ruchu drogowym – art. 60 mówi o tym postoju powyżej jednej minuty, czyli każdy pojazd, który w terenie zabudowanym stoi powyżej jednej minuty, powinien wyłączyć silnik. Nie ma wyłączenia dotyczącego autobusów. Sytuacja, jaka ma miejsce w miesiącach letnich przy działającej klimatyzacji czy w miesiącach zimowych w momencie włączonego ogrzewania, to wszyscy państwo dokładnie znacie. Ja nie będę państwa już tutaj męczył dalej tą argumentacją, którą przygotowaliśmy, bo czas ustawodawcy jest bardzo ważny, więc idę do tej drugiej kwestii.

Druga kwestia dotyczy buspasów. Buspasów, które powinny być miejscem stricte takim, że autobusy, pojazdy komunikacji miejskiej w newralgicznych miejscach naszych miast uzyskują pewne przyspieszenie, czyli w sposób sprawny się poruszają i to jest coś, co można poddać państwa rozważeniu, uwadze – kwestia pewnej kolizji z ustawą o elektromobilności. Ustawa o elektromobilności dopuściła na buspasach pojazdy elektryczne, czyli każdy, kto posiada pojazd elektryczny, może się poruszać buspasem plus oczywiście pozostałe kwestie, które są w randze, w gestii zarządcy dróg, czyli na przykład ZDiZ miejskich. Liczba prywatnych pojazdów elektrycznych rośnie bardzo szybko i w dużych miastach, zwłaszcza Kraków, Warszawa są miejsca takie, że te elektryczne pojazdy osobowe po prostu powodują już pewne zatory na tych buspasach i to państwu poddaje pod uwagę. To jest kwestia pewnie przeanalizowania, czy ważniejsze jest sprawne, szybkie poruszanie się po mieście komunikacją miejską, czy kwestie promowania elektromobilności. To tyle i oczywiście pozdrowienia z Trójmiasta. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś jeszcze?

Pan Marek Wójcik, sekretarz Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu. Bardzo proszę.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich, sekretarz Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, Marek Wójcik, Związek Miast Polskich tym razem.

Dziękuję za podjęcie tej tematyki. Szanując państwa czas, ja cztery kwestie tak po żołniersku.

Rozpocznę od Funduszu Autobusowego. 15 miesięcy temu, jak wtedy pan minister Paweł Garncarz rozpoczął swoją pracę w resorcie, już wtedy na początku ubiegłego roku dogadaliśmy się, że zostanie zmieniony dokładnie jeden artykuł, bo to jeden artykuł trzeba zmienić po to, aby autobusy miejskie mogły poza miastem korzystać z dopłat Funduszu Autobusowego. To zupełnie oczywiste, że my taki transport realizujemy, to oczywiste, że nasze pojazdy są zeroemisyjne albo nisko emisyjne w przeciwieństwie do takich pełnoletnich pojazdów o wątpliwym bezpieczeństwie dla pasażera, które otrzymują dopłaty. Gorąco prosimy o to, aby w tej sprawie wykonać ruch, dlatego że chcielibyśmy uniknąć takiej sytuacji, że za chwilę się dowiemy, że no nic, mamy następny rok, Fundusz na 2026 r. i wciąż nie można objąć naszych autobusów tą dopłatą, bo już Fundusz działa na konkretny rok, sprawa jest zamknięta.

Druga sprawa to jest Fundusz Bezpieczeństwa i Obronności. Prośba o wyjaśnienie, co oznacza tu dla państwa, którzy prowadzą transport miejski, w momencie, kiedy nam z tej zielonej transformacji miast zabrano część środków, pozostaje 26 mld zł z ułamkiem. 2 mld zł mają pójść dokładnie, jak słyszymy, na komunikację. Nikt nie wie, co to oznacza. Pojawiają się bardzo różne propozycje, informacje na ten temat, ale hasło „komunikacja” i 2 mld zł pozostaje w tym Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności. Chcielibyśmy jak najszybciej dowiedzieć się, co to znaczy i rzecz jasna chcielibyśmy, aby z tego Funduszu można było uzupełniać tabor w naszych miastach, dlatego że jak państwo doskonale wiecie, przy dotychczasowej skali dofinansowania my przez kilkadziesiąt lat będziemy gonić tego króliczka, który zabezpieczy nam tabor niskoemisyjny czy zeroemisyjny zgodnie z propozycjami europejskimi. Po prostu musi być tych środków więcej.

Przy tej okazji chcę też powiedzieć, że gorąco prosimy, aby we wszystkich rozwiązaniach, które dotyczą wsparcia, nie kończyć na pojeździe. To na szczęście w wielu miejscach się już udaje, ale tu chodzi o pełną infrastrukturę, która będzie służyła ładowaniu, serwisowaniu, chociażby części zamienne, etc. – słynne akumulatory. Prosimy o to, że wszędzie, gdzie będą we wszystkich możliwych źródłach i programach uwzględniać jak najszersze formy wsparcia – rzecz jasna – w zależności od tego, jak sobie życzy sam zainteresowany, ale chodzi o to, żeby tego zakresu nie ograniczać.

Ostatnia sprawa dotycząca obronności, o której też tutaj panowie mówiliście. Otóż rzeczywistość to jest kuriozalna sprawa, bo te pojazdy nie tylko dlatego, że mają stosunkowo parametry ograniczone, co do odległości, którą mogą pokonać, ale wyobraźcie sobie państwo, jak ja mam tym autobusem niskoemisyjnym wjechać na drogę szutrową o różnym stanie technicznym, a tak często teoretycznie może się zdarzyć. Rzeczywiście do tej sprawy trzeba podejść poważnie, bo normalne jest, że będziemy w określonych sytuacjach sięgali po ten nasz tabor miejski, ale z drugiej strony też jest jakaś granica, logika tego oczekiwania po stronie przedsiębiorstw.

Tu także powiem o pieniądzach. Chcielibyśmy, aby ten program wsparcia także mógł dotyczyć w bardziej jasny sposób taboru miejskiego, bo dzisiaj te pieniądze trafiają do samorządów. Najczęściej jednak nie na infrastrukturę komunikacyjną. Tych pieniędzy jest dużo. Nie wiem, czy będziemy je w stanie wykorzystać z roku na rok, dlatego że to nie jest Fundusz, tylko to są środki zapisane na konkretny rok w budżecie państwa, albo także dobrze byłoby zdefiniować, czy i z czego mogą nasze przedsiębiorstwa komunikacyjne korzystać przy okazji tych zadań związanych z obroną ludności i ochroną cywilną; z uwzględnieniem tych zastrzeżeń, o których powiedziałem, dotyczących możliwości technicznych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze pan się zgłaszał do głosu. Proszę uprzejmie.

Przewodniczący Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku Marian Menczykowski:

Dzień dobry państwu.

Marian Menczykowski, przewodniczący Związków Zawodowych Pracowników Komunikacji Miejskiej w Gdańsku. Dziękuję za zaproszenie, za możliwość wypowiedzenia się. Ze strony społecznej chciałbym poruszyć dwie rzeczy.

Pierwsza – dostałem chyba po roku czasu odpowiedzi od MI, że jednak zmiany w rozporządzeniu, które mówi o szerokości pasa ruchu dla pojazdów, będą zmienione. Bo teraz, zgodnie z rozporządzeniem, jest tak, że pojazd nominalnie musi mieć 2,5 m. Co do autobusów, to nie da rady tak zrobić. Dochodzą przecież sprawy obsługi zewnętrznej, czyli lusterka. Przyznam się państwu, że to, co promuje Unia Europejska odnośnie do kamer, jednak z mojego punktu widzenia 40-letniej pracy jako kierowca, jest niedobre, bo gdy ja siedzę, widzę i patrzę w lusterko – każde przechylenie się, spojrzenie pod innym kątem – mam inny obraz całej jezdni i tego wszystkiego, co się wokół mnie dzieje, ale to już nie my jesteśmy od tego.

Drugą rzeczą, którą też wysłałem do ministerstwa, było to, żeby zmniejszyć czas, który pracownik komunikacji miejskiej, prowadzący potrzebuje na uzyskanie dostępności do punktu socjalnego – nie co 240 minut, czyli co 4 godziny, tylko chociaż co 2 godziny. Drugą rzeczą, co mi przede wszystkim panie mówiły – dlaczego dostępność do WC, czyli do toalety, jest co 3 godziny? Ja przyznaję rację kobietom, że jeżeli ma okres, a niech będzie to okres taki intensywny, no to, jeżeli jedzie na trasie, która wynosi w jednym kierunku godzinę i w drugą, to ona po prostu tonie w tym. Chodziłoby mi odpowiedź w tym kierunku, bo jeszcze do tego nie mam odpowiedzi.

Sprawa poruszana odnośnie do wieku – fakt jest faktem, że kiedyś właśnie było stosowane jeszcze za dawnych czasów, że w wieku 21 lat dostawało się tzw. DM, że można było się poruszać autobusem komunikacji miejskiej tylko w danym mieście. Zmniejszanie wieku – z mojego punktu widzenia – to są dzieci. Obecnie to są dzieci; one nie umieją sobie wyobrazić odpowiedzialności za kogoś. To jest moje zdanie.

Tu pan poruszył też dobrą kwestię odnośnie do mandatów. Czy macie możliwość wreszcie sprawdzenia w rejestrze wyborczym tych osób? Bo ja, mając kontakty z urzędem miejskim, też będąc pełnomocnikiem przy wyborach różnego rodzaju, rejestrując osoby do okręgowych komisji wyborczych, one są sprawdzane właśnie w rejestrze wyborczym. I w tym momencie, jakby był dostęp do tego, to tam są. Też mi wylapują osoby, że ta osoba w ogóle nie jest nigdzie zameldowana, no to wiadomo, że się nic nie robi. Ale tak jak mi się na przykład w tym roku zgłaszały osoby, to się okazywało, że one są zameldowane w ogóle w innych województwach. Jednak można byłoby też coś takiego dać, żeby można było do większego zakresu sprawdzalności wejść. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś jeszcze z państwa?

Jeszcze pan prezydent Fulara. Proszę bardzo, panie prezydencie.

Zastępca prezydenta miasta Lublin, przewodniczący Komisji Rewizyjnej Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego Tomasz Fulara:

Sekundkę, jeżeli można, szanowni państwo.

Trochę może nawet i podsumowując, bo tych problemów jest dużo i te poruszone dzisiaj są oczywiście ważne, ale dalej stoję na stanowisku, że można by było pójść krok dalej i żeby

można było to legislacyjnie przeprowadzić, to potrzebna jest nam osoba w Ministerstwie, która by w tym zakresie mogła być takim elementem kontaktowym ze środowiskiem. Tutaj też można byłoby namnażać przykładów kilka, kilkadziesiąt, kilkaset, gdzie ten bezpośredni kontakt by nam, ale też i ministerstwu, i, powiedzmy, szanownym panom posłom, pomógł. O to bym zaapelował, żeby nas potraktować jako środowisko, jako taki element pomocy i chęci wsparcia, bo te problemy są u nas, ale są też w ministerstwie i u państwa. Gdybyśmy na tej kanwie zaczęli współpracować i rozmawiać, to wydaje mi się, że ogromną ilość problemów można by było rozwiązać.

Jeszcze raz przypomnę, że komunikacja miejska – z reguły w dużych miastach, ale też i w mniejszych – jest drugą albo trzecią pozycją budżetową. Ona dotyka ogromnej ilości osób, ogromnej ilości pracowników, więc jakby aspekt społeczny i polityczny też jest ogromny. Warto byłoby jakby z takiego punktu widzenia wyjść i gdybyśmy mogli taki wniosek złożyć, i gdyby on kiedyś, może jak najszybciej, to co tutaj Związek Miast Polskich sugerował – tę współpracę i rozwiązywanie tych problemów na bieżąco mógłby nam usprawnić i zdecydowanie poprawić komfort pracy, a tym samym komfort podróżowania pasażerów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Nie widzę więcej zgłoszeń w dyskusji. Zaraz oddam głos pani dyrektor. Pan minister Bukowiec musiał nas opuścić, bo na posiedzeniu plenarnym Senatu prezentuje projekt ustawy, więc musi tam być obecny, więc jest usprawiedliwiony.

Pani dyrektor zaraz odpowie nam na pytania, natomiast odnośnie do tego ostatniego głosu pana prezydenta Fulary. Ja dzisiejsze i nasze pierwsze spotkanie kilka miesięcy temu traktuję jako rozpoczęcie – pani dyrektor, proszę panu ministrowi to wszystko przekazać – procesu zmian legislacyjnych, które mają wyjść naprzeciw i rozwiązać te problemy, które dzisiaj państwo zarządzający komunikacją miejską, jak pani dyrektor widziała, w różnych częściach Polski czy w Izbie z doświadczeniem bardziej globalnym, zgłaszali. Tych problemów jest ogrom. Niektóre są drobniejsze, niektóre są bardziej globalne, ale wszystkie są ważne i ja też nie wyobrażam sobie sytuacji takiej, kiedy w MI nie ma departamentu, wydziału, osoby dedykowanej do tego, żeby z państwem rozmawiać o komunikacji miejskiej zarządzanej przez samorządy i zarządzanej lokalnie. Wydaje mi się, że państwo powinniście w ministerstwie takie osoby wskazać, chyba że takie osoby są, a my o nich po prostu nie wiemy, więc bardzo chętnie też byśmy usłyszeli, kto jest w ministerstwie za komunikację miejską odpowiedzialny, bo ja też próbowałem informacji na ten temat zasięgnąć i nie udało mi się tego ustalić.

Więc bardzo proszę, pani dyrektor o ustosunkowanie się do tych wszystkich pytań, które padły, i do kwestii zasadniczej, z kim państwo dalej po tej dzisiejszej Komisji będą mogli na roboczo pracować jako Izba, jako przewoźnicy, w rozwiązywaniu tych problemów, które dzisiaj zostały zgłoszone. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Bardzo dziękuję.

Szanowny panie przewodniczący, zacznę od końca.

Od informacji dotyczącej osoby do kontaktów i właściwości w zakresie komunikacji miejskiej. Otóż, gdyby państwo zapoznali się z regulaminem wewnętrznym Departamentu Transportu Drogowego, to widać wyraźnie kwestie związane z komunikacją miejską jako zagadnienia uregulowane w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i w ustawie o transporcie drogowym poniekąd, ale też i w ustawie o kierujących pojazdami – za chwilę będziemy mówić o tym minimalnym wieku – odpowiedzialny jest Departament Transportu Drogowego, a w szczególności tzw. Wydział DT2, który jest odpowiedzialny za krajowe przewozy osób i rzeczy. Mówiąc o nazwiskach, to z pewnością taką osobą do kontaktu i proszę tego nie odebrać jako autoreklamy, jestem ja, dlatego że nadzoruję Departament Transportu Drogowego, ale także pan Jarosław Zuk, który jest naczelnikiem tego Wydziału dedykowanego właśnie między innymi sprawom komunikacji miejskiej. Nie wiem, z kim pan przewodniczący próbował ustalić tę właściwość i dlaczego nie udzielono tej informacji, ale myślę, że po dzisiejszym posiedzeniu już nie jesteśmy incognito i spokojnie mogą państwo do nas pisać. Adres mailowy jest prosty, bo to jest „imie.nazwisko@mi.gov.pl”. Jesteśmy do państwa dyspozycji zarówno ja, jak i mój zespół.

Jeśli chodzi o problemy, które dzisiaj na tym posiedzeniu Komisji zostały notyfikowane, to większość z nich jest znana Departamentowi Transportu Drogowego. Z takich najistotniejszych problemów podnoszonych, a mianowicie wsparcie organizatorów publicznego transportu zbiorowego, którzy wykonują przewozy w ramach komunikacji miejskiej w postaci dofinansowania dopłat ze środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej będzie uwzględniona, dlatego że aktualnie projekt ustawy dotyczący nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, ustawy o Funduszu, ale także ustawy o transporcie drogowym i ustawy Prawo przewozowe został przedłożony do Zespołu Programowania Prac Rządu celem zaopiniowania i wpisania do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów, co jest niezbędne, żeby rozpocząć oficjalny proces pracy, proces legislacyjny nad tym projektem. W tym projekcie została zawarta propozycja zmiany przepisów, która w ustawie o Funduszu... Między innymi ten Fundusz już nie będzie się nazywał tak jak w skrócie posługujemy się FRPA, ale Funduszem ds. Walki z Wykluczeniem Komunikacyjnym i tam została wprowadzona zmiana, która będzie mówiła o tym, że można objąć dopłatą, dofinansowaniem ze środków tego Funduszu – oczywiście pod warunkiem, że ta linia będzie deficytowa, na razie to kryterium nie podlega zmianie – także linie komunikacyjną, która jest realizowana w ramach komunikacji miejskiej, ale w tej części od granic miasta lub do granic miasta.

Druga istotna kwestia, która was być może, szanowni państwo, zainteresuje, to podnosiliście kwestie dotyczące bezpieczeństwa w autobusach. Między innymi bezpieczeństwa osób, które dokonują kontroli uiszczenia opłaty za przejazd w ramach obowiązku wynikającego z umowy przewozu, czyli chodzi po prostu o kontrolerów. W tym projekcie także jest zawarta zmiana prawa przewozowego, tak aby te osoby otrzymały status funkcjonariusza publicznego i korzystały z ochrony przypisanej tym osobom. Tak jak w rozumieniu posługujemy się w art. 115 Kodeksu karnego.

Co do obniżenia wieku, walczyliśmy z deficytem kierowców. Oczywiście zgadzam się, że młodzi kierowcy są grupą kierowców, w odniesieniu do których trzeba w szczególności dbać o kształtowanie umiejętności właściwej reakcji na ryzyko, dlatego że młodość ma swoje prawa, ale też taka osoba jest bardziej skłonna do ryzyka, więc w tym kontekście będziemy na pewno dbać o cały proces szkolenia i także egzaminowania i tego już szkolenia zawodowego w ramach kwalifikacji okresowej i szkolenia okresowego. Tak aby pomóc tym osobom i odpowiednio je przygotować do zawodu. To jest zmiana wpisana w projekt nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami i ustawy o transporcie drogowym, i prawa o ruchu drogowym, to jest projekt wpisany do wykazu pod numerem UC76. Możecie państwo sobie zweryfikować. To jest nic innego, jak możliwość, z której Polska dotychczas nie korzystała jako państwo członkowskie, a tę możliwość dawała dyrektywa w sprawie praw jazdy, jak również dyrektywa, która reguluje kwestię kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego. Taki cel w postaci obniżenia wieku kierowców, jeśli chodzi o formę reakcji i walki z deficytem kierowców, także jest kontynuowany w nowej dyrektywie prawojazdowej, która po trilogach pod koniec marca już nabiera takiego ostatecznego kształtu i mamy nadzieję, że podczas polskiej prezydencji po prostu ona zostanie do końca pierwszej połowy roku przyjęta i później rozpocznie się proces konieczny do implementacji tej nowej dyrektywy, czyli kolejna duża nowelizacja. Spodziewamy się ustawy o kierujących pojazdami.

Też dla państwa informacji – i to może być takie okno dialogowe – w MI został reaktywowany taki zespół ekspercki, który zajmuje się przygotowaniem właśnie projektu ustawy o kierujących pojazdami w kontekście zwiększenia efektywności procesu szkolenia, egzaminowania kierowców, a także ma na celu dostosowanie przepisów tej ustawy do nowej wersji, do nowej dyrektywy prawojazdowej. Jeżeli bylibyście państwo zainteresowani, to myślę, że warto w ramach chociażby tego gremium się spotkać. Te spotkania są zazwyczaj przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, więc to nie będzie dla państwa niedogodne i na przykład poprzez reprezentację w postaci przedstawicieli Izby czy Związku Miast Polskich moglibyście państwo swoją opinię w niektórych kwestiach, które dotyczą oczywiście regulacji przedmiotowej ustawy o kierujących pojazdami zgłosić.

Co do kwestii egzekucji opłat dodatkowych za przejazd bez biletu – oczywiście jest to w tej chwili należność o charakterze cywilnoprawnym, natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, żeby rozmawiać – tutaj oczywiście nie tylko właściwość ministra infrastruktury, ale także musimy współpracować w tym zakresie z ministrem finansów – żeby ten rodzaj należności, jeżeli on jest pobierany oczywiście przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, czyli jednostkę samorządu terytorialnego, określić jako należność o charakterze publicznoprawnym, która

podlega egzekucji administracyjnej. Czyli zmienić przepisy ustawy o egzekucji administracyjnej. Możemy także na podstawie przepisu szczególnego wpisać to do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym i wtedy jest większy wachlarz możliwości, bo wierzyciel, zgodnie z ustawą o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, ma szerszy dostęp do rejestrów publicznych. Tak naprawdę na podstawie art. 36 tej ustawy może żądać od każdego udzielenia informacji potrzebnych do podjęcia działań w celu zastosowania art. 6, czyli takiej ogólnej zasady dochodzenia należności. Jest to obowiązek wierzyciela. Możemy też pomyśleć oczywiście o wydłużeniu okresu przedawnienia, ale to wtedy już do wszystkich należności wynikających z tytułu nieuiszczenia opłaty za przejazd w ramach umowy przewozu, bo nie możemy różnicować, czy to jest należność pobierana przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, czy prywatnego przewoźnika drogowego.

Co do kwestii przewozu na żądanie, tak, kwestia także jest uregulowana w tym projekcie, który stanowi rewizję ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Tam mamy propozycję tzw. przewozu door-to-door. W każdym razie będzie to przewóz o charakterze przewozu okazjonalnego, nie spełniający wymagań przewozu regularnego czy regularnego specjalnego. Możliwość wykonywania czy mniejszym autobusem D1, czy pojazdem, który nie spełnia definicji autobusu, specjalnie dedykowany dla określonej grupy, która z różnych przyczyn nie może korzystać z takiej powszechnej usługi przewozowej, czyli przewozów regularnych.

Jeśli chodzi, drodzy państwo, o pojazdy elektryczne poruszające się po buspasach, przypominam, że to brzmienie art. 138a ustawy Prawo o ruchu drogowym, które aktualnie obowiązuje, wskazuje datę graniczną 1 stycznia 2026 r., więc o ile minister klimatu i środowiska nie zamierza tego okresu przedłużać, to w MI nie toczą się prace, które mają na celu przedłużenie tego okresu, więc z początkiem przyszłego roku po prostu ten przepis już nie będzie miał zastosowania.

Natomiast co do kwestii związanych ze zwolnieniem z obowiązku uiszczenia opłaty elektromobilnej za przejazd po drogach krajowych, na razie mamy tylko art. 50a w ustawie o drogach publicznych, który w sposób preferencyjny traktuje autobusy zeroemisyjne, bo one są zwolnione też czasowo do końca 2028 r., ale tutaj myślę, że w ramach tego dialogu ja oczywiście tę informację przekazę do właściwego w tych sprawach Departamentu Dróg Publicznych – za system e-TOLL odpowiada w tej chwili minister finansów, w związku z czym ta nowelizacja, ewentualna zmiana wymagałaby także konsultacji z ministrem finansów przede wszystkim.

Czas dostępności do zabezpieczenia socjalnego i rozporządzenie w sprawie BHP, które, jak państwo wiecie, teraz jest jednym z wielu rozporządzeń wydawanych na podstawie przepisu upoważniającego, który jest w Kodeksie pracy. Więc tak naprawdę to, że na przewoźnika zostały nałożone pewne obowiązki, wynika to z tego, że przewoźnik pełni rolę pracodawcy tutaj i jeżeli byśmy chcieli to zmienić, to należałoby tutaj już w sposób szeroki, systemowy rozmawiać z ministrem właściwym do spraw prawa pracy, czyli z ministrem rodziny, pracy i polityki społecznej. Z pewnością te kwestie dotyczące dostępności będą łatwiejsze do ewentualnej zmiany.

Natomiast co do wydłużonego okresu, tutaj proszę mieć na uwadze, że początkowy projekt zakładał dłuższy okres przejściowy, niż ten, który został wprowadzony rozporządzeniem z 18 kwietnia, obowiązującym od 19 kwietnia. Teraz mamy przedłużenie z 20 kwietnia do 30 kwietnia roku przyszłego i póki co minister infrastruktury nie przewiduje dalszego przedłużenia. Nie wiem, co będzie dalej, jak ta sprawa będzie się rozwijać. Z pewnością, jeżeli by państwo byli zainteresowani zmianą rozporządzenia tego głównego, czyli rozporządzenia z 2021 r., to czekamy na państwa propozycje. W tej nowelizacji skupialiśmy się tylko na zmianie okresu przejściowego, więc chodziło o to, żeby szybko działać, bo niestety czas nie był naszym sprzymierzeńcem. Mieliśmy nóż na gardle. Proszę mi wierzyć, że było trudno, tym bardziej że jest to rozporządzenie podpisywane w porozumieniu z dwoma innymi ministrami, co oczywiście ten proces wydłuża.

Art. 60 ustawy Prawo o ruchu drogowym – powiem szczerze, że chyba nawet też i petycje były w tym zakresie. Myślę, że można byłoby się pochylić nad tym przepisem, ale oczywiście to są też względy bezpieczeństwa. Jest wyjątek w tym art. 60 akurat dla pojazdów, które są wykorzystywane w ramach utrzymania dróg między innymi, więc myślę, że jeszcze przyjrzymy się bardziej dokładnie temu przepisowi.

Co do art. 36 ustawy o elektromobilności, no to tutaj właściwy jest minister klimatu i środowiska. Ten przepis dopiero wejdzie w życie 1 stycznia 2026 r., dopiero co wprowadzony nowelizacją z końca 2024 r., więc nie wiadomo mi nic na ten temat, żeby jakaś nowelizacja w tym zakresie się toczyła.

Chyba to wszystko, szanowni państwo. Jeżeli cokolwiek pominęłam, to bardzo przepraszam, ale myślę, że mogę zadeklarować już teraz, że jeżeli będą państwo zainteresowani spotkaniem z Departamentem Transportu Drogowego czy jako Izba, czy jako Związek Miast Polskich, czy jako przedstawiciele określonych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, to jak najbardziej jesteśmy do państwa dyspozycji. Myślę, że wiele problemów można podczas takiej rozmowy, spoglądając sobie w oczy, też wyjaśnić, czy wzajemnie doprowadzimy się na jakiś sposób działania i będzie to dla obu stron twórcze. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Michał Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję, pani dyrektor, za tę wyczerpującą odpowiedź.

Jedno bardzo pozytywne ustalenie dzisiejszej Komisji – wiecie państwo, do kogo w sprawach transportu się zgłaszać. Pan minister Bukowiec też jest do państwa dyspozycji i proszę pamiętać, że zawsze my, jako posłowie, posłanki Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej też jesteśmy do państwa dyspozycji na każdym etapie rozmów, prac z ministerstwem, czy zgłaszania kolejnych postulatów. Proszę pamiętać, że Komisja jest od tego, żeby z państwem współpracować.

Bardzo dziękuję za to dzisiejsze spotkanie. Dziękuję gościom, którzy tak licznie uczestniczyli dzisiaj w obradach naszej Komisji – panu ministrowi, paniom dyrektor.

Bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie.