



00-687 Warszawa, ul. Wspólna 70

Warszawa, 17 listopada 2020 r.

Pan **Jarosław Gowin**

**Wiceprezes Rady Ministrów
Minister rozwoju, pracy i technologii**

Szanowny Panie Premierze,

W imieniu Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska chciałbym zwrócić pańską uwagę na **problemy przedsiębiorców wykonujących pasażerskie przewozy w ramach szeroko pojętego publicznego transportu drogowego**. W debacie publicznej do tej pory uwaga koncentrowała się na problemach pasażerskich przewoźników wykonujących tzw. okazjonalne przewozy drogowo. Jest to poniekąd zrozumiałe, gdyż przedsiębiorcy wykonujące te ostatnie usługi pracują głównie dla branży turystycznej i eventowej, które najboleśniej odczuły drastyczne ograniczenia związane z zapobieganiem rozprzestrzenianiu się pandemii koronawirusa.

Niemniej skutki pandemii uderzają także w przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej w ramach regularnego przewozu osób oraz w przewoźników pracujących bezpośrednio na rzecz innych niż turystyka i branża eventowa gałęzi gospodarki narodowej. **O tym jak ważne są te usługi przekonaliśmy się na wiosnę tego roku, gdy na skutek restrykcji i zawieszania regularnych połączeń komunikacyjnych zakłady pracy, w tym placówki służby zdrowia zaczęły odczuwać poważne problemy związane z brakiem możliwości dojazdu pracowników do pracy.**

W tym właśnie kontekście chciałbym zwrócić uwagę Pana premiera na wprowadzone w Polsce w dniu 17 października 2020 r. **ograniczenia liczby miejsc zajętych przez pasażerów** w środkach transportu publicznego, w tym w autobusach i w pojazdach o liczbie miejsc od 7 do 9 - do nie większej liczby osób niż wynosi 50% liczby miejsc siedzących albo 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących. Takie ograniczenia niejako zmuszają przewoźników do prowadzenia nierentownej działalności gospodarczej i wręcz subsydiowania komunikacji publicznej z własnego kapitału i rezerw.

W ostatecznym rachunku społeczno-gospodarczym może to doprowadzić do trwałego załamania systemu transportu zbiorowego w Polsce, w szczególności w obszarach zagrożonych już dzisiaj tzw. wykluczeniem komunikacyjnym.

Rozumiemy oczywiście intencje, którymi kierowano się przy wprowadzaniu ww. ograniczeń, niemniej z badań na całym świecie wynika, że ryzyko zakażeń koronawirusem w środkach transportu publicznego, przy zastosowaniu odpowiednich środków bezpieczeństwa, jest niskie lub nawet bardzo niskie. Instytut im. Roberta Kocha z Niemiec prześledził ponad 55 tys. przypadków zachorowań na COVID-19. Badania wykazały, że w środkach komunikacji zbiorowej doszło jedynie do 90 zakażeń ze wskazanej wyżej liczby 55 tys. przypadków (0,2% całości). Podobne doniesienia przynoszą dane brytyjskiej organizacji RSSB. Dane francuskie mówią o 1,2% zakażeń w komunikacji zbiorowej (publicznej).

Wyniki wskazanych wyżej badań, a także potencjalne skutki dla systemu transportu zbiorowego zostały wzięte pod uwagę przez Rządy innych państw, które pomimo wdrażania innych drastycznych środków ograniczających rozprzestrzenianie się pandemii (takich jak godzina policyjna), nie zdecydowały się na wprowadzenie limitów pasażerów w komunikacji zbiorowej.

W naszej ocenie kompromisowym rozwiązaniem, które zapewniłoby deklarowaną przez Rząd Polski równowagę pomiędzy prawidłowym funkcjonowaniem gospodarki choćby na minimalnym poziomie oraz bezpieczeństwem epidemicznym, jest **powrót do poprzednich ograniczeń liczby pasażerów (obowiązujących przed 17 października 2020 r. na terenie całej Polski)**, pod warunkiem zastosowania przez przewoźników następujących środków bezpieczeństwa:

- 1) bezwzględnego obowiązku zasłaniania ust i nosa w trakcie podróży oraz odprawy przez pasażerów oraz kierowców; przy jednoczesnym prawnym uregulowaniu uprawnień przewoźnika do odmowy przewozu pasażera nie stosującego się do ww. obowiązków,
- 2) montowania na pokładzie środków transportu dyspenserów z płynami do dezynfekcji i obowiązek dezynfekcji rąk przez każdego pasażera,
- 3) w miarę możliwości odprawy bezdotykowej oraz wejście na pokład z zachowaniem 1.5 metra odległości między pasażerami,
- 4) wyposażania personelu w atestowane, wysokiej jakości środki ochrony osobistej (rękawice, maski),
- 5) specjalnych, zastrzonych procedur sprzątania i dezynfekcji.

Przedstawiony postulat powrotu do poprzednich rozwiązań obowiązujących przed 17 października br. dotyczy **wszystkich środków transportu samochodowego (autobusy i pojazdy samochodowe o liczbie miejsc od 7 do 9), szynowego, lotniczego i wodnego**. Uwzględnienie tak szerokiego zakresu przedmiotowego ma swoje uzasadnienie także w konieczności zapewnienia mobilności pracowników delegowanych do pracy za granicą. Przykładem są tutaj potrzeby branży transportu drogowego rzeczy, której kierowcy od dnia 20 sierpnia br. mają wprowadzony przepisami Pakietu mobilności obowiązek powrotu do kraju siedziby przewoźnika co 3 lub 4 tygodnie w celu odbioru regularnego wypoczynku tygodniowego w miejscu zamieszkania lub w centrum operacyjnym pracodawcy. Ze względu na konieczność odbioru kierowców z różnych miejsc, najefektywniejszym z punktu widzenia pracodawcy i najbardziej korzystnym z punktu widzenia pracowników sposobem jest ich przewóz pojazdami o liczbie miejsc od 7 do 9 łącznie z miejscem kierowcy.

Do czasu zniesienia ww. ograniczeń w liczbie przewożonych pasażerów, doraźną rekompensatą dla przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie byłoby niezwłoczne obniżenie opłaty za korzystanie z sieci dróg publicznych objętych systemem Viatoll o część opłaty proporcjonalną do wprowadzonego limitu pasażerów, czyli o 50%. Analogiczne rozwiązanie powinno zostać wprowadzone także na sieci autostrad płatnych zarządzanych przez innych niż GDDKiA operatorów.

Postulujemy także, **aby niewykorzystywane w danym roku budżetowym środki z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych przeznaczyć na dotacje do rat leasingowych środków transportu**

wykorzystywanych przez przewoźników pasażerskich wykonujących publiczny transport zbiorowy. Takie działanie będzie realną pomocą, która nie wymaga przeznaczania środków budżetowych kosztem innych potrzeb społeczno-gospodarczych.

Z kolei w ramach kolejnych tarcz antykryzysowych prosimy o rozważenie wprowadzenia rozwiązań polegających na **czasowym zwolnieniu wszystkich przewoźników pasażerskich ze składek ZUS** w okresie kolejnych kilku miesięcy czy też dopłat do wynagrodzeń pracowników przy czasowym zmniejszeniu wymiaru ich etatów.

Szanowny Panie Premierze,

Niezależnie od powyższych postulatów, uprzejmie prosimy o możliwość spotkania on-line z Panem Premierem w tej sprawie. Oprócz przedstawicieli naszej organizacji w spotkaniu powinni/mogliby wziąć udział także inni przedstawiciele środowisk przewoźników wykonujących pasażerski samochodowy transport zbiorowy, a w szczególności reprezentanci Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, a także Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Z wyrazami szacunku

(-) Maciej Wroński

Prezes

**Związek pracodawców
Transport i Logistyka Polska**

Do uprzejmej wiadomości:

Pan **Andrzej Adamczyk** Minister Infrastruktury