



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DBI-3.054.3.2024

Warszawa, 22 maja 2024 r.

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 2358 z dnia 28 marca br. Pośla na Sejm RP Dariusza Mateckiego wraz z grupą Posłów dotyczącą systemu uprawnień do ulg przejazdowych w transporcie publicznym (w tym bezpłatnych przejazdów dla uczniów) w pierwszej kolejności pragnę zwrócić uwagę, że w ramach publicznego transportu zbiorowego funkcjonują **obecnie 3 odrębne systemy** regulujące uprawnienia pasażerów do ulgowych przejazdów, tj.:

- 1) **ulgi o charakterze ustawowym** wynikające z szeregu ustaw, które określają grupy zawodowe i społeczne, wymiary ulg, środki transportu (autobus lub pociąg), rodzaj komunikacji (zwykła, przyspieszona lub pośpieszna) i rodzaj biletu (jednorazowe lub miesięczne imienne) dla których te ulgi obowiązują. Ulgi ustanowione w drodze ustawy mają charakter obligatoryjny. To znaczy, że wszyscy przewoźnicy są zobowiązani do ich honorowania;
- 2) **ulgi ustanowione na obszarze właściwości organizatora przewozów** (takie ulgi mogą wprowadzić np. władze gminy w przewozach, które organizują i za które płać) **obejmujące przede wszystkim komunikację miejską**;
- 3) **ulgi ustanowione niezależnie i indywidualnie przez samych przewoźników** w ramach ich własnej strategii handlowej (regulamin przewoźnika może przewidywać zniżki np. dla seniorów czy osób z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności) zmierzającej do maksymalizacji przychodów z realizowanych przewozów.

Na pierwszy z ww. systemów (ustawowych ulg przejazdowych) składa się z **11 odrębnych ustaw** uchwalanych przez Parlament RP na przestrzeni wielu lat, niezależnie od siebie, pozostających w gestii różnych resortów (w szczególności Ministra Rodziny i Polityki Społecznej, Ministra Edukacji i Nauki, oraz w mniejszym stopniu Ministra Zdrowia czy Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji). Na system ten składają się poniższe ustawy:

- *ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. tekst jedn. z 2024 r. poz. 380),*

- *ustawa z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. tekst jedn. z 2022 r. poz. 2039),*
- *ustawa z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniach pieniężnych i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. tekst jedn. z 2021 r. poz. 1820),*
- *ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 1100),*
- *ustawa z dnia 20 marca 2015 r. o działaczach opozycji antykomunistycznej oraz osobach represjonowanych z powodów politycznych (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 388),*
- *ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o weteranach działań poza granicami państwa (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 2112),*
- *ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo Oświatowe (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 900 ze zm.),*
- *ustawa z dnia 20 lipca 2018 r. – Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 742 ze zm.),*
- *ustawa z dnia 7 września 2007 r. o Karcie Polaka (Dz. U. tekst jedn. z 2023 r. poz. 192),*
- *ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o publicznej służbie krwi (Dz. U. tekst jedn. z 2024 r. poz. 281)<sup>1</sup>,*
- *ustawy z dnia 9 maja 1996 r. o wykonywaniu mandatu posła i senatora (Dz. U. tekst jedn. z 2022 r. poz. 1339 ze zm.).*

Ustawy te skierowane są do kilkunastu grup zawodowych i społecznych m.in.: osób niewidomych, osób niezdolnych do samodzielnej egzystencji, dzieci i młodzieży dotkniętej inwalidztwem lub niepełnosprawnością, opiekunów tych osób, inwalidów wojennych i wojskowych, kombatantów, dzieci i młodzieży, studentów i doktorantów, nauczycieli, emerytów i rencistów, rodziców lub małżonkowie rodziców w rodzinach wielodzietnych posiadający Kartę Dużej Rodziny, a nawet funkcjonariuszy różnych służb w trakcie wykonywania czynności służbowych. Ustawy te w sposób znaczny różnicują zakres uprawnień ww. grup pasażerów ze względu na wymiar ulgi (9 różnych wymiarów ulg od 33% do nawet 100%), środek transportu (autobus/pociąg), rodzaju komunikacji (zwykła/przyspieszona – w przypadku autobusu osobowa/pospieszna/ekspresowa - w przypadku pociągu, oraz odrębnie w przypadku komunikacji miejskiej) i rodzaju biletu (bilet jednorazowy/miesięczny imienny).

---

<sup>1</sup> ustawa jako jedyna z powyższych przyznaje ulgę czasową obowiązującą w przypadku ogłoszenia stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii.

Obecnie w ramach tego systemu dzieci do lat 4 korzystają co do zasady<sup>2</sup> z bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu kolejowego oraz autobusowego (niebędącego komunikacją miejską). Starsze dzieci, w wieku powyżej 4 lat do rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego, korzystają z ulgi w wymiarze 37% w przypadku zakupu biletów jednorazowych. Natomiast dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia korzystają z ulgi w wymiarze 49% w przypadku przejazdów w oparciu o bilety miesięczne, a w przewozach kolejowych - dodatkowo z ulgi 37% w przypadku zakupu biletu jednorazowego.

W mojej ocenie system ten jest bardzo rozbudowany, skomplikowany i nieprzystający zarówno do rozwoju rynku przewozów pasażerskich jak i obecnych potrzeb pasażerów. Wymaga tym samym gruntownych i kompleksowych zmian. Ich przeprowadzenie będzie jednak zależało od dalszych działań Rządu w kontekście:

- polityki społecznej i socjalnej realizowanej przez:
  - Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej (ukierunkowanie ulg na najsłabsze i najuboższe grupy społeczne np. na osoby niepełnosprawne),
  - Ministra do spraw Polityki Senioralnej (w zakresie emerytów i rencistów),
  - Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (wyrażanie wdzięczności za narażenie życia w obronie kraju – np. poprzez ulgi dla inwalidów wojennych i wojskowych, weteranów poszkodowanych w działaniach poza granicami kraju);
- polityki edukacyjnej realizowanej przez Ministra Edukacji (wyrównanie szans edukacyjnych dzieci i młodzieży w dostępie do placówek oświatowych - np. uczniów i studentów);
- polityki zagranicznej realizowanej przez Ministra Spraw Zagranicznych (wspieranie Polaków zamieszkałych za granicą w zachowaniu ich związków z narodowym dziedzictwem kulturalnym – np. posiadaczy Karty Polaka, dzieci, młodzieży uczącej się za granicą przedmiotów w języku polskim);
- polityki zdrowotnej realizowanej przez Ministra Zdrowia (zwiększenie dostępności krwi i jej składników w sytuacji zagrożenia epidemicznego poprzez ulgi np. dla honorowych dawców krwi),

a także możliwości finansowych budżetu państwa związanych z finansowaniem tych polityk (w tym zakresie wiodącą rolę odgrywa Minister Finansów).

W przypadku drugiego z systemów - **ulg ustanowionych na obszarze właściwości organizatora przewozów (w tym, w ramach komunikacji miejskiej)** należy zwrócić uwagę, że od przeszło 30-stu lat organizacja komunikacji miejskiej jest zadaniem własnym

---

<sup>2</sup> w komunikacji autobusowej dzieci w wieku do lat 4, jeśli korzystają z osobnego miejsca do siedzenia mają prawo do ulgi w wymiarze 78%

jednostek samorządu terytorialnego i co do zasady nie jest objęta finansowaniem z budżetu państwa. Jednostki samorządu terytorialnego (jako organizatorzy komunikacji miejskiej) mają prawo do określania we własnym zakresie, w realizowanych przez siebie przewozach, zarówno grupy pasażerów uprawnionych do ulg, jak i wymiar tych ulg. Odbywa się to poprzez podejmowanie przez organy stanowiące tych jednostek (Radę Gminy, Radę Miejską lub Radę Miasta) uchwał kształtujących politykę transportową na swoim obszarze, w tym m.in. ceny biletów, zakres uprawnień pasażerów do ulg i wymiar tych ulg. Jednocześnie utracone przez przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozu osób przychody z tytułu honorowania określonych ulg przysługujących pasażerom w komunikacji miejskiej pokrywane są w całości ze środków budżetowych tych jednostek. Stąd też w zależności od prowadzonej lokalnej polityki transportowej i zamożności poszczególnych samorządów, jednostki te samodzielnie decydują o ewentualnym przyznaniu i wymiarze ulg przejazdowych dla dzieci i młodzieży (np. jak to w przypadku Warszawy – dzieci od urodzenia do 30 września w roku kalendarzowym, w którym kończą 7 lat, czy wszyscy uczniowie szkół podstawowych działających na terenie m.st. Warszawy).

Administracja rządowa nie określa zasad ani nie finansuje z budżetu państwa przewozów w ramach komunikacji miejskiej i co do zasady ustawodawca nie narzuca władzom lokalnym w drodze ustawy obowiązku stosowania ulg przejazdowych obowiązujących w tego rodzaju komunikacji. Dlatego też propozycja wprowadzenia bezpłatnych przejazdów komunikacją lokalną (czyli *de facto* miejską) powinna być rozważana w kwestii rekompensaty dla jednostek samorządu terytorialnego, gdyż wprowadzenie bezpłatnych przejazdów spowodowałoby istotne uszczuplenie ich budżetów – finansowanie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego wykracza poza kompetencje tutejszego resortu.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu