



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-6.054.14.2024

Warszawa, 27 czerwca 2024

**Pan**  
**Szymon Hołownia**  
**Marszałek Sejmu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 2820 Pani Doroty Marek – Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie transportu osobowego przedstawiam następujące informacje.

**Ad 1.** Odpowiadając na pytanie nr 1 interpelacji, dotyczące ewentualnych zmian przepisów odnoszących się do systemu dopłat do biletów ulgowych należy wskazać, że obecny system przekazywania dopłat do biletów w ramach pasażerskich przewozów drogowych odbywa się za pośrednictwem samorządów województw. Są to wydatki bieżące samorządów województw przeznaczone na zadania z zakresu administracji rządowej oraz inne zadania zlecone za pośrednictwem ustaw.

Z uwagi na liczbę podmiotów objętych dotowaniem oraz zasięg terytorialny realizowanych przewozów – w ocenie Ministerstwa Infrastruktury – jedynie samorządy województw są w stanie rzetelnie i terminowo zrealizować wyżej wymienione zadanie. Jednocześnie w związku z koniecznością zapewnienia odpowiedniego nadzoru i kontroli powierzenie zadania samorządom województw gwarantuje, że podjęte działania nie ulegną rozproszeniu.

Z uwagi na powyższe, wprowadzenie zmian w sposobie przekazywania środków dotacji do krajowych pasażerskich przewozów autobusowych na dofinansowanie ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów nie znajduje uzasadnienia.

**Ad 2.** W odniesieniu do pytania nr 2 interpelacji uprzejmie informuję, że Minister Infrastruktury nie uznaje za celowe podjęcie zaproponowanych w interpelacji Pani Poseł działań, które ograniczałyby samorządy województw w sprawowaniu nadzoru nad wydatkowanymi za ich pośrednictwem środkami publicznymi.

Na przestrzeni lat samorządy województw wypracowały bowiem narzędzia pozwalające im podjąć walkę z pojawiającymi się nadużyciami w rozliczaniu dopłat do biletów ulgowych, w tym m.in. przy wydawaniu biletów na przejazd przez kierowców.

**Ad 3.** Odpowiadając na pytanie nr 3 interpelacji informuję, że na mocy *ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej*<sup>1</sup>, zw. dalej: „ustawą o FRPA” lub „ustawą o Funduszu” został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (FRPA). Przepisy tej ustawy weszły w życie w dniu 18 lipca 2019 r.

---

<sup>1</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 402

Zgodnie z art. 6 pkt 1 *ustawy o FRPA* środki Funduszu przeznaczone są na dofinansowanie realizacji zadań własnych organizatorów w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej poprzez dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Fundusz powstał w celu wsparcia pozamiejskich przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej i realizuje cel do jakiego został utworzony. Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają organizatorom publicznego transportu zbiorowego możliwość uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej, a także tworzenia dobrze zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu. Według danych przekazanych przez Wojewodów, w 2024 r. dopłatą z Funduszu objęto 7551 linii komunikacyjnych, a łączna wnioskowana kwota dopłaty z Funduszu wynosi blisko 940 mln zł.

Niezależnie od powyższego informuję, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę rewizji podstaw prawnych z zakresu przepisów dotyczących przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, dotyczących zasad wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania FRPA.

W Ministerstwie Infrastruktury została rozpoczęta analiza możliwości rewizji rozwiązań w powyższym zakresie w ramach dialogu ze środowiskiem przewoźników drogowych oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego odpowiedzialnych za stosowanie ww. przepisów.

W dniu 25 kwietnia 2024 r. w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie z organizatorami publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikami. Resort zapoznał się z uwagami i spostrzeżeniami branży publicznego transportu zbiorowego w zakresie przepisów nakierowanych na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu, dotyczących zasad wykonywania autobusowego publicznego transportu zbiorowego, a także funkcjonowania FRPA.

Obecnie resort infrastruktury prowadzi ocenę efektywności funkcjonujących obecnie rozwiązań regulujących zasady wykonywania publicznego transportu zbiorowego i funkcjonowania FRPA z uwzględnieniem możliwości realizacji postulatów zgłoszonych na ww. spotkaniu.

Należy oczekiwać, że zmiany przepisów przygotowane w wyniku tej rewizji wpłyną pozytywnie na funkcjonowanie FRPA i zwiększą dostępność transportu publicznego dla pasażerów.

**Ad 4.** Odpowiadając na pytanie nr 4 interpelacji w części dotyczącej zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym należy wyjaśnić, że w dniu 28 września 2023 r. weszły w życie przepisy *ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*<sup>2</sup>, która nowelizowała między innymi przepisy *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*<sup>3</sup>, regulując kwestię ważności ww. zezwoleń i możliwości ich udzielania.

---

<sup>2</sup> Dz. U. poz. 1720

<sup>3</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 728

W ramach zmian wprowadzonych przepisami ww. ustawy odstąpiono od wprowadzania, od 1 stycznia 2024 r. systemu potwierdzenia zgłoszenia przewozu oraz utrzymano bezterminowo funkcjonowanie systemu zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Zmiany te zostały zrealizowane poprzez uchylene w *ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*<sup>4</sup> oddziału 3 i 4 w dziale II w rozdziale 3. Ponadto wprowadzono zmiany w art. 73 *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, tj. przepisie zmieniającym przepisy *ustawy o transporcie drogowym*. W ramach tych zmian odstąpiono od mającej wejść w życie, z dniem 1 stycznia 2024 r., zmiany przepisów *ustawy o transporcie drogowym* polegającej na uchyleniu z tej ustawy przepisów odnoszących się do regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.

Ponadto w celu zapewnienia ciągłości świadczonych usług przez przewoźników oraz konieczności zapewnienia odpowiedniego czasu na uzyskanie nowego zezwolenia, w ramach przepisów *ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*, przedłużono z mocy ustawy do 31 grudnia 2025 r. ważność zezwoleń, których termin ważności upływał w dniu 31 grudnia 2023 r.

Niezależnie od powyższego, należy zauważyć, że zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym są udzielane na podstawie przepisów *ustawy o transporcie drogowym*. Zgodnie z art. 21 ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie drogowym* zezwolenie na wykonywanie regularnych przewozów osób wydaje się na wniosek przedsiębiorcy na czas nie dłuższy niż 5 lat. W tym miejscu należy wskazać, że art. 73 pkt 4 *ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*, który wyłączał stosowanie ww. art. 21 ust. 1 pkt 1 *ustawy o transporcie drogowym* w odniesieniu do krajowych przewozów regularnych został uchylony z dniem 28 września 2023 r. (art. 1 pkt 29 lit. b *ustawy z 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw*).

Ponadto należy podkreślić, że po wejściu w życie w dniu 28 września 2023 r. przepisów *ustawy z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustawy* zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym mogą być wydawane na czas nie dłuższy niż 5 lat.

Reasumując, uwzględniając przedstawione powyżej stanowisko oraz odnosząc się bezpośrednio do pytania Pani Poseł należy wskazać, że wraz z końcem 2025 r. upłynie ważność wyłącznie tych zezwoleń, które zostały przedłużone na mocy przedstawionych powyżej przepisów ustawy. Natomiast od 28 września 2023 r. przewoźnicy mogą występować o nowe zezwolenia, które są wydawane na czas nie dłuższy niż 5 lat.

Odnosząc się natomiast do części pytania nr 4 dotyczącej programów umożliwiających wymianę taboru na ekologiczny uprzejmie informuję, że w ramach inwestycji finansowanej ze środków Krajowego Planu Odbudowy „E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)” przewiduje się wsparcie dla szeregu przedsięwzięć obejmujących zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego,) lub niskoemisyjnego taboru autobusowego (zasilanego paliwami alternatywnymi – CNG, LPG, LNG), wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania/tankowania. Dofinansowaniem objęty zostanie także zakup taboru

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 2778

autobusowego zasilanego olejem napędowym (diesel, norma nie niższa niż EURO VI) oraz hybrydy HEV/MHEV, hybrydy plug-in (PHEV). Dofinansowanie każdego z tych przedsięwzięć może wynieść aż do 95 proc. wydatków kwalifikowalnych.

Zakupione w ramach inwestycji E1.1.2 nowoczesne i ekologiczne pojazdy a także przypisana do nich infrastruktura tankowania/ładowania będą wykorzystywane na nowoutworzonych pozamiejskich liniach autobusowych bądź też na liniach pozamiejskich, które są zagrożone likwidacją, np. z powodu przestarzałego taboru lub deficytowości danej linii autobusowej.

W dniu 14 marca 2024 r. Centrum Unijnych Projektów Transportowych rozstrzygnęło I nabór na dofinansowanie zakupu 207 niskoemisyjnych i zeroemisyjnych autobusów dla 26 jednostek samorządu terytorialnego i ich związków. Aktualnie trwa proces podpisywania umów o objęcie wsparciem z ostatecznymi odbiorcami wsparcia. Jednak, w związku z niewykorzystaniem puli środków i brakiem osiągnięcia celu realizacji kamienia milowego zapisanego w Krajowym Planie Odbudowy tj. zakupu 579 pojazdów niezbędne było ogłoszenie II naboru i kontynuowanie wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego.

Od 13 maja do 14 czerwca 2024 r. trwał drugi nabór w ramach tej inwestycji, w którym do dyspozycji operatorów i samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dostępna była kwota ok. 1,4 mld zł na zakup 372 autobusów w tym maksymalnie 187 pojazdów niskoemisyjnych przy czym każdy wnioskodawca mógł ubiegać się o nie więcej niż 15 sztuk takich pojazdów. Aktualnie trwa proces oceny złożonych wniosków.

Zakupione w ramach naboru nowoczesne i ekologiczne pojazdy, a także przypisana do nich infrastruktura, będą wykorzystywane na nowo utworzonych pozamiejskich liniach autobusowych bądź też na liniach pozamiejskich, które są zagrożone likwidacją, np. z powodu przestarzałego taboru lub deficytowości danej linii autobusowej.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Piotr Malepszak**

Podsekretarz Stanu