



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.9.2024  
Warszawa, 07 listopada 2024

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

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 5521 Posła na Sejm RP pana Bartosza Kownackiego, w sprawie wykluczenia komunikacyjnego, poniżej przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Petycja pn. „Pięć razy tak dla transportu publicznego” wpłynęła do resortu infrastruktury w dniu 2 września 2024 r. Resort infrastruktury pisemnie odniósł się do postulatów zawartych w petycji informując wnoszącego o sposobie jej rozpatrzenia.

Ad 2 – 3 i 5. Warto wskazać, że w sierpniu br. resort infrastruktury wystąpił po państw członkowskich Unii Europejskiej z prośbą o przekazanie informacji dotyczących przyjętych rozwiązań mających na celu likwidację wykluczenia komunikacyjnego w tych krajach. Do dnia 18 października br. odpowiedzi na ww. pytania przekazało 7 państw członkowskich UE (Austria, Czechy, Dania, Estonia, Niemcy, Słowacja oraz Szwecja). W tym zakresie przykłady austriackich i słowackich rozwiązań oraz doświadczeń w zarządzaniu autobusowym transportem regionalnym wydają się być interesujące. Należy jednak przeanalizować i ocenić, które rozwiązania sprawdziłyby się i są możliwe do wdrożenia w Polsce.

Resort infrastruktury dostrzega potrzebę dokonania rewizji przepisów dotyczących publicznego transportu zbiorowego. W Ministerstwie Infrastruktury został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Do uczestnictwa w pracach Zespołu Ekspertki, oprócz komórek merytorycznych resortu infrastruktury, zostali zaproszeni eksperci ze środowiska naukowego zajmującego się tematyką transportu publicznego, a także przedstawiciele branży oraz organizacji samorządowych. Szeroka reprezentacja przedstawicieli różnych dziedzin powiązanych z publicznym transportem zbiorowym w pracach Zespołu pozwoli na odpowiednie zdiagnozowanie obszarów prawnych, w których należy dokonać niezbędnych zmian.

Pierwsze, inauguracyjne posiedzenie Zespołu Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu odbyło się w dniu 30 października br. W najbliższym czasie planowana jest organizacja kolejnych spotkań tego gremium.

W wyniku prac powołanego Zespołu planowane jest przygotowanie rozwiązań legislacyjnych nowelizujących przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402), jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

Planuje się, że ww. nowelizacja może obejmować m.in.:

- 1) utworzenie kompletnego elektronicznego systemu przewozów pasażerskich, w ramach którego pasażerowie będą mieli dostęp do mapy i wyszukiwarki połączeń autobusowych i kolejowych w całym kraju. System ten posiadałby rejestr linii komunikacyjnych dofinansowanych ze środków Funduszu, z uwzględnieniem liczby przewożonych pasażerów, kilometrów danej linii komunikacyjnej, a także liczby kursów autobusowych na danej linii, wykorzystywanych pojazdów oraz identyfikacji organizatorów publicznego transportu zbiorowego jak również przewoźników świadczących usługi przewozu osób;
- 2) wprowadzenie integratora przewozów, zapewne na poziomie wojewódzkim, w taki sposób, aby tworzył on przemyślaną i odpowiadającą potrzebom pasażerów sieć połączeń na obszarze danego województwa. System ten powinien opierać się na integracji transportu autobusowego i kolejowego. Transport autobusowy powinien zapewniać przede wszystkim pasażerom możliwość dojazdu do stacji kolejowych;
- 3) wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, w tym przewozów o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych ze środków Funduszu;
- 4) określenie minimalnych standardów jakości taboru (głównie w zakresie jego wieku), którym realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- 5) wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu.

Podkreślenia wymaga jednak, że ostateczny kształt nowelizacji zostanie określony w projekcie ustawy, będącej efektem prac Zespołu Ekspertskiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Nie jest wykluczone, że niektóre propozycje zawarte w petycji pn. „Pięć razy tak dla transportu publicznego” zostaną wdrożone w toku wspomnianej nowelizacji.

Ad 4. Odnosząc się do kwestii ujednoczenia ulg w transporcie kolejowym, drogowym i wodnym oraz efektów dotychczasowych prac w tym zakresie, uprzejmie informuję, że obecnie realizowane są prace koncepcyjne związane z pozyskiwaniem od przewoźników i operatorów (w zakresie przewozów kolejowych) oraz marszałków województw (w zakresie przewozów autobusowych) informacji odnośnie liczby sprzedanych biletów z ulgą ustawową i wynikających z tego tytułu należnej kwoty rekompensaty w podziale na poszczególne grupy uprawnionych, analizą postulatów które dotychczas wpłynęły do resortu infrastruktury w przedmiotowym zakresie, czy też przygotowaniem wstępnej propozycji możliwego docelowego kształtu obowiązującego w Polsce systemu ulg przejazdowych.

Zmiany te będą dotyczyć systemu ulg ustawowych w przewozach drogowych i kolejowych – z wyłączeniem komunikacji miejskiej, dla której zarówno organizatorem jak i płatnikiem są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego. Podmioty te samodzielnie, każdy we własnym zakresie, określają beneficjentów, zakres i wymiar ulg, dlatego też nie wydaje się zasadne ingerowanie na poziomie centralnym w uprawnienia samorządów do regulowania i organizacji lokalnego publicznego transportu zbiorowego.

Ad 6. Wyjaśniam, że minister właściwy do spraw transportu jako ustawowy organizator kolejowych połączeń międzywojewódzkich zamawia pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze usług publicznych w oparciu o wymogi zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2020 r. poz. 2328), czyli tzw. „Planie transportowym”. Informuję, że Plan transportowy nie przewiduje uruchamiania połączeń na trasie Muszyna – Plaveč – Poprad – Koszyce. Priorytetem ustalania siatki połączeń międzynarodowych jest m.in. zapewnienie połączenia stolicy kraju ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską oraz wybranych dużych miast europejskich. Pasażerowie podróżujący między Polską a Słowacją mogą skorzystać z bezpośrednich pociągów PKP Intercity do stolicy Słowacji, Bratysławy (pociągi IC „Chopin” i IC „Batory”).

Ad 7. Obecnie trwają konsultacje projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy m.in. w wymiarze międzynarodowym, które mają doprowadzić do uzgodnienia docelowego układu połączeń na stykach z państwami sąsiednimi, w tym Republiką Słowacką.

Zaznaczam, że kwestia połączenia Kraków – Koszyce z wykorzystaniem nowej linii Podłęże – Piekietko jest analizowana. Niemniej jednak ewentualne uruchomienie pociągów na tej linii zależy od poprawy stanu infrastruktury po stronie słowackiej, jak również uzgodnienia modelu organizacji i finansowania pociągów.

W stosunku do ciągu Muszyna – Koszyce, korytarz przez Ostrawę i Bohumin (zapewniający połączenia międzynarodowe z Austrią, Słowacją, Węgrami oraz Czechami), prowadzi liniami magistralnymi, zapewniając obecnie bądź w niedalekiej przyszłości osiągnięcie konkurencyjnych czasów przejazdu względem transportu drogowego. Jest to zasadnicza przyczyna wyższego priorytetu tego kierunku.

*Z poważaniem*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie przez: