



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.26.2024

Warszawa, 06 grudnia 2024

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

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 6344 Pana Dariusza Mateckiego, Posła na Sejm RP w sprawie postulatów zawartych w petycji obywatelskiej dotyczącej transportu publicznego, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Ad 1 i 2. Uprzejmie informuję, że 2 września 2024 r. do Ministerstwa Infrastruktury wpłynęła petycja pn. „Pięć razy tak dla transportu publicznego”, natomiast w dniu 24 października 2024 r. odpowiedź na petycję została przekazana do Zainteresowanego.

Z propozycji zawartych w przedmiotowej petycji, w opinii resortu infrastruktury, jako warte wdrożenia do przepisów krajowych są rozwiązania przewidujące stworzenie jednolitej bazy przystanków wraz z obowiązkiem dostarczania danych w formie elektronicznej oraz ustanowienie integratorów transportu publicznego, np. na poziomie regionalnym.

Jednocześnie w resorcie infrastruktury został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, któremu mam zaszczyt przewodniczyć. Zadaniem Zespołu jest wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów. Do prac Zespołu, oprócz pracowników Ministerstwa, zaproszeni zostali przedstawiciele świata nauki, branży przewoźników drogowych oraz reprezentanci korporacji samorządowych. Pierwsze posiedzenie Zespołu odbyło się w dniu 30 października 2024 r. Kolejne spotkanie Zespołu zostało zaplanowane na 4 grudnia br.

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.

Rozważane jest objęcie zakresem ww. nowelizacji m.in. utworzenie kompletnego elektronicznego systemu przewozów pasażerskich, w ramach którego pasażerowie będą mieli dostęp do mapy i wyszukiwarki połączeń autobusowych i kolejowych w całym kraju.

Ponadto, planuje się, że przedmiotowa nowelizacja może objąć także:

- 1) wprowadzenie regionalnego integratora przewozów pasażerskich, aby tworzył przemyślaną i odpowiadającą potrzebom pasażerów sieć połączeń na danym obszarze. System ten powinien opierać się na integracji transportu autobusowego i kolejowego;
- 2) wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym, w tym przewozów o charakterze użyteczności publicznej dofinansowanych ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej;
- 3) określenie minimalnych standardów jakości taboru, którym realizowane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- 4) wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podkreślenia wymaga jednak, że ostateczny kształt wskazanej nowelizacji zostanie określony w przygotowanym przez Ministerstwo Infrastruktury projekcie ustawy, będącej efektem prac Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Przedstawienia propozycji rozwiązań w tym zakresie należy spodziewać się w I kwartale 2025 r.

Ad 3. Należy wskazać, że niezależnie od złożonej petycji pn. „5 razy tak dla transportu publicznego”, na potrzeby prowadzonej w resorcie infrastruktury rewizji funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w sierpniu br. Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do 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 2024 r. odpowiedzi na ww. pytanie 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 dokonać analizy i oceny, które rozwiązania sprawdziłyby się i są możliwe do wdrożenia w Polsce. Dobrą okazją do przeprowadzenia takiej analizy będą prace Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

Ad 4.1. Odnosząc się do pytania w kwestii ujednoczenia ulg w transporcie kolejowym, drogowym i morskim, uprzejmie informuję, że obecnie realizowane są prace koncepcyjne związane z pozyskiwaniem od przewoźników drogowych oraz 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. Ministerstwo Infrastruktury pracuje również nad analizą postulatów, które dotychczas wpłynęły do resortu w przedmiotowym zakresie, jak też

przygotowywaniem 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.

Odnosząc się do przewidywanej daty wprowadzenia nowych przepisów w tym zakresie, należy zauważyć, że będzie to proces skomplikowany i wynikający z konieczności przeprowadzenia szerokich konsultacji społecznych i uzgodnień ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami i organami. Po stronie administracji będzie to wymagało analizy potrzeb i liczebności grup pasażerów objętych wsparciem, dopracowania mechanizmu sprawozdawczości, rozliczeń i weryfikacji udzielonych ulg przejazdowych. Po stronie przewoźników, operatorów przewozów i organizatorów tych przewozów będzie to natomiast wymagało dostosowania nie tylko systemów i kanałów sprzedaży biletów, ale przede wszystkim oferty przewozowej i cenowej w oparciu o przewidywane zmiany preferencji pasażerów wynikające z reformy systemu ulg oraz innego wolumenu przychodów będącego konsekwencją sprzedaży biletów objętych nowym systemem ulg.

Ad 4.2. Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje rozwiązania wdrażające postanowienia rozporządzenia MMTIS (rozporządzenie 2017/1926(KE) z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniające dyrektywę ITS 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych znowelizowane rozporządzeniem 2024/460).

Wkrótce powinny też rozpocząć się prace związane z implementacją dyrektywy ITS (dyrektywa 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu znowelizowana dyrektywą 2023/2661/UE).

Jednym z przygotowywanych przez Ministerstwo rozwiązań mających na celu ułatwienie dostępu do danych o rozkładach jazdy jest utworzenie w pełni funkcjonalnego Krajowego Punktu Dostępu do danych o podróżach multimodalnych (KPD MMTIS).

Punkt ten będzie mógł spełniać rolę ogólnokrajowego systemu udostępniania danych o rozkładach jazdy wszystkich przewoźników działających na terenie naszego kraju. W połączeniu z planowanymi efektami implementacji dyrektywy ITS ustanawiającej ramy cyfryzacji i dostępności danych dotyczących m.in. publicznego transportu zbiorowego, narzędzie to zapewni kompletność i ustandaryzowanie danych, co z kolei umożliwi ich interoperacyjność i wymianę transgraniczną.

Ad 5. Informuję, że obecnie trwają konsultacje projektu pn. Horyzontalny Rozkład Jazdy (opracowywanego przez Ministerstwo Infrastruktury we współpracy z CPK Sp. z o.o., PKP PLK S.A. oraz CUPT, pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego) 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 – Piekiełko jest analizowana, niemniej zależy również 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 zapewnia połączenia międzynarodowe z Austrią, Słowacją, Węgrami oraz Czechami. Ponadto, na całym odcinku prowadzi liniami magistralnymi, zapewniającymi obecnie bądź w niedalekiej przyszłości osiągnięcie konkurencyjnych czasów przejazdu względem transportu drogowego. Jest to zasadnicza przyczyna wyższego priorytetu tego kierunku.

Jednocześnie informuję, że pasażerowie podróżujący między Polską a Słowacją mogą korzystać z bezpośrednich pociągów PKP Intercity do stolicy Słowacji, Bratysławy (pociągi IC „Chopin” i IC „Batory”). Pociągi te uruchamiane są na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z PKP Intercity SA. Aktualne połączenia między Polską a Słowacją realizowane są przez przejście graniczne w Zebrzydowicach i Chałupkach, co zapewnia najkrótszą podróż dla pasażerów.

Ad 6. Należy wskazać, że resort infrastruktury dostrzega uciążliwości związane z utrudnionym dostępem do publicznego transportu zbiorowego na obszarze Polski, zwłaszcza na terenach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich oraz obszarach wiejskich.

W celu wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego w realizacji ich zadań w zakresie organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Fundusz funkcjonuje od 18 lipca 2019 r. i jest narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego. 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 wynoszącą maksymalnie 3,00 zł do 1 wozokilometra.

Warunkiem uzyskania dopłaty, zgodnie z art. 23 ust. 2 ustawy o Funduszu, jest sfinansowanie ze środków własnych organizatorów części ceny usługi w wysokości nie mniejszej niż 10% oraz zawarcie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Należy wskazać, że zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury, dlatego też prace wspomnianego Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, będą skupiały się na dokonaniu oczekiwanych zmian w zakresie funkcjonowania publicznego transportu

zbiorowego w Polsce, co w konsekwencji przyczyni się do zwiększenia dostępności mieszkańców do transportu publicznego jak i skuteczniejszego wykorzystania środków z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu