



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.28.2024

Warszawa, 13 grudnia 2024

Szanowny Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na interpelację nr 6480 Posła na Sejm RP pana Tadeusza Woźniaka w sprawie potrzeby stworzenia centralnej bazy przystanków komunikacyjnych oraz ujednoczenia ustawowych ulg na przejazdy w ramach przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, poniżej przedstawiam następujące informacje.

**Ad 1.** 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 znowelizowanej 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 standaryzowanie danych, co z kolei umożliwi ich interoperacyjność i wymianę transgraniczną.

**Ad 2.** Odnosząc się do pytania dotyczącego ujednoczenia zasad przyznawania ulg ustawowych za przejazdy 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 wynikającą 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 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.

Należy jednak zauważyć, że integracja ulg dla różnych środków transportu publicznego, zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym będzie procesem skomplikowanym i konieczne będzie przeprowadzenie szerokich konsultacji społecznych oraz 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 3.** Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest programem, którego celem jest niwelowanie wykluczenia transportowego w Polsce. Fundusz został powołany do życia na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej<sup>1</sup> i funkcjonuje od 18 lipca 2019 r.

Fundusz jest narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego, tj. organizatorów publicznego transportu zbiorowego, 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. Kwota dopłaty wynosi nie więcej niż 3,00 zł do 1 wozokilometra takiego przewozu.

Należy wskazać, że Fundusz został nakierowany na wsparcie organizatorów uruchamiających przewozy pozamiejskie. Środki z Funduszu są w szczególności dedykowane samorządom organizującym przewozy na obszarach oddalonych od dużych aglomeracji miejskich i przeznaczane są na uruchamianie linii także na terenach gmin, gdzie komunikacja autobusowa nie występuje lub występuje w wymiarze niezaspokajającym podstawowych potrzeb komunikacyjnych obywateli zamieszkujących te tereny.

Należy zauważyć również, że wojewodowe, rozpatrując wnioski o objęcie dopłatą z Funduszu, dokonują ich uszeregowania. Pierwszeństwo w objęciu dopłatą przysnaje się organizatorom w następującej kolejności:

---

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

1. gminom,
2. związkom międzygminnym,
3. związkom powiatowo – gminnym,
4. powiatom,
5. związkom powiatów,
6. województwom.

Takie uszeregowanie daje więc pierwszeństwo w objęciu dopłatą gminom, w tym gminom z terenów wiejskich.

Warto w tym miejscu wskazać, że gminy, jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, stanowią największą liczbę organizatorów korzystających ze wsparcia ze środków Funduszu.

W 2024 r. według stanu na dzień 10 grudnia 2024 r., na podstawie danych przekazanych przez wojewodów, na podstawie pozytywnie rozpatrzonych wniosków o objęcie w 2024 r. dopłatą ze środków Funduszu, spośród 1064 organizatorów ogółem, 634 gminy jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego złożyły wniosek o objęcie dopłatą z Funduszu, a 180 gmin jako organizatorzy działający na mocy porozumienia z innymi gminami. Należy wskazać, że ta sama gmina może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego samodzielnie i jednocześnie organizatorem na mocy porozumienia w odniesieniu do różnych linii komunikacyjnych.

Funkcjonowanie Funduszu zostało zaplanowane w perspektywie wieloletniej i jest na bieżąco monitorowane przez dysponenta Funduszu, którym jest minister właściwy do spraw transportu.

Należy pokreślić, że zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury. Dlatego też resort infrastruktury dostrzega potrzebę dokonania rewizji przepisów dotyczących zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W związku z powyższym, z inicjatywy Ministra Infrastruktury został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, którego zadaniem 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 merytorycznych resortu, zaproszeni zostali przedstawiciele świata nauki, branży przewoźników drogowych oraz reprezentanci korporacji samorządowych. Odbyły się już dwa posiedzenia Zespołu, pierwsze w dniu 30 października, natomiast kolejne 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<sup>2</sup> oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

---

<sup>2</sup> Dz. U. z 2023 r. poz. 2778

Planuje się, że ww. nowelizacja może objąć 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;
- 2) wprowadzenie regionalnego integratora przewozów, w taki sposób, aby tworzył on przemyślaną i odpowiadającą potrzebom pasażerów sieć połączeń na danym obszarze. System ten powinien zapewniać pasażerom również możliwość dojazdu do stacji kolejowych;
- 3) wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości realizowania przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- 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 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.

*Z poważaniem,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Maciej Lasek**

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.