



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.33.2025

Warszawa, 05 czerwca 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 9327 Posła na Sejm RP, Pana Marka Matuszewskiego, z dnia 23 kwietnia br., w sprawie wprowadzenia zintegrowanego biletu na transport publiczny w Polsce jako narzędzia walki z wykluczeniem komunikacyjnym, przedstawiam poniższe informacje.

Ministerstwo Infrastruktury ma świadomość potrzeby opracowania szeroko pojętej integracji taryfowej różnych gałęzi publicznego transportu zbiorowego obejmującej swoim zasięgiem cały kraj. Należy jednak pamiętać, że stworzenie takiej oferty to ogromne wyzwanie organizacyjne, logistyczne, ale również finansowe. Wymaga ono ścisłej współpracy wielu podmiotów, często działających według różnych zasad i modeli finansowania czy też JST, które w zakresie kształtowania polityki transportowej na swoim obszarze są niezależne.

Będąc świadomym trudności, jakie ten projekt może ze sobą nieść, w Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęły się prace nad wprowadzeniem rozwiązań, umożliwiających wyszukanie i zakup zintegrowanego biletu łączącego różne rodzaje transportu publicznego. Projekt Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską i regionalną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce. Wymagać będzie wysublimowanych systemów sprzedażowych i rozliczeniowych. Zawierać będzie nowe opcje płatności, zachęcające podróżnych do korzystania z transportu publicznego. System będzie obejmował różne formy biletów w tym na konkretną trasę lub region. Pierwszym etapem projektu będzie wprowadzenie zintegrowanej taryfy na połączenia realizowane transportem kolejowym (dalekobieżnym i regionalnym). W kolejnych fazach system będzie stopniowo rozszerzany, aby ostatecznie objąć pełną integrację transportu miejskiego, kolejowego oraz autobusowego – zarówno na poziomie regionalnym, jak i dalekobieżnym.

Jednym z elementów powyższego projektu będzie stworzenie spójnej bazy danych o przystankach, a także nowoczesnej wyszukiwarki ofert przewozowych, umożliwiającej korzystanie z różnych rodzajów transportu, w tym także transportu miejskiego, autobusowego regionalnego i dalekobieżnego. Ten nowoczesny system będzie oparty o otwarty interfejs, do którego włączyć się będą mogli wszyscy zainteresowani

przewoźnicy. Nowy system biletowy ma być uzupełnieniem, a nie zastąpieniem obecnych systemów funkcjonujących na rynku.

Obecnie projekt znajduje się w fazie prac koncepcyjnych. Celem Ministerstwa jest stworzenie rozwiązania, które w sposób kompleksowy i efektywny zaspokoi potrzeby podróżnych, jednocześnie przyczyniając się do rozwoju zrównoważonej mobilności w Polsce.

Resort infrastruktury nie rozważa wprowadzenia dopłat ani ulg dla osób korzystających z transportu publicznego w ramach jednego biletu, gdyż projekt OBZ sam w sobie będzie opracowany w sposób zapewniający jego atrakcyjność i konkurencyjność a tym samym szeroką dostępność.

Ministerstwo Infrastruktury dostrzega uciążliwości związane z utrudnionym dostępem do publicznego transportu zbiorowego, występujące na obszarze całego kraju. Problem wykluczenia transportowego dotyczy zwłaszcza mieszkańców obszarów oddalonych od dużych aglomeracji miejskich. Jest to na pewno zjawisko niepokojące, które wymaga kompleksowego podejścia do tego problemu.

W celu wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w realizacji ich zadań własnych, w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, w ramach publicznego transportu zbiorowego, ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej¹⁾ został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: Fundusz).

Plan finansowy na 2025 r., uzgodniony z Ministrem Finansów, zakładał kwotę 1 mld zł na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z inicjatywy Ministra Infrastruktury, w dniu 9 stycznia 2025 r., zwiększono budżet Funduszu o dodatkowe 70 mln zł, w związku z zapotrzebowaniem na środki w niektórych województwach.

Zmniejszenie poziomu wykluczenia komunikacyjnego jest jednym z priorytetowych działań resortu infrastruktury, dlatego dokonano rewizji przepisów prawnych dotyczących zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z tego względu, z inicjatywy Ministra Infrastruktury, został powołany Zespół Ekspertki do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, który pracował nad przygotowaniem regulacji prawnych będących odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów.

¹⁾ Dz. U z 2024 r. poz. 402

Do udziału w pracach Zespołu zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele korporacji samorządowych takich jak: Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich oraz Związek Miast Polskich.

W wyniku tych prac przygotowane zostały przez resort infrastruktury rozwiązania legislacyjne nowelizujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu, jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

W ramach planowanej reformy systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, będącej efektem prac Zespołu Eksperckiego, marszałkowie województw zostaną ustanowieni integratorami przewozów w województwie. Zadaniem integratorów przewozów będzie tworzenie i koordynowanie sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa. Ponadto, integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) województwa, który będzie sporządzany na podstawie propozycji od pozostałych jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa. Dodatkowo, planuje się wprowadzenie do planu transportowego województwa nowych elementów, w tym m.in. przewozów na żądanie.

Planowana reforma przewiduje także ustalenie, na poziomie ustawowym, minimalnych standardów częstotliwości i dostępności przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Marszałkowie będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi na województwo, a dopłata z Funduszu będzie przyznawana do linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym, które w planie transportowym zostały określone jako utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Marszałkowie zobowiązani będą również do utworzenia regionalnych portali rozkładów jazdy linii komunikacyjnych częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu.

W ramach planowanych zmian w ustawie o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej przewiduje się także wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu poprzez poszerzenie zakresu uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, którzy będą kontrolować faktyczne wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu. W celu wzmocnienia skuteczności kontroli wydatkowania środków Funduszu wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia w geolokalizator autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą z Funduszu.

Ponadto, w ramach projektowanej nowelizacji, przewiduje się możliwość zróżnicowania wysokości dopłaty z Funduszu, w zależności od obiektywnych kryteriów. Szczegółowy sposób i tryb ustalania wysokości dopłaty z Funduszu zostanie określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury, z uwzględnieniem wielkości pojazdu, którym

wykonywane są przewozy na linii komunikacyjnej objętej dopłatą i standardów wykonywania przewozów oraz liczby mieszkańców na obszarze, przez który przebiega ta linia.

Planowana jest również zmiana dotychczasowej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu, tj. marszałek uzyska pierwszeństwo w objęciu dopłatą z Funduszu z uwagi na rolę integratora przewozów, w dalszej kolejności będą związki powiatowo-gminne, związki powiatów, związki międzygminne, powiaty i gminy.

Przewiduje się, że rozwiązania zawarte w projekcie będą mieć pozytywny wpływ przede wszystkim na pasażerów w transporcie publicznym. Reforma funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz nowe zasady działania Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu powinny przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów, zwłaszcza na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze niezaspokajającym potrzeb przewozowych pasażerów.

Minister Infrastruktury prowadzi również działania mające na celu zachęcanie marszałków województw do rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich uruchamianych jako służba publiczna m. in. w zakresie zwiększenia liczby połączeń i tym samym, zapewnienia w pociągu frekwencji, która umożliwi komfortową i bezpieczną podróż.

W ramach Funduszu Kolejowego ustanowionego na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. poz. 1133) środki mogą być przeznaczane na finansowanie lub współfinansowanie zadań samorządów województw w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Warunkiem uzyskania wsparcia od ministra właściwego ds. transportu jest zapewnienie organizowania przez te samorzady wojewódzkich przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, w szczególności zapewniających połączenia komunikacyjne między sąsiednimi województwami.

Aby pozyskać środki z Funduszu Kolejowego, marszałkowie poszczególnych województw od 2023 r. oceniani są pod kątem spełnienia kryteriów Funduszu Kolejowego, które mają na celu pobudzenie rozwoju tzw. połączeń stykowych poprzez wydłużenie przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego kolejowych połączeń wojewódzkich do miejscowości w województwie sąsiednim (min. do 30 km) oraz ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego poszczególnych miejscowości na terenie województwa poprzez np. uruchamianie przez organizatora nowego połączenia (przystanku) lub dodatkowych par pociągów (rozszerzenie oferty przewozowej).

Dodatkowo, Ministerstwo Infrastruktury zabiega o środki na transport z Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) wprowadzonego na mocy *Rozporządzenia Parlamentu*

Europejskiego i Rady 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego.

Na podstawie propozycji resortu infrastruktury planowane jest wprowadzenie mechanizmu dodatkowego zasilania Funduszu Kolejowego środkami pochodzącymi z SFK. Fundusze te mogłyby być przeznaczane na dofinansowanie przewozów publicznych, których celem jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym, w szczególności poprzez wsparcie połączeń kolejowych w regionach dotkniętych tzw. ubóstwem transportowym. Środki z SFK byłyby przekazywane samorządom wojewódzkim w ramach selektywnego mechanizmu wsparcia, skierowanego do obszarów o najniższej dostępności transportowej. Proces ten opierałby się na umowach zawieranych pomiędzy ministrem właściwym ds. transportu a marszałkami województw, które regulowałyby wykorzystanie środków z Funduszu Kolejowego. W przypadku uzyskania zgody Komisji Europejskiej na ww. wsparcie, w ciągu I-II kw. 2026 r. planowane jest przygotowanie i zawarcie przez ministra właściwego ds. transportu umów z marszałkami województw.

Oprócz planowanego przekazania określonych środków SFK w ręce jednostek samorządu terytorialnego na organizację transportu kolejowego, planowane są dodatkowo inwestycje transportowe współfinansowane ze środków SFK, m. in. inwestycje w obszarze zakupu taboru kolejowego.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/