



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DBI-3.054.2.2026

Warszawa, 05 maja 2026 r.

Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 16546 grupy posłów na Sejm RP Pań: Sylwii Bielawskiej, Iwony Małgorzaty Krawczyk, Katarzyny Matusik-Lipiec, Renaty Rak, Alicji Łuczak oraz Panów: Adriana Witczaka i Adama Krzemińskiego pragnę zwrócić uwagę, że system uprawnień do ustawowych ulg przejazdowych wspierający niektóre grupy społeczne poprzez obniżenie ponoszonych przez nie kosztów przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego stanowi przede wszystkim element szeroko rozumianej polityki społecznej i socjalnej państwa, realizowanej w szczególności przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Przy czym poprzez system ulg ustawowych Rząd realizuje jednak również inne cele, w tym w pewnym zakresie cele: polityki edukacyjnej i naukowej<sup>1</sup>, polityki zagranicznej<sup>2</sup> czy polityki zdrowotnej<sup>3</sup>. W realizację tych polityk zaangażowany jest Minister Infrastruktury jako organ regulujący zasady organizacji i dofinansowania publicznego transportu zbiorowego (z wyłączeniem komunikacji miejskiej) oraz Minister Finansów w zakresie zapewnienia finansowania poszczególnych działań. Tworzenie tego systemu, jak również rozszerzanie zakresu uprawnień na kolejne grupy uprawnionych nie stanowi elementu polityki transportowej, a tym samym pozostaje poza właściwością resortu infrastruktury.

Podkreślenia wymaga fakt, że grupa zawodowa nauczycieli, w tym nauczycieli akademickich jest jedyną grupą zawodową uprawnioną do ustawowych ulg przejazdowych nie tylko w czasie wykonywania czynności służbowych. Uprawnienia pozostałych grup zawodowych (Żołnierzy Żandarmerii Wojskowej, wojskowych organów porządkowych, umundurowanych funkcjonariuszy Policji i Straży Granicznej, a także funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej i pozostałych funkcjonariuszy Straży Granicznej)

---

<sup>1</sup> względem uczniów, studentów, doktorantów czy nauczycieli

<sup>2</sup> względem posiadaczy Karty Polaka czy dzieci uczących się w j. polskim przedmiotów za granicą

<sup>3</sup> czego przykładem jest obowiązująca w czasie pandemii Covid-19 ulga dla honorowych dawców krwi

są ograniczone wyłącznie do przejazdów w trakcie wykonywania czynności służbowych (np. kontroli, konwojowania czy patrolowania) i obejmuje przejazdy wyłącznie na podstawie biletów jednorazowych. Cechą charakterystyczną obecnie obowiązującego systemu ulg przejazdowych jest zróżnicowanie zarówno wymiarów procentowych ulg jak i rodzajów komunikacji, w których te ulgi występują nawet w ramach tej samej grupy uprawnionych. Przykładowo osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji<sup>4</sup> są uprawnione do ulgi w wymiarze 49% przy zakupie biletów jednorazowych i miesięcznych imiennych wyłącznie na pociągi osobowe. W przypadku pozostałych kategorii pociągów ulga ulega obniżeniu do 37% i nie obejmuje biletów miesięcznych. Z kolei studenci nie są uprawnieni do nabywania biletów miesięcznych imiennych na pociągi ekspresowe.

W tym kontekście podnoszony w interpelacji argument dotyczący „nierównego traktowania nauczycieli” w zależności od rodzaju połączenia kolejowego czy też sprzeczności braku uprawnień nauczycieli do nabywania z ulgą ustawową biletów na pociągi dalekobieżne względem uprawnień przysługujących studentów nie wydaje się uzasadniony.

Odnosząc się bezpośrednio do treści skierowanych pytań należy zwrócić uwagę, że zakres uprawnień nauczycieli do ustawowych ulg przejazdowych obejmujący wyłącznie pociągi osobowe został przyjęty przez ustawodawcę w pierwotnym brzmieniu *ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*<sup>5</sup>. Jednocześnie resort infrastruktury – jako niewłaściwy w sprawie organizacji i funkcjonowania uczelni wyższych, jak również kadry dydaktycznej tych uczelni – nie analizował wpływu ewentualnej zmiany zakresu uprawnień nauczycieli akademickich na ich mobilność zawodową.

W zakresie pytania dotyczącego mechanizmu rekompensat dla przewoźników i operatorów przewozów kolejowych z tytułu honorowania przez nich uprawnień pasażerów do ustawowych ulg przejazdowych, należy zwrócić uwagę, że podmioty te są ustawowo zobowiązane do honorowania tych ulg, a w konsekwencji uprawnione do otrzymania z budżetu państwa rekompensaty z tego tytułu (rekompensata ta stanowi zobowiązanie wymagalne Skarbu Państwa).

Odpowiedź na ostatnie z pytań została już przedstawiona powyżej, natomiast wyraźnego podkreślenia wymaga fakt, że nauczyciele są jedyną grupą zawodową uprawnioną do ulg ustawowych niezależnie od faktu wykonywania podczas przejazdu czynności służbowych. Dlatego też żadna inna grupa zawodowa nie może korzystać z ulgi „w pociągach PKP Intercity”, chyba że wykonuje pracę np. w czasie konwojowania osób zatrzymanych

---

<sup>4</sup> z wyjątkiem osób niewidomych uznanych za niezdolne do samodzielnej egzystencji

<sup>5</sup> w dniu jej uchwalenia ustawa nosiła tytuł *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego*

czy też wykonywania czynności służbowych związanych z zapobieganiem i przeciwdziałaniem nielegalnej migracji).

Odnosząc się do pozostałych pytań dotyczących ujednoczenia systemu ulg ustawowych w przewozach kolejowych pragnę poinformować, że resort infrastruktury podjął prace analityczne związane z wprowadzeniem rozwiązań mających na celu ułatwienie pasażerom podróżowanie przy wykorzystaniu różnych rodzajów komunikacji (osobowej/pospiesznej /ekspresowej) w oparciu o różne rodzaje biletów (nie tylko jednorazowe i miesięczne imienne) i niezależnie od celu podróży (który został np. precyzyjnie określony w przypadku dzieci i młodzież niepełnosprawnych oraz ich opiekuna) w celu zwiększenia atrakcyjność komunikacji organizowanej i realizowanej przez różne podmioty (koncepcja możliwości wyszukiwania i zakupu zintegrowanego biletu, w tym również biletu ulgowego). Przy czym celem tych prac nie jest przyznawanie czy rozszerzanie obecnie przysługujących pasażerom uprawnień do ustawowych ulg przejazdowych, a jedynie uproszczenie rozbudowanego nad wyraz systemu obejmującego 9 różnych wymiarów procentowych ulg, kilkanaście grup społecznych postępujących się kilkudziesięcioma różnymi dokumentami i umożliwienia przynajmniej częściowej integracji taryfowo-biletowej w ramach pozamiejskiej komunikacji kolejowej. Zakres, czas trwania i efekt tych prac jest jednak ściśle uzależniony od możliwości wyasygnowania z budżetu państwa dodatkowych środków na sfinansowanie tych zmian.

*Z wyrazami szacunku*

*z upoważnienia Ministra Infrastruktury*

*Piotr Malepszak*

*Podsekretarz Stanu*

*Dokument podpisany elektronicznie.*