



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.054.12.2026

Warszawa, 02 czerwca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15890 Pani Pauliny Matysiak – Posłanki na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie należy wskazać, że w dniu 5 maja br. Zespół ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) wydał opinię kierunkowo pozytywną dotyczącą projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232). Obecnie projekt ustawy znajduje się na etapie Stałego Komitetu Rady Ministrów.

Odnosząc się do zagadnienia dotyczącego możliwości zawierania porozumień przez związki jednostek samorządu terytorialnego z jednostkami samorządu terytorialnego, które nie należą do tych związków należy wskazać, że projekt ustawy UD232 zawiera przepisy stanowiące o możliwości (na podstawie porozumienia) przekazania przez gminę powiatowi, w którego granicach się znajduje, zadania z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Ponadto związek powiatowo-gminny lub związek powiatów będzie mógł na podstawie porozumienia przejąć od gminy lub powiatu, które nie wchodzi w jego skład część zadań z zakresu publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzone regulacje powinny wpłynąć na lepszą współpracę jednostek samorządu terytorialnego w celu organizowania przewozów autobusowych.

Mając na uwadze pytanie dotyczące wprowadzenia rozwiązań umożliwiających łatwiejszą organizację publicznego transportu zbiorowego na granicach województw należy

zauważyć, że celem reformy publicznego transportu zbiorowego przewidzianej w projekcie ustawy UD232 jest ustanowienia marszałka województwa integratorem przewozów. Jednym z zadań integratora przewozów będzie dążenie do zapewnienia przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarach położonych na granicach województw.

Odnosząc się do kwestii umów o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nowa nazwa w projektowanych przepisach: „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu”), zw. dalej: „Funduszem”, zawieranych przez wojewodów z organizatorami publicznego transportu zbiorowego należy wskazać, że o dopłatę z Funduszu obecnie wnioskuje organizator publicznego transportu zbiorowego do właściwego dla siebie wojewody. W przypadku linii komunikacyjnej przebiegającej przez obszar więcej niż jednego województwa konieczne jest ustalenie organizatora publicznego transportu zbiorowego, który organizuje przewozy na tej linii. W przypadku związku jednostek samorządu terytorialnego zadanie organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje zarząd związku. Właściwego wojewodę ustala się na podstawie siedziby związku oraz miejsca publikacji jego statutu. Natomiast w przypadku zawarcia przez jednostki samorządu terytorialnego porozumienia to w porozumieniu wskazuje się, która z jednostek samorządu terytorialnego będzie organizatorem na linii objętej porozumieniem. Organizator wnioskuje o dopłatę dla całej linii komunikacyjnej objętej porozumieniem dla właściwego dla siebie wojewody.

Niemniej jednak ze względu na zgłaszane przez samorządy problemy z właściwym stosowaniem przedstawionych powyżej przepisów, w ramach projektu UD232 doprecyzowano, że właściwość marszałka województwa i wojewody do rozpatrzenia wniosku o objęcie dopłatą z Funduszu będzie ustalana według siedziby organizatora publicznego transportu zbiorowego.

W odniesieniu do pytania dotyczącego waloryzacji stawki dopłaty z Funduszu informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie przewiduje wzrostu stawki dopłaty z Funduszu do 1 wozokilometra. Takie rozwiązanie wymagałoby wskazania, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, nowych źródeł finansowania Funduszu.

Odnosząc się do pytania dotyczącego zapewnienia stabilności finansowania transportu publicznego w sytuacji wyczerpania się środków Funduszu należy podkreślić, że w żadnym z przeprowadzonych dotychczas przez wojewodów naborów wniosków, wnioski spełniające wymagania formalne, nie zostały negatywnie rozpatrzone z powodu braku środków Funduszu. W obecnej kadencji parlamentu zwiększamy budżet Funduszu. Od 2023 r. budżet Funduszu wzrósł o blisko 500 mln zł. W 2023 r. wynosił on 800 mln zł. w 2024 r. – 1 mln zł, w 2025 r. – 1,07 mld zł, a w 2026 r. - rekordowe 1,235 mld zł.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące programów wsparcia w wymianie taboru informuje, że w ramach rozwiązań projektu ustawy UD232 nie przewiduje się tworzenia programu, który miałby na celu dopłatę do zakupu autobusów.

Odnosząc się do pytania dotyczącego planowanego w projekcie ustawy UD232 uchylenia art. 22a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym informuję, że w wyniku uwag zgłoszonych na etapie rozpatrywania projektu przez Stały Komitet Rady Ministrów odstąpiono od uchylania tego przepisu.

Odnosząc się do postulatu wprowadzenia do definicji wykluczenia transportowego mierzalnych kryteriów uprzejmie informuję, że zaproponowana w projekcie ustawy UD 232 definicja odwołuje się do takich kryteriów tj. dostępności minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego, co zapewnia jej praktyczną użyteczność.

Natomiast minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w projektowanym art. 5a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, zapewniają:

- 1) połączenia pomiędzy:
 - a) miastem stanowiącym siedzibę wojewody lub miastem stanowiącym siedzibę sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedziby władz powiatów wchodzących w skład danego województwa,
 - b) miejscowościami stanowiącymi siedziby władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu;
- 2) możliwość dojazdu, w ramach danej gminy, do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

W związku z pytaniem o doprecyzowanie zasad funkcjonowania transportu na żądanie w kontekście możliwości jego objęcia dopłatą z Funduszu należy wyjaśnić, że możliwość przyznania dopłaty z Funduszu przewidziano tylko dla przejazdu na żądanie. Jednocześnie w wyniku uzgodnień dokonanych w ramach KWRiST doprecyzowano, że przejazd na żądanie będzie uruchamiany przez gminy wiejskie i gminy miejsko-wiejskie. Odstąpiono natomiast od wprowadzania, w ramach projektu UD232, definicji przewozu na żądanie. Jednocześnie należy wskazać, że w toku dotychczasowych prac legislacyjnych definicja przejazdu na żądanie została zmodyfikowana w taki sposób aby dotyczył on całości populacji danego terenu i był realizowany w sposób ciągły. Ponadto doprecyzowano art. 42a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym¹ określający zasady wykonywania przejazdu na żądanie.

Odpowiadając na pytanie dotyczące bardziej elastycznego wyprowadzania zmian w trasach i rozkładach jazdy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu informuję, że MI stoi na stanowisku, że obowiązujące obecnie przepisy ustawy o Funduszu

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.

nie stoją na przeszkodzie wprowadzaniu zmian na funkcjonujących liniach objętych dopłatą w danym roku budżetowym pod warunkiem nieprzekroczenia kwoty dopłaty wynikającej z zawartej umowy. MI wielokrotnie przekazywało takie stanowisko do urzędów wojewódzkich. Niezależnie od powyższego w ramach zmian przepisów ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej² wprost wskazano, że dopuszczalne są zmiany postanowień umowy o dopłatę z Funduszu z wyłączeniem maksymalnej kwoty dopłaty określonej w umowie o dopłatę.

W odpowiedzi na pytanie związane z dowozem dzieci do szkół należy wskazać, że wykonywanie przez gminę zadania własnego związanego z zapewnieniem transportu i opieki podczas dowozów uprawnionych uczniów wynika z przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe³. Zgodnie z art. 39 ust. 3 tej ustawy, w określonych sytuacjach, obowiązkiem gminy jest:

- 1) zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dziecka, albo
- 2) zwrot kosztów przejazdu dziecka środkami komunikacji publicznej, jeżeli dowożenie zapewniają rodzice (a do ukończenia przez dziecko 7 lat – także zwrot kosztów przejazdu opiekuna dziecka środkami komunikacji publicznej).

W orzecznictwie i doktrynie dowożenie do szkół jest uznawane za specjalny transport regularny (dowóz zorganizowany dla konkretnej grupy osób – w tym przypadku uczniów - na ustalonej trasie i w określonych godzinach). Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym nie odnoszą się do wykonywania przewozów regularnych specjalnych.

W tym miejscu warto wskazać, że ustawa z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych⁴ nie przewiduje wyłączeń przedmiotowych od jej stosowania w zakresie dowozu uczniów do szkół. Jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki, jako podmioty wskazane w art. 4 pkt. 1, są zobowiązane do stosowania ustawy Prawo zamówień publicznych, przy udzielaniu zamówień których wartość jest równa, od 1 stycznia 2026 r., 170 000 zł netto. Wyjaśniając powyższe informuję, że MI nie przewiduje wprowadzania do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przepisów odnoszących się do dowozu do szkół.

Odnosząc się do pytania związanego z przewidywaną w ramach projektowanych rozwiązań koniecznością uzgadniania z marszałkiem województwa zmian w rozkładach jazdy informuję, że wymóg ten ma charakter systemowy i służy zapewnieniu spójności oraz aktualności Schematu sieci komunikacyjnej, niezależnie od przyczyn wprowadzanych zmian. Nawet zmiany wynikające z okoliczności niezależnych od operatora lub przewoźnika mogą wpływać na funkcjonowanie całej sieci komunikacyjnej na obszarze

² Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.

³ Dz. U. z 2025 r. poz. 1043, z późn. zm.

⁴ Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, z późn. zm.

województwa, w szczególności na skomunikowanie połączeń oraz dostępność transportu dla mieszkańców.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące planów resortu odnośnie wprowadzenia przepisów ujednolicających system ulg w różnych środkach transportu publicznego, w tym w przewozach autobusowych i kolejowych w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że system uprawnień do ustawowych ulg przejazdowych obejmuje obecnie wyłącznie przewozy środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego i kolejowego. Jego celem jest realizacja szeroko rozumianej polityki społecznej i socjalnej państwa poprzez wspieranie wybranych grup społecznych i zawodowych poprzez obniżenie ponoszonych przez te grupy kosztów przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Minister Infrastruktury jako organ regulujący zasady organizacji i dofinansowania publicznego transportu zbiorowego (z wyłączeniem komunikacji miejskiej) jest tylko pośrednio zaangażowany w realizację tych celów.

Mają na uwadze powyższe, resort infrastruktury prowadzi prace nad rozwiązaniami mającymi na celu ułatwienie pasażerom podróżowanie koleją przy wykorzystaniu różnych rodzajów komunikacji (osobowej/pospiesznej/ekspresowej) w oparciu o różne rodzaje biletów (nie tylko jednorazowe i miesięczne imienne) w celu zwiększenia atrakcyjności komunikacji organizowanej i realizowanej przez różne podmioty (koncepcja możliwości wyszukiwania i zakupu zintegrowanego biletu, w tym również biletu ulgowego). Dopiero w kolejnym, drugim etapie planowane są odpowiednie zmiany przepisów w zakresie systemu uprawnień do ustawowych ulg obejmujące krajowe autobusowe przewozy pasażerskie. Założono, że efekty uproszczenia i ujednoczenia systemu uprawnień do ustawowych ulg w krajowych kolejowych przewozach pasażerskich pozwolą lepiej zaprojektować przepisy i oszacować skutki finansowe wprowadzenia zmian tego systemu w krajowych autobusowych przewozach pasażerskich.

Odnosząc się do pytania dotyczącego terminu przeprowadzania naborów wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu należy wskazać, że termin ogłoszenia naboru jest ściśle związany z dokonaniem przez dysponenta Funduszu podziału środków na poszczególne województwa. Natomiast działania dysponenta w zakresie podziału środków warunkuje uzgodnienie planu finansowego Funduszu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych bowiem tylko uzgodniony przez wskazanego ministra plan finansowy Funduszu stanowi podstawę dokonywania wypłat ze środków Funduszu.

Mając na uwadze powyższe a przede wszystkim fakt, że termin dokonania podziału środków na województwa jest uwarunkowany uzgodnieniem planu finansowego Funduszu przez ministra właściwego do spraw finansów publicznych, nie jest możliwe ustalenie stałego harmonogramu naboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą z Funduszu.

Odnosząc się do pytania dotyczącego wyników konsultacji publicznych informuję, że uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych oraz ponownych konsultacji publicznych projektu ustawy UD232 zostały zamieszczone w serwisie Rządowego Procesu Legislacyjnego w Biuletynu Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. W wyniku uwag zgłoszonych w ramach pierwszych uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania została przygotowana nowa wersja projektu ustawy UD232 (projekt z 25 lutego 2026 r.), która została przekazana do ponownych uzgodnień międzyresortowych, konsultacji publicznych i opiniowania. Raport z ponownych konsultacji publicznych i opiniowania został zamieszczony w BIP RCL.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu