



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DBI-3.054.5.2026
Warszawa, 18 czerwca 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 17389 Posła na Sejm RP Pana Piotra Głowskiego wraz z grupą posłów w pierwszej kolejności należy podkreślić, że zróżnicowany zakres uprawnień do ulg ustawowych wynika z woli ustawodawcy, który na przestrzeni ostatnich kilkudziesięciu lat¹ wielokrotnie zmieniał system ulg ustawowych zarówno w zakresie nowelizacji samej *ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* jak i przyjęcia, a następnie nowelizowania 9 innych ustaw składających się na system tych ulg. System ten nie stanowi elementu polityki transportowej państwa, lecz jest szczególnie związany z polityką społeczną i socjalną państwa z tego względu, że ma na celu wspieranie wybranych grup społecznych poprzez obniżenie ponoszonych przez te grupy kosztów przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dzięki funkcjonowaniu tego systemu Rząd realizuje jednak również inne cele niż związane z polityką społeczną i socjalną państwa, w tym w pewnym zakresie:

- politykę edukacyjną i naukową (np. wsparcie dostępu do jednostek edukacyjnych i naukowych poprzez stosowanie ulg przejazdowych dla uczniów, studentów, doktorantów oraz nauczycieli),
- politykę zagraniczną (np. poprzez wspieranie Polaków zamieszkałych za granicą w zachowaniu ich związków z Polską i językiem polskim – przewidując ulgi przejazdowe dla posiadaczy Karty Polaka, dzieci i młodzieży uczącej się wskazanych przedmiotów za granicą w języku polskim) czy też
- politykę zdrowotną (np. promowanie krwiodawstwa – ulgi przejazdowe dla honorowych dawców krwi w czasie pandemii Covid-19).

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

¹ tj. od czasu przyjęcia pierwszej z ustaw systemu – *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. nr 54, poz. 254)*

uprawnień na kolejne grupy uprawnionych nie stanowi elementu polityki transportowej, a tym samym pozostaje poza właściwością resortu infrastruktury.

Odnosząc się do różnic pomiędzy zakresem uprawnień do ulg w przewozach autobusowych i kolejowych należy zwrócić uwagę, że jedynie w przypadku trzech spośród kilkudziesięciu grup społecznych (dotyczy to rodziców lub małżonków rodziców w rozumieniu ustawy o *Karcie Dużej Rodziny* posiadających ww. kartę, Posiadaczy *Karty Polaka* oraz emerytów i rencistów) zakres uprawnień do ulg ustawowych nie obejmuje przejazdów autobusowych. W pozostałych przypadkach ewentualne różnice (o ile w ogóle występują) obejmują rodzaju komunikacji (osobową/pospieszną/ekspresową w przewozach kolejowych bądź zwykłą/przyspieszoną w przewozach autobusowych), a w przypadku dzieci i młodzieży uczącej się, studentów, doktorantów i nauczycieli – rodzaj biletu (osoby te nie mają prawa do ulgi przy zakupie biletów jednorazowych na przewozy autobusowe). W tym kontekście niejednakowy, aczkolwiek dość zbliżony zakres uprawnień pasażerów do ustawowych ulg przejazdowych w przewozach autobusowych i kolejowych nie wydaje się świadczyć o nierównym traktowaniu pasażerów, lecz bardziej o próbie pogodzenia głównych potrzeb tych grup społecznych w zakresie środków transportu i rodzaju komunikacji, z której te osoby korzystają z możliwościami budżetu państwa w zakresie finansowania tych potrzeb.

Tożsamy jest natomiast system rekompensat, który zarówno w przypadku przewoźników i operatorów przewozów autobusowych jak i kolejowych pokrywa ze środków budżetu państwa pełną kwotę różnicy pomiędzy ceną biletu ulgowego nabywanego przez pasażera uprawnionego do tej ulgi a ceną biletu normalnego. Nałożenie na przewoźnika i operatora przewozów obowiązku honorowania uprawnień pasażerów do ustawowych ulg przejazdowych wiąże się z koniecznością wyrównania utraconych przez te podmioty przychodów z tytułu sprzedaży biletów ulgowych, niezależnie czy dotyczy to transportu autobusowego czy kolejowego.

Odnosząc się bezpośrednio do pytań zadanych w interpelacji, jak również informacji przedstawionych powyżej informuję, że różnice w zakresie uprawnień pasażerów do ulg pomiędzy transportem autobusowym i kolejowym są powszechnie znane i wynikają wprost z przyjętych przez Parlament RP ustaw składających się na system ulg przejazdowych, podobnie zresztą jak znany jest system redystrybucji środków budżetu państwa na pokrycie utraconych przez przewoźników i operatorów przewozów przychodów z tytułu nałożonego na nich obowiązku sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi. Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi więc prac analitycznych w tym zakresie. Nie zmienia to faktu, że resort infrastruktury podjął prace 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) w celu zwiększenia atrakcyjności komunikacji organizowanej i realizowanej przez różne podmioty (konceptja możliwości wyszukiwania i zakupu zintegrowanego biletu, w tym również biletu ulgowego). Prace te skoncentrowały się na przewozach kolejowych. Przygotowany został stosowny wniosek o wpis projektu do wykazu prac legislacyjnych albo wykazu prac

programowych Rady Ministrów wraz z oceną przewidywanych skutków społeczno-gospodarczych potencjalnych zmian w systemie ustawowych ulg przejazdowych w transporcie kolejowym mającą na celu m.in. ułatwienie prowadzenie w tej komunikacji wspólnego biletu. Dokumenty te były przedmiotem obrad członków *Zespołu do spraw Programowania Prac Rządu*, przy czym do czasu akceptacji przez wszystkich członków Zespołu tych dokumentów (tj. wszystkie resorty) nie będzie możliwe wpisaniu projektu ustawy do wskazanego powyżej wykazu.

W zakresie pytania dotyczącego mechanizmu rekompensat, stosownie do informacji przedstawionych powyżej, jest on tożsamy i obejmuje w takim samym zakresie pasażerskie przewozy autobusowe i kolejowe. Dlatego też w przypadku rozszerzenia katalogu ulg ustawowych (niezależnie czy w odniesieniu do przewozów autobusowych czy kolejowych – z wyłączeniem komunikacji miejskiej) powstanie po stronie budżetu państwa obowiązek zrekompensowania tym przewoźnikom i operatorom utraconych przychodów z tytułu nałożonego na te podmioty obowiązku sprzedaży biletów z ulgami ustawowymi.

Odnosząc się do ostatniego pytania dotyczącego konkurencyjności transportu autobusowego względem transportu kolejowego w kontekście ulg ustawowych, jeszcze raz pragnę podkreślić, że ulgi te nie stanowią elementu polityki transportowej, a celem ich wprowadzenie jest zmniejszenie ponoszonych przez wybrane przez ustawodawcę grupy społeczne o szczególnych potrzebach kosztów ponoszonych w związku z korzystaniem z tego transportu. Elementem polityki transportowej jest natomiast zapewnienie dostępności transportu publicznego, w tym komplementarności transportu autobusowego względem przewozów kolejowych czy też zapewnienia skomunikowania różnego rodzaju połączeń. Cele te są realizowane m.in. przy wykorzystaniu *Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej* czy też umów o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego zawieranych przez różnego szczebla organizatorów tego transportu (w tym m.in. Ministra Infrastruktury, marszałków poszczególnych województw, starostów powiatów itp.). Na uwagę zasługuje fakt, że w najbliższej przyszłości przewidziane są gruntowne zmiany w zakresie przepisów prawa regulujących funkcjonowanie tego *Funduszu*, jak również organizacji całego publicznego transportu zbiorowego regulowanego w szczególności przepisami *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (stosowna ustaw powinna wkrótce zostać skierowana do prac parlamentarnych).

Z wyrazami szacunku

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Arkadiusz Marchewka

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.