Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.76.2026
Warszawa, 19 października 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19647 Posła na Sejm RP Pana Michała Moskala, przedstawiam poniższe stanowisko.

Na wstępie należy podkreślić, że złożony i wielowątkowy charakter interpelacji, a także zawarte w niej pytania dotyczące przyszłości oraz zagadnień, które w związku ze zmianami w Projekcie Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego, zwanym dalej „projektem" lub „OBZ", mogą nie znaleźć odzwierciedlenia w jego aktualnym kształcie, wymagają odpowiedniego kontekstu. Brak odniesienia się do niektórych kwestii nie wynika z uchylania się do odpowiedzi, lecz stanowi konsekwencję określonych decyzji, zdarzeń i przeprowadzonych diagnoz, które pozostają ze sobą w związku przyczynowo-skutkowym.

W toku prac nad realizacją pierwotnego kształtu projektu, polegającego na stworzeniu zintegrowanego systemu biletowego, który miał uprościć proces zakupów biletów na transport publiczny w Polsce, obejmujący transport kolejowy oraz inne formy transportu zbiorowego, zidentyfikowano krytyczne ryzyka związane z jego dalszym prowadzeniem, a prawdopodobieństwo ich materializacji oceniono jako bardzo wysokie.

Proces integracji jest złożonym i wymagającym przedsięwzięciem, wiążącym się niejednokrotnie z koniecznością podejmowania decyzji, które w świetle dalszych analiz mogą wymagać udoskonalenia przyjętych rozwiązań lub wprowadzenia zmian w obranym lub nawet innym kierunku działania, tak aby zapewnić realizację zakładanych celów. Natomiast informowanie parlamentarzystów o zmianach w interesujących ich projektach czy bieżących działaniach resortu - następuje m.in. poprzez odpowiedzi na ich zapytania, interpelacje czy pytania bieżące.

W przypadku przedmiotowego projektu nastąpiły zmiany koncepcyjne, które wpłynęły na harmonogram jego realizacji i spowodowały przesunięcie zakładanej perspektywy czasowej na lata 2031–2034. Zmiana ta wynika zarówno z konieczności zapewnienia odpowiednich podstaw prawnych dla wdrożenia projektu, jak i z potrzeby uwzględnienia uwarunkowań determinujących przyszły kształt kolejowych połączeń dalekobieżnych. Uwarunkowania te będą wynikać m.in. z nowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, którego aktualna treść oraz informacje dotyczące etapu projektu rozporządzenia dostępne są

na stronie Rządowego Centrum Legislacji[1], ale tez założeń horyzontalnego rozkładu jazdy oraz planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.

W związku z trwającymi pracami nad zmienioną koncepcją OBZ, która obejmuje wiele powiązanych ze sobą zagadnień, dotychczas nie wdrożono ogólnokrajowej zintegrowanej taryfy biletowej obejmującej kolejowe połączenia dalekobieżne, której wprowadzenie wynikałoby bezpośrednio z realizacji przedmiotowego projektu.

Należy jednak podkreślić, że już obecnie funkcjonują rozwiązania sprzyjające integracji taryfowej, w tym tzw. „Wspólny Bilet", a także inicjatywy podejmowane przez organizatorów i operatorów publicznego transportu zbiorowego na poziomie regionalnym i aglomeracyjnym. Obejmują one m.in. tworzenie wspólnych taryf biletowych oraz wzajemne honorowanie biletów różnych przewoźników. Przykładem takich działań jest współpraca PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., POLREGIO S.A. oraz PKP Intercity S.A. realizowana w województwie pomorskim.

Odnosząc się natomiast do pytań w zakresie postępowania na studium wykonalności informuję, że mając na uwadze ograniczony czas wydatkowania środków publicznych na ten cel oraz racjonalne gospodarowanie tymi środkami, podjęto decyzję o odstąpieniu od zlecenia opracowania studium wykonalności na stworzenie zintegrowanego systemu biletowego.

Warto przy tym podkreślić, że publikacja Wstępnego Ogłoszenia Informacyjnego (WOI) nie oznacza obowiązku wszczęcia postępowania ani jego finalizacji. WOI pełni funkcję informacyjną dla rynku i stanowi element dobrych praktyk stosowanych w sytuacji rozważania potencjalnych przetargów lub partnerstw. Zamawiający może zrezygnować z dalszych działań, jeżeli uzna je za niecelowe lub niemożliwe do realizacji.

Natomiast w odniesieniu do harmonogramu etapowego, konsultacji z interesariuszami, dobrowolności przystąpienia do systemu, jego operatora i własności, rozliczeń miedzy przewoźnikami oraz relacji do istniejących ofert zintegrowanych - informuje, że ramach dalszych analiz przeprowadzonych przez resort stwierdzono, że istniejące uwarunkowania regulacyjne stanowią istotną barierę dla wdrożenia jakichkolwiek rozwiązań integracyjnych w tak szerokiej skali jak było zakładane w pierwotnym projekcie. W związku z tym projekt został przeformułowany na przedsięwzięcie o charakterze regulacyjnym.

Dlatego też, z uwagi na brak kompleksowych przepisów dotyczących systemu ulg ustawowych oraz niewystarczające mechanizmy prawne umożliwiające integrację taryfową, działania projektowe zostały ukierunkowane przede wszystkim na uporządkowanie i całościowe ujęcie zagadnień związanych z ulgami ustawowymi. W perspektywie ma to stworzyć warunki sprzyjające integracji taryfowo-biletowej z innymi gałęziami transportu.

Na kolejnych etapach prace skoncentrują się na opracowaniu i przyjęciu pakietu legislacyjnego, który zapewni solidne podstawy prawne dla dalszych działań organizacyjnych i technicznych w obszarze integracji systemów taryfowych, ale które nie kwalifikują się do wsparcia w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027.

W zakresie pytań dotyczących prac Zespołu ds. OBZ, informuję, że w Dzienniku Urzędowym Ministra Infrastruktury opublikowano Zarządzenie nr 6 Ministra Infrastruktury z dnia 19 lutego 2025 r. w sprawie Zespołu do spraw realizacji projektu pn. „Ogólnopolski Bilet Zintegrowany", określające cele i zadania Zespołu oraz sposób jego funkcjonowania. W ramach działalności

[1] https://legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12410105/katalog/13202913#13202913

Zespołu opracowano dwa sprawozdania z jego prac za pierwszy i drugi kwartał 2025 roku, odnoszące się do pierwotnej koncepcji projektu.

Dokumenty te nie podlegają jednak obowiązkowi publikacji, w szczególności w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury (MI)

Jednocześnie należy podkreślić, że działalność Zespołu nie wiązała się z obciążeniem budżetu państwa. Zaś liczebność dokumentów wynika ze zmian w koncepcji i kierunkach dalszego rozwoju projektu względem jego pierwotnych założeń.

W zakresie zagadnień związanych z cyfrowym rozkładem jazdy, Krajowym Punktem Dostępu oraz baz danych o przystankach informuję, że zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1926 z dnia 31 maja 2017 r. uzupełniającym dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE w odniesieniu do świadczenia ogólnounijnych usług w zakresie informacji o podróżach multimodalnych (ITS) (Dz. Urz. UE L 272 z 21.10.2017, s. 1, Dz. Urz. UE L z 13.02.2024 str. 490) posiadacze danych są zobowiązani do stosowania wskazanych tam standardów tworzenia, wymiany i przechowywania danych cyfrowych. Krajowy profil NeTEx dostępny jest na stronie podmiotowej MI. Aby usprawnić proces gromadzenia danych i możliwie uprościć cyfryzację tzw. informacji podstawowych (będących osnową danych cyfrowych) – zgodnie z wymogami znowelizowanej dyrektywy ITS, w ramach budowy docelowego Krajowego Punktu Dostępu (KPD MMTIS), tworzone są narzędzia ułatwiające stosowanie standardu NeTEx.

W ramach KPD MMTIS uruchomienie narzędzia wspierającego cyfryzację rozkładów przewidziane jest na początek 2028 roku.

Mając na uwadze problem wykluczenia komunikacyjnego (transportowego), z którym mierzy się 27% mieszkańców Polski, tj. 10,1 mln osób - w ostatnich dwóch latach MI prowadziło rewizję podstaw prawnych funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i zasad działania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Efektem tej rewizji była uchwalona przez Sejm RP ustawa z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „ustawą z dnia 31 lipca 2026 r.”.

Niemniej jednak Prezydent RP Karol Nawrocki odmówił podpisania tej ustawy z dnia 31 lipca 2026 r., a weto niewątpliwie opóźni proces poprawy transportu publicznego dla pasażerów, samorządów i całej branży transportowej.

Jednym z rozwiązań ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. było zobowiązanie organizatorów, operatorów i przewoźników do sporządzania i udostępniania rozkładów jazdy w standardzie cyfrowej wymiany informacji z wykorzystaniem normy NeTEx CNE/TS 16614 i jej późniejszych wersji lub przy wykorzystaniu innego formatu pod warunkiem wykazania pełnej kompatybilności i interoperacyjności z nomą NeTEX CEN/TS. Dzięki temu stopniowo miała powstawać baza danych, z której mogłyby korzystać planery podróży, co zdecydowanie ułatwiłoby wyszukiwanie połączeń dla podróżnych. Weto Prezydenta RP do ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. oznacza, że rozkłady jazdy nadal będą udostępniane w różnych formatach i w rozproszonych źródłach. Utrudni to pasażerom szybkie znalezienie najlepszego połączenia.

Na potrzeby prac nad ustawą z dnia 31 lipca 2026 r. MI nie gromadziło danych o liczbie przewoźników autobusowych sporządzających obecnie rozkłady jazdy w formacie NeTEx. Ponadto przepisy ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. nie przewidywały sankcji za niedopełnienie obowiązku w zakresie sporządzania i udostępniania rozkładów jazdy w standardzie cyfrowej wymiany informacji z wykorzystaniem normy NeTEx CNE/TS 16614 i jej późniejszych wersji lub

przy wykorzystaniu innego formatu pod warunkiem wykazania pełnej kompatybilności i interoperacyjności z nomą NeTEX CEN/TS.

Weto Prezydenta RP do ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. oznacza, że nie zostanie wprowadzona systemowa funkcja integratora przewozów, którym miał zostać marszałek województwa.

W związku z tym marszałek nie otrzyma nowych narzędzi do koordynowania przewozów gminnych, powiatowych i wojewódzkich oraz łączenia transportu autobusowego z kolejowym. Takie rozwiązanie miało być jednym z kluczowych elementów reformy publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Oznacza to, że utrzyma się obecne rozdrobnienie organizacji publicznego transportu zbiorowego. Poszczególne gminy, powiaty i województwa nadal będą planować swoje przewozy w dużej mierze niezależnie od siebie. W ocenie MI, integracja transportu kolejowego i autobusowego, ze względu na duże rozdrobnienie organizatorów publicznego transportu zbiorowego, nie jest obecnie w pełni zsynchronizowana. W związku z tym, resort infrastruktury dążył do wprowadzenia odpowiednich zmian ustawowych, które wprost wskazałyby organ odpowiedzialny za integrację różnych rodzajów transportu w celu jej skutecznej realizacji. Rozwiązania ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. w sposób fundamentalny zmieniłyby filozofię organizacji publicznego transportu zbiorowego w Polsce. Reforma miała mieć charakter strukturalny, obejmujący cały kraj oraz wszystkie poziomy samorządu terytorialnego i zawierać między innymi następujące rozwiązania, których głównych celem było przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu tj.:

- gwarantowana podstawowa dostępność transportu publicznego (4 połączenia w danej miejscowości w dni robocze i 2 połączenia w sobotę i dni wolne od pracy),
- integracja publicznego transportu zbiorowego poprzez wprowadzenie systemowej funkcji integratora przewozów na poziomie województwa,
- powstanie Schematu sieci komunikacyjnej w województwie, który miał stanowić jedno, aktualne i kompleksowe zestawienie połączeń funkcjonujących na terenie województwa,
- zmiany w zasadach dofinansowania transportu publicznego poprzez premiowanie dofinansowania połączeń realizujących minimalne standardy oraz organizatorów integrujących transport na większym obszarze,
- wprowadzenie możliwości uruchamiania przez gminy wiejskie i gminy miejsko- wiejskie przejazdu na żądanie jako narzędzia do zapewnienia transportu tam, gdzie uruchomienie regularnej linii autobusowej jest nieopłacalne lub nie odpowiada rzeczywistemu zapotrzebowaniu mieszkańców,
- większa elastyczność samorządów w organizacji przewozów poprzez możliwość organizowania połączeń wykraczających poza ich granice administracyjne,
- uproszczenie planów transportowych,
- możliwość formalnego ustanawiania i oznaczania skomunikowań między autobusami, koleją oraz innymi rodzajami transportu, w tym połączeniami lotniczymi i morskimi,
- cyfrowy standard rozkładów jazdy.

Wprowadzenie systemowych rozwiązań przewidzianych w ustawie z dnia 31 lipca 2026 r., nie jest możliwe bez zmian na poziomie ustawowym. W chwili obecnej MI, w związku z wetem Prezydenta RP do ustawy z dnia 31 lipca 2026 r., nie przygotowuje innego projektu ustawy nowelizującego przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, zwanej dalej „u.o.p.t.z". MI planuje powołanie Zespołu eksperckiego, który dokona analizy wniosku Prezydenta RP z dnia 19 sierpnia 2026 r. o ponowne rozpatrzenie ustawy z dnia 31 lipca

2026 r. przez Sejm RP. Głównym celem Zespołu będzie zaproponowanie działań zmierzających do przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu w kraju, a przepisy ww. ustawy będą stanowiły punkt wyjścia do tych działań.

W związku z odmową podpisania przez Prezydenta RP ustawy z dnia 31 lipca 2026 r., która rolę integratora przewozów przypisywała marszałkom województw nie będzie organu odpowiedzialnego za skoordynowanie rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu. Zgodnie z przepisami art. 7 ust. 1 u.o.p.t.z. właściwymi ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów są jednostki samorządu terytorialnego. Do obligatoryjnych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Mając na uwadze powyższe organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, jeżeli uznają to zasadne, mogą podjąć działania w zakresie integracji publicznego transportu zbiorowego na obszarze swojej właściwości. W ocenie MI nie jest możliwe, bez odpowiednich zmian ustawowych, ustanowienie integratora przewozów, który wziąłby po uwagę obszar całego województwa. Jednostki samorządu terytorialnego mogą planować i organizować wyłącznie w zakresie swojej właściwości. Niewątpliwie negatywnym skutkiem braku ustanowienia instytucji integratora przewozów, wynikającym z weta do ustawy z dnia 31 lipca 2026 r., będzie mniejsza możliwość systemowego przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. Brak regionalnej koordynacji utrudni:

- wskazywanie miejsc, w których transportu brakuje,
- planowanie nowych połączeń,
- uzupełnianie istniejącej sieci tam, gdzie oferta przewozowa nie odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców.

Przepisy ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. określałby minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, które miały gwarantować:

- połączenia między stolicą województwa a siedzibami powiatów,
- połączenia między siedzibami powiatów a siedzibami gmin,
- zapewnienie dojazdu, w ramach danej gminy, do miejscowości, w których znajdują się obiekty użyteczności publicznej.

Powyższe połączenia mogły zostać zapewnione w ramach różnych rodzajów transportu publicznego. Połączenia zapewniające minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z rozwiązaniami przewidzianymi w ustawie z dnia 31 lipca 2026 r., mogły funkcjonować jako przewozy o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorami w transporcie autobusowym są jednostki samorządu terytorialnego.

Ponadto w ramach minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego mogły zostać uwzględnione regularne przewozy osób w krajowym transporcie drogowym wykonywane na podstawie zezwolenia, o którym mowa w art. 18 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Autobusowe połączenia, wykonywane w ramach przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które realizowałyby minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego miały uzyskać pierwszeństwo w objęciu dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Decyzję o organizacji, przy wsparciu ze środków ww. Funduszu, takich połączeń podejmowałyby jednostki samorządu terytorialnego, które są organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Dopłata z Funduszu miała wynieść nie więcej niż 3,00 zł do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej. Wykaz połączeń zapewniających minimalne usługi publicznego transportu zbiorowego zostałby przygotowany, po wejściu w życie rozwiązań ustawy z dnia

31 lipca 2026 r., poprzez sporządzenie przez marszałków województw Schematu sieci komunikacyjnej w województwie.

W przedmiocie ujednolicenia ulg ustawowych informuję, że stan faktyczny jest aktualny zgodnie z odpowiedzią na interpelację nr 16938 z dnia 8 maja 2026 roku, której udzielono za pismem o sygn. DBI-3.054.4.2026 z dnia 11 czerwca 2026 roku.

Łączę wyrazy szacunku
z upoważnienie Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/