Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.16.2026
Warszawa, 03 listopada 2026

**Pan**
**Włodzimierz Czarzasty**
**Marszałek Sejmu**
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku*,

w odpowiedzi na interpelację nr 19351 złożoną przez posła na Sejm RP Patryka Wichra wraz z grupą posłów, przedstawiam następujące stanowisko.

System organizacji przewozów autobusowych w Polsce w chwili obecnej ma dwojaki charakter. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym[1], organizatorami publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa. Zadaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców świadczących usługi komercyjne, podejmowane z inicjatywy własnej przewoźników autobusowych. W tym miejscu należy podkreślić, że minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym.

Biorąc powyższe pod uwagę, wymagania w zakresie zapewnienia odpowiednich warunków termicznych pasażerom korzystającym z autobusowego transportu publicznego mogą zostać określone w umowie pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego a organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Strony umowy mają prawo określenia w niej wymaganych progów temperaturowych oraz wprowadzenia obowiązku utrzymania temperatury wewnętrznej na określonym poziomie

[1]Dz. U. z 2026 r. poz. 1231

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

podczas realizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przewozach komercyjnych również kwestia określenia dopuszczalnych temperatur w środkach transportu może zostać uregulowana w regulaminie przewozu.

Ze względu na zróżnicowane podejście w poszczególnych regionach kraju do kwestii organizacji przewozów osób, zasadne jest, aby decyzje w sprawie określenia zasad przewozu, w tym odnośnie do określenia przedziałów temperaturowych w środkach transportu należały do organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub przewoźników drogowych. Prawne ujednolicenie na poziomie krajowym przepisów związanych z zasadami przewozu osób w transporcie, z uwagi na zróżnicowany wiek taboru wykorzystywanego w przewozach autobusowych, w chwili obecnej nie wydaje się zasadne.

Jednocześnie informuję, że w pojazdach homologowanych według wymagań unijnych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2018/858[2] obowiązują wymagania szczegółowe dyrektywy 2006/40/WE[3]. Zakres wymagań określony w wspomnianej dyrektywie dotyczy natomiast tylko pojazdów kategorii M1 i N1 (samochodów osobowych oraz pojazdów ciężarowych do maksymalnej masy 3,5 tony). Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że przepisy ww. dyrektywy nie ustanawiają wymagań odnośnie temperatury, jaką w danych warunkach pogodowych należy utrzymać w pojeździe a jedynie wymagań technicznych w zakresie systemów klimatyzacji.

Ponadto, wymagania w zakresie homologacji autobusów kategorii homologacyjnej M2 i M3 stosowanych w transporcie publicznym, nie uwzględniają wspomnianej dyrektywy. Szczegółowe wymagania dla autobusów M2 i M3 zawiera natomiast Regulamin ONZ nr 107[4]. Obejmuje on m.in. wymagania dotyczące wentylacji i ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, lecz nie ustanawia obowiązku wyposażenia pojazdu w klimatyzację. W tym regulaminie układ klimatyzacji uznawany jest za element wyposażenia opcjonalnego.

Oznacza to, że wprowadzenie przez Polskę zaostrzeń w powyższym zakresie, mogłoby skutkować nieuzasadnionym ograniczeniem możliwości udziału w rynku pojazdów

[2]rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103 oraz Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30),

[3]dyrektywa 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dotycząca emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, pp. 12–18),

[4]Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej.

homologowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi. Działanie to stałoby w sprzeczności z unijną zasadą przepływu towarów i usług.

Jednocześnie informuję, że w zakresie programów dofinansowania dla przewoźników na modernizację taboru Ministerstwo Infrastruktury w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności realizuje inwestycje o tytule: „E1.1.2. Zeroemisyjne i niskoemisyjne autobusy i tramwaje". Celem wskazanej inwestycji jest zwiększenie liczby oraz udziału ekologicznego taboru tramwajowego oraz autobusowego w publicznym transporcie zbiorowym oraz poprawa dostępności komunikacji publicznej dla mieszkańców obszarów wykluczonych komunikacyjnie lub zagrożonych wykluczeniem komunikacyjnym. W ramach wskazanego programu przeprowadzono cztery nabory wniosków, w wyniku których podpisanych zostało 81 umów na dostawę 547 autobusów. Inwestycje te wspierają zwiększanie oraz wymianę taboru na nowszy a także zapewniający wyższy komfort podróży pasażerom.

Warto również wskazać, że w ramach ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przewidziano określenie maksymalnego wieku pojazdów, którymi można by było realizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej dofinansowane ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W celu podniesienia jakości usług przewozowych realizowanych na liniach objętych dopłatą z Funduszu zaproponowano by pojazdy te od 2028 r. były nie starsze niż 20 lat, a docelowo od 2036 r. nie starsze niż 15 lat. Wprowadzenie minimalnych standardów jakości taboru w zakresie wieku autobusów, którymi realizowane są przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu miało na celu podniesienie komfortu podróżujących pasażerów, w tym między innymi w zakresie warunków termicznych. Niemniej jednak w dniu 20 sierpnia 2026 r. Prezydent RP skierował ustawę do ponownego rozpatrzenia przez Sejm RP.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
**Stanisław Bukowiec**
Sekretarz Stanu