



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-2-1.4310.166.2025
Warszawa, 11 czerwca 2025

Pan
Stanisław Jastrzębski
Przewodniczący Zarządu
Związku Gmin Wiejskich
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na pismo z dnia 2 kwietnia 2025 r. w sprawie przyspieszenia prac związanych z wdrożeniem rozwiązań pozwalających na stopniowe ograniczenie, a w efekcie końcowym na marginalizację zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, przedstawiam poniżej następujące informacje.

Na wstępie pragnę podziękować za przedstawione postulaty dotyczące zmian w zakresie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Uprzejmie informuję, że Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) wprowadziło tematykę wykluczenia komunikacyjnego do piątej edycji programu strategicznego – GOSPOSTRATEG V. Jednym z zagadnień badawczych tej edycji programu został projekt pn. „Analiza skali wykluczenia komunikacyjnego na obszarze Polski wraz z rekomendacjami zmian legislacyjnych w kontekście publicznego transportu zbiorowego”. Projekt ten jest realizowany na podstawie propozycji Ministerstwa Infrastruktury, ze środków NCBiR.

Projekt dotyczy badań nad zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego w kontekście funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w Polsce. Zakres projektu obejmuje zgromadzenie niezbędnej wiedzy o funkcjonowaniu PTZ w skali kraju, zaproponowanie definicji wykluczenia, a następnie przetworzenie wiedzy do postaci mapy tego zjawiska. Dodatkowo wypracowane zostaną narzędzia umożliwiające monitorowanie tego zjawiska oraz rekomendacje rozwiązań im przeciwdziałających.

Projekt realizowany jest przez konsorcjum naukowo-badawcze czterech Politechnik, tj. Warszawskiej, Gdańskiej, Poznańskiej i Śląskiej. Rolę lidera konsorcjum pełni Politechnika Poznańska. Wyniki tego projektu będą znane do końca czerwca 2025 r.

Formalna realizacja projektu zakończyła się 30 kwietnia br. Zgodnie z deklaracjami przedstawicieli konsorcjum wszystkie prace objęte projektem zostały zrealizowane. Ministerstwo Infrastruktury na obecnym etapie oczekuje do końca czerwca br. na raport końcowy wraz z wynikami projektu.

Po przekazaniu raportu wraz z dokumentacją towarzyszącą, przeprowadzona zostanie weryfikacja wyników projektu oraz kompletności i zgodności z planowanym zakresem. Działanie to pozwoli także na określenie kiedy i w jakim zakresie możliwe jest

upublicznienie wyników oraz samych analiz. Należy podkreślić, że intencją resortu jest przedstawienie jedynie pełnych, zweryfikowanych informacji z odpowiednim komentarzem, co będzie wymagało stosownych prac po stronie resortu, po otrzymaniu kompletu dokumentów i narzędzi przygotowanych przez wykonawców.

Kolejne kroki zmierzające do maksymalnego wykorzystania efektów projektu zostaną określone oraz podjęte po szczegółowej analizie danych przedstawionych przez wykonawcę. Resort mając świadomość istotności kwestii wykluczenia komunikacyjnego będzie dążył do maksymalnego wykorzystania materiałów i danych wytworzonych w toku realizacji projektu na każdym poziomie planowania i programowania transportu w kraju.

Informuję, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzegło potrzebę dokonania rewizji podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Z tego powodu z inicjatywy Ministra Infrastruktury został powołany Zespół Ekspertski do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, który aktywnie pracował nad przygotowaniem regulacji prawnych, będących odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów.

W dniu 31 marca 2025 r. ww. Zespół zakończył swoje prace. W wyniku tych prac przygotowane zostały przez resort infrastruktury rozwiązania legislacyjne nowelizujące przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu, jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego.

W ramach planowanej reformy systemu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, będącej efektem prac Zespołu Ekspertskiego, marszałkowie województw zostaną ustanowieni integratorami przewozów w województwie. Zadaniem integratorów przewozów będzie tworzenie i koordynowanie sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa. Ponadto, integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie, będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) województwa, który będzie sporządzany na podstawie propozycji pozostałych jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa.

Marszałkowie będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi dla województwa, a dopłata z Funduszu będzie przyznawana do linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym, które w planie transportowym zostały określone jako utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym. Ponadto, marszałkowie będą również zobowiązani do utworzenia regionalnych portali rozkładów jazdy linii komunikacyjnych częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu.

Dodatkowo, w ramach tej reformy, planuje się wprowadzenie do planu transportowego województwa nowych elementów, w tym m.in. przewozów na żądanie. Ponadto, planowane jest ustalenie na poziomie ustawowym minimalnych standardów częstotliwości i dostępności przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego. Przyjęte minimalne standardy połączeń i standardy dotyczące taboru zostaną tak dobrane, aby zapewniały jednolite pod kątem jakościowym wykonywanie przewozów

autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Planuje się, aby każdego dnia odbywały się co najmniej 3 pary kursów dziennie (rano, popołudniu i wieczorem a także w soboty i w dni wolne od pracy) autobusami, których wiek nie będzie przekraczał 20 lat. Należy mieć na uwadze, że standardy dotyczące wieku pojazdów będą dotyczyły wyłącznie linii komunikacyjnych dofinansowanych z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

W celu wzmocnienia skuteczności kontroli wydatkowania środków Funduszu wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia w geolokalizator autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą z Funduszu.

W ramach projektowanej nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym przewiduje się możliwość zróżnicowania wysokości dopłaty z Funduszu w zależności od obiektywnych kryteriów. Szczegółowy sposób i tryb ustalenia wysokości dopłaty z Funduszu zostanie określony w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury, z uwzględnieniem wielkości pojazdu, którym są wykonywane przewozy na linii komunikacyjnej objętej dopłatą i standardów wykonywania przewozów oraz liczby mieszkańców na obszarze, przez który przebiega ta linia. Rozważane jest także objęcie dopłatą z Funduszu przewozów realizowanych w ramach komunikacji miejskiej ale wyłącznie na odcinku poza granicami miasta.

Ponadto utrzymana zostanie możliwość zawierania umów wieloletnich przy jednoczesnym skróceniu okresu, na jaki mogą być zawierane, z 10 lat na 3 lata. Mając na uwadze potrzebę utrzymania możliwości objęcia dopłatą w każdym roku nowych linii komunikacyjnych tworzonych przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w opinii resortu infrastruktury trzyletni okres obowiązywania umów wieloletnich jest wystraszający dla zapewnienia optymalnego narzędzia do walki z wykluczeniem komunikacyjnym oraz pewności dofinansowania, przy jednoczesnym wsparciu możliwości uzyskania jak największej rentowności przewozów drogowych na danej linii komunikacyjnej.

Odnosząc się do kwestii zreformowania dofinansowania ulg ustawowych należy zwrócić uwagę, że co do zasady zarządzanie, organizowanie i finansowanie komunikacji miejskiej, (w tym także linii podmiejskich, których część trasy jest realizowana poza obszarem miast) należy wyłączenie do lokalnych władz samorządowych. Jednostki samorządu terytorialnego, jako organizatorzy komunikacji miejskiej, mają prawo do określania we własnym zakresie, w realizowanych przez siebie przewozach, zarówno grupy pasażerów uprawnionych do ulg, jak i wymiar tych ulg. Odbywa się to poprzez podejmowanie przez organy stanowiące tych jednostek (radę gminy, radę miejską lub radę miasta) uchwał kształtujących politykę transportową na swoim obszarze, w tym m.in. ceny biletów, zakres uprawnień pasażerów do ulg i wymiar tych ulg. Jednocześnie, utracone przez przedsiębiorstwa świadczące usługi przewozu osób przychody z tytułu honorowania określonych ulg przysługujących pasażerom w komunikacji miejskiej pokrywane są w całości ze środków budżetowych tych jednostek.

Administracja rządowa nie określa zasad ani nie finansuje z budżetu państwa przewozów w ramach komunikacji miejskiej, dlatego też zasadniczo ustawodawca nie narzuca władzom lokalnym w drodze ustawy obowiązku stosowania ulg przejazdowych obowiązujących w tego rodzaju komunikacji.

Dodatkowo, należy również zwrócić uwagę na fakt, że według danych za 2023 r. komunikacja miejska odpowiadała za 84% ruchu pasażerskiego (prawie 3,5 mld pasażerów w 2023 r.). Tym samym, przejęcie przez budżet państwa nawet części kosztów finansowania ulg w przewozach komunikacji miejskiej, spowodowałoby kilkakrotny wzrost wydatków przewidzianych na ten cel, które w roku ubiegłym wyniosły – łącznie w odniesieniu do pasażerskich przewozów autobusowych i kolejowych – prawie 2 mld zł. Dla przykładu sama tylko Warszawa przeznacza corocznie kilka miliardów złotych na finansowanie komunikacji miejskiej (w projekcie budżetu Miasta Stołecznego Warszawy na 2025 r. zaplanowano na ten cel wydatki na poziomie 4,6 mld zł, przy szacowanych wpływach ze sprzedaży biletów na poziomie 1,3 mld zł).

Niezależnie od powyższego, uprzejmie informuję, że w resorcie infrastruktury obecnie prowadzone są prace mające na celu uproszczenie systemu ustawowych ulg przejazdowych. W pierwszym etapie zmiany mają objąć pasażerskie przewozy kolejowe i polegać m.in. na zmniejszeniu liczby wymiarów ulg i uniezależnienie wymiaru tych ulg od rodzaju pociągu i rodzaju nabywanego przez pasażera biletu.

W odniesieniu do postulatu, aby nie wykluczać z dofinansowania systemów łączących transport publiczny z obowiązkiem gmin dowozu dzieci do szkół należy wskazać, że dopłacie ze środków Funduszu podlegają regularne linie komunikacyjne w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy te nie są przewozami „zamkniętymi”, a więc każdy po zakupie biletu może skorzystać z tych przewozów.

Podsumowując, chciałbym wyrazić nadzieję, że rozwiązania przygotowane w efekcie prac Zespołu eksperckiego spowodują, że funkcjonujący w naszym kraju system publicznego transportu zbiorowego będzie bardziej efektywny i skuteczny.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu