

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Pan Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Renata Rychter, Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 12 40), e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl Pan Jarosław Żuk, Naczelnik Wydziału Krajowych Przewozów Drogowych w Departamencie Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury (tel. 22 630 12 63), e-mail: jaroslaw.zuk@mi.gov.pl	Data sporządzenia 2025-06-06 Źródło: Inicjatywa własna Efekt przeglądu funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej Nr w wykazie prac UD232
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Występowanie „białych plam komunikacyjnych” na mapie Polski ogranicza dostęp do podstawowych usług i miejsc pracy oraz stanowi również poważną barierę w dostępie do właściwej oferty edukacyjnej i kulturalnej dzieci i młodzieży. Taka sytuacja ma wpływ m.in. na wybór miejsca kształcenia osób młodych, powodując rezygnację z wybranej szkoły na rzecz placówki oświatowej znajdującej się bliżej miejsca zamieszkania. Z problemem wykluczenia komunikacyjnego zmagają się także seniorzy z obszarów wiejskich. W obszarach oddalonych od aglomeracji miejskich transport publiczny dociera w ograniczonym zakresie a oferta przewozowa jest często niedostosowana do potrzeb lokalnych społeczności, w tym także ze względu na kryterium częstotliwości i dni wykonywania kursów. Odpowiadają za to między innymi następujące czynniki:

- występujący deficyt linii autobusowych mimo, że uruchomiony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, zwany dalej „Funduszem”, wpłynął pozytywnie na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego osób zamieszkujących tereny oddalone od aglomeracji miejskich; na problemy z uruchamianiem linii autobusowych wpływają czynniki takie jak:
 - brak stabilnego finansowania przewozów regionalnych i lokalnych oraz przeniesienie ciężaru organizacji transportu na samorządy, które często nie mają wystarczających środków,
 - niskie zainteresowanie przewoźników prywatnych obsługą nierentownych tras, co prowadzi do rezygnacji z kursów szczególnie w mniej zaludnionych obszarach,
 - wzrost kosztów paliwa i pracy kierowców, co znacząco wpłynęło na opłacalność przewozów,
- ograniczony dostęp do transportu autobusowego w wielu regionach kraju;
- wybór transportu indywidualnego jak podstawowego środka przemieszczania się.

W konsekwencji często transport publiczny nie stanowi atrakcyjnej alternatywy dla pojazdów indywidualnych. W obszarach oddalonych od siedzib organów jednostek samorządu terytorialnego zależność od transportu indywidualnego jest zazwyczaj wysoka, co istotnie utrudnia mobilność niektórym grupom społecznym, zwłaszcza nieposiadającym zdolności, uprawnień lub możliwości do samodzielnego kierowania pojazdami.

Poprawa dostępności transportu publicznego i eliminacja wykluczenia komunikacyjnego ma kluczowe znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców Polski. Sprawnie działający transport publiczny - zapewniający określony na poziomie ustawowym minimalny standard dostępności – jest elementem wyrównywania szans i minimalizowania nierówności społecznych.

Z powyższych względów Minister Infrastruktury podjął decyzję o przeprowadzeniu rewizji podstaw prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, który działa od 18 lipca 2019 r.

Projektowane przepisy stanowią efekt ww. rewizji i są odpowiedzią rządu na zgłaszane postulaty dotyczące zwiększenia mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce poprzez dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób, szczególnie zamieszkujących tereny o słabej dostępności transportowej.

Brak pełnego uczestnictwa w życiu społecznym jednostki przez ograniczenie dostępu do transportu publicznego

wspieranego przez państwo stanowi wyzwanie na kolejne lata i jest bardzo ważnym ogniwem w zachowaniu spójności kraju. Poprawa jakości i dostępności usług przewozowych oraz infrastruktury kolejowej i drogowej pozwoli na ustanowienie lepszych połączeń transportowych szczególnie w małych miastach i wsiach wspierając ich rozwój.

Wskazana wyżej rewizja była prowadzona z uwzględnieniem stanowiska powołanego z inicjatywy Ministra Infrastruktury Zespołu Ekspertckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Zadaniem tego Zespołu było wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów. Zespół zakończył prace z dniem 31 marca 2025 r. W pracach Zespołu brali udział także przedstawiciele organizatorów publicznego transportu zbiorowego, tj. korporacji samorządowych.

W ramach przeprowadzonej rewizji przepisów jako kluczową potrzebę zidentyfikowano konieczność zbudowania i funkcjonowania bardziej efektywnego i skutecznego systemu publicznego transportu zbiorowego w kraju, który będzie uwzględniał i realizował potrzeby pasażerów przede wszystkim w zakresie dostępności do transportu. Ponadto pasażerowie oczekują, aby system publicznego transportu zbiorowego w Polsce było zintegrowany w zakresie przede wszystkim kolei i autobusów, z czytelną i atrakcyjną ofertą dla pasażerów.

W ramach prowadzonej rewizji identyfikowano także potrzebę wzmocnienia kontroli wydatkowania środków Funduszu oraz zasadność przekazania zadań jego obsługi do urzędów marszałkowskich. W obszarze zmiany dotychczasowych zasad działania Funduszu zwrócono na potrzebę zmiany terminu, na który mogą być zawierane wieloletnie umowy o dopłatę z Funduszu. Obecny termin 10 lat wydaje się być zbyt długi w kontekście potrzeby przeglądu obszarów wykluczonych komunikacyjnie. Ponadto zwrócono także uwagę na konieczność zmiany dotychczasowej zasady podziału „kto pierwszy ten lepszy” środków 5% rezerwy wyodrębnionej w planie finansowym Funduszu. Dotychczasowy sposób podziału nie zapewnia sprawiedliwego dostępu do środków Funduszu.

Skala wykluczenia komunikacyjnego w Polsce

Na podstawie częściowych wyników analizy w ramach projektu badawczo-rozwojowym T-Included GOSPOSTRATEG-V/0005/2021 nt. Analiza skali wykluczenia transportowego możliwe jest ilościowe odniesienie do zjawiska wykluczenia komunikacyjnego (WK), tj. wykluczenia z transportu zbiorowego (WTZ) na przykładzie jednego z województw, tj. **województwa zachodniopomorskiego**. Na tym etapie obszar ten przyjęto jako podstawę do oszacowania wykluczenia w skali całego kraju. W najbliższym czasie dostępne będzie pełne opracowanie dla wszystkich województw, co pozwoli na uzupełnienie OSR w tym zakresie na późniejszym etapie procesu legislacyjnego. W przeprowadzonych analizach przyjęto następujące szczegółowe założenia:

- analizy wykonano zgodnie z metodyką i parametrami przyjętymi w definicji zjawiska wykluczenia WK/WTZ,
- w analizach nie uwzględniono dostosowania do osób z niepełnosprawnościami (z ograniczeniem mobilności),
- przeliczenia wykluczenia z perspektywy punktu adresowego (PA) na liczby mieszkańców wykonano na podstawie dostępnego zbioru danych, tj. Narodowego Spisu Powszechnego 2021.

Skala zjawiska wykluczenia komunikacyjnego

Charakterystyka uzyskanych wyników:

- wykluczenie komunikacyjne na poziomie punktów adresowych $WK(pa) = 38\%$, tj. wykluczonych 111,7 tys. z 293,5 tys. PA,
- wykluczenie komunikacyjne w perspektywie liczby mieszkańców $WK(os) = 28\%$, tj. wykluczonych 455 tys. z 1,65 mln osób,
- wykluczenie komunikacyjne w przekroju społecznym, w tym:
 - mężczyźni $WK(me) = 28\%$,
 - kobiety $WK(ko) = 27\%$,
 - osoby w wieku produkcyjnym nie mobilnym $WK(pn) = 29\%$,
 - osoby w wieku produkcyjnym mobilnym $WK(pm) = 28\%$,
 - młodzież (10-19 lat) $WK(mł) = 31\%$,
 - seniorzy (60+) $WK(se) = 26\%$,
- wykluczenie komunikacyjne w zależności od obszaru (uwzględniając klasyfikację - kod TERYT):
 - miasto $WM(mi) = 15\%$,
 - wieś $WK(wi) = 54\%$.

Estymacja zjawiska wykluczenia w skali kraju

Skalując liniowo na obszar całego kraju oraz przyjmując, że wg. stanu na koniec 2024 r. Polskę zamieszkuje 37,5 mln obywateli, zagrożonych wykluczeniem transportowym jest **szacunkowo 10,5 mln osób** ($0,28 * 37,5$ mln os.).

Powyższe dane są znacznie bardziej optymistyczne w zestawieniu do danych o liczbie mieszkańców Polski wykluczonych komunikacyjnie w 2019 r. Zgodnie bowiem z raportem Instytutu Spraw Publicznych z 2019 r. 13 800 000

mieszkańców Polski miało w tamtym czasie ograniczony dostęp do transportu publicznego. Odsetek sołectw, które nie są skomunikowane z miejscowością gminną bez przesiadek transportem publicznym (przystanek autobusowy lub kolejowy), z wyłączeniem transportu szkolnego, wynosi ponad 10 500 sołectw (25,8%).¹

Dzięki mechanizmowi dopłat i pomocy finansowej przeznaczonej dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej 4 764 miejscowości uzyskało połączenia autobusowe. Oznacza to, że 1 497 284 mieszkańców tych miejscowości uzyskało możliwość skorzystania z publicznego transportu zbiorowego, zaś Fundusz może być skutecznym narzędziem do znacznego ograniczania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

Metodyka oceny skali wykluczenia komunikacyjnego w ujęciu krajowym

Założenia

W wyniku realizacji projektu T-Included opracowano wielowymiarową metodykę oceny występowania zjawiska wykluczenia komunikacyjnego (WK). Jej zasadniczym założeniem jest kompleksowe skwantyfikowanie zjawiska na podstawie publicznie dostępnych, przynajmniej w założeniach, informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego (PTZ) oraz przewozach regularnych (PR). Metodyka ma bazować na aktualnych i pozyskiwanych danych.

Zdefiniowanie zjawiska wykluczenia

Wykluczenie z transportu zbiorowego, potocznie wykluczenie komunikacyjne stanowi zjawisko ograniczenia możliwości uczestniczenia mieszkańców danego obszaru w życiu społecznym, gospodarczym, politycznym i korzystania z podstawowych praw na równi z innymi, w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego, które rozumiane jest jako sytuacja, gdy w odniesieniu do mieszkańców tego obszaru **spełniony jest co najmniej jeden** z następujących warunków:

- warunek 1 – dostępność czasowa transportem zbiorowym do dowolnego miasta powiatowego przekracza 70 min, a do dowolnej siedziby gminy przekracza 45 min, przy założeniu maksimum 3 przesiadek;
- warunek 2 – dostępność piesza z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku obsługiwanego przez transport zbiorowy jest większa niż 1000-1500 metrów dla gmin wiejskich i miejsko-wiejskich lub 600-900 metrów dla gmin miejskich;
- warunek 3 – łączna liczba kursów wszystkich połączeń transportu zbiorowego do dowolnego miasta powiatowego oraz dowolnej siedziby gminy, obsługujących przystanki zlokalizowane w promieniu dostępności pieszej, jest w dniu roboczym mniejsza niż 4 na dobę w godzinach popołudniowych (5:00-14:00) oraz mniejsza niż 4 na dobę w godzinach porannych (14:00-23:00);
- warunek 4 – niezawodność czasu przejazdu (odwrotność ryzyka opóźnienia, mierzona ulokowaniem przystanku na trasie (linii) w stosunku do przystanku początkowego² jest większa niż 0,8 [-];
- warunek 5 – koszt miesięcznego korzystania z usług publicznego transportu zbiorowego jest większy niż 15% przeciętnego miesięcznego dochodu rozporządzalnego w województwie skorygowanego dla danej gminy, według wskaźnika mediany miesięcznego wynagrodzenia brutto;
- warunek 6 – oferta publicznego transportu zbiorowego jest niedostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, tj.:
 - 1) dojazd do dowolnego miasta powiatowego lub dowolnej siedziby gminy wymaga więcej niż jednej przesiadki, lub
 - 2) dostępność z miejsca zamieszkania do najbliższego przystanku obsługiwanego przez transport zbiorowy jest większa niż 500-750 metrów dla gmin wiejskich i miejsko-wiejskich lub 300-450 metrów dla gmin miejskich,
 - 3) przy założeniu, że dopuszczalny koszt podróży dotyczy biletu ulgowego (dla osób z niepełnosprawnościami) oraz pozostałych warunków identycznych jak dla osób pełnosprawnych.

Wyznaczenie wskaźnika WK prowadzone jest z dokładnością do pojedynczego punktu adresowego (PA) w skali całego kraju, czyli uwzględniane jest ok. 7 mln lokalizacji PA. Wskaźnik WK dla PA jest sukcesywnie agregowany obszarowo. Wskaźnik WK dla PA jest obliczany jako wartość z przedziału 0 lub 1, gdzie 0 oznacza brak wykluczenia komunikacyjnego, a 1 wykluczenie; obliczenia prowadzone są na podstawie zbioru wcześniej omówionych 6 warunków. Wskaźnik WK dla obszaru (np. gmina, powiat, województwo) stanowi medianę wartości wskaźników WK dla PA należących do tego obszaru.

Z uwagi na złożoność obliczeniową wyznaczenie wartości wskaźnika WK dla PA i obszaru prowadzone jest dzięki zbudowanemu środowisku obliczeniowemu bazującemu na otwarto-źródłowym zbiorze narzędzi do generowania tras multimodalnych – Open Trip Planner. Procedura obliczeniowa obejmuje następujące kroki:

- krok 1 – przygotowanie/aktualizacja niezbędnych danych cyfrowych, w tym: i) funkcjonowanie PTZ/PR (standard GTFS lub NeTEx), ii) geolokalizacja przystanków (cyfrowa baza przystankowa), iii) dane

¹ Projekt Monitoring rozwoju obszarów wiejskich (MROW), realizowany w ramach Forum Inicjatyw Rozwojowych Fundacji Europejski Fundusz Rozwoju Wsi Polskiej we współpracy z Instytutem Rozwoju Wsi i Rolnictwa Polskiej Akademii Nauk. Monitoring rozwoju obszarów wiejskich. Etap IV. Synteza, Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN, Warszawa 2022, s. 14

² zależność liniowa, gdzie „0” oznacza przystanek początkowy – największa punktualność (niezawodność)

geoprzestrzenne punktów adresowych (baza TERYT); iv) podkład mapowy;

- krok 2 – generowanie tras, tj. dla każdego przystanku (S) wyznaczane są wszystkie możliwe plany podróży do wybranych punktów docelowych³ (PD) i z PD zrotnie do S;
- krok 3 – ocena tras, tj. ograniczenie dla każdego przystanku S zbioru tras dopuszczalnych, czyli spełniających łączne 3 warunki, tj. warunek 1 – czas przejazdu, warunek 4 – niezawodność czasu przejazdu, warunek 5 – miesięczny koszt przejazdów;
- krok 4 – dopasowanie dopuszczalnych planów podróży do PA, tj. ocena dostępności przestrzennej przystanków S względem każdego PA – weryfikacja warunku 2 (dostępność piesza) oraz jeżeli warunek poprzedni jest spełniony, ustalenie łącznej liczby planów podróży możliwych do wykonania ze wszystkich S w promieniu dostępności pieszej z PA (warunek 3);
- krok 5 – integracja wskaźnika WK dla PA, czego rezultatem jest ustalenie, czy PA jest wykluczony (WK = 1), czy nie (WK = 0);
- krok 6 – obszarowa agregacja WK, tj. ustalenie dla jakiej części PA należących do obszaru agregacji spełniony jest warunek wykluczenia.

Dostępność usług przewozowych

Przeprowadzona w ramach projektu badawczo-rozwojowego T-Included analiza dostępności usług publicznego transportu zbiorowego i przewozów regularnych w Polsce, przy uwzględnieniu następujących założeń:

- identyfikacja kursów publicznego transportu zbiorowego i przewozów regularnych osób świadczonych komercyjnie, realizowanych w obrębie każdej gminy na terenie kraju,
- identyfikacja liczby unikalnych kursów realizowanych w ciągu całego dnia roboczego i przebiegających przez pojedynczy przystanek, a następnie ich zsumowanie dla przystanków znajdujących się na terenie każdej z gmin, w oparciu o kod TERYT,
- podstawą analizy był zbiór rozkładów jazdy (drogowych, kolejowych, śródlądowych) pozyskanych w latach 2023-2024, obowiązujących na dzień roboczy,
- zbiór rozkładów stanowi: i) rozkłady scyfryzowane zgodnie ze standardem GTFS w ramach projektu (na podstawie papierowych wersji zezwoleń i zaświadczeń udostępnionych przez jednostki samorządu terytorialnego odpowiedzialne na ich wydanie; ii) rozkłady udostępnione w przestrzeni publicznej przez organizatorów lub operatorów publicznego transportu zbiorowego; iii) rozkłady jazdy wskazane w wykazie Krajowego Punktu Dostępowego (KPD); iv) rozkłady jazdy przygotowane w standardzie GTFS i nieodpłatnie udostępnione w celach badawczych przez podmioty świadczące usługi dodatkowe, głównie informatyczne, na rzecz branży transportowej – przewozów pasażerskich; v) rozkłady jazdy przygotowane w standardzie GTFS i zakupione od podmiotów zewnętrznych, jako uzupełnienie brakującego zestawu

- pozwoliły na identyfikację 5 kategorii gmin pod względem skali zjawisku lub braku zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Klasyfikacja gmin w takim zakresie obejmuje:

- 1) kategorię 1 – brak jest jakiejkolwiek informacji o funkcjonowaniu publicznego transportu zbiorowego, tj. żadne ze wcześniej wskazanych źródeł nie daje podstaw do wnioskowania o realizacji publicznego transportu zbiorowego lub przewozów regularnych świadczonych przez przewoźników drogowych komercyjnie na terenie gminy,
- 2) kategorię 2 – brakuje kursów lub ich liczba jest znikoma (w przedziale 0-10), co świadczy o braku lub znikomej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego przewozów regularnych świadczonych przez przewoźników drogowych komercyjnie,
- 3) kategorię 3 – liczba kursów jest na przeciętnym poziomie (w przedziale 11-100), co wskazuje na podstawowy dostęp do tych usług,
- 4) kategorię 4 – liczba kursów jest na wysokim poziomie (w przedziale 101-1000), co wskazuje na dobry dostęp do usług,
- 5) kategorię 5 – liczba kursów jest na bardzo wysokim poziomie (w przedziale powyżej 1000), co wskazuje na bardzo dobry dostęp do usług.

Na podstawie powyższych wyników badań można stwierdzić, że w Polsce **50 gmin** należy do **kategorii 1**, czyli bez informacji o dostępie do usług publicznego transportu zbiorowego lub przewozów regularnych osób świadczonych przez przewoźników prywatnych, głównie zlokalizowanych w województwach: lubelskim, północnej części województwa mazowieckiego i podlaskim.

123 gminy należą do **kategorii 2**, w których liczba kursów jest skrajnie lub bardzo niska; są one głównie zlokalizowane w województwach: podlaskim, północnej części województwa mazowieckiego, lubelskim, wielkopolskim i lubuskim; w województwie pomorskim nie odnotowano takich przypadków;

1 294 gminy należą do **kategorii 3**, z podstawowym dostępem do usług PTZ/PR, są one głównie zlokalizowane w województwie lubelskim, podlaskim, północnej i południowej części województwa mazowieckiego, w południowej

³ PD to kilka alternatywnych siedzib gminy i miast powiatowych związanych z PD (związek ustalany jest na podstawie przyporządkowania administracyjnego oraz bliskości wzgl. PA)

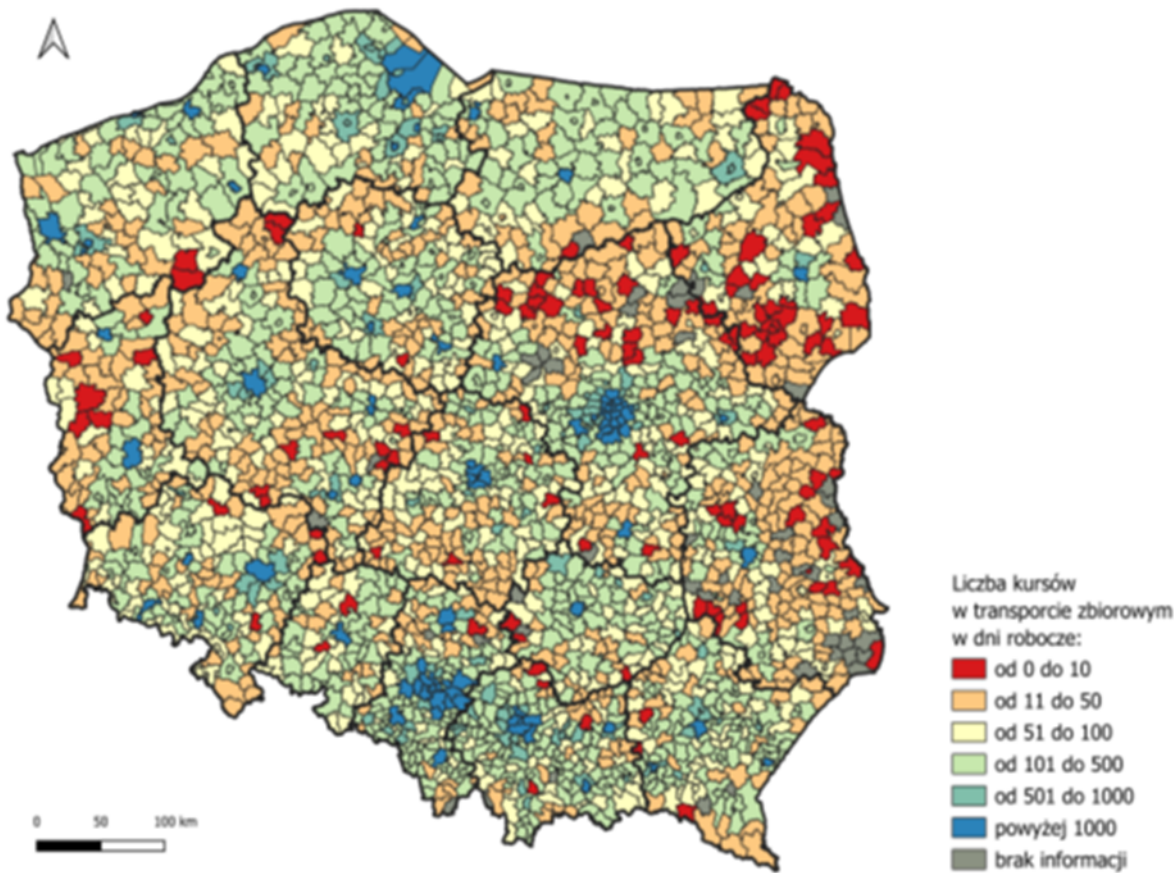
części woj. łódzkiego, w południowo-zachodniej i północno-zachodniej części woj. wielkopolskiego, lubuskim oraz w pozostałych województwach w przypadku gmin oddalonych (nie graniczących) od aglomeracji i dużych miast powiatowych;

935 gminy należące do **kategorii 4**, z zapewnionym dobrym dostępem do usług PTZ/PR, głównie zlokalizowanych satelitarnie – w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji i dużych miast powiatowych;

74 gminy należące do **kategorii 5**, z bardzo dobrym dostępem do usług PTZ/PR; są to głównie duże miasta, aglomeracje i duże miasta powiatowe.

Dostępność do usług PTZ/PR stanowi jedynie informację o skali rozbudowania oferty przewozowej, nie jest jednak bezpośrednią miarą wykluczenia komunikacyjnego, które należy analizować wielowymiarowo.”.

Poniżej została przedstawiona mapa ww. gmin (źródło: GOSPOSTRATEG-V/0005/2021).



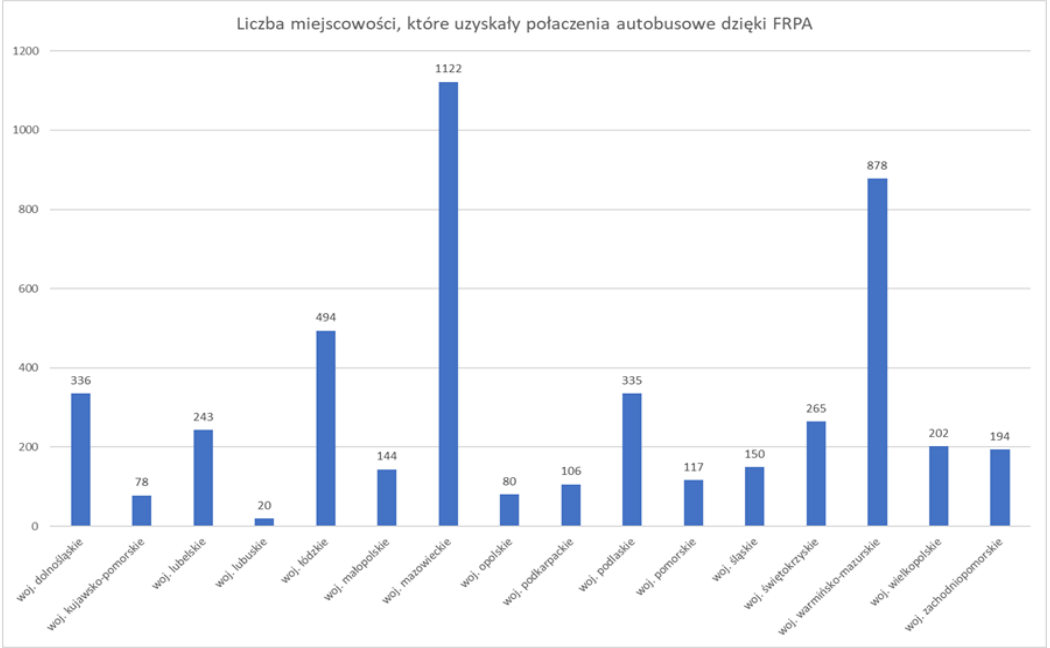
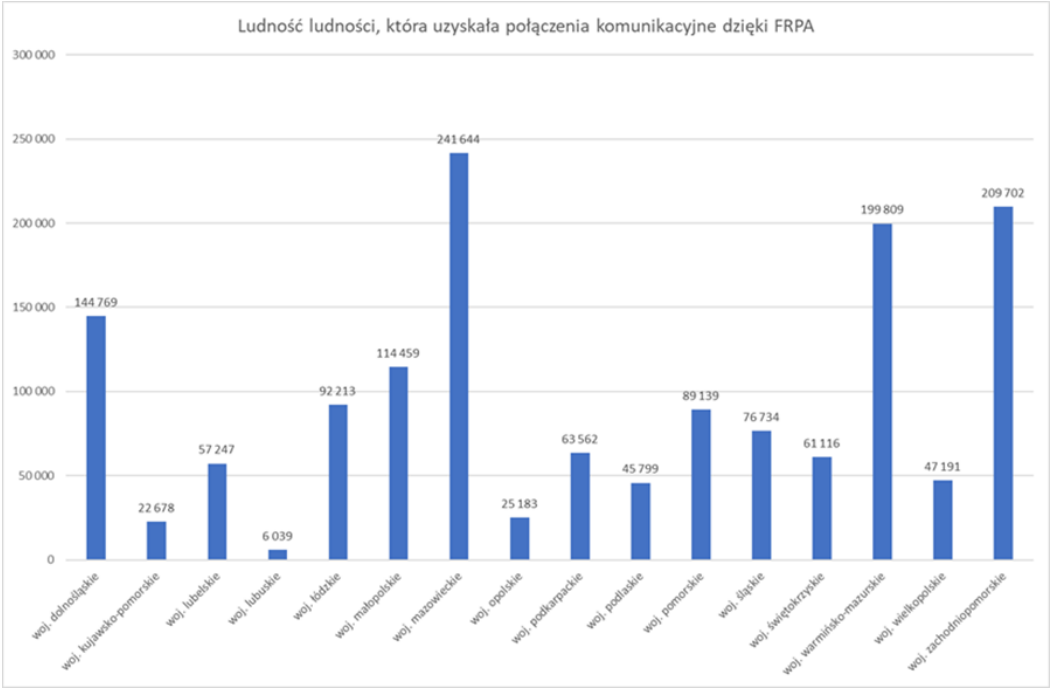
Analiza – miejscowości, które uzyskały połączenia autobusowe dzięki Funduszowi

Poniżej zostały przedstawione dane dotyczące miejscowości uzyskały połączenia autobusowe dzięki Funduszowi oraz łączną liczbę mieszkańców tych miejscowości.

Liczba miejscowości, które uzyskały połączenia autobusowe dzięki FRPA oraz łączna liczba ich mieszkańców (stan na I kwartał 2023 r.)

WOJEWÓDZTWO	liczba mieszkań- ców	% danych ogólno- polskich	liczba miejsc- wości	% danych ogólno- polskich
woj. dolnośląskie	144 769	9,67%	336	7,05%
woj. kujawsko-pomorskie	22 678	1,51%	78	1,64%
woj. lubelskie	57 247	3,82%	243	5,10%
woj. lubuskie	6 039	0,40%	20	0,42%

woj. łódzkie	92 213	6,16%	494	10,37%
woj. małopolskie	114 459	7,64%	144	3,02%
woj. mazowieckie	241 644	16,14%	1122	23,55%
woj. opolskie	25 183	1,68%	80	1,68%
woj. podkarpackie	63 562	4,25%	106	2,23%
woj. podlaskie	45 799	3,06%	335	7,03%
woj. pomorskie	89 139	5,95%	117	2,46%
woj. śląskie	76 734	5,12%	150	3,15%
woj. świętokrzyskie	61 116	4,08%	265	5,56%
woj. warmińsko-mazurskie	199 809	13,34%	878	18,43%
woj. wielkopolskie	47 191	3,15%	202	4,24%
woj. zachodniopomorskie	209 702	14,01%	194	4,07%
POLSKA	1 497 284	100,00%	4 764	100,00%



Analiza – liczba pasażerów w transporcie miejskim i pozamiejskim (w ujęciu rocznym)

W 2023 r. odnotowano wzrost przewozów pasażerów w transporcie drogowym, jak również transporcie kolejowym. Łącznie wszystkimi rodzajami transportu przewieziono o 13,5% więcej pasażerów w 2023 r. niż w roku poprzednim.

W 2023 r. transportem drogowym (komunikacją miejską, krajową i międzynarodową) przewieziono łącznie 3507 mln pasażerów, tj. o 7,0% więcej niż przed rokiem. Wzrost przewozów odnotowano w komunikacji międzymiastowej (o 19,8%), komunikacji miejskiej (o 6,1%) oraz w komunikacji międzynarodowej (o 8,5%).

W transporcie autobusowym (poza komunikacją miejską) odnotowano wzrost o 18,7%⁴, tj. przewieziono 254 507 000 pasażerów w porównaniu do 214 443 000 pasażerów w 2022 r. W transporcie autobusowym. w 2023 r. największą rolę odgrywały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Posiadały one 7,6 tys. autobusów (60,3% ogółu autobusów) o łącznej pojemności 470,7 tys. miejsc (67,0% dostępnej pojemności tego taboru). Przedsiębiorstwa te przewiozły 177,9 mln pasażerów i wykonały pracę przewozową wynoszącą 6,3 mld pasażerokilometrów. Udział tych przedsiębiorstw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów w 2023 r. wyniósł 69,2%, a w wykonanej pracy przewozowej – 50,7%. Regularna komunikacja autobusowa prowadzona była w 2023 r. na 9733 liniach krajowych (o 5,1% więcej niż w 2022 r.).

Natomiast komunikacja miejska odpowiadała w 2023 r. za 84% ruchu pasażerskiego (prawie 3,5 mld pasażerów w 2023 r.). Zaznaczenia wymaga, że wskaźnik liczby przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich wzrósł na przestrzeni lat 2020 – 2023 z 99,3 do 144,6.⁵ W 2023 r. komunikacja miejska realizowana była przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej na ogólnej długości linii komunikacyjnych wynoszącej 59,3 tys. km (o 2% więcej). W porównaniu z 2022 r. wzrosła liczba autobusów (o 195 szt.). Dominującą pozycję w komunikacji miejskiej w 2023 r. posiadały przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób. Firmy te koncentrowały 93,8% autobusów (11,7 tys. o łącznej pojemności 1239,0 tys. miejsc), 99,1% tramwajów (3,0 tys. szt. o liczbie miejsc 508,9 tys.) oraz wszystkie trolejbusy (0,2 tys. szt. o pojemności 23,1 tys. miejsc) i przewiozły 98,4% ogólnej liczby pasażerów (3194,2 mln).⁶

Pomimo powyższego wzrostu przewozów pasażerskich nadal występują w Polsce miejscowości, których mieszkańcy mają znikome możliwości skorzystania z publicznego transportu zbiorowego i są zmuszeni do korzystania z indywidualnych środków transportu, choć w przypadku osób, które z obiektywnych przyczyn nie mogą skorzystać z obu sposobów mobilności, osoby te w skrajnych przypadkach są całkowicie wykluczone komunikacyjnie. Fundusz rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej okazał się narzędziem, dzięki któremu organizatorzy transportu publicznego mieli zdecydowanie większe możliwości tworzenia nowych linii komunikacyjnych. Niemniej jednak w skali regionów i w konsekwencji w skali kraju pojawiła się potrzeba większej integracji i koordynacji przewozów na liniach komunikacyjnych dofinansowanych z tego funduszu celowego, tak aby w sposób bardziej efektywny i stricte zmierzający do walki z wykluczeniem komunikacyjnym móc przeznaczyć środki tego funduszu i unikać np. dublowania się linii komunikacyjnych, dając możliwość wytyczania nowych połączeń, przebiegających przez obszary w większym stopniu dotknięte zjawiskiem wykluczenia komunikacyjnego.

Analiza – deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu

Średni deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej		
województwo	2024 r.	
	środki własne organizatora (w zł)	środki FRPA (w zł)
dolnośląskie	816 868,98	934 295,80
kujawsko-pomorskie	441 545,89	793 934,30
lubelskie	142 039,65	582 512,25
lubuskie	525 245,53	841 517,43
łódzkie	320 707,88	729 772,93
małopolskie	502 843,54	780 636,51
podkarpackie	565 643,15	2 609 057,42
pomorskie	501 545,80	1 959 973,50
świętokrzyskie	119 064,03	761 868,29
zachodniopomorskie	265 172,26	524 099,57

Źródło: Dane przekazane przez urzędy wojewódzkie.

⁴ Dla porównania w transporcie kolejowym wzrost liczby przewiezionych pasażerów wyniósł 9,2%.

⁵ https://sdg.gov.pl/statistics_nat/11-1-e/

⁶ Transport drogowy w Polsce w latach 2022 i 2023

łączny deficyt na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej

województwo	2024 r.	
	środki własne organizatora (w zł)	środki FRPA (w zł)
mazowieckie	53 342 858,61	127 499 431,95
opolskie	21 740 099,93	29 582 665,12
podlaskie	14 333 596,04	18 282 618,78
śląskie	25 805 374,69	83 549 640,05
warmińsko-mazurskie	36 135 945,84	49 771 265,20
wielkopolskie	24 130 712,65	51 062 777,70

Źródło: Dane przekazane przez urzędy wojewódzkie.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, będący efektem wspomnianej rewizji przepisów z zakresu publicznego transportu zbiorowego, przewiduje następujące główne rozwiązania:

- I. W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285).
 - 1) **Wprowadzenie do przepisów definicji legalnej „wykluczenia komunikacyjnego” oraz nowego zadania dla jednostek samorządu terytorialnego polegającego na organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w sposób zapewniający przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu.** W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, która określa zasady organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego zostanie zdefiniowane pojęcie „wykluczenia komunikacyjnego”. Wykluczenie komunikacyjne zostanie określone jako ograniczenie możliwości korzystania z konstytucyjnych praw i wolności obywatelskich, w następstwie braku lub ograniczonej dostępności do podstawowych usług publicznego transportu zbiorowego. Art. 8 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który określa zadania organizatorów publicznego transportu zbiorowego zostanie uzupełniony wymóg planowania publicznego transportu zbiorowego z uwzględnieniem rozwiązań ograniczających zjawisko wykluczenia komunikacyjnego.
 - 2) **Marszałkowie województw zostaną ustanowieni integratorami przewozów w województwie.** Zadaniem integratorów przewozów będzie tworzenie i koordynowanie przede wszystkim sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa. Sieć przewozów będzie odpowiadać potrzebom pasażerów oraz wymogom dotyczącym częstotliwości przewozów i jakości taboru. System będzie opierał się m.in. na integracji transportu autobusowego i kolejowego. Podstawowym założeniem wprowadzenia integratorów przewozów będzie organizowanie skutecznego publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze m.in. poprzez doprowadzenie do stacji kolejowych rozwinętej sieci połączeń autobusowych oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu dostępności do transportu publicznego.
W celu organizacji przewozów wojewódzkich wykraczających poza granice jednego województwa marszałkowie województw, na podstawie obowiązujących przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, mogą zawierać porozumienia pozwalające na organizację wojewódzkich przewozów pasażerskich na obszarze województw, które je zawarły.
 - 3) **Integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie (marszałkowie województw) będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) województwa, który będzie sporządzany na podstawie propozycji od pozostałych jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa.**
Plan transportowy województwa będzie obejmował:
 - gminne przewozy pasażerskie,
 - powiatowe przewozy pasażerskie,
 - powiatowo - gminne przewozy pasażerskie,
 - wojewódzkie przewozy pasażerskie
– w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i żegludze śródlądowej.
 - 4) **Wprowadzenie nowych elementów do planu transportowego województwa.** Plan ten będzie określał między innymi:
 - a) linie komunikacyjne w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, które powinny zostać utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym,
 - b) standard częstotliwości połączeń,
 - c) minimalny poziom dostępności komunikacyjnej.

d) przewozy *door to door*, organizowane przez gminę i realizowane jako przewozy okazjonalne.

- 5) **Ustalenie minimalnych standardów dostępności publicznego transportu publicznego w zakresie przebiegu linii komunikacyjnych.** Na poziomie ustawowym zostaną określone minimalne standardy przewozów dofinansowanych z FRPA w zakresie przebiegu połączeń. Publiczny transport zbiorowy powinien zapewniać co najmniej:
- a) połączenia pomiędzy miastem stanowiącym siedzibę wojewody i sejmiku województwa a miejscowościami stanowiącymi siedzibę władz powiatów wchodzących w skład danego województwa;
 - b) połączenia pomiędzy miejscowościami stanowiącymi siedzibę władz gminy wchodzących w skład danego powiatu a miejscowością stanowiącą siedzibę władz tego powiatu.

Proponowana nowelizacja przepisów dotyczących publicznego transportu zbiorowego nie będzie prowadzić do zwiększenia kosztów po stronie jednostek samorządu terytorialnego, występujących w roli organizatorów publicznego transportu zbiorowego, na realizację zadań ustawowych związanych z organizacją i zarządzaniem oraz planowaniem tych przewozów. Zadania te zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami stanowią zadania własne jednostek samorządu terytorialnego, które już na gruncie obowiązujących przepisów powinny być realizowane. Przyjęte minimalne standardy połączeń i standardy dotyczące taboru nie są wygórowane, wymagające i dobrane tak, aby zapewniały jednolite, przynajmniej na minimalnym poziomie jakości wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

- 6) **Wprowadzenie minimalnych standardów częstotliwości połączeń realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego.** Minimalny standard częstotliwości połączeń, który zostanie ustalony na poziomie ustawowym będzie zapewniał minimum 3 pary kursów dziennie, które będą realizowane rano, w południe, wieczorem, a także w weekendy i dni wolne od pracy.
- 7) **Wprowadzenie obowiązku publikacji przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji GTFS lub NeTex.** Takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności danych dotyczących rozkładów jazdy i będzie znacznym ułatwieniem do rozpoczęcia, w przyszłości prac nad ogólnopolską bazą godzin odjazdów i przyjazdów oraz przystanków wraz z wyszukiwarką połączeń w całym kraju.

II. W zakresie zmiany ustawy z dnia 16 maja 2010 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.).

- 1) „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zmieni nazwę na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu”; w konsekwencji zmianie ulegnie tytuł ustawy.
- 2) **Marszałkowie województw przejmą od wojewodów zadania z zakresu obsługi Funduszu w województwie.** Marszałkowie będą realizowali dotychczasowe zadania wojewodów w zakresie obsługi Funduszu, dysponując środkami przyznanymi na województwo. Do zadań marszałków będzie należało ogłaszanie naborów wniosków o objęcie dopłatą z Funduszu w danym roku budżetowym, rozpatrywanie wniosków, zawieranie umów o dopłatę z organizatorami.
- 3) **Dopłata z Funduszu będzie przyznawana wyłącznie do linii komunikacyjnych w transporcie autobusowym, które w planie transportowym, zostały określone jako utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym.** Zmiana ma na celu przeznaczenie środków Funduszu stricte na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu. Linie komunikacyjne, które zostały utworzone w celu walki z wykluczeniem komunikacyjnym zostaną wskazane w planie przez marszałka województwa na podstawie propozycji jednostek samorządu terytorialnego zgłoszonych do tego planu. To marszałek województwa jako integrator przewozów w województwie, analizując propozycje zgłoszone przez jednostki samorządu terytorialnego, określi takie linie komunikacyjne. Linie te powinny być odpowiedzią na potrzeby pasażerów. Dopłatą będą mogły być również objęte przewozy okazjonalne (na żądanie), które będą realizowane w gminach na obszarach o niskim zaludnieniu, w razie potrzeby, dla pasażerów najbardziej narażonych na wykluczenie komunikacyjne, np. dla osób starszych, poddawanych długotrwałemu leczeniu, dzieci lub młodzieży, na określonej trasie.
- 4) **Zmiana dotychczasowej kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą z Funduszu.** Mając na uwadze, że marszałek województwa będzie integratorem sieci komunikacyjnej na obszarze województwa, w ramach projektowanych przepisów, marszałek uzyska pierwszeństwo w objęciu dopłatą z Funduszu. W dalszej kolejności dopłata będzie przyznawana w następującej kolejności:
 - związkom powiatowo-gminny,
 - związkom powiatów,
 - związkom międzygminnym,
 - powiatom,
 - gminom.

Propozycja ta jest wynikiem prac i analiz w ramach Zespołu eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Zespół został powołany Zarządzeniem nr 38 Ministra Infrastruktury z dnia 21 października 2024 r. w sprawie powołania Zespołu Eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu (Dz. U. Min. Inf. z 2024 r. poz. 53) zmienionego Zarządzeniem nr 2 Ministra Infrastruktury z dnia 2 stycznia 2025 r. (Dz. U. Min.

Inf. z 2025 r. poz. 2) i funkcjonował przy Ministrze Infrastruktury do 31 marca 2025 r. Do udziału w pracach Zespołu zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele korporacji samorządowych takich jak: Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich oraz Związek Miast Polskich. Zadaniem Zespołu Eksperckiego było wypracowanie i przygotowanie regulacji prawnych, które będą odpowiedzią na aktualne oczekiwania wszystkich podmiotów uczestniczących w rynku drogowego transportu publicznego, w tym przede wszystkim pasażerów. Zaproponowana kolejność pierwszeństwa w objęciu dopłatą spotkała się z aprobatą uczestników prac Zespołu Eksperckiego.

Według doświadczeń branżowych z bardziej rozwiniętych transportowo krajów, gmina jest zbyt małą jednostką, aby mogła organizować transport na znaczącą skalę i w znaczący sposób przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnej w skali regionów jakimi są województwa. Ponadto organizowanie transportu publicznego przez każdą gminę samodzielnie prowadzi do atomizacji transportu, w rezultacie której na terenie nawet sąsiadujących ze sobą gmin, funkcjonują całkiem odmienne zasady, dlatego też wzmocnienie roli województwa i związków jednostek samorządu terytorialnego jest w pełni uzasadnione, a także korzystne dla popularyzowania i podnoszenia jakości transportu publicznego.

- 5) **Marszałkowie województw, w związku z przejęciem zadania obsługi Funduszu w województwie, otrzymają dodatkowe środki na wydatki związane z obsługą Funduszu w województwie.** W ramach środków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zostanie wyodrębniona kwota 1,6% tych środków. Środki te zostaną podzielone na województwa proporcjonalnie do wielkości środków przyznanych na województwo.
- 6) **Utrzymana zostanie możliwość zawierania umów wieloletnich przy jednoczesnym skróceniu okresu, na jaki mogą być zawierane z 10 na 3 lata.** Zasadne jest prowadzenie przez marszałka województwa jako integratora przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa ewaluacji linii komunikacyjnych określonych w planie transportowym, jako utworzonych w celu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Ze względu na prowadzoną ewaluację linii komunikacyjnych, których utworzenie jest zasadne pod względem eliminacji walki z wykluczeniem komunikacyjnym zasadne jest skrócenie możliwości zawierania umów o dopłatę na okres nie dłuższy niż 3 lata. Jest to czas wystarczający do dokonania przez marszałka województwa – integratora przewozów oceny zasadności dalszego dotowania danej linii komunikacyjnej z Funduszu, którego głównym celem jest walka z wykluczeniem komunikacyjnym.

W 2025 r. zostało zawartych we wszystkich województwach łącznie 218 umów wieloletnich, których stroną w większości były gminy (88,99%), na łączną liczbę 9 280 linii komunikacyjnych przez cały okres obowiązywania tych umów. Łączna wartość dopłat z umów wieloletnich w odniesieniu do 2024 r. wynosi 62 672 671,54 zł, natomiast w odniesieniu do 2025 r. szacowana jest na kwotę 264 921 128,19 zł.

Umowy wieloletnie w 2024 r., tj. w pierwszym roku ich obowiązywania, zawarto jedynie w czterech województwach (małopolskim, pomorskim, śląskim i zachodniopomorskim). Liczba linii komunikacyjnych objętych umowami wieloletnimi w odniesieniu do 2024 r. wynosiła 407 na 7 455 linii komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu w tym roku.

Ze względu na ochronę praw nabytych, amortyzację pojazdów, poniesione inne koszty inwestycyjne przez operatorów publicznego transportu zbiorowego przepisy dotyczące nowego okresu ważności umów wieloletnich, tj. skrócenia z 10 lat na 3 lata terminu, na jaki mogą być zawierane umowy o dopłatę z Funduszu, nie będą miały zastosowania do umów wieloletnich już obowiązujących, czyli zawartych przed wejściem w życie projektowanych zmian prawa.

Ponadto przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu nie będą wymagały spełniania standardów dostępności transportu publicznego oraz obowiązku wyposażenia pojazdów, którymi są realizowane przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu w geolokalizator.

Projekt ustawy będzie zawierał odpowiednie przepisy przejściowe w tym zakresie. Takie rozwiązanie zapewni organizatorom publicznego transportu zbiorowego, dla których zmieni się kolejność w odniesieniu do pierwszeństwa w objęciu dopłatą (projektowana zmiana art. 11a ust. 2 ustawy o Funduszu), gwarancję dostępności dopłat z Funduszu na określonym w umowach wieloletnich poziomie, pomimo zmiany kolejności pierwszeństwa w objęciu dopłatą. Jednocześnie zapewnione zostanie wprowadzenie nowego systemu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w sposób stopniowy i skoordynowany, bez ryzyka pozbawienia możliwości dofinansowania linii komunikacyjnych tworzonych przez gminy czy powiaty.

- 7) **Wzmocnienie kontroli wydatkowania środków Funduszu poprzez poszerzenie zakresu uprawnień inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego, którzy będą kontrolować faktyczne wykonywanie przewozów na liniach komunikacyjnych lub przewozów *door to door*, organizowanych przez gminę, a objętych dopłatą z Funduszu.** Kontrola będzie odbywać się w oparciu o określone, w drodze rozporządzenia, przez Ministra Infrastruktury kryteria i warunki kontroli wykonania zadania, na które została przyznana dopłata z Funduszu. Podmiotami kontrolowanymi przez Inspekcję Transportu Drogowego będą operator i organizator publicznego transportu zbiorowego.

- 8) W celu wzmocnienia skuteczności kontroli wykorzystania środków Funduszu **wprowadzony zostanie obowiązek wyposażenia w geolokalizator autobusów, którymi realizowane są przewozy objęte dopłatą z Funduszu.** Operator publicznego transportu zbiorowego będzie zobowiązany do zapewnienia w trakcie całej trasy przewozu objętego dofinansowaniem ze środków Funduszu przekazywania aktualnych danych globalizacyjnych autobusu. Obowiązek ten nie będzie miał zastosowania do przewozów realizowanych na liniach objętych dopłatą w ramach zawartych umów wieloletnich.
- 9) **Określenie minimalnych standardów jakości taboru w zakresie wieku autobusów, którymi realizowane są przewozy na liniach.** W celu podniesienia jakości usług przewozowych realizowanych na liniach objętych dopłatą oraz mając na uwadze możliwości finansowe operatorów publicznego transportu zbiorowego zaproponowano, aby pojazdy te były nie starsze niż 20 lat, a docelowo (od 2036 r.) – nie starsze niż 15 lat. Rozwiązanie to nie będzie dotyczyło zawartych już umów wieloletnich.
- 10) **Zróźnicowanie wysokości dopłaty z Funduszu w zależności od obiektywnych kryteriów** poprzez wprowadzenie delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu do określenia w drodze rozporządzenia kryteriów i szczegółowego sposobu i trybu ustalania wysokości dopłaty z Funduszu, z uwzględnieniem wielkości pojazdu, którym wykonywane są przewozy na linii komunikacyjnej objętej dopłatą i standardów wykonywania przewozów oraz liczby mieszkańców na obszarze, przez który przebiega ta linia.
- 11) **Zmiana sposobu podziału środków 10% rezerwy przewidzianej w planie finansowym Funduszu.** W celu zapewnienia równego dostępu marszałków województw do środków rezerwy zostanie wprowadzony proporcjonalny podział środków tej rezerwy. Takie rozwiązanie pozwoli na dostępność środków dla wszystkich marszałków, którzy zgłoszą stosowne zapotrzebowanie. Dotychczasowy sposób podziału środków tej rezerwy na zasadzie kolejności wpływu wniosków okazał się nieefektywny.
- 12) **Utworzenie przez marszałków województw regionalnych portali rozkładów jazdy linii komunikacyjnych częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu.** Marszałkowie województw prowadząc obsługę Funduszu w województwie będą zobowiązani do utworzenia ww. regionalnych portali na stronach podmiotowych urzędów i ich bieżącej aktualizacji. Portale będą odgrywały istotną rolę w celu poprawy dostępności dla pasażerów informacji o przewozach o charakterze użyteczności publicznej funkcjonujących na obszarze województwa. Informacje te będą dostępne na stronie podmiotowej urzędu obsługującego marszałka województwa, który jest integratorem sieci komunikacyjnej na obszarze województwa w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.
- 13) **Uchylenie przepisu, który zobowiązuje dysponenta Funduszu do przekazywania na rachunek Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg (RFRD) ewentualnych niewykorzystanych środków Funduszu.** W związku ze stale zwiększającym się zapotrzebowaniem na środki Funduszu zasadne jest zakończenie przekazywania nadwyżki środków finansowych z danego roku budżetowego na rachunek bankowy Funduszu Rozwoju Dróg. Zasadne jest, aby niewykorzystane w danym roku budżetowym środki Funduszu mogły być w pełnej wysokości przeznaczone na dopłaty dla jednostek samorządu terytorialnego.

Na rachunek RFRD z Funduszu wpłynęły następujące kwoty:

- 2021 r. – 524 801 tys. zł,
- 2022 r. – 471 181 tys. zł,
- 2023 r. – 155 161 tys. zł.

W 2025 r. środki pozostające na rachunku bankowym Funduszu według stanu na koniec roku 2024 nie były przekazywane na rachunek RFRD w związku ze wzrostem zainteresowania organizatorów publicznego transportu zbiorowego możliwością skorzystania ze środków Funduszu i zwiększeniem od 2024 r. corocznego poziomu dofinansowania zadań Funduszu (z kwoty 800 mln zł do 1 mld zł).

- 14) **Zmiana terminu na złożenie przez dysponenta Funduszu do Rady Ministrów rocznego sprawozdania z realizacji zadań Funduszu za dany rok budżetowy.** Mając na uwadze dbałość o rzetelność danych przekazywanych ww. sprawozdaniu i konieczność terminowej realizacji proponuje się wydłużenie terminu na złożenie sprawozdania z dnia 30 kwietnia każdego roku na dzień 31 maja każdego roku.

III. W zakresie zmiany ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.).

- 1) **Rozszerzenie zadań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego o kontrolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.** Inspekcja Transportu Drogowego będzie kontrolować obowiązki dotyczące instalacji i użytkowania w autobusach geolokalizatorów.
- 2) **Wprowadzenie obowiązku publikacji przez przewoźników rozkładów jazdy w formacie cyfrowej wymiany informacji GTFS lub NeTex.** Takie rozwiązanie będzie miało pozytywny wpływ na zwiększenie dostępności danych dotyczących rozkładów jazdy i będzie znacznym ułatwieniem do rozpoczęcia, w przyszłości prac nad ogólnopolską bazą godzin odjazdów i przyjazdów oraz przystanków wraz z wyszukiwarką połączeń w całym kraju.

IV. W zakresie zmiany ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1262).

Wprowadzenie dla przewoźników, organizatorów publicznego transportu zbiorowego lub osób przez nich upoważnionych dokonujących kontroli dokumentów przewozu osób lub bagażu ochrony przewidzianej w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks Karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383, z późn. zm.) dla funkcjonariuszy publicznych. Objęcie tych podmiotów ochroną przewidzianą dla funkcjonariuszy publicznych jest związane z pojawiającymi się w ostatnim czasie przypadkami aktów agresji, szczególnie w komunikacji miejskiej. Osoby te mają bezpośredni kontakt z osobami korzystającymi z tej formy transportu i są narażone na potencjalne akty agresji z ich strony, do których faktycznie dochodzi. Dlatego też zasadne jest zrównanie ochrony materialno-prawnej kontrolerów biletów z już istniejącą ochroną prawną przewidzianą dla osób kierujących środkami transportu w publicznym transporcie zbiorowym.

Proponowana zmiana stanowi realizację postulatu organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz przedstawicieli związków zawodowych.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Ministerstwo Infrastruktury zwróciło się do państw członkowskich UE z pytaniami dotyczącymi zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu autobusowego oraz sposobów przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu. Poniżej przedstawiono odpowiedzi wybranych państw członkowskich UE na pytania MI.

SŁOWACJA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Organizacją i zamawianiem publicznego transportu autobusowego na terytorium Republiki Słowackiej zajmują się wyższe jednostki terytorialne w transporcie regionalnym oraz gminy w miejskim transporcie autobusowym. W przypadku regionów, w których istnieje organizator zintegrowanego transportu pasażerskiego, w organizacji publicznego transportu autobusowego znacząco uczestniczy organizator zintegrowanego systemu transportowego. W przyszłości koordynację publicznego transportu pasażerskiego na szczeblu krajowym zapewni również Krajowy Zarząd Transportu, który został utworzony 1 stycznia 2024 r.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Usługi autobusowe zamawiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu odpowiednich przepisów są zamawiane przez władze lokalne, gdy usługi transportowe nie są świadczone na zasadach komercyjnych, na przykład gdy atrakcyjność komercyjna jest niska lub gdy znajdują się na obszarach oddalonych. W praktyce regionalny transport autobusowy jest rozwijany na terytorium Republiki Słowackiej, który jest zamawiany i świadczony przez wyższą jednostkę terytorialną na swoim obszarze zainteresowania, a miejski transport autobusowy (który w niektórych miastach obejmuje również transport kolejowy) jest zamawiany i świadczony przez gminę. Umowa na usługi transportowe jest zawierana na okres 10 lat i jest wynikiem procedury zamówień publicznych, jednak w przypadku przewoźników wewnętrznych ustanowionych bezpośrednio przez instytucję zamawiającą (lub gdy spełnione są limity określone w rozporządzeniu 1370/2007), usługi transportowe mogą być świadczone w drodze bezpośredniego udzielenia zamówienia, bez procedury zamówień publicznych. Stosunek umowny określa warunki, na jakich świadczona jest usługa, w szczególności poprzez standardy usług (liczba usług, pojemność pojazdu) i standardy jakości (wiek pojazdu, czystość, komfort, dostępność, usługi dodatkowe itp.). Normy te mogą być również określone w umowie poza Planem Usług Transportowych. Krajowa usługa autobusowa jest obsługiwana na zasadzie czysto komercyjnej, zarówno krajowej, jak i międzynarodowej. Sporadycznie istnieją trasy, które można uznać za krajowe pod względem długości, ale mają charakter usługi regionalnej (liczba przystanków, poziom usług), gdzie klientem jest organ lokalny.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Usługi przewozowe zamawiane na podstawie umowy o świadczenie usług przewozowych w interesie publicznym finansowane są z budżetów wyższych jednostek terytorialnych oraz budżetów gmin zlecających przewozy autobusowe na swoim obszarze zainteresowań. Ponieważ jest to tzw. kompetencja samorządowa, pokrywane są one z budżetów organów zamawiających, tj. gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Od 2014 r. na Słowacji wprowadzono bezpłatny transport kolejowy dla niektórych kategorii pasażerów: uczniów, studentów i seniorów, aby promować uczęszczanie do szkoły i mobilność seniorów. Środek ten ma charakter uniwersalny.

Zmniejszenie ubóstwa transportowego lub wykluczenia z transportu ułatwiają również środki zapewniające dostępność transportu publicznego, zarówno ustawodawcze (poprzez ustawę nr 332/2023 Coll. o publicznym transporcie pasażerskim oraz o zmianach i uzupełnieniach niektórych ustaw) – które obejmują na przykład możliwość zamawiania publicznego transportu pasażerskiego również pojazdami o pojemności mniejszej niż osiem pasażerów lub promowanie transportu na żądanie, ale także organizacyjne – np. wdrażanie zintegrowanych systemów transportowych, optymalizacja linii, modernizacja i rozbudowa, poprawa dostępności przystanków itp. W zakresie opłat za przejazdy operatorzy transportu oferują zniżki dla wybranych grup pasażerów (uczniowie, studenci, seniorzy, dawcy krwi, niepełnosprawni), a także specjalne stawki, np. dla osób powyżej 70 roku życia, kobiet w ciąży, weteranów wojennych itp. Wysokość tych zniżek nie jest jednolita i zależy od indywidualnego klienta. Ponadto przygotowywane są środki związane z Planem Klimatu Społecznego, które przyczynią się do zmniejszenia ubóstwa transportowego na terytorium Republiki Słowackiej. Konkretnie rozwiązania i regulacje dotyczące Planu Klimatu Społecznego nie zostały jeszcze wdrożone i zostaną omówione w ciągu 2025 r. i później. Sytuacja dotycząca ubóstwa transportowego na terytorium Republiki Słowackiej jest obecnie analizowana.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Obecnie kwestią ubóstwa transportowego zajmuje się Instytut Polityki Środowiskowej Ministerstwa Środowiska Republiki Słowackiej, który opracował analizę ubóstwa transportowego w celu wsparcia działań Planu Klimatycznego Społecznego. Jest to pierwszy dokument analizujący stan ubóstwa transportowego na Słowacji. Spośród wskaźników użytych do określenia poziomu ubóstwa transportowego, następujące wskaźniki zostały wykorzystane w aspekcie dostępności i przystępności:

- średni czas dojazdu do pracy/szkoły – rano i wieczorem,
- czas dojazdu do najbliższego szpitala lub polikliniki,
- liczba połączeń do pracy/szkoły – rano i wieczorem,
- stosunek odległości czasowej transportem publicznym i prywatnym samochodem rano i wieczorem,
- odsetek populacji żyjącej w zmarginalizowanych społecznościach romskich,
- odsetek populacji z przystankiem transportu publicznego w odległości 500 m,
- odsetek populacji powyżej 65 roku życia,
- odsetek populacji w wieku od 6 do 18 lat,
- odsetek populacji z poważnymi niepełnosprawnościami,
- liczba samochodów osobowych na osobę mieszkaniac.

W aspekcie dostępności cenowej stosuje się następujące wskaźniki:

- stopa bezrobocia,
- mediana dochodów,
- średni wiek samochodu osobowego.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Normy usług transportowych są określone w Planach Usług Transportowych, które muszą zostać sporządzone przez każdego zamawiającego usługi transportowe w interesie publicznym na podstawie ustawy nr 332/2023 Dz.U. o publicznym transporcie pasażerskim. Te Plany Usług Transportowych określają, na podstawie analiz, potencjał transportowy terytorium i popyt na transport, trasy linii, częstotliwość usług, częstotliwość obsługi terytorium, pojemność środków transportu i inne parametry, na podstawie których następnie zapewnia się usługę transportową terytorium, biorąc również pod uwagę koszty i dostępne zasoby finansowe. Wymagania dotyczące częstotliwości usług autobusowych zależą zatem od powyższych czynników i nie są wymogiem ogólnym. Obecnie Ministerstwo Transportu Republiki Słowackiej przygotowuje akt prawny – rozporządzenie wdrażające niektóre postanowienia ustawy nr 332/2023 Dz.U. o publicznym transporcie pasażerskim i zmianie niektórych ustaw (spodziewane wejście w życie tego rozporządzenia to 1 października 2024 r.). Dekret określa podstawowe standardy dostępności transportowej danego obszaru, które należy uwzględnić przy opracowywaniu planów obsługi transportowej.

ESTONIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

79 organów władz lokalnych (64 gminy wiejskie lub 15 miast), 9 regionalnych centrów transportu publicznego, Ministerstwo Spraw Regionalnych i Rolnictwa, Administracja Transportu.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

W transporcie autobusowym zamówienia publiczne są organizowane w celu znalezienia przewoźników do świadczenia usług transportu publicznego, a organ zamawiający zawiera umowy o świadczenie usług publicznych z przewoźnikami. Obecnie mamy 37 różnych umów dla linii powiatowych, 6 bezpośrednich zamówień. Umowy zawierane są na okres 5-10 lat; większe umowy zawierane są na okres 8 lat. Zawarto bezpośrednią umowę na transport kolejowy (10 lat).

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowany jest ze środków budżetu państwa i budżetów samorządów oraz wpływów ze sprzedaży biletów.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Obecnie trwają przygotowania do uruchomienia reformy transportu publicznego, której jednym z głównych celów jest poprawa dostępności edukacji, miejsc pracy i usług we wszystkich regionach Estonii (s. 7). W tym celu większą uwagę niż dotychczas poświęca się możliwościom przemieszczania się osób mieszkających poza ośrodkami, aby zapewnić im dostęp do usług i innych możliwości niezbędnych do codziennego życia. Pomaga to zmniejszyć ryzyko zarówno ubóstwa transportowego, jak i wykluczenia społecznego.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Ubóstwo transportowe będzie monitorowane przy użyciu nowego wskaźnika „Odsetek osób mieszkających poza główną siecią, które mają dostęp do usług i miejsc pracy niezbędnych do codziennego życia”.

Wskaźnik ten „oznacza zdolność transportu publicznego do zapewnienia osobom mieszkającym poza główną siecią zadowalającego (podstawowego) dostępu do usług i miejsc pracy niezbędnych do codziennego życia”, a jego wartość jest „obliczana na podstawie reprezentatywnej próby lokalizacji dla każdej miejscowości oddalonej od głównych linii”.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie ma bezpośrednich zasad. Jednak dla transportu komercyjnego ustanowiono zasady dyskrecjonalne. Jeśli różnica między dwoma odjazdami wynosi 29 minut lub więcej, wówczas zasady dyskrecjonalne nie są stosowane. Jeśli różnica między nowym zastosowanym odjazdem a istniejącymi odjazdami jest mniejsza, stosuje się zasady dyskrecjonalne, a warunki przewozu nowych zastosowanych odjazdów są porównywane z istniejącymi. Jeśli wynik warunków przewozu nowego zastosowanego odjazdu jest taki sam lub wyższy w porównaniu z istniejącymi, możliwe jest zezwolenie na odjazdy częściej niż co 29 minut.

W przypadku umowy o świadczenie usług publicznych organizator transportu (organ władzy) sam decyduje o częstotliwości kursowania autobusów, biorąc pod uwagę dostępność środków budżetowych.

AUSTRIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Obowiązki w zakresie regularnych usług autobusowych są zasadniczo regulowane w Kraftfahrliniengesetz (rozporządzenie reguluje Ogólne Warunki Przewozu Transportu Samochodowego) (KfllG) (koncesje, zezwolenia), zgodnie z którym w § 3 ust. 1 KfllG wojewoda (tj. kompetencja prowincjonalna) odpowiada za usługi krajowe; w przypadku usług transgranicznych istnieje swoboda wyboru, aby ubiegać się o całą trasę u jednego wojewody zainteresowanych krajów („one-stop shop” - unijna procedura rozliczania podatku VAT). W przypadku ruchu transgranicznego (uwaga: międzynarodowego) odpowiedzialność spoczywa na federalnym ministerstwie odpowiedzialnym za transport zgodnie z § 3 ust. 2 leg cit.

W odniesieniu do ogólnego planowania transportu regionalnego, wszelkich zobowiązań w zakresie usług publicznych (tj. kontraktów na usługi publiczne) i harmonogramów taryfowych, kompetencje należą również do regionów (w szczególności prowincji, ale także gmin), których zadania są często realizowane przez organizacje zrzeszające transport („Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften”) utworzone przez regiony. Obowiązki są regulowane w ustawie federalnej o organizacji lokalnego i regionalnego transportu publicznego (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999). Zgodnie z tym zadaniem prowincji i gmin jest [...] planowanie usług transportowych zorientowanych

na popyt (§ 11 ÖPNRV-G 1999) oraz, zgodnie z § 13 leg. cit., zawieranie umów na regionalne usługi transportu pasażerskiego wykraczające poza ofertę zgodnie z § 7 leg. cit. (tam reguluje się odpowiedzialność rządu federalnego za zapewnienie podstawowej oferty transportu pasażerskiego kolejją) lub usprawnienia w zakresie regularnych usług autobusowych [...] leżą w gestii prowincji i gmin.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie publicznych usług kolejowych i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

Usługi autobusowe są świadczone albo na zasadach komercyjnych (w szczególności komercyjne „dalekobieżne trasy autobusowe”), albo zawierane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 (rozporządzenie PSO). Właściwymi (lokalnymi) organami zgodnie z rozporządzeniem PSO są wyłącznie kraje związkowe, gminy lub przedsiębiorstwa organizacji stowarzyszeń transportowych.

Z kilkoma wyjątkami regionalnymi, umowy o świadczenie usług są przyznawane (głównie na zasadach konkurencyjnych), w przypadku których ryzyko przychodów leży po stronie stowarzyszenia transportowego lub firmy zlecającej ze względu na obowiązującą strukturę taryf sieciowych. Wyjątkiem jest kraj związkowy Karyntia, gdzie przyznano głównie kontrakty netto, tj. kontrakty, w których ryzyko przychodów pozostaje po stronie firmy transportowej. Miasta posiadające własne firmy transportowe korzystają w szczególności z opcji zamówień wewnętrznych, chociaż powszechne są tam również konkurencyjne podwykonawstwa.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie transportu publicznego w Austrii jest dość skomplikowane ze względu na strukturę federalną. Ponadto obowiązujący system taryfowy i poziomy taryf oznaczają, że lokalny i regionalny transport publiczny nie może być świadczony komercyjnie, z kilkoma wyjątkami. Pojedyncze wyjątki od tej zasady to w szczególności komercyjne dalekobieżne usługi autobusowe.

W przypadku kontraktów brutto usługi transportu autobusowego są w całości finansowane przez organ zamawiający, przy czym finansowanie składa się z funduszy federalnych i stanowych, a także rzeczywistych przychodów z opłat za przejazd. W przypadku tak zwanych kontraktów netto, w których ryzyko przychodów leży w sferze przedsiębiorstwa transportowego, finansowanie jest również zapewniane przez organ zamawiający (głównie odpowiednią organizację stowarzyszenia transportowego); odpowiednia organizacja stowarzyszenia transportowego jest również odpowiedzialna za rozliczanie składników przychodów z opłat za przejazd.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Planowanie transportu regionalnego jest zasadniczo odpowiedzialnością władz regionalnych. System integralnego rozkładu jazdy dla pasażerskiego transportu kolejowego jest kluczową wytyczną systemową i transportową. Regularne usługi autobusowe są powiązane z tym systemem w celu zapewnienia idealnych połączeń między usługami autobusowymi i kolejowymi w węzłach przesiadkowych. Najważniejszym zadaniem usług autobusowych jest obsługa obszarów w pobliżu pobliskich węzłów kolejowych i/lub świadczenie dodatkowych usług na odgałęzieniach o dużej przepustowości. Tam, gdzie usługi kolejowe są nieatrakcyjne ze względu na czas podróży w porównaniu z transportem prywatnym, oferowane są również dalekobieżne (ekspresowe) usługi autobusowe.

Aby przeciwdziałać zagrożeniu ubóstwa transportowego na słabo zaludnionych obszarach, podmioty polityki transportowej wprowadziły w 2012 r. jednolite minimalne standardy usług w transporcie publicznym, zapewniając, że obszary osiedlowe o określonej liczbie ludności są obsługiwane z odpowiednim poziomem usług. Z drugiej strony, opierając się na tym, wprowadzono klasy jakości transportu publicznego („ÖV-Güteklassen”) do planowania przestrzennego, oparte na istniejących usługach transportu publicznego w celu zwalczania rosnącej rozrostu miast.

W rozproszonych regionach mikro-publiczne systemy transportowe zyskują coraz większe znaczenie, oferując mobilność obszarom, do których nie można w rozsądny sposób dotrzeć za pomocą tradycyjnych usług autobusowych, bez polegania na pojazdach prywatnych. W idealnym przypadku skoordynowane planowanie transportu odbywa się również za pośrednictwem regionalnych stowarzyszeń transportowych. Zintegrowane systemy informacji transportowej również odgrywają kluczową rolę w tym procesie.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Regionalne departamenty planowania przestrzennego krajów związkowych, które są również odpowiedzialne za planowanie regionalne, stale aktualizują wyżej wymienione klasy jakości transportu publicznego, dla których aktualne warunki ruchu są również aktualizowane, a zapytania są możliwe na poziomie katastralnym. Na poziomie federalnym standardy i parametry są koordynowane, a wszelkie wizualizacje i monitorowanie są przeprowadzane w ramach Austriackiej Konferencji Planowania Przestrzennego (ÖROK). Więcej informacji na ten temat i dostęp do klas jakości jest dostępny na stronie <https://www.oerok.gv.at/raum/themen/raumordnung-und-mobilitaet>. ÖROK regularnie publikuje również analizy dostępności różnych struktur przestrzennych w Austrii.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie ma prawnego wymogu minimalnej obsługi na obszarach mieszkalnych ani częstotliwości transportu publicznego. Opisane powyżej standardy mają charakter rekomendacyjny i są brane pod uwagę przy zlecaniu usług transportowych. Różni się to od tak zwanego obowiązku eksploatacyjnego, który obowiązuje po przyznaniu odpowiedniej licencji lub koncesji transportowej.

Podstawowe konkretne wymagania są albo ustalane w ramach odpowiednich umów o świadczenie usług transportowych i są w ten sposób określane przez organ udzielający koncesji, albo są definiowane w ramach żądanych koncesji, w którym to przypadku są one zazwyczaj określane przez wnioskodawcę (tj. firmę transportową) i stają się wiążące (por. obowiązek eksploatacyjny) dopiero w wyniku procedury koncesyjnej. Zakres, w jakim interes polityki transportowej lub czysto ekonomiczny interes firmy transportowej jest realizowany w procedurze koncesyjnej, prawdopodobnie leży w motywacji ubiegania się o koncesję.

Częstotliwość tras autobusowych usług publicznych jest określana przez organ udzielający koncesji (zwykle stowarzyszenie transportowe lub organ lokalny) i zależy od różnych czynników. Kluczowymi czynnikami są potencjalne symulacje popytu i zamierzona funkcja usługi. Na przykład usługi autobusowe, których głównym zadaniem jest rozprowadzanie pasażerów kolei na danym obszarze, będą kursować z częstotliwością podobną do częstotliwości kursowania odpowiedniej usługi kolejowej, podczas gdy usługi autobusowe, których zadaniem jest pokrycie szczytowych obciążeń w określonych kierunkach o dużym zapotrzebowaniu, są realizowane z większą punktualnością.

NIEMCY

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

Zgodnie z ustawą o przewozie pasażerów (PBefG), regularne usługi autobusowe, wykorzystywane regularnie w lokalnym transporcie publicznym, podlegają zezwoleniu. W Niemczech odpowiedzialność za udzielanie takich zezwoleń spoczywa na ogół na regionalnych organach rządowych (zwanych „Bezirksregierung” lub „Regierungspräsidium” w języku niemieckim, w zależności od kraju związkowego).

Wyznaczone organy transportu publicznego odpowiadają za organizację i finansowanie lokalnego transportu publicznego. Są one wyznaczane przez kraje związkowe i odpowiadają za zapewnienie obywatelom wystarczających usług lokalnego transportu publicznego. W przypadku lokalnego transportu publicznego drogą lądową w Niemczech odpowiedzialność ta spoczywa na powiatach wiejskich i miejskich.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?
W Niemczech lokalny transport publiczny jest finansowany z budżetów rządu federalnego, krajów związkowych i władz lokalnych, a także z przychodów z opłat za przejazdy. Zasadniczo kraje związkowe odpowiadają za lokalny transport publiczny i jego finansowanie. Rząd federalny wspiera kraje związkowe w realizacji tego zadania, zapewniając roczne płatności na różnych podstawach prawnych. Te podstawy prawne obejmują:

– Ustawę o lokalnym transporcie publicznym (regionalizacja) (RegG)

Kraje związkowe otrzymują fundusze, które mogą również wykorzystać na projekty inwestycji kapitałowych w celu poprawy lokalnego transportu publicznego, między innymi. Kraje związkowe odpowiadają za zapewnienie, że fundusze te

są wykorzystywane zgodnie z przeznaczeniem.

– Ustawa o rozdzielaniu (EntflechtG)/Federalna pomoc finansowa udzielona na mocy Ustawy o finansowaniu infrastruktury transportowej władz lokalnych (GVFG)

Kraje związkowe otrzymują rekompensaty z budżetu federalnego na mocy Ustawy o rozdzielaniu w celu poprawy transportu na poziomie władz lokalnych, a także inne płatności (federalna pomoc finansowa) z programu federalnego na mocy Ustawy o finansowaniu infrastruktury transportowej władz lokalnych. Środki przeznaczone na poprawę transportu w społecznościach lokalnych nie są przeznaczane na konkretne sektory. W rezultacie zarówno odpowiedzialność techniczna, jak i finansowa spoczywa wyłącznie na krajach związkowych.

Operatorzy transportu w Niemczech mogą z własnej inicjatywy wystąpić do organu wydającego zezwolenie na wszelkie regularne usługi na podstawie postanowień lokalnego planu transportowego. Jeżeli spełnione są wymagania określone w Ustawie o przewozie osób, zezwolenie musi zostać udzielone, a usługi mogą być świadczone na zasadach komercyjnych. Jeżeli nie zażądano żadnych zezwoleń, na przykład z powodu nieopłacalności ekonomicznej obsługi regularnych usług, wyznaczone organy transportu publicznego publikują zaproszenie do składania ofert na te regularne usługi. Wymagania dotyczące rozkładu jazdy, opłat i standardów są publikowane z wyprzedzeniem przez wyznaczone organy transportu publicznego. W zamian za wypełnienie tych tak zwanych obowiązków świadczenia usług publicznych operatorzy transportu otrzymują rekompensatę i/lub wyłączne prawa.

W szczególności:

Wymagania procedury udzielania zamówień i warunki, na jakich operatorzy transportu mogą otrzymywać rekompensaty i/lub wyłączne prawa, są szczegółowo określone w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 i zostały transponowane do prawa niemieckiego dotyczącego lokalnego transportu publicznego za pomocą, między innymi, sekcji 8 i 8a ustawy o przewozie osób, w razie potrzeby.

Przyznawanie kontraktów na usługi publiczne przez wyznaczony organ transportu publicznego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007:

Jeśli nie można zapewnić wystarczających usług transportowych na zasadach komercyjnych, stosuje się przepisy rozporządzenia (WE) nr 1370/2007). Właściwy organ publikuje informacje z wyprzedzeniem zgodnie z artykułem 7 (2) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007). Lokalne usługi transportu publicznego mogą być przyznawane bezpośrednio. Na wniosek zainteresowanej strony powody bezpośredniego przyznania kontraktu na usługi publiczne muszą zostać przekazane tej stronie do sześciu miesięcy po opublikowaniu informacji z wyprzedzeniem. W przypadku procedury przetargowej należy uwzględnić interesy małych i średnich przedsiębiorstw, a usługi transportowe muszą być przyznawane w oddzielnych partiach. Umowy o świadczenie usług publicznych podlegają przeglądowi. Właściwy organ może przyznać wyłączne prawo do usługi transportowej w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Procedura przetargowa zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007:

Jeśli umowy są przyznawane osobom trzecim, muszą być spełnione wymagania określone w art. 8b (2) do (7) PBefG (art. 8b (1) PBefG). Oznacza to, że publikacja musi być dostępna dla wszystkich zainteresowanych oferentów. Jeżeli dopuszczalne jest podwykonawstwo, można zastrzec, że zasady przetargu konkurencyjnego muszą być przestrzegane podczas podwykonawstwa. Umowa musi zostać przyznana oferentowi, który złożył najkorzystniejszą ofertę ekonomiczną, a operatorzy, których oferta nie została wybrana, muszą zostać powiadomieni. Procedura musi być stale dokumentowana, a wszystkie główne decyzje muszą być uzasadnione.

Procedura autoryzacji po przyznaniu umowy przez organ upoważniający:

Wnioski zgodnie z art. 3 (1) rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 należy składać na sześć miesięcy przed okresem ważności.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Kraje związkowe podejmują na własną odpowiedzialność działania mające na celu promowanie gwarancji mobilności we wszystkich regionach i zapewnienie wystarczającej przepustowości lokalnego transportu publicznego na obszarach miejskich i wiejskich w celu zapewnienia pewnego minimalnego poziomu mobilności i włączenia społecznego. Sposób, w jaki podchodzą do tego zadania, różni się w zależności od kraju związkowego.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Władze wyznaczone przez kraje związkowe (wyznaczone władze transportu publicznego) odpowiadają za zapewnienie ludności odpowiednich lokalnych usług transportu publicznego. Organ upoważniający wspiera je w wypełnianiu tego zadania w ramach swojego obszaru kompetencji. Z reguły sporządza się lokalny plan transportu, w którym władze transportu publicznego określają wymagania dotyczące zakresu i jakości usług transportowych, a także integracji usług transportowych we wszystkich rodzajach transportu.

CZECHY

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

W przypadku PSO (Public service duty) zgodnie z rozporządzeniem nr 1370/2007, właściwymi organami w dziedzinie transportu autobusowego w Republice Czeskiej są:

- Regiony (kraj)
- Gminy (obec)

Mogą one utworzyć organizację zajmującą się zintegrowanymi systemami transportowymi („organizator”).

Ta organizacja może koordynować usługi na poziomie regionalnym i lokalnym, a także usługi kolejowe/autobusowe.

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Kontrakty na usługi publiczne są głównym sposobem świadczenia usług publicznych w dziedzinie transportu autobusowego. Kontrakty te określają wymagania, częstotliwość i jakość usług publicznych, a także zasady, na podstawie których obliczane jest odszkodowanie.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie rekompensat za usługi publicznego transportu autobusowego odbywa się z budżetów regionów i gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

W Republice Czeskiej istnieją państwowe ulgi socjalne, które są przyznawane dzieciom, studentom, uczniom, osobom niepełnosprawnym i seniorom, z wyjątkiem transportu miejskiego, gdzie te możliwe ulgi są ustalane przez lokalne gminy. Jednak najważniejszą kwestią jest zapewnienie transportu lokalnego we wszystkich regionach Republiki Czeskiej, nawet przy niższej gęstości zaludnienia.

Gęstość usług transportu publicznego musi być ściśle dostosowana do potrzeb transportowych.

Oprócz podstawowych zasad ustanowionych przez prawo (jest to ustawa nr 194/2010 Coll. o usługach publicznych w transporcie pasażerskim), kluczowe jest planowanie transportu publicznego na poziomie regionów i gmin. Wszystkie organy zamawiające są prawnie zobowiązane do tworzenia planów transportu publicznego, które obejmują standardy usług i plan zawierania umów o świadczenie usług publicznych na przyszły okres.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Za transport lokalny i regionalny odpowiadają regiony i gminy.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Gęstość transportu publicznego ustala się w planie transportu publicznego, który sporządza się na trzech poziomach:

- Dla pociągów dalekobieżnych w ramach PSO w Ministerstwie Transportu.
- Dla transportu regionalnego ustalanego przez regiony.
- Dla transportu lokalnego, jeśli taki istnieje, ustalanego przez gminy.

DANIA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

W Danii Duński Urząd Lotnictwa Cywilnego i Kolei oraz Ministerstwo Transportu są głównymi organami rządowymi nadzorującymi transport publiczny.

Regionalne władze transportu publicznego odpowiadają za organizację transportu publicznego autobusami.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Finansowanie rekompensat za usługi publicznego transportu autobusowego odbywa się z budżetów regionów i gmin.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Przykłady działań, które ułatwiły np. osobom niepełnosprawnym korzystanie z transportu publicznego:

Nowa kolej miejska

Kolej miejska Odense została otwarta w 2022 r., a dostępność była planowana od samego początku. Na przykład w Dani firmie kolei miejskiej „Odense Letbane”, której zadaniem była budowa systemu kolei i obsługa kolei miejskiej, powołała grupę ds. dostępności, która była zaangażowana już na wczesnym etapie projektowania. Dzięki temu kolej miejska stała się dostępna zarówno dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, jak i pasażerów niedowidzących.

Pociągi kolei miejskiej mają wejścia bezpoziomowe, a pociągi mają nisko umieszczone przyciski otwierania drzwi, do których można dotrzeć z wózka inwalidzkiego. Ponadto na zewnątrz i wewnątrz pociągów znajdują się tzw. „przyciski na czas” (jeśli potrzeba więcej czasu). Są też pasy bezpieczeństwa, których można użyć do zabezpieczenia wózka inwalidzkiego lub większych, luźnych przedmiotów.

Dla pasażerów niedowidzących kontrasty są ważnym czynnikiem. Podstawowe kolory zewnętrzne pociągu zostały dobrane tak, aby zapewnić dobry kontrast w stosunku do otoczenia. Ta sama uwaga dotyczy wnętrza, gdzie nacisk położono na prosty i spokojny design z wyraźnymi kontrastami.

Nowe autobusy z elektrycznymi rampami

Liczba autobusów z elektrycznymi rampami w eksploatacji wzrosła w 2023 i 2024 r., co zapewnia lepsze warunki dostępu – nie w ostatniej kolejności dla osób z niepełnosprawnością ruchową, które mogą teraz wchodzić do większej liczby autobusów bez konieczności zabierania ze sobą opiekuna.

W 2023 i 2024 r. „Movia”, największy regionalny organ transportu publicznego w Danii, wprowadził elektryczne rampy na wybranych trasach autobusowych. Elektryczne rampy umożliwiają osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich i obywatelom z ograniczeniami fizycznymi samodzielne aktywowanie rampy lub zlecenie tego kierowcy.

Przedłużenie linii metra M4 w Kopenhadze

W czerwcu 2024 r. otwarto przedłużenie już istniejącej linii metra w Kopenhadze.

Wraz z przedłużeniem linii metra M4 panel ds. dostępności firmy „Metroselskabet” zapewnił stały wkład, który pomógł określić między innymi wielkość i liczbę wind, a także ulepszyć oznaczenia dotykowe na stacjach.

Aby zapewnić ciągły rozwój rozwiązań dostępności w działającym metrze, jak i na nowych liniach, zaangażowany jest panel ds. dostępności „Metroselskabet”, który składa się z uczestników wyznaczonych przez „Disabled People’s Organisations Denmark”.

Panel ds. dostępności przyczynia się zarówno do wglądu w proces projektowania, jak i w późniejsze oceny, a także w odniesieniu do doświadczeń uczestników i ich organizacji w pociągach i na stacjach w trakcie eksploatacji.

Pomoc opiekuna

Osoby z trwałą lub czasową niepełnosprawnością mogą podróżować same (lub zabrać ze sobą opiekuna) po obniżonej cenie w transporcie publicznym, jeśli przedstawia odpowiednią dokumentację: kartę członkowską „Danish Society for the Blind”, „Synscenter Refsnæs” lub „Ledsagerkort Danmark” od „Disabled Peoples Organisations Denmark”.

Obniżona cena odpowiada pojedynczemu biletowi dla dziecka.

Psy przewodniki/psy służbowe można zawsze zabrać ze sobą i są one bezpłatne.

Indywidualna usługa dla osób niepełnosprawnych

Indywidualna usługa dla osób niepełnosprawnych jest określona w ustawie o organach transportu publicznego i zobowiązuje gminy do zapewnienia transportu osobom z poważnymi dysfunkcjami ruchowymi, niewidomym i niedowidzącym w wieku 18 lat i starszym.

Celem usługi jest zapewnienie osobom, które mają trudności z korzystaniem ze zwykłego transportu publicznego (osobom z poważnymi dysfunkcjami ruchowymi, niewidomym i niedowidzącym w wieku 18 lat i starszym), dostępu do alternatywnej usługi transportowej.

Istnieje wymóg prawny co najmniej 104 pojedynczych przejazdów rocznie na osobę w wyżej wymienionej grupie osób.

Transport odbywa się do i z określonego adresu.

Prawo stanowi, że stawki za usługi dla osób niepełnosprawnych nie mogą być znacząco wyższe niż stawki za inny ruch obsługiwany przez organy transportu publicznego.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Regionalne władze transportu publicznego odpowiadają za zapewnienie lokalnego transportu publicznego na danym obszarze regionalnym.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Nie, nie ma żadnych wymagań dotyczących usług (wymagań dotyczących częstotliwości), tzn. nie ma żadnych wymagań dotyczących tego, gdzie i jak często autobus musi jeździć.

Generalnie nie ma więc żadnych wymagań dotyczących transportu publicznego, ale na przykład istnieją wymagania dotyczące konkretnych usług transportowych, takich jak transport szkolny i transport szpitalny.

W przypadku transportu publicznego to gmina i region określają poziom usług.

Jednak w Danii mamy to, co nazywa się „flextrafik” (transport na żądanie), czyli szereg usług transportu publicznego mniejszymi samochodami, które są napędzane potrzebami (napędzane popytem) i nie jeżdżą według ustalonego rozkładu jazdy. Tak więc tam, gdzie autobusy nie jeżdżą, flex jest opcją.

LITWA

Jaki organ danego państwa członkowskiego zajmuje się organizacją publicznego transportu zbiorowego w transporcie autobusowym?

- Poziom krajowy: Ministerstwo Transportu i Łączności z litewską administracją bezpieczeństwa transportu.
Kompetencje: Ustanawia politykę, przydziela fundusze, ustanawia przepisy, zarządza międzymiastowymi trasami autobusowymi i kolejną.
- Poziom samorządowy: Miasta i większe miejscowości zarządzają transportem publicznym w swoich granicach za pośrednictwem swoich organów transportu publicznego (np. JUDU w Wilnie) lub samodzielnie w przypadku mniejszych miast. Te organy opracowują trasy, rozkłady jazdy i systemy biletowe.
Kompetencje: Planuje, obsługuje i zarządza transportem publicznym w granicach obszaru swojej gminy (trasy, rozkłady jazdy, bilety).

W jaki sposób i na jakich zasadach funkcjonują przewozy autobusowe zapewniające świadczenie usług użyteczności publicznej, o których mowa w rozporządzeniu (WE) 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70?

Usługi autobusowe na Litwie działają zgodnie z przepisami Rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, ale transport dalekobieżny działa głównie na zasadach komercyjnych i nie podlega przepisom. Istnieją podstawy (w tym Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007) dotyczące usług publicznych w transporcie dalekobieżnym, ale ten rodzaj usług publicznych jest w trakcie opracowywania.

Kluczowe aspekty sposobu działania usług autobusowych na Litwie w celu zapewnienia zgodności z przepisami obejmują:

- Umowy o świadczenie usług publicznych: Usługi autobusowe są często świadczone na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawieranych w drodze przetargów. Umowy te określają usługi, które mają być świadczone, standardy, które mają być spełnione, oraz ustalenia finansowe.
- Normy jakości usług: Organy organizujące wdrożyły normy dla usług autobusowych, które są zgodne z wymogami rozporządzenia, które są uwzględniane w dokumentach przetargowych i umowach o świadczenie usług publicznych.

W jaki sposób i z jakich źródeł jest finansowany autobusowy publiczny transport zbiorowy, w szczególności przewozy PSC?

Większość transportu publicznego na Litwie, zwłaszcza transport lokalny, jest dotowana przez gminy (w przypadku kontraktów na usługi publiczne, o których mowa w pytaniu nr 2). Ceny transportu międzymiastowego różnią się w zależności od rodzaju biletu i długości podróży i są objęte ceną biletu.

Jakie rozwiązania i regulacje prawne zostały wprowadzone w celu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego?

Litwa wdrożyła szereg środków mających na celu rozwiązanie problemu ubóstwa i wykluczenia transportowego, w tym:

- Dotowany transport publiczny: Zniżki na przejazdy lub bezpłatne przejazdy dla określonych grup, takich jak seniorzy, studenci i osoby niepełnosprawne.
- Ulepszenia regulacyjne: Zaktualizowane przepisy w celu zapewnienia wygodnego i dostępnego transportu publicznego.
- Wsparcie dla gmin w zakresie ich inicjatyw i planów zrównoważonej mobilności.

Czy istnieje urząd/instytucja/podmiot, który bada poziom wykluczenia komunikacyjnego i na bieżąco przeprowadza analizy w tym zakresie? Jakie wskaźniki przyjęto do określenia poziomu wykluczenia komunikacyjnego?

Bezpośrednio nie zbiera się danych o poziomie ubóstwa/wykluczenia transportowego - częściowo takie informacje posiada rejestr pojazdów „Regitra”, który posiada dane o wieku pojazdów. Gminy częściowo zbierają takie informacje, badając sytuacje, takie jak to, kto najczęściej korzysta z transportu publicznego, jaki jest poziom zadowolenia pasażerów i jakie są problemy.

Czy istnieją wymagania lub obowiązują przepisy odnoszące się obowiązkowej częstotliwości kursów na liniach komunikacyjnych w transporcie autobusowym? Jeżeli tak, to na jakim poziomie ustalono częstotliwość? Czy częstotliwość wykonywania przewozów w transporcie autobusowym jest z góry określona w akcie prawnym?

Częstotliwość kursowania autobusów jest ustalana zgodnie z zapotrzebowaniem pasażerów i dostosowywana do zmian w mieście (np. prac budowlanych, urlopów, próśb pasażerów itp.).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Pasażerowie w regularnej komunikacji autobusowej	207 693 tys.	Główny Urząd Statystyczny – Transport wyniku działalności	Projektowane regulacje będą miały pozytywne

		w 2023 r.	oddziaływanie na potencjalnych pasażerów. Projektowana regulacja przyczyni się do zwiększenia mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. miejsc pracy, nauki, ośrodków zdrowia.
Pasażerowie komunikacji krajowej transportem kolejowym	370 278 144 tys.	Główny Urząd Statystyczny – <i>Transport wyniku działalności w 2023 r.</i>	Rozwiązania zawarte w projekcie ustawy i ustanowienie marszałków województw integratorami sieci komunikacyjnej w województwie w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej zapewni spójność transportu autobusowego i kolejowego.
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (inni niż marszałek województwa)	2479 – gmin (302 gmin miejskich, 718 gmin miejsko-wiejskich oraz 1459 gmin wiejskich), 66 miast na prawach powiatu, 314 – powiatów	Baza JST zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (https://www.gov.pl/web/mswia/baza-jst)	Tego rodzaju jednostki samorządu terytorialnego nie będą zobowiązane do sporządzania planu transportowego. Będą one natomiast przekazywać propozycje do kompleksowego planu transportowego województwa sporządzanego przez marszałka województwa. Jeden plan transportowy dla województwa pozwoli marszałkowi na opracowanie spójnego systemu transportowego na obszarze województwa, który będzie realizował potrzeby pasażerów, integrował transport autobusowy oraz kolejowy, a także zapewniał standardy dostępności i częstotliwości transportu.
marszałkowie województw	16	Baza JST zamieszczona na stronie internetowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji (https://www.gov.pl/web/mswia/baza-jst)	W ramach projektowanej regulacji marszałkowie województw otrzymają nowe kompetencje: 1) marszałek województwa zostanie integratorem przewozów. Rola integratora będzie polegała na koordynowaniu działań organizatorów publicznego transportu zbiorowego w województwie; 2) opracowanie kompleksowego planu transportowego województwa. Plan ten zostanie sporządzony

			na podstawie propozycji zgłoszonych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego z województwa). Marszałek jako integrator przewozów będzie sprawował nadzór nad wykonaniem planu transportowego. 3) przejęcie od wojewodów zadań z zakresu obsługi Funduszu w województwie i dysponowanie środkami przyznanymi na województwo.
wojewodowie	16		Zadanie z zakresu prowadzenia obsługi Funduszu w województwie zostanie przekazane od wojewodów do marszałków województw. Wojewodowie wraz z Inspekcją Transportu Drogowego będą realizowali zadania kontrolne w zakresie Funduszu.
operatorzy publicznego transportu zbiorowego realizujący przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu	973	Sprawozdanie z realizacji zadań Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2024 r.	Operatorzy publicznego transportu zbiorowego (przewoźnik lub samorządowy zakład budżetowy) realizują przewozy na liniach objętych dopłatą z Funduszu. Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjały przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli realizować te przewozy jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego.
przedsiębiorcy wykonujący usługi w zakresie regularnych przewozów osób	przedsiębiorcom udzielono 12,2 tys. zezwoleń na przewozy regularne oraz ok. 55,5 tys. wypisów z tych zezwoleń 9według stanu na dzień 32.12.2022 r.)	Dane własne Ministerstwa Infrastruktury (zestawienia statystyczne przekazane do resortu infrastruktury przez urzędy marszałkowskie oraz starostwa, w ramach realizacji art. 83 ust. 3a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 poz. 1539 z późn. zm.)	Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjały przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli realizować te przewozy

			jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego. Przedsiębiorcy będą mogli zgłosić swoją ofertę w postępowaniu przetargowym w zakresie wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego.
Inspekcja Transportu Drogowego	1		Zadania kontrolne Inspekcji Transportu Drogowego zostaną uzupełnione o kontrolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.
minister właściwy do spraw transportu	1	ustawa z dnia 5 września 1997 r. o działach administracji rządowej	Minister właściwy do spraw transportu wykonuje zadania dysponenta Funduszu

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W ramach konsultacji projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów z terminem odpowiednio 21 i 30 dni na wniesienie ewentualnych uwag:

Stowarzyszenia, zrzeszenia, związki:

- 1) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Osobowych;
- 2) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 3) Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- 4) Stowarzyszenie Operatorów Publicznego Transportu Zbiorowego Polski PKS,
- 5) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
- 6) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Izby Gospodarcze:

- 1) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 2) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej;

Reprezentatywne Związki Zawodowe:

- 1) Forum Związków Zawodowych;
- 2) NSZZ Solidarność;
- 3) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Reprezentatywne Organizacje Pracodawców:

- 1) Business Centre Club;
- 2) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 3) Konfederacja Lewiatan;
- 4) Pracodawcy RP;
- 5) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 6) Związek Rzemiosła Polskiego.

Stowarzyszenia Samorządów:

- 1) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
- 2) Związek Gmin Wiejskich RP;
- 3) Związek Miast Polskich;
- 3) Związek Powiatów Polskich;
- 4) Związek Województw RP;
- 5) Unia Metropolii Polskich;

Przewoźnicy kolejowi:

- 1) PKP S.A.
- 2) PKP PLK S.A.

Projekt zostanie skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Źródła finansowania	Projektowane przepisy mają wpływ na finanse województw.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nowe zadania marszałków województw tj.: 1) obsługa Funduszu, 2) opracowywanie kompleksowych planów transportowych województwa, 3) prowadzenie Regionalnych portali rozkładów jazdy linii komunikacyjnych częściowo sfinansowanych ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu - będą finansowane ze środków Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu. W ramach środków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie zadań własnych organizatorów dotyczących zapewnienia funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej zostanie wyodrębniona kwota 1,6% tych środków. Przy założeniu, że planowane przychody Funduszu na dany rok budżetowy wyniosą 1 mld zł na nowe zadania marszałków zostanie zabezpieczone w ramach Funduszu 16 mln zł, zaś przy utrzymaniu tych przychodów na poziomie z 2025 r. środki te będą proporcjonalnie wyższe. Środki te zostaną podzielone na województwa proporcjonalnie do wielkości środków przyznanych na województwo. Zatrudnienie w WITD i w urzędach marszałkowskich <u>Założenia:</u> 1. Wzrost zatrudnienia w Wojewódzkich Inspektoratach Transportu Drogowego i w urzędach marszałkowskim począwszy od 2026 r. odpowiednio o 32 etaty, po 1 dla każdego z tych urzędów; 2. Przyjęto wynagrodzenie zasadnicze na poziomie 3,1 mnożnika kwoty bazowej dla każdego

	etatu w wojewódzkim inspektoracie transportu drogowego i równowartości tej kwoty dla każdego jednego dodatkowego etatu w każdym urzędzie marszałkowskim. 3. Doliczono dodatek stażowy 15% w roku 2025 oraz wzrost o 1% w każdym kolejnym roku, aż do osiągnięcia 20%. 4. Skalkulowano obowiązkowy odpis na utworzenie funduszu nagród. 5. Doliczono środki na wypłatę dodatkowego wynagrodzenie rocznego począwszy od roku 2026 na poziomie 8,5% wynagrodzenia za rok poprzedni. 6. Skalkulowano wydatki związane z koniecznością odprowadzenia środków na Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych. 7. Wydatki z tytułu składek na ubezpieczenie społeczne oraz Fundusz Pracy i Fundusz Solidarnościowy (koszt pracodawcy) przyjęto odpowiednio na poziomie 17,19% oraz 2,45%. 8. Nie uwzględniono wpłaty podstawowej na pracowniczy plan kapitałowy finansowanej przez podmiot zatrudniający w wysokości 1,5% wynagrodzenia. Koszty osobowe nowych 16 etatów oszacowano na poziomie 2 497 281,82 zł rocznie, tj. w latach: 2026–2036 na kwotę 27 470 100,00 zł, a koszty utworzenia i utrzymania nowych stanowisk pracy oszacowano na kwotę 467 445,45zł rocznie, tj. łącznie w tym okresie na kwotę 5 141 900,00 zł (z uwzględnieniem inflacji). Tożsame wydatki wstępnie przyjęto po stronie samorządów województw. W skład ww. kwoty wchodzi koszt utworzenia stanowiska pracy oraz koszt jego utrzymania, w tym: – koszty czynszu, media, opłaty eksploatacyjne, – koszty szkoleń, dofinansowanie języków, – koszt odtworzenia sprzętu komputerowego, – zakup materiałów biurowych, ubezpieczenia majątkowe, usługi pocztowe, telefonia komórkowa i stacjonarna. Dodatkowe 16 etatów, tj. po 1 etacie dla każdego z WITD, uzasadnione jest realizacją większej liczby zadań kontrolnych w WITD wynikających z przedmiotowej nowelizacji. Zatrudnienie w urzędzie obsługującym Ministra Infrastruktury Koszty osobowe w MI - 1 etat w służbie cywilnej na 12 miesięcy: § 4020 - 170 740,06 zł § 4110 - 28 906,29 zł § 4120 - 4 183,13 zł § 4710 - 2 561,10 zł § 4440 - 2 417,14 zł § 4040 - 0 zł RAZEM 208 807,72 zł *przyjęto odpis na zfsś wg. roku 2024 Koszty utworzenia i utrzymania stanowiska w MI - 1 etat na 12 miesięcy § 3020 - refundacje za okulary, pranie - 372,53 zł § 4000 - zakupy, usługi, telefony, energia - 36 221,09 zł § 4270 - remonty - 3 341,86 zł § 4430 - inne opłaty - 315,32 zł § 4480 - podatek od nieruchomości - 206,96 zł § 4520 - wywóz nieczystości - 282,84 zł § 4550 - szkolenia - 640,86 zł § 4700 - szkolenia - 253,96 zł szacunkowy roczny koszt utrzymania - 41 635,42 zł. Koszty osobowe nowych 1 etatu oszacowano w latach 2026–2036 na kwotę 2 296 884,92 zł, a koszty utworzenia i utrzymania nowych stanowisk pracy oszacowano łącznie w tym okresie na kwotę 457 989,62 zł.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i						

pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Proponowane rozwiązania powinny zwiększyć liczbę połączeń autobusowych, zwłaszcza na obszarach dotychczas nieobsługiwanych przez transport publiczny, a także zwiększyć liczbę przewożonych pasażerów przy wykorzystaniu potencjału przewoźników funkcjonujących obecnie na rynku, którzy będą mogli realizować te przewozy jako operatorzy publicznego transportu zbiorowego. Zwiększenie pracy przewozowej koniecznej do obsłużenia na terenie kraju oznacza większe szanse dla przewoźników do udziału w obsłudze rynku przewozowego.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	jw.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Rozwiązania zawarte w projekcie będą mieć przede wszystkim mieć pozytywny na pasażerów w transporcie publicznym. Reforma funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz nowe zasady działania Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu powinny przyczynić się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów, zwłaszcza na obszarach, na których komunikacja ta obecnie nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze nie zaspokajającym potrzeb pasażerów. Projektowana regulacja przyczyni się do zwiększenia mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. miejsc pracy, nauki, ośrodków zdrowia. Projektowane rozwiązania będą miały pozytywny wpływ na ofertę przewozową jaka będzie dostępna dla dzieci i młodzieży. Dotychczas ta grupa społeczna ze względu na wykluczenie transportowe obszarów, w których mieszkają miała poważną barierę w dostępie do właściwej oferty edukacyjnej i kulturalnej dzieci i młodzieży. Z problemem wykluczenia transportowego zmagają się także seniorzy z obszarów wiejskich. W obszarach oddalonych od aglomeracji miejskich transport publiczny dociera w ograniczonym zakresie a oferta przewozowa jest często niedostosowana do potrzeb lokalnych społeczności, w tym także ze względu na kryterium częstotliwości i dni wykonywania kursów. Zniwelowanie wykluczenia transportowego zmieni także sytuację społeczną osób, które dotychczas nie mogły znaleźć pracy w najbliższym miejscu swojego zamieszkania, a ze względu na organiczną ofertę przewozową nie mogły dojechać do regionów oferujących miejsca pracy.						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				

☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne: odstąpienie od sporządzania planów transportowych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego innych niż województwo.
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy

Komentarz:

Marszałkowie województw jako integratorzy przewozów o charakterze użyteczności publicznej w województwie będą zobowiązani do opracowania kompleksowego planu transportowego województwa, który będzie sporządzany na podstawie propozycji od pozostałych jednostek samorządu terytorialnego z obszaru województwa.

Plan transportowy województwa będzie obejmował:

- gminne przewozy pasażerskie,
 - powiatowe przewozy pasażerskie,
 - powiatowo - gminne przewozy pasażerskie,
 - wojewódzkie przewozy pasażerskie
- w transporcie drogowym, kolejowym, innym, szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim i żegludze śródlądowej.

9. Wpływ na rynek pracy

Projekt będzie miał pozytywny wpływ na rynek pracy. Podstawowym celem wprowadzanych rozwiązań jest walka z wykluczeniem transportowym, która przyczyni się do zwiększenia dostępności transportu publicznego dla pasażerów. W związku z powyższym projektowane rozwiązania powinny przyczynić się do zwiększenia mobilności mieszkańców Polski poprzez zapewnienie im możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych, w tym do miejsc pracy. Zniwelowanie wykluczenia transportowego zmieni więc sytuację społeczną osób, które dotychczas nie mogły znaleźć pracy w najbliższym miejscu swojego zamieszkania, a ze względu na organiczną ofertę przewozową nie mogły dojechać do regionów oferujących miejsca pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☒ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
---	--	--

Omówienie wpływu	Dodatkowym skutkiem projektu powinien być pozytywny wpływ na lokalne środowisko naturalne. Poprawa oferty przewozów przewozowej, spójny system autobusowego i kolejowego transportu publicznego oraz zwiększenie dostępności transportu publicznego powinno stanowić zachętę do rezygnacji z transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego. Z tego względu zmniejszeniu może ulec liczba pojazdów poruszających się na drogach publicznych i ilość emitowanych przez nie spalin. Będzie to miało pozytywny wpływ na środowisko naturalne oraz zdrowie. Projektowana regulacja pośrednio będzie miała także wpływ na obszar zdrowia. Wprowadzana rozwiązania zwiększą mobilności społeczeństwa poprzez zapewnienie przez organizatorów możliwości dojazdu środkami publicznego transportu zbiorowego do miejsc ważnych z przyczyn społecznych i gospodarczych np. ośrodków zdrowia i szpitali.
------------------	--

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowane przepisy wejdą w życie w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia. Pożądane jest aby projektowane zmiany, ze względu na zmiany w państwowym funduszu celowym Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (nowa, proponowana nazwa: Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu) zostały wprowadzone wraz z początkiem roku budżetowego.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

W zakresie zmiany przepisów dotyczących zasad organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (tj. przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym) miernikiem ewaluacji będą informacje i dane zbierane od marszałków województw (integratorów przewozów o charakterze użyteczności publicznej) w zakresie linii komunikacyjnych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wskazanych w planie transportowym województwa jako utworzone w celu walki z wykluczeniem transportowym.

W zakresie zmian dokonanych w Funduszu ocena efektów nowych regulacji nastąpi poprzez coroczne sprawozdanie

z realizacji zadań Funduszu składane przez dysponenta Funduszu Radzie Ministrów. Szczególnie istotnie z tym zakresie będą dane dotyczące liczby linii komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu oraz pracy eksploatacyjnej na tych liniach.

W pozostałym zakresie brak konieczności mierzenia efektów nowych regulacji prawnych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak