Minister Infrastruktury

Znak pisma: DST-2.054.1.2025
Warszawa, 30 lipca 2025

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr BPS/043-35-850/25 Senatora RP pana Krzysztofa Bieńkowskiego złożone w dniu 10 czerwca br. poniżej przedstawiam odpowiedzi na pytania.

Nowy system handlu uprawnieniami do emisji - ETS2 wprowadza obowiązek rozliczania zakupionymi w systemie aukcyjnym uprawnieniami emisji ze spalania paliw kopalnych używanych w gospodarstwach domowych, transporcie drogowym i tzw. innych sektorach. Dyrektywa wprowadziła mechanizmy mające ograniczać wzrost ceny uprawnienia na aukcji powyżej 45 euro za 1 tonę CO_2. Przy takiej cenie - zgodnie z analizami KOBIZE[1] – cena paliw silnikowych w Unii Europejskiej, w przeliczeniu na złotówki, może szacunkowo wzrosnąć w zależności od rodzaju paliwa od 32 do 51 groszy za litr.

Rosnące koszty transportu są jednym z czynników wpływających na zjawisko wykluczenia transportowego, w szczególności dla osób i gospodarstw domowych znajdujących się w trudnej sytuacji. Poprzez ograniczenie dostępu do podstawowych usług niezbędnych do aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym i w rynku pracy, takich jak zatrudnienie, opieka zdrowotna i edukacja, wykluczenie transportowe w konsekwencji przyczynia się do wykluczenia społecznego.

W redukcji zjawiska wykluczenia transportowego kluczową rolę odgrywa dostęp do publicznego transportu zbiorowego. Resort infrastruktury dostrzega uciążliwości związane z utrudnionym dostępem do publicznego transportu zbiorowego, zwłaszcza dla mieszkańców zamieszkujących obszary oddalone od dużych aglomeracji miejskich.

[1] KOBIZE -Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarzadzania Emisjami jest ośrodkiem w strukturze Instytutu Ochrony Środowiska - Państwowego Instytutu Badawczego.

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

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

Należy zauważyć, że zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285), organizatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych, właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny lub województwo.

W celu wsparcia organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w realizacji ich zadań w zakresie organizacji przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w ramach publicznego transportu zbiorowego, został utworzony Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Uruchomiony w 2019 r. Fundusz wpłynął pozytywnie na ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego osób zamieszkujących tereny oddalone od dużych aglomeracji miejskich, niemniej jednak wciąż występują problemy z dostępnością do transportu publicznego, a na mapie kraju nadal pozostają obszary wykluczone transportowo. Z tego powodu przeprowadzono, z udziałem powołanego przez Ministra Infrastruktury Zespołu Eksperckiego do spraw przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, rewizję podstaw prawnych dotyczących zasad podejmowania i wykonywania publicznego transportu zbiorowego oraz funkcjonowania Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Do udziału w pracach tego Zespołu zaproszeni zostali m.in. przedstawiciele reprezentujący korporacje samorządowe tj. Związek Powiatów Polskich, Związek Województw RP, Związek Gmin Wiejskich RP, Unia Miasteczek Polskich oraz Związek Miast Polskich. Zespół zakończył swoje prace z dniem 31 marca 2025 r. W wyniku prac tego Zespołu zostały przygotowane propozycje rozwiązań legislacyjnych nowelizujących przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, z późn. zm.) jak i innych aktów prawnych odnoszących się do publicznego transportu zbiorowego. Projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (UD232) w dniu 12 czerwca 2025 r. został skierowany do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji publicznych i opiniowania[2].

Drugim istotnym komponentem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców obszarów pozamiejskich, jest transport kolejowy. W tym zakresie w sposób ciągły podejmowane są działania mające na celu zarówno przywrócenie połączeń kolejowych na obszarach pozamiejskich (inwestycje w linie i przystanki kolejowe), jak i zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów (rozkłady jazdy) czy komfortu dla podróżnych (modernizacja taboru kolejowego).

W szczególności należy wskazać działania realizowane w ramach „Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)" - programu wieloletniego, obejmującego inwestycje na liniach kolejowych dofinansowane przez ministra

[2] projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw został zamieszczony na stronie RCL https://legislacja.gov.pl/projekt/12398853

właściwego do spraw transportu, pozwalające na dołączenie mniejszych miejscowości do siatki dalekobieżnych połączeń jak również działania realizowane w ramach „Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku", którego podstawowym celem jest uzyskanie lub usprawnienie połączenia kolejowego miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi i tym samym zmniejszenie wykluczenia transportowego tych miejscowości. Nie należy również pominąć istotnej roli uprawnień znacznej części podróżnych do ulgowych przejazdów, które są wyrównywane przewoźnikom i operatorom z budżetu Państwa.

Należy podkreślić, że działania mające na celu zastąpienie konwencjonalnych napędów spalinowych – napędami opartymi o alternatywne źródła energii, są w ramach Rady Ministrów koordynowane przez Ministra Klimatu i Środowiska. MKiŚ na bazie środków krajowych i unijnych (KPO, Fundusz Modernizacyjny) uruchomiło szereg inicjatyw, jak np. programy priorytetowe Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wspierające nie tylko wymianę pojazdów drogowych na zeroemisyjne (szczególnie dla autobusów dedykowany był program Zielony Transport Publiczny), ale również budowę niezbędnej dla ich funkcjonowania infrastruktury paliw alternatywnych, głównie ładowarek dla pojazdów elektrycznych. Również Centrum Unijnych Projektów Transportowych w oparciu o Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, w ramach „Priorytetu FENX.03 Transport miejski, Działanie FENX.03.01 Transport miejski" planuje nabór projektów obejmujących zakup zeroemisyjnego taboru autobusowego (elektrycznego, wodorowego) lub trolejbusowego.

Równolegle, Ministerstwo Infrastruktury realizuje kompleksowy program wsparcia zakupu autobusów do obsługi połączeń pozamiejskich w ramach inwestycji oznaczonej jako „E1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)". Inwestycja ta, realizowana przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, obejmuje wsparcie dla zakupu zero- i niskoemisyjnego taboru autobusowego, wraz z niezbędną infrastrukturą tankowania. Dofinansowanie wynosi do 95% wydatków kwalifikowalnych, co stanowi znaczące wsparcie finansowe dla jednostek samorządu terytorialnego i operatorów transportu publicznego. Na realizację inwestycji przeznaczono 1,6 mld zł, jej celem jest objęcie wsparciem zakupu do 579 pojazdów zero- i niskoemisyjnych, w tym znaczną liczbę autobusów zeroemisyjnych (z napędem bateryjnym oraz wodorowym). Do tej pory przeprowadzono cztery nabory konkursowe.

W odniesieniu do planów, w celu przeciwdziałania pogłębieniu ubóstwa transportowego w wyniku wdrożenia ETS2, Ministerstwo Infrastruktury w przywołanym wcześniej projekcie **Planu Społeczno-Klimatycznego** zaproponowało wsparcie rozwoju dostępnego i przystępnego transportu publicznego. Działania do realizacji na poziomie centralnym obejmą inwestycje w obszarach: zakupu taboru autobusowego; budowy, przebudowy przystanków i stacji kolejowych wraz z budową parkingów przy przystankach i stacjach; zakupu taboru kolejowego jak również przekazanie określonych środków jednostkom

samorządu terytorialnego na organizację publicznego transportu kolejowego. Inwestycje te będą uzupełniane realizowanymi na poziomie regionalnym inwestycjami w infrastrukturę pasażerską transportu autobusowego, w transport na żądanie, w węzły przesiadkowe, w transport rowerowy oraz w tabor kolejowy.

Opisane aktywności potwierdzają, że Rząd RP, w tym Ministerstwo Infrastruktury, zarówno planuje jak i prowadzi działania na rzecz wdrożenia rozwiązań transportowych alternatywnych dla transportu spalinowego.

Z poważaniem,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.