



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 01 kwietnia 2022 r.

Znak sprawy: DTD-6.054.12.2022

Szanowny Pan  
**Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Stanisława Lamczyka, złożone w dniu 16 lutego 2022 r. podczas 37. Posiedzenia Senatu RP (dot. pisma BPS/043-37-1522-MI/22 z dnia 18 lutego 2022 r.) w sprawie funkcjonowania przepisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, przedstawiam następujące informacje.

Zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz w strefie transgranicznej m.in. w transporcie drogowym określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371, z późn. zm.).

Przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w precyzyjny sposób określają właściwość organizatorów publicznego transportu ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów oraz wskazują sposób i tryby wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego. W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zostały uregulowane także podnoszone przez Pana Senatora kwestie dotyczące zasad organizowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, właściwości organizatorów publicznego transportu zbiorowego, określania przystanków komunikacyjnych, ustalenia cen maksymalnych, oraz finansowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, a także kwestie publikacji rozkładów jazdy.

Jednostki samorządu terytorialnego jako organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni organizować i zapewnić funkcjonowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie.

W celu wsparcia jednostek samorządu terytorialnego będących organizatorami publicznego transportu zbiorowego w realizacji zadań własnych dotyczących zapewnienia funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, na mocy ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 717, z późn. zm., dalej: „ustawa o Funduszu”), utworzony został Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (dalej: „Fundusz”). Fundusz funkcjonuje od 18 lipca 2019 r.

Fundusz jest kluczowym narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego. W ramach Funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej.

Rozwiązania przewidziane w ramach Funduszu dają jednostkom samorządu terytorialnego realne możliwości i warunki dla uruchamiania autobusowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej,

a także tworzenia spójnej i zorganizowanej sieci transportu publicznego na ich obszarze z uwzględnieniem dofinansowania przewozów ze środków Funduszu.

Funkcjonowanie Funduszu jest na bieżąco monitorowane przez resort infrastruktury, i w tym kontekście notuje się rosnące zainteresowanie organizatorów publicznego transportu zbiorowego tym programem. W poniższej tabeli zostały przedstawione dane dotyczące Funduszu w poszczególnych latach.

	liczba linii komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu	kwota dopłaty z Funduszu
2019 rok	1 228	10 032 758,86 zł
2020 rok	2 834	139 055 152,59 zł
2021 rok*	4 081	435 995 450,69 zł
2022 rok**	4 901	543 133 267,43 zł

\*ostateczne dane dotyczące 2021 r. będą dostępne po złożeniu przez Dysponenta Funduszu do RM Sprawozdania z realizacji zadań Wojewodów w ramach Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej za 2021 rok  
\*\* dane na podstawie I naboru wniosków o objęcie w 2022 r. dopłatą z Funduszu

Wojewodowie rozpatrują wnioski o objęcie w danym roku budżetowym dopłatą w oparciu o kryteria określone w art. 25 ust. 1 ustawy o Funduszu, do których należą m.in. powierzchnia i liczba mieszkańców obszaru właściwości organizatora, liczba linii komunikacyjnych, długość tych linii oraz wskaźnik dochodów podatkowych na jednego mieszkańca obszaru właściwości organizatora. Szczegółowy sposób oceny i wyboru wniosków o objęcie w danym roku budżetowym został określony w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2021 r. w sprawie wniosków o objęcie w danym roku budżetowym dopłata z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. poz. 582).

Jak wskazano powyżej, ustawa o publicznym transporcie zbiorowym określa organizatorów publicznego transportu zbiorowego i przypisuje im określone funkcje. Poprawność realizowanych przez nich zadań, stosownie do przepisów ustawy o publicznym transporcie drogowych, podlega kontroli ze strony właściwych organów państwa. W tej sytuacji, nie ma potrzeby aby wojewodowie, poza obowiązkami wynikającymi z ustawy o Funduszu, pełnili dodatkowe funkcje, określone dla właściwych organów i wynikające z innych przepisów prawa.

Reasumując, należy wskazać, że Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej funkcjonuje właściwie i spełnia swoją rolę, przyczyniając się do zwiększania dostępności transportu publicznego dla pasażerów.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Rafał Weber  
Sekretarz Stanu