

Nazwa projektu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Piotr Malepszak– Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Departament Kolejnictwa, Ministerstwo Infrastruktury Irmina Zaorska, Radca Prawny, email: irmina.zaorska@mi.gov.pl	Data sporządzenia 05 maja 2026 r. Źródło: art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm.) Nr w Wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury: 169
---	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Obecnie obowiązujący plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, zwany dalej „Planem transportowym z 2020 r.”, ustalony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328) wymaga doprecyzowania zgodnie z wytycznymi zawartymi w art. 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem 1370/2007”.

Ponadto od 2020 r. nastąpił znaczny rozwój infrastruktury kolejowej, wciąż wzrasta liczba nowych linii, stacji i przystanków kolejowych, poza tym zachodzą dynamiczne zmiany w realizacji i planowaniu inwestycji infrastruktury kolejowej m. in. modernizacja ciągów komunikacyjnych, dążenie do zwiększenia przepustowości oraz skrócenia czasów przejazdów, a także wzrost liczby podróżujących w stopniu znacznie wyższym niż oczekiwano. Powyższe wpływa na konieczność aktualizacji Planu transportowego z 2020 r. Jednocześnie mając na uwadze obszerny zakres zmian zasadne jest przyjęcie nowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Uwzględniając, że umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawarte na podstawie Planu transportowego z 2020 r. obowiązują przeważnie do dnia 14 grudnia 2030 r., w celu zapewnienia ciągłości i prawidłowości funkcjonowania publicznego transportu międzywojewódzkiego i międzynarodowego przewozów kolejowych celowe jest prowadzenie prac legislacyjnych z dużym wyprzedzeniem, pozostawiając organizatorom regionalnym oraz operatorom czas na przystosowanie ofert do nowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W projekcie przewiduje się kompleksowe ujęcie publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych, w oparciu o konkurencyjny tryb wyboru operatorów świadczących usługi publiczne, obejmujące zarówno połączenia przewidziane w Planie transportowym z 2020 r., jak i nowe połączenia kolejowe wynikające z rozwoju infrastruktury oraz potrzeb przewozowych.

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

Mając na uwadze obszerny zakres zmian w sieci kolejowej oraz potrzebę dostosowania organizacji publicznego transportu zbiorowego do aktualnych potrzeb przewozowych, rekomendowanym rozwiązaniem jest przyjęcie nowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego przez wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu nowego rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Projekt przewiduje kompleksowe ujęcie publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych, w oparciu o konkurencyjny tryb wyboru operatorów świadczących usługi

publiczne, obejmujące zarówno połączenia przewidziane w Planie transportowym z 2020 r., jak i nowe połączenia kolejowe wynikające z rozwoju infrastruktury oraz potrzeb przewozowych.

Oczekiwanym efektem wdrożenia nowej regulacji jest stworzenie warunków do przygotowania i przeprowadzania konkurencyjnego postępowania, którego wynikiem będzie zawarcie przez ministra właściwego do spraw transportu wieloletniej umowy ramowej o świadczenie usług publicznych (PSC), która będzie obowiązywać od dnia 15 grudnia 2030 r., oraz zapewnienie stabilności i ciągłości usług PSC po wygaśnięciu obowiązującej Umowy Ramowej PSC z PKP Intercity SA.

Najważniejsze zmiany względem Planu transportowego z 2020 r. obejmują:

1) w zakresie dostosowania do prawa Unii Europejskiej:

- konieczność określenia/doprecyzowania i uspoźnienia specyfikacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich z celami polityki transportu publicznego, wymogów art. 2a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007,
- stosowanie konkurencyjnej procedury przetargowej przy wyborze operatorów dla międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych;

2) w zakresie infrastruktury:

- uwzględnienie nowych linii kolejowych, przystanków oraz inwestycji infrastrukturalnych, w tym projektów realizowanych w ramach Port Polska (dawniej CPK);

3) w zakresie pasażerów:

- poprawę dostępności transportu, w tym dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- zwiększenie spójności i atrakcyjności oferty przewozowej,
- uwzględnienie rozwoju cyfrowych form informacji pasażerskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu w sposób inny niż wydanie projektowanego rozporządzenia.

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

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Komisję Europejską w dokumencie pn.: „Commission Staff Working Document – Impact Assessment” (z 2013 r.) kraje takie jak Bułgaria, Estonia, Litwa, Łotwa i Słowacja całkowicie otworzyły swoje rynki krajowe przewozów pasażerskich poprzez przeprowadzanie przetargów konkurencyjnych. Istotne jest, że Komisja Europejska, ściśle monitoruje proces liberalizacji rynku kolejowego w państwach członkowskich, uznając wszelkie nieprawidłowości jako realnie ograniczoną konkurencyjność, w tym w wyżej wymienionych państwach. Natomiast w państwach członkowskich takich jak Austria czy Belgia rynek kolejowy jest nadal oparty o tzw. powierzenia bezpośrednie operatorom krajowym.

Stopień i udział nowych podmiotów na rynku kolejowym publicznych przewozów pasażerskich w poszczególnych państwach członkowskich w okresie od 2018-2022 r. wskazuje wykres nr 11 załączony do dziewiątego sprawozdania Komisji Europejskiej dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, z 30 lipca 2025 r. Ze sprawozdania tego wynika, że Dania, Estonia, Irlandia, Łotwa, Luksemburg, Królestwo Niderlandów i Rumunia całkowicie otworzyły swoje rynki kolejowe na system konkurencyjny w publicznych kolejowych przewozach pasażerskich. W omawianym okresie wzrosła również liczba komercyjnych operatorów na rynkach państw członkowskich. W 2018 r. udział komercyjnych operatorów w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych wynosił 8%, a w 2022 r. wskaźnik ten wzrósł do 21%.

Zgodnie z najnowszymi danymi zawartymi w sprawozdaniu Komisji w 2022 roku, w ramach PSO w ramach UE-27 zrealizowano około 29% wszystkich przejazdów na podstawie umów zawartych w systemie konkurencyjnym, przy czym najwyższy wskaźnik wykazywały państwa członkowskie, które jako pierwsze wprowadziły liberalizm rynku kolejowego na swoich rynkach np. Niemcy i Szwecja.

Doświadczenia tych państw członkowskich, udowadniają, że szersze stosowanie procedur konkurencyjnych w ramach usług publicznych sprzyja poprawie efektywności kosztowej i jakości świadczonych usług.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Organizator publicznego transportu zbiorowego w	1	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	Bezpośrednie – stosowanie nowego planu transportowego dostosowanego do oczekiwań Komisji Europejskiej celem

zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich – minister właściwy – do spraw transportu			wprowadzania liberalizacji rynku kolejowego i realizacji II Filaru IV Pakietu Kolejowego
Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich	16	Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym	Bezpośredni – stosowanie nowego planu transportowego w zakresie wojewódzkich połączeń kolejowych na styku województw
operatorzy publicznego transportu zbiorowego Public Service Contract (PSC)	30 – krajowych oraz niepoliczalna ilość operatorów PTZ z państw członkowskich UE	Dane Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie obowiązujących umów o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów w trybie art. 28pb ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm.)	Bezpośrednie – przystąpienie do przetargów i zawieranie umów PSC po wygraniu przetargu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.- zarządca infrastruktury kolejowej	1	Raport Urzędu Transportu Kolejowego o przewozach pasażerskich i towarowych w 2025 r. na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	Pośrednie-modernizacja infrastruktury kolejowej zgodnie z założeniami nowego planu transportowego
PKP S.A. – zarządca dworców kolejowych	1	Raport Urzędu Transportu Kolejowego o przewozach pasażerskich i towarowych w 2025 r. na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	Pośrednie – modernizacja i dostosowanie dworców kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub z ograniczoną mobilnością oraz osób przewożących rowery zgodnie z założeniami nowego planu transportowego
Port Polska (wcześniej Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.)	1	Informacje Ministerstwa Infrastruktury oraz Centralnego Portu Komunikacyjnego	Pośrednie – realizacja inwestycji infrastruktury kolejowej oraz koordynacja prac w ramach projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ), mających wpływ na kształt oferty przewozowej ujętej w planie transportowym
PKP Intercity SA – operator świadczący	1	Umowa ramowa PSC zawarta z ministrem	Bezpośrednie – udział w konkurencyjnym postępowaniu o wybór operatora usług

usługi PSC do 14.12.2030 r.		właściwym do spraw transportu	publicznych po wygaśnięciu obowiązującej umowy PSC; konieczność dostosowania modelu działalności do warunków konkurencji rynkowej.
--------------------------------	--	----------------------------------	---

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

Konsultacje publiczne zostaną przeprowadzone zgodnie z trybem przewidzianym w uchwale nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2026 r. poz. 404).

Treść projektu zostanie podana do publicznej wiadomości przez zamieszczenie, zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.), w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Informacja o udostępnieniu projektu zostanie przekazana w ramach konsultacji publicznych i opiniowania do następujących podmiotów:

- 1) PKP Polskie Linie Kolejowe SA;
- 2) Polskie Koleje Państwowe SA;
- 3) ARRIVA RP sp. z o.o.;
- 4) Koleje Dolnośląskie SA;
- 5) „Koleje Małopolskie” Sp. z o.o.;
- 6) „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o.;
- 7) Koleje Śląskie sp. z o.o.;
- 8) Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- 9) LEO Express Global a.s.;
- 10) „Łódzka Kolej Aglomeracyjna: Sp. z o.o.;
- 11) PKP Intercity SA;
- 12) PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
- 13) POLREGIO SA (poprzednio: Przewozy Regionalne Sp. z o.o.);
- 14) RegioJet a.s.;
- 15) SKPL Cargo Sp. z o.o.;
- 16) Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o.;
- 17) Usedomer Bäderbahn GmbH;
- 18) Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.;
- 19) Izba Gospodarcza Transportu Lądowego;
- 20) Fundacja „Pro Kolej”;
- 21) Stowarzyszenie Bezpieczna i Przyjazna Kolej;
- 22) Centrum Zrównoważonego Transportu;
- 23) Forum Kolejowe Railway Business Forum;
- 24) Rada Przewoźników Kolejowych;
- 25) Związek Pracodawców Kolejowych;
- 26) Instytut Kolejnictwa;
- 27) Urząd Transportu Kolejowego;
- 28) Rada Dialogu Społecznego;
- 29) Port Polska (poprzednio: Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.);
- 30) Prokuratoria Generalna Rzeczypospolitej Polskiej;
- 31) Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Konsultacje publiczne będą trwały 10 dni. Wyniki konsultacji zostaną przedstawione w raporcie z konsultacji publicznych i opiniowania.

Projekt nie dotyczy problematyki zadań związków zawodowych oraz organizacji pracodawców, wobec czego nie podlega on opiniowaniu przez reprezentatywne związki zawodowe oraz organizacje pracodawców.

Projekt rozporządzenia zostanie przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego na podstawie ustawy z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. z 2024 r. poz. 949).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ... r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Wydatki ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Saldo ogółem														
budżet państwa														
JST														
pozostałe jednostki (oddzielnie)														
Źródła finansowania	Projekt rozporządzenia ma charakter planistyczny i nie powoduje bezpośrednich skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie skutkowało zwiększeniem wydatków lub zmniejszeniem dochodów jednostek sektora finansów publicznych w rozumieniu tworzenia nowych zadań publicznych ani obowiązków finansowych, ponad te wynikające z obowiązujących przepisów. Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Plan transportowy określa przewidywane finansowanie usług przewozowych, jednak nie stanowi podstaw do zaciągnięcia zobowiązań finansowych przez Skarb Państwa. Ewentualne skutki finansowe będą wynikać dopiero z zawarcia wieloletniej umowy ramowej oraz umów wykonawczych o świadczenie usług publicznych (PSC), które będą określały wysokość rekompensaty dla operatora. Zaciąganie zobowiązań finansowych przez ministra właściwego do spraw transportu będzie wymagało odrębnego upoważnienia Rady Ministrów w formie uchwały.													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe														
Skutki														
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0		1		2		3		5		10		Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa													
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw													
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe													

	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	Brak możliwości oszacowania.						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, jak również osób z niepełnosprawnościami oraz osób starszych. Przyjęcie w przyszłości uchwały Rady Ministrów upoważniającej ministra właściwego do spraw transportu do podpisania wieloletniej umowy ramowej o świadczenie usług publicznych (PSC) z operatorem świadczącym usługi publicznego transportu zbiorowego w zakresie kolejowych przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych, opracowanej w oparciu o założenia określone w nowym planie transportowym, będzie miało wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (zwłaszcza mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców), jak również na gospodarstwa domowe i obywateli. Planowana wieloletnia umowa ramowa PSC umożliwi bardziej efektywne funkcjonowanie kolejowych połączeń pasażerskich międzywojewódzkich i międzynarodowych, zapewniając stworzenie bardziej dogodnej oferty przewozowej dla pasażerów.							
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:			
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.					☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy			
Komentarz: Projekt rozporządzenia nie wprowadza obciążeń regulacyjnych ani obowiązków informacyjnych, a jego charakter jest planistyczny. W związku z tym nie zachodzi kwestia wprowadzania obciążeń wykraczających poza wymogi prawa Unii Europejskiej.								
9. Wpływ na rynek pracy								
Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								

☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ inne:	☐ demografia ☐ mienie państwowe	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Dokonano analizy kwalifikacji projektu do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 46 i 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.). Stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia SOOŚ, ponieważ projekt ma charakter planistyczny i nie wyznacza ram dla przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Wykonanie przepisów rozporządzenia nastąpi z dniem jego wejścia w życie, tj. z dniem 15 grudnia 2030 r. Długi okres vacatio legis wynika ze specyfiki rynku kolejowego oraz konieczności zapewnienia zgodności z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Zgodnie z art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia organizator jest zobowiązany do ogłoszenia zamiaru przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia z co najmniej 12-miesięcznym wyprzedzeniem. Ponadto zapewnienie efektywnej komunikacji wymaga odpowiedniego okresu mobilizacji dla operatora, który zgodnie z praktyką państw członkowskich wynosi od 12 do 24 miesięcy, a według rekomendacji Komisji Europejskiej w przypadku oczekiwania od operatora wniesienia własnego taboru winien być jeszcze dłuższy. W związku z wygaśnięciem obowiązującej umowy PSC w dniu 14 grudnia 2030 r. konieczne jest odpowiednio wcześnie przygotowanie podstaw prawnych do przeprowadzenia postępowania oraz zapewnienia ciągłości świadczenia usług.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Brak konieczności ewaluacji efektów projektu. Plan transportowy jest niezbędnym dokumentem planistycznym warunkującym przygotowanie i przeprowadzenie postępowań mających na celu wybór operatora publicznego transportu zbiorowego. Ocena realizacji zobowiązań operatora wynikających z planu transportowego prowadzona będzie w ramach umowy PSC zawartej z operatorem wyłonionym w odpowiednim trybie. Planowana wieloletnia umowa ramowa PSC będzie obejmować ocenę - na podstawie określonych wskaźników - stopnia realizacji zobowiązań przez operatora określonych w planie transportowym.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak		