

UZASADNIENIE

Podstawę do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie planu transportowego”, stanowi 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.), zwanej dalej „ustawą PTZ”.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 6 oraz art. 13 ust. 6 ustawy PTZ minister właściwy do spraw transportu jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz jest obowiązany do opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w tym zakresie w drodze rozporządzenia.

Celem wydania projektowanego rozporządzenia jest ustalenie nowego planu transportowego, który zapewni podstawy prawne i organizacyjne dla funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej po wygaśnięciu obowiązującego planu oraz umowy ramowej o świadczenie usług publicznych.

Obecnie obowiązujący plan transportowy został 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), zwanym dalej „Planem transportowym 2020”. Na podstawie Planu transportowego 2020 została zawarta w dniu 31 grudnia 2020 r. umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych pasażerskich przewozów kolejowych, która obowiązuje do dnia 14 grudnia 2030 r. i do której zastosowanie ma Plan transportowy 2020.

Od czasu wydania Planu transportowego 2020 nastąpiły istotne zmiany uwarunkowań funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich. W szczególności zmodernizowano i rozbudowano znacznie infrastrukturę kolejową, a także zaplanowano kolejne inwestycje infrastruktury i taboru, które wspomogą infrastrukturę kolejową po 2030 r. Nie bez znaczenia pozostaje nagły wzrost liczby pasażerów wywołany sytuacją gospodarczą i geopolityczną wpływającą pozytywnie na rolę transportu kolejowego w krajowym systemie transportowym.

Opracowanie nowego planu transportowego służy doprecyzowaniu ram organizacyjnych publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu 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 215 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), w szczególności w związku z koniecznością stosowania trybów konkurencyjnych przy zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych.

W odróżnieniu od Planu transportowego 2020 nowy plan transportowy uwzględnia obecne i nowe sieci połączeń kolejowych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych oraz linie komunikacyjne w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, wyznaczone w uzgodnieniu z marszałkami województw na podstawie art. 9 ust. 1a ustawy PTZ. Uwzględnione zostały również budowane oraz modernizowane linie kolejowe, realizowane w ramach procesu wdrażania *Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do 2032)*, jak również w ramach inwestycji planowanych w wieloletnich programach

infrastrukturalnych państwa. Wdrażanie państwowych planów inwestycyjnych, w tym planowanych inwestycji taborowych, ma wpływ na kształt i układ oferty przewozowej.

Głównym celem planu transportowego jest zapewnienie długookresowej stabilności i ciągłości kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, w szczególności przez stworzenie spójnych ram planistycznych dla poszczególnych działań organizatorskich, w tym publikacji zapowiedzi o zamiarze zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych oraz prowadzenia postępowania konkurencyjnego w kolejnych latach.

Jednocześnie plan transportowy uwzględnia istotne zmiany zachodzące w otoczeniu funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w tym:

- rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej,
 - zwiększenie liczby połączeń kolejowych, stacji oraz przystanków kolejowych,
 - znaczący przyrost liczby podróźnych, przekraczający prognozy przyjęte w Planie transportowym 2020,
 - zmiany gospodarcze i geopolityczne o charakterze globalnym, wpływające na funkcjonowanie i znaczenie transportu kolejowego w Polsce,
 - rozwój cyfrowej informacji pasażerskiej, w tym w szczególności publikację danych o rozkładach jazdy w formie elektronicznej oraz rozwój narzędzi wyszukiwania połączeń.
- lan transportowy stanowi element realizacji polityki transportowej państwa, wpisując się w cele zrównoważonego rozwoju, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz wzmacniania roli kolei w krajowym systemie transportowym.

Plan transportowy ma charakter planistyczny i nie stanowi podstaw do zaciągania zobowiązań finansowych przez Skarb Państwa. Realizacja przewozów oraz związane z tym zobowiązania finansowe będą wynikały z odrębnych czynności prawnych, w szczególności z zawarcia wieloletniej umowy ramowej o świadczenie usług publicznych oraz umów wykonawczych.

Z uwagi na charakter regulacji nie ma konieczności zamieszczania w projektowanym rozporządzeniu przepisów przejściowych.

Projekt rozporządzenia przewiduje jego wejście w życie z dniem 15 grudnia 2030 r., co pozostaje spójne z okresem obowiązywania umowy ramowej o świadczenie usług publicznych zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity S.A., obowiązującej do dnia 14 grudnia 2030 r. Ustalenie wskazanego terminu wejścia w życie zapewnia ciągłość organizacyjną systemu przewozów oraz umożliwia przygotowanie dalszych działań organizatorskich po wygaśnięciu obowiązującej umowy. Przewidziana *vacatio legis* umożliwi adresatom zapoznanie się z treścią norm prawnych, ale przede wszystkim pozwoli w należyty sposób przygotować się do spełnienia wymagań wynikających z nowych regulacji.

Konieczność przyjęcia rozporządzenia z odpowiednim wyprzedzeniem wynika ze specyfiki rynku kolejowego oraz obowiązków określonych w art. 7 ust. 2 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 215 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.), w szczególności w zakresie obowiązku ogłoszenia zamiaru przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia z minimum 12-miesięcznym wyprzedzeniem.

Uwzględniając terminy wynikające z przepisów prawa Unii Europejskiej oraz konieczności zapewnienia odpowiedniego okresu mobilizacji operatora, który z praktyki państw członkowskich wynosi co najmniej 12 miesięcy (optymalnie 2-3 lata), niezbędne jest przyjęcie aktu prawnego z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do daty jego wejścia w życie.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Dokonano analizy kwalifikacji projektu rozporządzenia oraz załącznika do rozporządzenia, tj. planu transportowego do przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko na podstawie art. 46 i art. 47 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w wyniku której stwierdzono brak konieczności przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, z uwagi na planistyczny charakter dokumentu oraz brak wyznaczania ram dla realizacji przedsięwzięć mogących znacząco wpływać na środowisko.

Projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), ponieważ nie zawiera przepisów technicznych.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, z późn. zm.) oraz z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2026 r. poz. 404), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.