



Związek Rzemiosła Polskiego

ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa, tel. +48 22 50 44 200, fax. +48 22 50 44 220, www.zrp.pl, zrp@zrp.pl

NO- 21/2026

Warszawa, dnia 6 marca 2026 r.

STANOWISKO ZWIĄZKU RZEMIOSŁA POLSKIEGO

do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw (numer UD232 z dnia 25.02.2026 r.).

Celem projektowanej *ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw* jest zwiększenie mobilności i przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce poprzez dostosowanie publicznego transportu zbiorowego do potrzeb osób, szczególnie zamieszkujących tereny o słabej dostępności transportowej.

Projektowana inicjatywa wprowadza zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe.

Na szczególną uwagę zasługują rozwiązania mające na celu: określenie „minimalnych usług publicznego transportu zbiorowego” wraz ze standardem ich częstotliwości na poziomie województw, powiatów i gmin oraz wprowadzenie nowego zadania dla jednostek samorządu terytorialnego polegającego na organizowaniu publicznego transportu zbiorowego w sposób zapewniający przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu oraz wprowadzenie definicji „transportu na żądanie”.

Do innych ważnych zmian należą: ustanowienie marszałków województw integratorami przewozów w województwie; uproszczenie planu transportowego; zobowiązanie ministra właściwego do spraw transportu do sporządzenia Schematu sieci komunikacyjnej międzywojewódzkich

i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym oraz wprowadzenie obowiązku sporządzenia przez operatorów publicznego transportu zbiorowego rozkładów jazdy w formacie cyfrowym.

Ustawa zakłada również zmianę nazwy „Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” na „Fundusz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu” oraz zmiany w zasadach dopłaty z Funduszu, zmiany grup jego potencjalnych beneficjentów, a także w obsłudze Funduszu - przekazanej marszałkom województw.

W projekcie zaproponowano rozszerzenie zadań kontrolnych Inspekcji Transportu Drogowego o kontrolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej objętych dopłatą z Funduszu przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, a także objęcie przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego ochroną przewidzianą dla funkcjonariuszy publicznych.

Ustawa zakłada przekształcenie obecnego systemu publicznego transportu zbiorowego w kraju w bardziej efektywny i skuteczny system, który będzie uwzględniał i realizował potrzeby pasażerów przede wszystkim w zakresie dostępności do transportu.

Niemniej, realizacja planowanych założeń wymaga szerokich konsultacji z samorządami odnośnie adekwatności środków przeznaczonych na realizację zadań przekształconego funduszu, a także szerokich konsultacji społecznych przy tworzeniu Schematu sieci komunikacyjnej międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich.

W celu zwiększenia mobilności i przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce warto przy okazji proponowanych zmian rozważyć wprowadzenie ulg dla uczniów na przejazdy komunikacją publiczną w związku z pobieraniem nauki u pracodawcy, powiązanej z posiadaniem trwającej umowy o pracę w celu przygotowania zawodowego młodocianego.

Aktualny brak uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego pracowników młodocianych realizujących naukę zawodu na podstawie umowy o pracę w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy, przy której doksztalcanie teoretyczne zapewnia pracodawca, jest wymownym przykładem występowania bariery w dostępie do komunikacji oraz realizowania praktycznej nauki zawodu w formie pozaszkolnej bezpośrednio u pracodawcy. Dodatkową barierą komunikacyjną dla młodzieży jest również ograniczanie przez operatorów na okres wakacji tzw. „kursów-przejazdów szkolnych”, co znacząco utrudnia młodzieży dojazd do miejsca nauki zawodu w systemie dualnym.

Chociaż w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe dano przewoźnikom prawo do wprowadzania własnych ulg handlowych to dla zapewnienia dostępności, w naszej opinii **należały w ramach projektu wprowadzić również zmiany w odpowiednich zapisach ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2024 poz. 380), a mianowicie:**

➤ **art. 4. ust. 4. pkt 2 należy zastąpić następującym:**

2) dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej oraz młodzież realizująca obowiązek nauki

w formie pozaszkolnej będąca pracownikami młodocianymi zatrudnianymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia;

➤ **art. 5. ust. 1. należy zastąpić następującym**

Art. 5. 1. Do ulgi 49 % przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej, na podstawie biletów imiennych miesięcznych, są uprawnione dzieci i młodzież w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia szkoły podstawowej lub ponadpodstawowej – publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej oraz młodzież realizująca obowiązek nauki w formie pozaszkolnej będąca pracownikami młodocianymi zatrudnianymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia.

Powyższe zapisy mają na celu zapewnienie takich samych ulg dla młodzieży pobierającej naukę w systemie dualnym jakie posiadają inni uczniowie. Młodzież taka zatrudniana jest przez pracodawców jako pracownicy młodociani w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy.

Sytuacja, w której część młodzieży z uwagi na brak ulg jest wykluczona komunikacyjnie nie powinna mieć dłużej miejsca. Przyznane ulgi winny obowiązywać do końca trwania okresu nauki zawodu, jednak nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia

W naszym przekonaniu nieuwzględnienie w uprzywilejowanych grupach młodzieży uprawnionych do korzystania z ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego pracowników młodocianych realizujących przygotowanie zawodowe w formie nauki zawodu oraz realizujących kształcenie teoretyczne w formie pozaszkolnej (zapewnianej przez pracodawcę), stanowi istotną barierą w dostępie do komunikacji i nauki dla tej młodzieży. Warto zaznaczyć, że młodzież ta często pochodzi, ze środowisk wiejskich i małych miast, z rodzin wielodzietnych o niskich dochodach przez co często zmagają się z różnymi trudnościami w dostosowaniu do realizacji obowiązku nauki w formie szkolnej.

Postulujemy by w ramach projektowanej ustawy wprowadzić również zmiany w odpowiednich zapisach ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz.U. 2024 poz. 380) służące wprowadzeniu ulg dla młodzieży realizującej obowiązek nauki w formie pozaszkolnej, będącej pracownikami młodocianymi zatrudnionymi w celu przygotowania zawodowego w formie nauki zawodu lub przyuczenia do określonej pracy.

