



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
DSPA-140-105(3)//09
DSPA-140-84(5)//09

Warszawa, 24 czerwca 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Przekazuję przyjęte przez Radę Ministrów stanowisko wobec:

- **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego** (druk nr 1889) oraz
- **obywatelskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego** (druk nr 1892).

Jednocześnie informuję, że Rada Ministrów upoważniła Ministra Infrastruktury do reprezentowania Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

Stanowisko Rządu

wobec poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (druk nr 1889) oraz

obywatelskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (druk nr 1892)

Zarówno poselski jak i obywatelski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (w takim samym brzmieniu) przewidują wprowadzenie od dnia 1 września 2009 r. 49 % ulgi dla dzieci i młodzieży, w okresie od rozpoczęcia odbywania obowiązkowego rocznego przygotowania przedszkolnego do ukończenia gimnazjum, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej publicznej lub niepublicznej o uprawnieniach szkoły publicznej, jak również dla studentów, przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego:

- kolejowego w pociągach osobowych, pospiesznych i ekspresowych,
- autobusowego w komunikacji zwykłej i przyspieszonej.

na podstawie biletów jednorazowych oraz imiennych biletów miesięcznych.

Obecny system ustawowych ulg przejazdowych w przewozach kolejowych i autobusowych obejmuje 29 grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ulg w przejazdach 5 kategoriami pociągów, z możliwością wykupienia dwu różnych rodzajów biletów (jednorazowe, miesięczne). Uprawnienia do ulg są potwierdzane ponad 50-cioma różnymi dokumentami. Ponadto niektóre osoby mogą korzystać z ulg w trakcie jednego przejazdu nawet z 3 tytułów, w zależności od tego na jaki dokument powołają się przy zakupie biletu u przewoźnika. Podobna sytuacja występuje w przewozach autobusowych. W praktyce powoduje to nieczytelność systemu ulg, którego koszty funkcjonowania pokrywane są z budżetu państwa.

W ramach interpelacji poselskich oraz różnych wniosków organizacji społecznych kierowanych do Ministra Infrastruktury w ostatnim czasie zgłoszonych zostało kilkanaście postulatów o rozszerzenie zakresu ulg lub podwyższenie ich wymiaru różnym grupom uprawnionych. Oczekiwania społeczne w tym obszarze nie ograniczają się więc wyłącznie do spraw uczniów i studentów.

Odnosząc się do zasadności projektowanych ustaw, należy wziąć pod uwagę, że obowiązujący system uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu

zbiorowego kolejowego i autobusowego, a także wysokość samych ulg jest wyrazem kompromisu między potrzebami oraz interesami różnych grup społecznych i zawodowych. Stale jednak pojawiają się postulaty zwiększenia wysokości i zakresu obowiązujących ulg lub objęcia systemem ulg nowych grup społecznych. Jakikolwiek zmiany w tym systemie zawsze powodują roszczenia i niezadowolenie różnych części społeczeństwa nie objętych ulgami.

W opinii Rządu wielkość i zakres obowiązujących ulg ustawowych przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego są proporcjonalne do rangi rozwiązywanego problemu, jakim jest konieczność zapewnienia ulgowych przejazdów dla określonych grup pasażerów. Wymiar obowiązujących ulg ustawowych gwarantuje również, iż usługi przewozowe dzięki przystępnym cenom są powszechnie dostępne dla osób uprawnionych. Odnosząc się w szczególności do ulg przy przejazdach środkami transportu kolejowego w pociągach osobowych, pośpiesznych i ekspresowych na podstawie biletów jednorazowych dla uczniów i studentów odpowiednio do 24 i 26 roku życia należy zwrócić uwagę, iż różnica pomiędzy obowiązującą (37%) a proponowaną wysokością ulgi (49%) wynosi 12 punktów procentowych. W związku z tym, biorąc pod uwagę ceny biletów oferowanych przez przewoźników kolejowych, różnica kwotowa może wynosić od kilku do kilkunastu złotych. Zatem z punktu widzenia uprawnionego do korzystania z obowiązujących ulg ich wysokość nie powinna stanowić bariery w dostępie do transportu kolejowego, w szczególności w dostępie do przewozów regionalnych.

Natomiast przyznanie 49% ulgi przy przejazdach autobusami w komunikacji zwykłej i przyspieszonej na podstawie biletów jednorazowych stanowi precedens, ponieważ od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2002 r. Nr 175, poz. 1440, z późn. zm.), ani też wcześniej, zarówno uczniowie jak też studenci nie posiadali prawa do korzystania z ulg ustawowych przy przejazdach międzymiastową komunikacją autobusową na podstawie biletów jednorazowych.

Ponadto, zwrócić należy uwagę, że rozszerzenie uprawnień do ulg studentom oznacza również konieczność przyznania identycznych uprawnień innym uprawnionym korzystającym obecnie z takiego samego jak studenci wymiaru ulgi, w szczególności słuchaczom: kolegiów nauczycielskich, nauczycielskich kolegiów języków obcych oraz kolegiów pracowników służb społecznych, zgodnie z art. 9f ust. 2 i art. 77 ust. 4 *ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty* (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.).

Skutki finansowe przejazdów ulgowych dla przewoźników kolejowych finansowane są z budżetu państwa. Wydatki na finansowanie ulg przejazdowych stanowią jedną z wyższych pozycji budżetowych po stronie wydatków (w 2008 roku – 900 mln zł), przy czym zakres finansowania tych ulg charakteryzuje się tendencją wzrostową, niezależnie nawet od podejmowanych inicjatyw legislacyjnych w tym zakresie, z uwagi na wzrost liczby podróży, czy też wzrost cen biletów. Tymczasem, zgodnie z uzasadnieniem zarówno do poselskiego jak i obywatelskiego projektu ustawy, skutki proponowanej nowelizacji *ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego* zostały oszacowane na około 350 mln zł, ze wskazaniem wpływów z podatku od towarów i usług jako źródła ich sfinansowania.

Dodatkowo wskazać należy, że projekty obydwu ustaw błędnie wskazują przedmiot zmienianej ustawy, której tytuł nie obejmuje uprawnień do „bezpłatnych” przejazdów (należy skreślić wyrazy „bezpłatnych i”).

Reasumując, Rząd nie jest przeciwny wspieraniu uczniów, studentów i słuchaczy kolegiów, w tym także poprzez system ulg przejazdowych, jednakże wszelkie podejmowane działania powinny być przede wszystkim spójne z polityką społeczną państwa w stosunku do różnych grup społecznych. W ocenie Rządu system ustawowych ulg przejazdowych, już obecnie nadmiernie rozbudowany, powinien zmierzać do jego uproszczenia, poprawy czytelności i w efekcie do ochrony interesów państwa w finansowaniu z budżetu państwa skutków jego stosowania, nie zaś do rozszerzania zakresu obowiązujących ulg.

Biorąc pod uwagę wskazane względy oraz pojawiające się coraz częściej roszczenia o przyznanie lub rozszerzenie prawa do ulg przejazdowych uczniom i studentom, w tym z państw członkowskich Unii Europejskiej, jak również roszczenia w tym zakresie innych grup społecznych, Rząd negatywnie opiniuje poselski oraz obywatelski projekt ustawy.

