



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, 10 lipca 2008 r.

VI kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
DSPA-140-103(6)/08

Pan  
Bronisław Komorowski  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

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 474).**

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

(-) Donald Tusk

**Stanowisko Rządu**  
**do poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (druk nr 474)**

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego przewiduje wprowadzenie od 1 października 2009 r. ulgi 50% dla studentów przy przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych i pospiesznych na podstawie biletów jednorazowych z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej i z powrotem.

Odnosząc się do zasadności projektu poselskiego należy wziąć pod uwagę, że :

- obowiązujące przepisy nie przewidują ulgi 50% dla żadnej z grup uprawnionych.

Ulga w tym wymiarze została zastąpiona w 2002 r. m.in. ulgami w wysokości 37% i 49% aby ograniczyć nadużycia popełniane przez przewoźników przy realizacji ulg ustawowych w celu uzyskania dotacji (drukowanie biletów bez wykonania usługi przewozu przy przejazdach bezpłatnych oraz łączenie 2-ch biletów z ulgą 50% dla uzyskania biletu normalnego), stąd przyznanie studentom jako jedynej grupie uprawnionych ulgi 50% jest nieuzasadnione.

- projektowana ulga jest ulgą celową, której stosowanie jest ograniczone do trasy przejazdu , w tym pociągami w różnych relacjach.

Ograniczenie ulgi do przejazdu z miejsca zamieszkania do szkoły wyższej nie odpowiada obecnym realiom pobierania nauki przez studentów. Przejazd na uczelnię nie musi odbywać się z miejsca zamieszkania, a np. z miejsca pobytu czasowego lub z miejsca zatrudnienia, a ponadto siedziba uczelni, która wydała legitymację studencką nie musi być miejscem pobierania nauki.

Przewidywać należy, że korzystanie z projektowanej ulgi będzie rodziło spory i konflikty pomiędzy studentami a przewoźnikami, dotyczące relacji przejazdu, na co wskazuje doświadczenie z realizacji przejazdów wyłącznie na określonej trasie innych grup uprawnionych do tego rodzaju ulg (dzieci i młodzież niepełnosprawni oraz ich opiekunowie – art. 2 ust. 5 ustawy).

- obowiązujące przepisy ustawy przewidują w art. 4 ust. 6 uprawnienia studentów do ulgi 49% przy przejazdach w pociągach osobowych i pospiesznych, na podstawie imiennych biletów miesięcznych.

Ulga ta w intencji ustawodawcy ma na celu zapewnienie studentom obniżonych kosztów przejazdów, odbywanych regularnie w tych samych relacjach, a więc np. z miejsca pobytu do uczelni, co zbieżne jest z zamierzeniami projektodawców nowelizacji.

Obowiązujący system uprawnień do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego i 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 ulgi przy przejazdach środkami transportu kolejowego w pociągach osobowych i pośpiesznych na podstawie biletów jednorazowych dla studentów do 26 roku życia należy zwrócić uwagę, iż różnica pomiędzy obowiązującą ( 37% ) a proponowaną wysokością ulgi wynosi 13 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.

Ponadto, zwrócić należy uwagę, że rozszerzenie uprawnień do ulg studentom, stawia w niekorzystnej sytuacji innych uprawnionych korzystających obecnie z takiego samego jak studenci wymiaru ulgi, w szczególności dzieci i młodzież odbywająca naukę w szkołach ( uprawnienie z art. 4 ust. 4 pkt 2 ustawy).

Obecny system ustawowych ulg przejazdowych w przewozach kolejowych obejmuje 29 grup społecznych i zawodowych uprawnionych do korzystania z ulg w przejazdach 5 kategoriami pociągów i z możliwością wykupienia dwu różnych rodzajów biletów ( jednorazowe, miesięczne ) oraz przy dokumentowaniu uprawnień do ulg ponad 50-oma różnymi dokumentami, przy czym niektóre osoby mogą korzystać w trakcie jednego przejazdu nawet z 3-ch różnych tytułów do ulg, 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 ostatnim czasie zgłoszonych zostało kilkanaście postulatów o rozszerzenie zakresu ulg lub podwyższenie ich wymiaru różnym grupom uprawnionych, w ramach interpelacji poselskich, wniosków organizacji społecznych, a także osób uprawnionych. Oczekiwania społeczne w tym obszarze nie ograniczają się więc wyłącznie do uprawnień studentów.

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.

Reasumując, Rząd nie jest przeciwny wspieraniu studentów, w tym także przy dojazdach kolejami do uczelni 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, Rząd negatywnie opiniuje poselski projekt ustawy.**

Uwagi uzupełniające.

Zamieszczanie projektowanej zmiany zamiast w art. 2, w bezpośrednim sąsiedztwie przepisów określających uprawnienia do ulg studentów (art. 4), nie powodowałoby konieczności zmiany upoważnienia przewidzianego w art. 6 ust. 1 ustawy.

W uzasadnieniu do projektu nie zostały określone skutki finansowe zaproponowanego rozszerzenia uprawnień dla około 2 mln studentów, a jedynie zawarto ogólne stwierdzenie, że zaproponowana zmiana pociągnie za sobą nieznaczne obciążenie budżetu państwa, gdyż wydatki związane z finansowaniem ustawowych uprawnień wzrosną o kilkanaście procent. Ponadto, uzasadnienie nie wskazuje obok skutków finansowych źródeł ich finansowania, które powinny zostać określone, jeżeli projekt pociąga za sobą obciążenie budżetu państwa ( art. 34 ust. 2 pkt 4 i 5 Regulaminu Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej ).