

USTAWA

z dnia ... 2025 r.

o odbudowie polskiej kolei i transportu autobusowego

Zważywszy, że niesprawiedliwa transformacja ekonomiczna po 1989 r. doprowadziła do upadku polskiej kolei, PKS-u i pozostawienia w tyle milionów Polek i Polaków ze wsi i Polski powiatowej,

łącząc się w solidarności z kilkunastoma milionami Polek i Polaków, których prawo do godnego transportu nie jest respektowane, a wolność i możliwość samorealizacji są ograniczane,

wyrażając stanowczy sprzeciw wobec przeznaczania publicznych pieniędzy na cele, które uzależniają naszą Ojczyznę od importu paliw kopalnych, często z autorytarnych i wrogo nastawionych państw, co uderza w same fundamenty bezpieczeństwa Polski, odporności i konkurencyjności Jej gospodarki,

wyrażając frustrację, że polskie pieniądze wspierają przemysł motoryzacyjny i interesy obcych państw zamiast polskich pracowników i przedsiębiorców,

biorąc pod uwagę, że postępujące zmiany klimatyczne stanowią egzystencjalne zagrożenie dla Państwa Polskiego i ciągłości Narodu, czyli wszystkich obywateli Rzeczypospolitej Polskiej,

dostrzegając, że efekty katastrofy klimatycznej uderzają w nieproporcjonalnym stopniu w mieszkańców obszarów wiejskich i małych miejscowości, szczególnie w tych niezamożnych, a także plony rolników, warunki pracy robotników i ich rodzin,

stawiając opór wobec pozbawiania młodych ludzi przyszłości oraz szansy na dobre życie i realizację marzeń w imię krótkoterminowych zysków najbogatszych i globalnych korporacji,

stanowczo nie zgadzając się na dalsze zwiększanie nierówności społecznych, marginalizowanie mieszkańców i samorządów obszarów wiejskich,

stanowczo sprzeciwiając się obciążaniu najbiedniejszych kosztami polityki klimatycznej,

będąc przekonanym, że walka o klimat to wyjątkowa i niepowtarzalna szansa na rozwój i wzmocnienie pozycji Polski, urzeczywistnienie sprawiedliwości społecznej i naprawienie błędów niesprawiedliwej transformacji ekonomicznej po 1989 r.,

uważając, że podstawową rolą Państwa Polskiego, w którym władza należy do całego Narodu, a nie wąskiej grupy najbogatszych, jest dbanie o dobro wszystkich obywateli Rzeczypospolitej Polskiej i interes publiczny,

nawiązując do najlepszych polskich tradycji historycznych, zgodnie z którymi jednolity i rozwinięty publiczny transport zbiorowy stanowi fundament jednolitego Państwa Polskiego oraz powód do dumy Polek i Polaków,

kontynuując misję Juliana Eberhardta, pierwszego Ministra Kolei Żelaznych w II Rzeczypospolitej, który przejmował kolej od okupantów i ujednolicał ją, scalając rozdartą przez zaborców Ojczyznę,

wierząc, że przeznaczeniem Państwa Polskiego jest odważne budowanie swojej potęgi i kształtowanie dobrej przyszłości dla całego Narodu, będąc przykładem dla społeczności międzynarodowej i przyczyniając się do dobra Rodziny Ludzkiej,

uchwala się, co następuje:

Art. 1. W ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2025 poz. 561) wprowadza się następujące zmiany:

1) ustawa otrzymuje tytuł „o Krajowym Funduszu Odbudowy Polskiej Kolei i Transportu Autobusowego oraz o autostradach płatnych”;

2) w art. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zasady odbudowy polskiej kolei i transportu autobusowego poprzez zasilenie Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1133), zwanego dalej „Funduszem Kolejowym”, oraz Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303), zwanego dalej „Funduszem Autobusowym””;

b) ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Ustawa określa także zasady finansowania eksploatacji dróg krajowych, w tym autostrad, oraz budowy i przebudowy dróg krajowych stanowiących obwodnice w rozumieniu art. 2 pkt 2a ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz. U. z 2025 r. poz. 94), zwanych dalej „obwodnicami”, ze środków Krajowego Funduszu Odbudowy Polskiej Kolei i Transportu Autobusowego, zwanego dalej „Funduszem”, z wyłączeniem dróg krajowych w miastach na prawach powiatu, finansowanych z budżetów tych miast, jak również zasady zawierania umów o eksploatację autostrad.”;

c) w ust. 2-4 skreśla się słowa „budowane i eksploatowane albo wyłącznie”;

3) w art. 1a i art. 2 skreśla się słowa „budowane i”, „budowę i eksploatację albo wyłącznie”, „budowa i eksploatacja albo wyłącznie”, „budowy i”

4) art. 37i ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Opłata paliwowa stanowi przychód Funduszu Kolejowego oraz Funduszu Autobusowego, z tym że kwota stanowiąca 70% tej opłaty stanowi przychód Funduszu Kolejowego, a kwota stanowiąca 30% tej opłaty – przychód Funduszu Autobusowego.”;

5) w przepisach następujących po art. 37i ust. 1 słowa „Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej” zamienia się słowami „Fundusz autobusowy”;

6) rozdział 6 otrzymuje tytuł „Krajowy Fundusz Odbudowy Polskiej Kolei i Transportu Autobusowego”;

7) uchyla się art. 38;

8) w art. 39a pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) gromadzi środki finansowe na rozwój przewozów o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz na budowę i przebudowę obwodnic;”

9) w art. 39b uchyla się ust. 1 pkt 1 i ust. 3;

10) art. 39d ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) cel, o którym mowa w art. 39f ust. 1 pkt 1”;

11) w art. 39f ust. 1:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) finansowanie rozwoju przewozów o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 12 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym poprzez przekazywanie środków do Funduszu Kolejowego i do Funduszu Autobusowego”;

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) finansowanie budowy i przebudowy obwodnic oraz przedsięwzięcia mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych, w szczególności rozwój systemu automatycznego nadzoru, przy czym środki przeznaczone na te cele w danym roku nie mogą przekroczyć 10% łącznej wysokości środków przeznaczonych na cele, o którym mowa w niniejszym punkcie i pkt 1; na przedsięwzięcia mającego na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach publicznych przeznacza się przynajmniej 10% środków, które przeznacza się na cele określone w niniejszym punkcie w danym roku”;

c) w pkt 2 skreśla się słowa „budowę i eksploatację albo wyłącznie”;

d) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) finansowanie przedsięwzięć drogowym w postaci budowy lub przebudowy obwodnic powierzonych drogowej spółce specjalnego przeznaczenia”;

e) pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) związanych z budową i przebudową obwodnic”;

12) art. 39f:

a) ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Środki, o których mowa w art. 39b ust. 1 pkt 11c, przeznacza się na cel, o którym mowa w art. 39f ust. 1 pkt 1, finansowanie inwestycji realizowanych w ramach programów wieloletnich ustanawianych przez Radę Ministrów zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych dotyczących budowy lub przebudowy obwodnic, a także innych zadań wynikających z planu finansowego Funduszu oraz na pokrycie wydatków, o których mowa w ust. 2.”;

b) po ust. 4b dodaje się ust. 4c w brzmieniu:

„4c. Bank Gospodarstwa Krajowego comiesięcznie przekazuje do Funduszu Kolejowego i Funduszu Autobusowego całość środków, które nie są przekazywane na inny cel, przy czym do Funduszu Kolejowego przekazuje 70%, a do Funduszu Autobusowego 30% środków przekazywanych do tych obu funduszy w danym miesiącu.”;

c) w ust. 6 słowa „pkt 1 i 3” zamienia się słowami „pkt 1, 1a i 3”;

13) w art. 39i w pkt 1, art. 39j ust. 1, tytule rozdziału 9 i art. 61-63d skreśla się słowa „budowę i eksploatację albo wyłącznie”;

14) w art. 63:

a) uchyla się pkt 1,

b) pkt 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) eksploatacji autostrady zgodnie z obowiązującymi przepisami,”

c) w pkt 6 uchyla się lit. c;

d) w art. 63b ust. 1 skreśla się słowo „przebudowy.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 25 ust. 3 po pkt 24 dodaje się pkt 25 w brzmieniu:

„25) zasady przekazywania środków, o których mowa w art. 58f, w tym wskazanie numeru rachunku bankowego organizatora do ich przekazywania.”;

2) w dziale II po rozdziale 6 dodaje się rozdział 7 w brzmieniu:

„Rozdział 7

Polski Bilet Powszechny im. Juliana Eberhardta

Art. 58b. 1. Ustanawia się Polski Bilet Powszechny im. Juliana Eberhardta, zwany dalej „Biletem”.

2. Bilet jest uwzględniany w cennikach opłat lub taryfach oraz honorowany przez operatorów i przewoźników wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej z wyjątkiem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich i międzynarodowych przewozów pasażerskich.

3. Bilet jest ważny 30 dni od momentu skasowania lub aktywacji w całym publicznym transporcie zbiorowym w przewozach, o których mowa w ust. 2, we wszystkich środkach transportu, na obszarze całej Polski, niezależnie od, w szczególności, liczby przejazdów, przesiadek, zmian środków transportu oraz zmian operatorów i przewoźników.

4. Bilet kosztuje 50,00 zł.

5. Do Biletu nie mają zastosowania ulgi ustawowe, w szczególności o których mowa w art. 46 ust. 1 pkt 6 lit. a.

Art. 58c. W przypadku zakupu u operatora, opłaty za Bilet, o którym mowa w art. 58b ust. 4, stanowią przychód organizatora, który jest przeznaczany na cel, o którym mowa w art. 50 pkt 3, lub inne cele związane z finansowaniem przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Art. 58d. Operator przekazuje na rachunek bankowy organizatora, o którym mowa w art. 25 ust. 3 pkt 25, pobrane opłaty za Bilet, o którym mowa w art. 58b ust. 4, przed upływem 7 dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym opłata została pobrana, chyba, że opłata została uiszczona bezpośrednio organizatorowi.

Art. 58e. 1. W celu otrzymania rekompensaty, o której mowa w art. 50 pkt 3, w stosunku do linii komunikacyjnych, których dotyczy obowiązek, o którym mowa w art. 58b ust. 2, przewoźnik nie będący operatorem zawiera z organizatorem umowę, o której mowa w art. 4 ust. 1 pkt 24.

2. Organizator nie może odmówić zawarcia umowy, o której mowa w ust. 1; art. 19 ust. 1 nie stosuje się.

3. W ramach rekompensaty, o której mowa w ust. 1, operatorowi przysługuje rozsądny zysk, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, który przeznaczany jest wyłącznie na rozwój publicznego transportu zbiorowego, w tym zwiększenie liczby linii komunikacyjnych, częstotliwości przejazdów, zakup pojazdów zeroemisyjnych, modernizację taboru i podnoszenie standardu przewozów.

4. Do rekompensaty, o której mowa w ust. 1, nie stosuje się art. 55.

3) Po art. 65 dodaje się art. 66 w brzmieniu:

„**Art. 66.** 1. Operator lub przewoźnik, który uchyła się od obowiązku, o którym mowa w art. 58b ust. 2, podlega karze pieniężnej w wysokości 5000 zł.

2. Operator lub przewoźnik, który odmawia sprzedaży Biletu lub sprzedaje Bilet po cenie innej niż określona w art. 58b ust. 4 podlega karze pieniężnej w wysokości 2000 zł.

3. Operator lub przewoźnik, który nie honoruje Biletu zakupionego od innego operatora lub przewoźnika podlega karze pieniężnej w wysokości 2000 zł.

4. Kary, o których mowa w ust. 1-3, nakłada, w drodze decyzji administracyjnej, marszałek województwa właściwy ze względu na miejsce zakupu Biletu lub miejsce realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez operatora lub przewoźnika wobec którego toczy się postępowanie administracyjne.

5. Kary pieniężne, o których mowa w ust. 1-3, stanowią dochód województwa, z przeznaczeniem na realizację zadań, o których mowa w art. 58d i 58e, lub zadań związanych z rozwojem publicznego transportu zbiorowego.

Art. 3. W ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1133) w art. 5 ust. 1 pkt 1 liczbę „19,45 %” zastępuje się liczbą „70%”.

Art. 4. W ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402, 1572, z 2025 r. poz. 303):

- 1) w art. 5 w pkt 3 liczbę „3,65 %” zastępuje się liczbą „30%”;
- 2) art. 11d ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dopłatę ustala się w kwocie nie wyższej niż 11,00 zł, a w przypadku pojazdu zeroemisyjnego nie wyższej niż 15,00 zł, do 1 wozokilometra przewozu autobusowego o charakterze użyteczności publicznej.”.

Art. 5. Budowy i przebudowy autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu art. 4 pkt 10 i 11 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) nie finansuje się ze środków publicznych w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530), ani nie udziela się w tym celu gwarancji i poręczeń Skarbu Państwa lub innych jednostek sektora finansów publicznych.

Art. 6. Wszystkie środki publiczne przewidziane do tej pory na budowę i przebudowę, o których mowa w art. 5, w tym środki planowane do wydatkowania w przyszłości, jak również zwolnione w związku z art. 7 i 8, ich dysponent przekazuje corocznie do Funduszu Kolejowego, o którym mowa w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1133), oraz do Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w ustawie z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 402 i 1572 oraz z 2025 r. poz. 303), przy czym do Funduszu Kolejowego przekazuje on 70%, a do Funduszu Autobusowego 30% środków przekazywanych do tych obu funduszy w danym roku.

Art. 7. Nie wszczyna się nowych postępowań o udzielenie zamówienia dotyczącego budowy i przebudowy, o których mowa w art. 5, a postępowania wszczęte, również w których dokonano już wyboru oferty, ale nie podpisano umowy, ulegają unieważnieniu z mocy prawa z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 8. Umowy o budowę i przebudowę, o których mowa w art. 5, wygasają z mocy prawa z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, przy czym w umowach zawierających również inne postanowienia, w szczególności dotyczące eksploatacji, remontu i konserwacji, wygasają jedynie postanowienia dotyczące budowy i przebudowy.

Art. 9. Prawnie uzasadnione odszkodowania i inne roszczenia wynikające ze skutków prawnych art. 7 i 8 finansowane są w pierwszej kolejności z wolnych środków pieniężnych uzyskanych z aukcji uprawnień do emisji ogólnych, o których mowa w art. 49 ust. 6 ustawy z dnia 12 czerwca 2015 r. o systemie handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1505 i z 2025 r. poz. 303).

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 2 pkt 1-3, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.