

Rada Ministrów przyjęła projekt ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw, przedłożony przez Ministra Infrastruktury. Założeniem tej ustawy jest poprawa funkcjonowania przewozów drogowych osób w transporcie publicznym. Chodzi również o walkę z wykluczeniem komunikacyjnym w rejonach, gdzie regularna komunikacja autobusowa nie istnieje lub funkcjonuje w wymiarze, który nie zaspokaja podstawowych potrzeb komunikacyjnych pasażerów. Roczna kwota wsparcia dla linii autobusowych z rządowego Funduszu rozwoju przewozów autobusowych wzrośnie do 1 mld zł.

Zainteresowanie samorządów uruchamianiem połączeń z dofinansowaniem z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych rośnie z roku na rok. W 2019 r. dofinansowanych zostało 1228 linii komunikacyjnych za 10 mln zł, w 2020 r. były to 2834 linie i 139 mln zł, a w 2021 r. 4371 linii i 358 mln zł. Natomiast w 2022 r. dopłatą objęto 5705 linii komunikacyjnych, a kwota dopłaty przekazana organizatorom wyniosła ponad 631 mln zł. W ramach przeprowadzonych do tej pory naborów na 2023 r., samorządy wniosowały o uruchomienie 6 436 nowych linii komunikacyjnych w całym kraju. Na ten cel rząd przeznaczył 777 mln zł.

Najważniejsze rozwiązania:

- Z 800 mln zł do 1 mld zł zwiększony zostanie budżet Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Rozwiązanie to pozwoli na zwiększenie dostępności transportu publicznego dla pasażerów.
- Od 2024 r. utrzymany zostanie na stałe obecny poziom dopłaty z Funduszu dla organizatorów publicznego transportu w kwocie nie wyższej niż 3 zł do 1 wozokilometra przewozu.
- Wojewoda będzie mógł zawierać z organizatorem – oprócz rocznych umów o dopłatę – także wieloletnie umowy o dopłatę z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Zapewni to większą przewidywalność i stabilność dopłat z funduszu, a tym samym zachęci organizatorów do organizacji przewozów, zwłaszcza na obszarach, gdzie dostępność transportu nie jest obecnie wystarczająca.
- Utrzymana zostanie możliwość ubiegania się o dopłatę z budżetu państwa, jeśli chodzi o stosowanie ulg ustawowych za przejazd przez przewoźników, którzy nie są operatorami publicznego transportu zbiorowego. Rozwiązanie to umożliwi szeroką dostępność biletów ulgowych dla pasażerów, zarówno w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, jak i przewozach realizowanych przez tzw. przewoźników komercyjnych.
- W czasie stanu wyjątkowego, stanu wojennego, stanu klęski żywiołowej oraz stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w celu usuwania ich skutków, zarządca infrastruktury kolejowej będzie mógł nie pobierać części opłaty podstawowej, związanej z rodzajem wykonywanych przewozów (mark-up) oraz opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej lub będzie mógł pobierać opłatę podstawową obniżoną o nie więcej niż 50 proc. wysokości.
- Za utracone przychody zarządca infrastruktury kolejowej otrzyma finansowanie ze środków budżetu państwa. Rozwiązanie ma na celu umożliwienie zarządcy infrastruktury obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury i zrekompensowanie im obniżenia tych opłat.

Nowe przepisy mają wejść w życie po upływie 30 dni od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

*Źródło: MI*