

Reforma nie taka piękna

28 maja 2019

Pekaesy miały wrócić na wiejskie drogie i do wykluczonych komunikacyjnie miejscowości. Ale subwencja rządowa dla wojewodów, mająca początkowo wynosić 800 mln zł rocznie, stopniała do 245 mln. Skorzystają prawdopodobnie najbogatsze gminy.



W pośpiechu i bez poprawek, na finiszu kampanii do Parlamentu Europejskiego, Senat poparł ustawę o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. To jeden z punktów nowej piątki PiS. Rząd chce przykryć białe plamy na komunikacyjnej mapie kraju. Pieniądze trafią na konto prowadzone przez Bank Gospodarstwa Krajowego i zostaną podzielone między województwa. O przyznaniu dofinansowania będzie decydował wojewoda.

Jeszcze na etapie projektu kilka razy zmieniały się pomysły na finansowanie funduszu. Początkowa kwota – 800 mln zł na ten rok – w miarę jak przedłużały się prace nad projektem, stopniała najpierw do maksymalnie 400 mln zł, a potem 300 mln zł. Finalnie w ustawie zapisano, że w tym roku na fundusz wpłynie 245 mln zł. Zmieniły się także źródła finansowania funduszu autobusowego w latach 2020–2028. Miał być zasilany z

budżetu państwa w kwocie 800 mln zł, ale w ustawie przyjętej przez Sejm jest już mowa tylko o 200 mln zł na każdy rok (środki w dyspozycji ministra do spraw transportu). Dodatkowe pieniądze mają pochodzić m.in. z opłaty paliwowej (2020 r. – 377,5 mln zł, 2021 r. – 307,5 mln zł) i wpływów z tytułu opłaty emisyjnej (5 proc.).

To reforma z pieniędzmi, ale bez wizji – podkreśla dr Michał Wolański z Instytutu Infrastruktury, Transportu i Mobilności SGH. Wskazuje, że wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda ma przyznawać środki, brakuje funkcjonalności i dostępności finansowej. Ekspert zaznacza, że najbardziej wykluczone komunikacyjnie są samorządy najbiedniejsze. – Dla nich dopłata może być niewystarczająca. Obawiam się, że pieniądze trafią do najbogatszych – mówi.

Plusem jest to, że pierwszeństwo będą miały gminy, a dopiero po nich związki gminne, powiaty i województwa. Ale czy najbiedniejsze z gmin będzie stać na dopłatę minimum 10 proc. kosztów? Na etapie prac rządowych doprecyzowano, że środki zasilać jedynie nowe linie, które funkcjonują krócej niż trzy miesiące (od wejścia w życie ustawy). Ten przepis od początku budził wątpliwości. Eksperci zwracali uwagę, że gminy mogą stosować ekwilibrystykę prawną i na przykład dokładać lub likwidować jeden przystanek autobusowy istniejącego połączenia, zmieniać w niedużym stopniu trasę linii tylko po to, by móc otrzymać dofinansowanie. Warunek zaistnienia nowych linii, by otrzymać dofinansowanie sprawi, że wsparcia nie dostaną ci przewoźnicy, którzy już teraz obsługują nierentowne połączenia i którym grozi likwidacja.

Zdjęcie: Remigiusz Okraska

Źródło: NowyObywatel.pl