

Transport – potrzeba drugiej kategorii?

30 maja 2016

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła badania usług transportowych, które lokalne samorządy zapewniają mieszkańcom swoich gmin. Wnioski są ponure – wiele z nich nie interesuje się potrzebami komunikacyjnymi pasażerów i ogranicza się do utrzymywania status quo.

Badania NIK wykazały sporo zaniedbań. Samorządy na ogół nie były zainteresowane organizowaniem publicznego transportu zbiorowego dla mieszkańców. Ograniczały się do administrowania tym transportem, czyli m.in. wydawania zezwoleń i określania położenia przystanków komunikacyjnych. Połowa skontrolowanych samorządów nie badała też lokalnych potrzeb przewozowych, choć był to ich obowiązek. Lokalnych przewoźników sprawdzał jedynie co czwarty skontrolowany powiat. Badania i analizy potrzeb przewozowych mieszkańców przeprowadziły tylko te samorządy, które przystąpiły do opracowania planu transportowego. Jednak żaden ze skontrolowanych samorządów do czasu zakończenia kontroli nie zawarł umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Samorządy nie zawierały takich umów nawet wtedy, kiedy stwierdzały, że aktualne potrzeby nie są zaspokajane przez przewoźników komercyjnych.

Jak informuje strona nik.gov.pl, Izba zwraca uwagę, że barierą ograniczającą zaangażowanie samorządów w organizację publicznego drogowego transportu zbiorowego jest przede wszystkim brak pieniędzy. Hamulcem są także sprzeczne rozwiązania prawne w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym i w rozporządzeniu Unii Europejskiej. Dotyczą one przyznawania przewoźnikom działającym na określonych liniach tzw. prawa wyłącznego, czyli prawa umożliwiającego wykonywanie przewozów na danej linii komunikacyjnej przez jednego przewoźnika. Ideą przepisów europejskich, dopuszczających

takie rozwiązanie, była organizacja publicznego transportu zbiorowego na zasadach konkurencji regulowanej. Miało to zapewnić bardziej masowy charakter tych usług, zwiększyć ich bezpieczeństwo i umożliwić odróżnienie wyższą jakością lub niższą ceną od usług świadczonych na zasadzie swobodnej gry sił rynkowych.

NIK zwraca przy tym uwagę, że polskie prawo nie dopuszcza przyznawania prawa wyłącznego i wnioskuje do Prezesa Rady Ministrów o zainicjowanie zmian art. 20 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, uprawniających samorządy do przyznawania prawa wyłącznego.

Poza rekompensatami finansowanymi z budżetu państwa za honorowanie ulg ustawowych dla przewoźników świadczących usługi transportowe o charakterze użyteczności publicznej, samorządy nie przewidują żadnych innych rekompensat. Może to spowodować brak zainteresowania przewoźników świadczeniem usług na trasach, gdzie ruch pasażerski jest niewielki i gdzie nie zapewni on rentowności w przypadku świadczenia usług przez więcej niż jednego przewoźnika.

Kontrola zlecona przez NIK Inspekcji Transportu Drogowego na terenie kontrolowanych powiatów wykazała, że co dziesiąty autobus był w stanie technicznym nie pozwalającym na świadczenie usług. Z powodu stanu technicznego zagrażającego bezpieczeństwu. Inspekcja zakazała użytkowania 11 z 492 skontrolowanych autobusów. Ustalenia kontroli wskazują także, że więcej niż połowa samorządów nie wywiązywała się z obowiązku udostępniania pasażerom informacji na temat dostępnego publicznego transportu zbiorowego. Na stronach internetowych urzędów nie zamieszczano danych o przebiegu linii komunikacyjnych, rozkładów jazdy czy informacji o przewoźnikach.

Źródło: NowyObywatel.pl