

Zmiany w tzw. ustawie PKS-owej

Utworzono: środa, 15, maj 2019 12:25



14 maja sejmowa Komisja Infrastruktury zajęła się rządowym projektem ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (tzw. ustawa PKS-owa). - Aktualny projekt ustawy PKS-owej w zdecydowanej większości spełnia oczekiwania pokładane w ustawie jako narzędziu likwidacji wykluczenia komunikacyjnego – zauważa Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu.

- Ministerstwo Infrastruktury wprowadziło szereg dobrych zmian do pierwszej wersji projektu ustawy PKS-owej. Zmiany pojawiły się dzięki oddolnej presji społecznej ze strony organizacji obywatelskich i ekspertów – dodaje Rafał Górski, prezes Instytutu Spraw Obywatelskich.

Błędy w ustawie, które wskazywaliśmy:

1. Dofinansowanie miało objąć tylko samorządy z przyjętym już planem transportowym, co praktycznie oznaczało, że ponad połowa powiatów i zdecydowana większość gmin, głównie tych pozbawionych minimalnego standardu komunikacji publicznej bez planu transportowego nie mogłaby aplikować o dofinansowanie komunikacji. Projekt ustawy wykluczał obszary wykluczone transportowo z ubiegania się ośrodki na wykluczenie transportowe!
2. Wnioski miały być rozpatrywane na zasadzie: kto pierwszy ten lepszy. System taki premiował obszary z dobrze zorganizowanym transportem publicznym (gdzie są kadry przygotowane do aplikowania o fundusze).
3. Dofinansowaniem miała być objęta komunikacja miejska. Obecnie dzięki środkom pomocowym z UE komunikacja miejska otrzymuje tabor z dofinansowaniem nawet 85% (np. w Lublinie, Olsztynie, Rzeszowie, Białymstoku, Kielcach). Duże miasta nie są

na pewno obszarem wykluczenia komunikacyjnego, gdzie środki finansowane z racji na dużą gęstość zaludnienia są przeznaczane na transport publiczny w znacznej wysokości (np. w Warszawie 2,6 mld zł wobec niecałych 15% na transport regionalny w woj. mazowieckim, Łódź 0,4 mld zł wobec 15% tej kwoty na transport regionalny w woj., łódzkim).

4. Środki miały mieć charakter wygasający nawet w przypadku ich niewykorzystania.

Pierwsza wersja ustawy spowodowała stanowczy sprzeciw Instytutu Spraw Obywatelskich i Centrum Zrównoważonego Transportu. Ustawa nabrała nowej jakości dzięki konsultacjom wewnątrzresortowym oraz dzięki uwzględnieniu znacznej części z 220 zgłoszonych uwag przez 31 podmiotów.

Projekt ustawy przyjęty 8 maja przez Radę Ministrów zawiera zapisy zbieżne ze zgłoszonymi uwagami w konsultacjach publicznych:

1. O dofinansowanie mogą się ubiegać wszystkie samorządy, które zapewnią minimum 10% dofinansowania względem dopłaty z Funduszu i podpiszą umowę z operatorami (w toku konsultacji próg ten obniżono z 30%).
2. Dofinansowaniem będą objęte tylko nowe linie komunikacyjne czyli np. takie które obejmą obszary wykluczenia komunikacyjnego. Wprowadzony ogranicznik uniemożliwia traktowanie jako nowej linii zawieszanej po marcu br.
3. Wprowadzono racjonalny model oceny wniosków zamiast zasady pierwszeństwa składający się z oceny 7 składowych premiujący niskie dochody mieszkańców (20% wagi) pracę eksploatacyjną (im więcej kursów, tym wyższa ocena wniosku) (20% wagi), dostępność – im więcej przystanków im więcej linii tym wyższa ocena (40% wagi), dostępność dla osób ograniczonych ruchowo np. niepełnosprawnych (20% wagi).
4. Niewykorzystane środki w danym roku przechodzą na rok następny.

Minus aktualnej ustawy PKS-owej polega na tym, że brakuje w nim wyższego progu maksymalnej dopłaty do wozokilometrów. Próg dopłaty ma wynosić 1 zł/wozokm do 2021 r. i od 2022 r. 0,8 zł/km. Pod rządami nowej ustawy dopłata do pasażerokilometra (bez ulg ustawowych) wyniesie ok. 0,04-0,05 zł/km w przypadku komunikacji autobusowej pozamiejskiej wobec kwoty ok. 0,17-0,22 zł/km w przypadku kolei np. w przypadku Kolei Mazowieckich, Przewozów Regionalnych czy Kolei Śląskich, czy 0,44 zł/km w przypadku WTP (aglomeracja warszawska).

- Trudno będzie przy zapisanym w ustawie poziomie dopłat zapewnić trwałość przewozów. W trosce o wykorzystanie dostępnych środków wnioskujemy, aby w projekcie ustawy wprowadzić próg dopłaty maksymalnie 1,5 zł/km (zamiast 1 zł/km do 2021 i 0,8 zł/km potem), co zapewni objęcie dopłatami w kraju w latach 2020-2028 minimum 533 mln wozokm rocznie. Faktycznie z racji na to, że maksymalna dopłata nie będzie w wielu przypadkach potrzebna należy szacować poziom dofinansowanych wozokm na ok. 650-800 mln wozokm rocznie – zauważa Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu.

Znaczna część przewozów autobusowych nie wymaga dotacji. Dotyczy to relacji

Zmiany w tzw. ustawie PKS-owej

Utworzono: środa, 15, maj 2019 12:25

międzywojewódzkich (np. FlixBus, Polonus, Neobus, trasa Kraków-Katowice) oraz relacji wojewódzkich łączących ośrodki o dużym potencjale przewozowym (np. Zakopane-Kraków, Nowy Sącz-Kraków). Oznacza to, że jest możliwe w takim modelu uzyskanie w komunikacji autobusowej wzrostu o ponad 2/3 liczby wozokm w kraju do nawet ok. 1 mld wozokm rocznie zgodnie z zapowiedziami towarzyszącymi Piątce Kaczyńskiego bez obawy o niezrealizowanie głównego celu ustawy: likwidację wykluczenia komunikacyjnego na obszarach białych plam transportowych Polski.

- Przewozy na obszarach wykluczenia komunikacyjnego nie są możliwe do realizacji z dopłatą na poziomie aktualnie wskazywanym przez rząd, jeśli ma być zapewniony odpowiedni standard obsługi pasażerów. Standard adekwatny do pozycji Polski w sercu Europy – twierdzi Rafał Górski, prezes Instytutu Spraw Obywatelskich.

Źródło: INSPRO