

Winieta na prezesa

Dzięki winietom rząd da z pewnością zarobić swoim ludziom, a może i poratuje budżet. Tylko czy zostanie coś na drogi?

RAFAL PISERA

Marcin Bujnowicz z Tychów doradza handlowcom, jak lepiej prowadzić biznes. W tym celu swoim szukici grand vitara pokonuje miesięcznie 5-6 tys. km. Krajowe drogi to dla niego zmora. Kosztów wymiany pogiętych na dziurach felg i zużytych amortyzatorów już nawet nie liczy. Bardziej obawia się wypadku: przed rokiem na trasie nr 78 ze Śląska do Kielc jego samochód wpadł w koleinę tak głęboką, że wylądował w rowie.

Bujnowicz jest za budową i remontem dróg, ale nie za winietami. Nowy podatek ma wejść od przyszłego roku. - Zapłaciłbym, gdybym miał gwarancję, że moje pieniądze pójdą na drogi. Czuję jednak w tym jakiś podstęp - mówi śląski biznesmen. I takie obawy podziela 85 proc. kierowców (badanie PBS-u z września br.).

Wbrew zapewnieniom Millera nowy podatek pójdzie nie tylko na budowę dróg. Zanim powstanie pierwszy kilometr autostrad, wpływy z winiet trafią do kieszeni urzędników i producentów naklejek. Na dodatek w ustawie o drogach jest furтка, która pozwoli latać tymi pieniędzmi deficyt budżetowy.

Opozycja nie ma wątpliwości, że rząd chce oszukać kierowców. Lech Kaczyński, szef

Prawa i Sprawiedliwości, właśnie kompletnie podpisy pod wnioskiem o odwołanie pomysłodawcy winiet, wicepremiera Marka Pola. - Rząd pod pozorem dbałości o drogi chce dać zarobić swoim ludziom - twierdzi lider PiS-u. Jak? Wprowadzaniem winiet ma się zająć nowa spółka Zarząd Dróg Krajowych, w której zarobki nie będą podlegały ograniczeniom ustawy kominowej. Powstanie z przekształcenia obecnej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad - agencji rządowej zatrudniającej dziś kilkaset osób. Ci zarabiają obecnie - zgodnie z ustawą kominową - od 850 zł do 3 tys. zł.

Oficjalna argumentacja za likwidacją urzędu państwowego i powołaniem na jego miejsce spółki skarbu państwa jest taka, że nowa spółka będzie mogła pożyczać znaczne kwoty bez zwiększania długu publicznego.

W Ministerstwie Infrastruktury nie chciano nam powiedzieć, ile osób znajdzie zatrudnienie w Zarządzie Dróg i ile będą zarabiać. Wiadomo tylko, że władze spółki będą głównie pochodziły z politycznego nadania: członków rady nadzorczej wska-

żą ministrowie infrastruktury, finansów i spraw wewnętrznych. To oni wybiorą zarząd, a ten pracowników. - Udział tylko dwu przedstawicieli kierowców i przewoźników w radzie oznacza, że społeczna kontrola nad sposobem zarządzania pieniędzmi na drogi zostanie bardzo ograniczona. Niewykluczone, że środki te będą wydawane niewłaściwie - mówi Robert Kietliński, ekspert Banku Światowego.

Tworzenie nowej spółki krytykuje też Tadeusz Syryjczyk, były minister transportu w rządzie Jerzego Buzka. Jego zdaniem realizacją programu budowy dróg z powodzeniem mogłaby się zająć istniejąca administracja, zwłaszcza że powstała pół roku temu. - Nic się nie buduje, tylko wciąż reorganizuje. To opóźnia rozpoczęcie budowy dróg - ocenia Syryjczyk.

Opóźnienie wbrew pozorom może być na rękę rządowi Leszka Millera. Jeśli budowa tras komunikacyjnych nie ruszy równocześnie ze ściąganiem od kierowców podatku z winiet, wówczas Zarząd Dróg będzie mógł przeznaczyć zebrane pieniądze na zakup obligacji skarbowych. O tym mówią odpowiednie zapisy w ustawie. Dzięki temu pieniądze kierowców zaczną latać dziury w budżecie, a nie w nawierzchniach dróg.

To tłumaczy, dlaczego urzędnicy odmawiają odpowiedzi na pytania o całkowity koszt rządowego programu budowy dróg. Wątpliwe jednak, by Bujnowicz i miliony innych polskich kierowców dali sobie mydlić oczy. ■



„Zamiast budować drogi reorganizujemy urzędy”

Tadeusz Syryjczyk
minister transportu w rządzie Jerzego Buzka.



Tu, w Goszynie, ma się rozpocząć budowa autostrady A1. O ile wcześniej nie przejemy pieniędzy z winiet...