

Przetarg na e-myto dla aut osobowych za wcześniej?

Utworzono: wtorek, 24, czerwiec 2014 10:01 Newseria

Planowany na przyszły rok przez rząd przetarg na operatora systemu elektronicznego poboru opłat na autostradach dla aut osobowych spowodni proces likwidacji bramek. E-myto dla osobówek mogłoby zacząć działać już w 2016 r., gdyby funkcjonowało na bazie istniejącej infrastruktury.

Jednak zgodnie z podpisaną umową do listopada 2018 roku jej wyłącznym operatorem jest Kapsch Telematic Services. Przetarg i ewentualne zwycięstwo innej firmy oznaczałyby prawdopodobnie przegraną państwa w sądzie i co najmniej dwuletnie opóźnienie harmonogramu.

– Nie rozumiem pomysłu na ten przetarg, bo może to oznaczać albo konieczność zerwania umowy z Kapschem, albo modyfikacji tej umowy poprzez aneks, np. że ona się wcześniej kończy. To oznaczałoby także wypłaty ze strony skarbu państwa. Dociągnięcie umowy z Kapschem do końca 2018 roku, a równocześnie postawienie obok innego operatora systemu tylko dla samochodów osobowych jest dziwne i jest niepotrzebnym mnożeniem bytów – ocenia w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

Kapsch Telematic Services jest obecnie operatorem systemu e-myta dla ciężarówek viaTOLL. Na autostradach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad opłatę elektronicznie mogą wносить również kierowcy aut osobowych w ramach systemu viaAUTO, jednak jak na razie system jest mało popularny. Ponieważ w punktach poboru opłat często tworzą się duże korki, a rozbudowa manualnego systemu jest kosztowna, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju chce rozszerzyć system elektroniczny również na samochody osobowe.

Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami punkty manualnego poboru opłat mogłyby zniknąć z autostrad już w 2016 r. Dotyczyłoby to zarówno autostrad GDDKiA, jak i koncesyjnych. Do tej pory jednak eksperci i administracja sugerowali, że nowy system ma wykorzystywać istniejącą infrastrukturę viaTOLL-a zarządzaną przez Kapscha. Ubiegłotygodniowa zapowiedź przetargu zaskoczyła ekspertów i spółkę.

– Kierunek wyznaczony przez premier Bieńkowską, że odchodzimy od bramek, jest nadal aktualny. I to jest na pewno dobra informacja. Złą informacją może być to, że skoro prawdopodobnie wchodzimy w spór z Kapschem, który ma w umowie z GDDKiA zapis, że innego operatora systemu elektronicznego nie może być, dopóki nie skończy się umowa, to oznacza i spór sądowy, i pewnie blokowanie wyboru tego operatora. Tym samym 2017 rok, kiedy te udogodnienia dla kierowców miałyby wejść w życie, stoi pod znakiem zapytania – wyjaśnia Furgalski.

Przewiduje, że jeśli powstanie konflikt pomiędzy administracją a Kapschem, prywatni koncesjonariusze mogą wycofać się ze wspólnego systemu i utrzymają własne metody poboru opłat. Obecnie trwają z nimi negocjacje, a najbardziej przychylna nowemu systemowi jest spółka GTC – koncesjonariusz autostrady A1.

– Jeżeli do końca 2018 roku mamy podpisaną umowę z firmą Kapsch, to wydawało się najprostszym rozwiązaniem, żeby to ta firma, wykorzystując już postawioną

Przetarg na e-myto dla aut osobowych za wcześniej?

Utworzono: wtorek, 24, czerwiec 2014 10:01 Newseria

infrastrukturę, uzupełniła ten system o samochody osobowe – uważa Furgalski. Umowa państwa z Kapschem kończy się w listopadzie 2018 r. Dopiero wtedy infrastrukturą, taką jak bramownice z czujnikami systemu viaTOLL, która jest własnością Skarbu Państwa, może zarządzać inna firma. Oznacza to, że w przypadku wyboru innego operatora trzeba by stworzyć nową, kosztowną infrastrukturę lub poczekać do końca 2018 r. ze startem systemu e-myta dla aut osobowych. Furgalski podkreśla, że w takiej sytuacji straciliby zarówno kierowcy, jak i państwo. System manualny jest bowiem kosztowny w utrzymaniu i budowie oraz uciążliwy dla podróżnych, więc trzeba go zlikwidować jak najszybciej.

Furgalski dodaje, że w momencie uruchomienia systemu Kapsch miał opracowany biznesplan do końca trwania umowy. Za budowę i zarządzanie systemem viaTOLL do końca kontraktu Kapsch ma otrzymać prawie 5 mld zł, a w przypadku pojawienia się konkurencyjnego operatora spółka na pewno zanotowałaby mniejsze przychody. Furgalski ocenia, że to prowadziłoby do procesów sądowych, w których Polska mogłaby przegrać. Dodaje, że wpływ na decyzję o przetargu może mieć lobbing firm budujących infrastrukturę związaną z bramkami poboru opłat.

Źródło: Newseria