# UE chce zintegrowania systemów poboru opłat

Utworzono: poniedziałek, 31, lipiec 2017 10:07



Unia Europejska dąży do zintegrowania systemów poboru opłat drogowych w różnych krajach. Chodzi o to, by w przyszłości kierowcy mogli przejechać cały kontynent, uiszczając zbiorczą opłatę u jednego operatora poboru opłat.

Państwa członkowskie muszą zapewnić interoperacyjność swoich systemów, aby było to możliwe. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi przetarg, który zadecyduje o nowym kształcie systemu poboru opłat od polskich kierowców. Jego dotychczasowy zarządca podkreśla, że wybór powinien być uzasadniony ekonomicznie i dostosowany do krajowych wymogów.

– W Europie, w przeciwieństwie do innych regionów świata, są znacjonalizowane systemy poboru opłat drogowych. Takie systemy działają w Polsce, Czechach, Niemczech i innych krajach, a dla przykładu w Stanach Zjednoczonych obowiązuje system koncesyjny. Na europejskim rynku mamy też do czynienia z różnymi technologiami, które konkurują ze sobą. Niektóre firmy preferują technologię satelitarną, inne wolą mikrofale. To po prostu różne podejście do tej samej kwestii – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Klaus Kröll, wiceprezes Kapsch w regionie EMEA.

W Polsce toczy się obecnie postępowanie, które ma wyłonić nowego operatora elektronicznego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL. GDDKiA rozstrzygając przetarg, zadecyduje również o nowym kształcie e-myta.

Do udziału w postępowaniu zgłosiło się łącznie dziewięć podmiotów. Są wśród nich słowacki SkyToll, konsorcjum, w skład którego wchodzą Comarch i Orange Polska, austriacki Kapsch (dotychczasowy operator viaTOLL), konsorcjum powołane przez T-Systems i Strabag, i-CELL (narodowy operator podobnego systemu na Węgrzech), niemiecki Vitronic, francuska Grupa Egis w konsorcjum z TK Telekom, włoski AutostradeTech oraz Neurosoft i ID Block Systems – oba pochodzące z Polski.

Kapsch Telematic Services, który zarządza systemem viaTOLL od sześciu lat, chce rozwijać obecny system radiowy oparty na sieci bramownic rozmieszczonych na



Phoca PDF

drogach. Ta technologia pozwala na dokładne naliczenie i pobór opłat od kierowców. Potwierdzają to zresztą dotychczasowe wyniki viaTOLL: obecny system jest szczelny prawie w 100 proc. i w ciągu sześciu lat wniósł do państwowego budżetu 8,1 mld zł (czyli około 5 mln zł dziennie).

Część firm startujących w przetargu GDDKiA opiera swoje pomysły na technologii satelitarnej wykorzystywanej do poboru e-myta m.in. w Niemczech, Szwajcarii i na Węgrzech. Od technologii radiowej różni się ona tym, że wymaga mniejszej infrastruktury przydrożnej, w tym wypadku bramownic kontrolujących prawidłowość poboru opłat.

Wiceprezes Kapsch w regionie EMEA podkreśla, że wybór technologii, na której zostanie oparty system e-myta, powinien być dostosowany do lokalnych potrzeb.

– Technologia to z pewnością ważny temat. Każdy kraj chce mieć system, który jest ekonomiczny, wydajny i – jak to jest w przypadku Polski – przynosi duże wpływy. Jednak nie ma dobrych i złych technologii, wszystko zależy od okoliczności. Koniec końców trzeba dopasować technologię do scenariusza, a on może się różnić w zależności od kraju – zaznacza Klaus Kröll.

Technologia radiowa i pozycjonowanie satelitarne są rekomendowane przez Komisję Europejską jako spełniające standardy EETS (Europejska Usługa Opłaty Elektronicznej). GDDKiA może więc wybrać jedną z tych dwóch możliwości, decydując o nowych kształcie systemu viaTOLL.

UE dąży do zintegrowania systemów poboru opłat drogowych w różnych krajach, dzięki czemu w przyszłości kierowcy mogliby przejeżdżać przez cały kontynent tylko z jednym urządzeniem pokładowym (służącym do uiszczania opłat).

– Chodzi o to, aby systemy w Czechach, Niemczech, Austrii, Polsce i innych krajach współpracowały ze sobą. To nie są kwestie technologiczne, bo mamy dyrektywę Unii Europejskiej nakazującą unifikację standardów, raczej chodzi o to, jak wdrażają ją poszczególne kraje – mówi Klaus Kröll. – W przyszłości pojawią się operatorzy, którzy znacznie ułatwią firmom i osobom prywatnym wnoszenie opłat drogowych. W najlepszym scenariuszu będziemy mogli przejechać całą Europę, a potem dostać rachunek wyliczony przez dostawcę usług – bez względu na to, czy kierowca jest osobą prywatną, czy profesjonalnym przewoźnikiem.

Według danych Kapsch obecnie w systemie viaTOLL jest zarejestrowanych blisko 1,1 mln pojazdów i 678 tys. podmiotów gospodarczych. Niemal 60 proc. to użytkownicy z Polski, kolejni są Niemcy i Litwini.

Elektroniczny system poboru opłat za przejazdy wybranymi odcinkami dróg krajowych i autostrad viaTOLL działa od lipca 2011 roku (zastąpił karty opłaty drogowej, czyli tzw. winiety). Obowiązkowo muszą korzystać z niego kierowcy autobusów i pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Umowa z dotychczasowym zarządcą e-myta, Kapsch Telematic Services, wygasa w



Phoca PDF

listopadzie przyszłego roku. Do tego czasu GDDKiA chce zawrzeć umowę z nowym operatorem, który będzie zarządzał systemem do 2024 roku.

Źródło: Newseria



Phoca PDF