

KSPO - zmiana na lepsze?

Utworzono: piątek, 07, czerwiec 2019 11:37



Najnowszy Raport Instytutu Staszica - „Krajowy System Poboru Opłat (KSPO): czy nastąpiła dobra zmiana?” - poświęcony jest funkcjonowaniu Krajowego Systemu Poboru Opłat w latach 2011-2019. Analizie został poddany proces rozwoju systemu e-myta od momentu jego wprowadzenia w 2011 r., ze szczególnym wskazaniem na ostatnie pół roku, kiedy to zarządzaniem zajął się Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD).

Pierwsza tak wnikliwa analiza dokonana przez ekspertów IS, od czasu zmiany zarządcy KSPO, wskazuje na zaniedbania w rozwoju systemu i rosnące koszty związane z jego „upaństwowieniem”.

W 2011 roku na polskich drogach wprowadzono nowy system poboru myta – viaTOLL, który zastąpił nieefektywne winiety. Od tego momentu samochody ciężarowe uiszczają opłaty za przejazd drogami krajowymi oraz autostradami zarządzanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w sposób elektroniczny. W listopadzie 2018 r. zarządzanie systemem przejął GITD.

Wcześniej zajmowała się tym austriacka firma Kapsch Telematic Services, która wdrożyła system i odpowiadała za jego poprawne funkcjonowanie od 2011 r. W tym czasie odnotowano ponad 10 mld zł przychodu, które zasiliły Krajowy Fundusz Drogowy. Jednak opóźnienia w przetargu na nowego zarządcę e-myta spowodowały, że rząd zdecydował się na przeniesienie kompetencji na rzecz Inspektoratu Transportu Drogowego. Zdaniem Instytutu Staszica proces ten przebiegał chaotycznie i nie przyniósł korzyści, którymi rząd uzasadniał swoją decyzję.

Krytyce poddano tempo rozszerzania systemu. viaTOLL cechuje się niemal stuprocentową szczelnością (samochody nie mogą przejechać płatną drogą bez uiszczenia opłaty). Jedynym sposobem wzrostu przychodów jest więc albo zwiększenie stawki lub wprowadzanie nowych dróg do systemu. Do 2018 r. opłatami

w systemie viaTOLL miało zostać objętych 7 tys. km dróg, jednak obecnie system obejmuje ok. 3,6 tys. km odcinków. Ostatnie jego rozszerzenie miało miejsce w 2017 r. Wolne tempo obejmowania opłatami kolejnych dróg w poprzednich latach zostało całkowicie wyhamowane po przejściu e-myta przez państwowe GITD, mimo rozpisania i rozstrzygnięcia przetargu na podmiot odpowiedzialny za rozbudowę.

„System viaTOLL, przy planowanym średnim tempie rozwoju rocznie ok. 600 km, powinien być większy o ponad 2 tys. km niż jest obecnie i mógłby przynosić z tego tytułu nawet ponad 1 mld zł rocznie więcej wpływów z poboru opłat od przejazdów pojazdów ciężkich. Mając na uwadze tak kolosalne dodatkowe i jakże potrzebne wpływy do KFD, dziwi nonszalancja kolejnych ekip zarządzających Ministerstwem Infrastruktury od roku 2012 do chwili obecnej.[...] Jeśli polityka transportowa rządu ma uwzględniać interes narodowy, to należy jak najszybciej nałożyć obowiązek uiszczania opłat za korzystanie z nowo wybudowanych dróg szybkiego ruchu przez przewoźników zagranicznych. Także opłaty za przejazd autostradami nie dotyczą jedynie Polaków. Po naszych drogach porusza się znaczna grupa obcokrajowców, dlatego opłaty powinny być wprowadzane jak najszybciej, szczególnie mając na uwadze zbliżające się pobory za przejazd użytkowników autostrad w Niemczech oraz w innych krajach UE, obciążające kieszenie polskich użytkowników pojazdów osobowych” – informuje Instytut Staszica.

System viaTOLL jest własnością Skarbu Państwa, a przychody z niego przekazywane są bezpośrednio na rozwój infrastruktury do Krajowego Funduszu Drogowego. Przez powolne rozszerzanie systemu państwo polskie pozbawia się więc źródła finansowania nowych inwestycji. Do systemu nie zostały włączone nowo powstałe drogi, a także odcinki leżące we wschodniej części kraju. Tymczasem kwota zostawiana przez Polaków w niemieckim systemie poboru opłat jest większa od całych przychodów polskiego systemu. Rząd, nie decydując się na przyłączenie nowych dróg, pozbawia się zatem możliwości czerpania korzyści z tranzytu ze Wschodu. Każdy dodatkowy kilometr płatnych dróg w Polsce oznacza 0,5 mln zł rocznie więcej w budżecie KFD, uiszczanych również przez obywateli zagranicznych. Ta metoda finansowania dróg pozwala na rozwój infrastruktury bez konieczności obciążania fiskalnego Polaków np. przez wzrost opodatkowania paliwa.

Równocześnie Instytut Staszica wskazuje, że GITD nie jest instytucją, która posiada możliwości rozwoju systemu – począwszy od legislacji po brak bazy badawczo-rozwojowej, umożliwiającej doskonalenie systemu. Tymczasem rząd właśnie argumentami o „repolonizacji” uzasadniał decyzję o przekazaniu viaTOLL państwowemu podmiotowi.

„Postulaty „polonizacji” czy większego „upaństwowienia” systemu są o tyle trudne do obrony, iż w niewielkim stopniu – co wykazano wcześniej – znaleźć można racjonalne podstawy takiego działania. Przede wszystkim przypomnieć należy, że od początku infrastruktura i oprogramowanie systemu były i są własnością państwa. Z argumentacji ministerstwa wynika, że z jednej strony to właśnie w „państwowym systemie” miałyby być stosowane funkcjonalności – które de facto są już teraz, tylko z winy agend państwowych się ich nie wykorzystuje – z drugiej chodzi o swego

KSPO - zmiana na lepsze?

Utworzono: piątek, 07, czerwiec 2019 11:37

rodzaju polityczną czy ideologiczną zasadę, że tego typu system para-fiskalny powinien być w całości w rękach państwa. Tyle tylko, że państwo nie dysponuje „mocami przerobowymi” i kompetencjami, aby taki system samodzielnie zbudować w sposób efektywny ekonomicznie i czasowo. W efekcie upaństwowiono państwowy system i stworzono dość kuriozalną prywatno-państwową hybrydę, której efektywność nie wzrosła, a koszty niestety tak, co wykazuje m.in. raport NIK” - podkreśla Instytut Staszica.

Zdaniem ekspertów IS rozszerzenie sieci dróg objętych systemem poboru opłat powinno być potraktowane jako priorytet, niezależnie od dalszych planów, co do obecnego systemu. Konieczna jest także zmiana podejścia do projektowania nowego systemu - z centralnie sterowanego na rynkowy. Postulaty zmiany systemu na państwowy można rozpatrywać co najwyżej w kategoriach polityczno-ideowych.

Pełny raport Instytutu Staszica dostępny jest pod linkiem: <http://instytutstaszica.org/wp-content/uploads/2019/06/Krajowy-System-Poboru-Op%C5%82at.-Czy-nast%C4%85pi%C5%82a-dobra-zmiana.pdf>