

System viaTOLL działa w Polsce 6 lat

data aktualizacji: 2017.07.10



Ponad 8 mld zł wpłynęło w ciągu ostatnich 6 lat do Krajowego Funduszu Drogowego na modernizację i budowę dróg z elektronicznego systemu poboru opłat drogowych. Dziennie viaTOLL dokładał do KFD 4-5 mln zł. Dodatkowo gromadzone w nim informacje pozwalają zmniejszyć szarą strefę, m.in. poprzez monitorowanie przewozu towarów niebezpiecznych czy podlegających obowiązkowi akcyzowemu. Elektroniczny system poboru opłat ułatwia też podróże autostradami kierowcom aut osobowych.

Od wczoraj objętych opłatami viaTOLL zostało objętych kolejne 360 km dróg krajowych ekspresowych. Łącznie w systemie znajdzie się 3,66 tys. km dróg.

- Sześć lat systemu viaTOLL to przede wszystkim 8,1 mld zł, które wpłynęły do Krajowego Funduszu Drogowego. Podstawowe wartości tego systemu to szczelność i równość wszystkich użytkowników wobec obowiązków. Nie można uciec od opłaty, co w konsekwencji poprawia konkurencyjność podmiotów, które uczestniczą w transporcie drogowym. To podstawowe sukcesy, nie tylko finansowe, lecz także mentalne po sześciu latach działania tego systemu – podkreśla w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes Marek Cywiński, dyrektor generalny Kapsch Telematic Services.

Średnio dziennie do KFD trafia 4-5 mln zł. Najwięcej zysków przynosi autostrada A4 na odcinku zarządzanym przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Tylko od grudnia 2016 do maja 2017 przyniosła ponad 221 mln zł.

Obecnie w systemie zarejestrowanych jest ponad milion pojazdów, wśród nich przeważają Polacy (60 proc. użytkowników i 85 proc. wszystkich przychodów), za nimi są Niemcy i Litwini. Jak wskazuje Marek Cywiński, środki, które trafiają na modernizację i budowę

dróg, to nie są jedyne korzyści, jakie system przynosi Skarbowi Państwa.

- System to również miliardy informacji gromadzonych w naszym centralnym systemie, które pozwalają na monitorowanie przewozu towarów niebezpiecznych czy podlegających obowiązkowi akcyzowemu. Dane pozwalają na zmniejszenie szarej strefy, prowadzą do zmniejszenia przestępczości związanej z wyłudzeniem VAT. Tego typu informacje w coraz większym stopniu są wykorzystywane przez właściwe służby do zmniejszenia skali oszustw podatkowych – przekonuje dyrektor Kapsch Telematic Services.

System to także ułatwienie dla samych kierowców. Zastąpił karty opłaty drogowej. Kierowcy pojazdów o masie powyżej 3,5 ton mają obowiązek zainstalowania urządzenia viaBOX, które pozwala płać za przejazd zarówno na płatnych drogach krajowych, jak i na autostradach, bez konieczności zatrzymywania się. Obecnie zarejestrowanych w systemie jest 960 tys. pojazdów.

Równolegle rozwijany jest system viaAUTO, który umożliwia samochodom osobowym przejazd autostradami zarządzanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Obecnie w takie rozwiązanie wyposażonych jest ok. 75 tys. pojazdów.

- To system typu multi-lane free flow, w odróżnieniu od systemów, które wymagają zatrzymania zarówno ciężarówek, jak i osobówek. Jednocześnie można elastycznie zmieniać opłaty w zależności od pory dnia czy pory tygodnia i w ten sposób sterować popytem i podażą na przejazd. W konsekwencji rozwiązanie jest o wiele bardziej elastyczne i daje większe możliwości niż w przypadku pozwoleń czasowych, czyli winiet, o których często się w Polsce dyskutuje, nie bardzo rozumiejąc różnicę pomiędzy systemami poboru opłat dla samochodów ciężarowych a samochodów osobowych – tłumaczy Cywiński.

Jak podkreśla, obowiązujący na drogach krajowych, ekspresowych i autostradach zarządzanych przez GDDKiA system spełnia także zasadę „zanieczyszczający płaci”. Do jej stosowania wzywa Unia Europejska w związku z rosnącymi zanieczyszczeniami i mniejszymi nakładami publicznymi na utrzymanie dróg, aby zapewnić bardziej zrównoważony transport i finansowanie infrastruktury.

- To rozwiązanie lepsze niż to, w którym płaci się za samo pozwolenie czasowe i możliwość skorzystania. Polska jest jednym z nielicznych krajów, który ma system poboru opłat dostosowany do tych wymogów UE – podkreśla Marek Cywiński. – Mówimy jednak niestety również o manualnym systemie poboru opłat, który działa na większości autostrad koncesyjnych. Wprawdzie opłaty są ponoszone w zależności od przejechanego dystansu, ale z przeszkodą w postaci bramek – system elektroniczny jest jednym z rozwiązań, które tą barierę jest w stanie pokonać.