

# Autostradowe korki mogą zniknąć

**TRANSPORT** Mimo złych doświadczeń z winietami ich częściowy powrót w odświeżonej formie nie jest złą koncepcją. Największym problemem może się okazać opór koncesjonariuszy

Tomasz Żółciak  
tomasz.zolciak@infor.pl  
@tzolciak

Przetarg przygotowywany jest co prawda na rok 2018, ale jeszcze w tym roku resort infrastruktury zaprosi do rozmów firmy dostarczające różnego rodzaju systemy e-myta. Cel: rozeznac się w dostępnych na rynku technologiach. A także rozważyć przeproszenie się z winietami.

Ekspert potwierdza, że dziś każdy scenariusz jest możliwy. – System może być jakikolwiek, tylko niech będzie wreszcie jeden w skali kraju – komentuje Adrian Furgalski z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

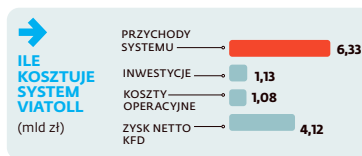
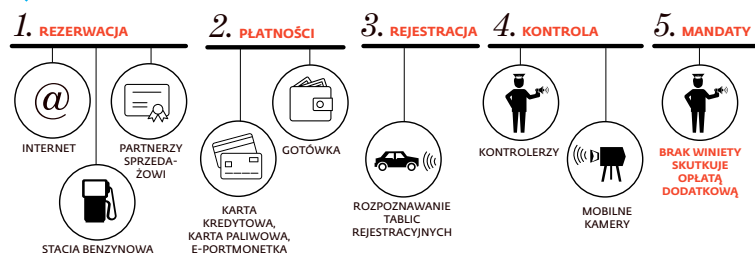
Dzisiejsza winieta niekoniecznie musi oznaczać to, co jeszcze kilka lat temu. Przed pojawieniem się systemu viaTOLL w Polsce kierowcy mieli kupować specjalne naklejki do umieszczenia na szybie. Ale większość tego nie robiła, wiedząc, że nie sposób było wszystkich skontrolo-

wać. W efekcie system – choć wygodny dla użytkowników dróg – był na tyle dziurawy, że nie przynosił zysków państwu. Pieniądzy zbierano tak mało, że bywały momenty, w których nawet 80 proc. zysków z winiet trzeba było wypłacać koncesjonariuszom. Mieli oni bowiem zagwarantowany zwrot części środków finansowych z Krajowego Funduszu Drogowego.

Dziś jednak, wydawałoby się mało przyszłościowy, system winietowy znacznie się unowocześnił. Niewykluczono, że dlatego tej koncepcji nie sprzeciwia się (przynajmniej na razie) nawet operator systemu viaTOLL. – Być może ministerstwo, mówiąc o winietach, ma na myśli coś w stylu elektronicznej winiety dla pojazdów osobowych, która sprowadzałaby się do płatności elektronicznych za określony czas korzystania z dróg, np. za tydzień, miesiąc czy rok dostępu do dróg, a nie za przejechane kilometry – uważa Krzysztof Gorzkowski z Kapscha. Jak dodaje, ostatecznie chodzi głównie o to, by system był powszechny i wygodny dla użytkowników.

Od 1 stycznia tego roku Słowacja z powodzeniem wdrożyła u siebie winiety elektroniczne, które zastąpiły naklejki. Opłatę klient może uiścić za pośrednictwem elektronicznych kanałów sprzedaży, aplikacji mobilnej na smartfony lub w sieci punktów sprzedaży, np. na stacjach benzyn-

## JAK DZIAŁA E-WINIETA



Źródło: Ages.de, „Analiza scenariuszy rozwoju systemu pobierania opłat za korzystanie z autostrad” – raport Centrum Analiz Transportowych i Infrastrukturalnych i Audytel SA

nowych, a także za pomocą urządzeń samoobsługowych zlokalizowanych głównie na przejściach granicznych. Roczna winieta kosztuje 50 euro, 30-dniowa – 14 euro, a 10-dniowa – 10 euro. Za jej brak grozi 200 euro mandatu. Kierowca dostaje potwierdzenie transakcji, a państwo odnotowuje informację o dokonanej opłacie w swoich rejestrach (opartych na ewidencji pojazdów).

Słowacki operator wskazuje główne zalety e-winiety: kierowca nie musi nic naklejać na szybę ani uzbrajać się w urządzenie pokładowe. Odpada też problem fałszywych winiet naklejanych na szybę czy kłopoty

z ich dystrybucją. I najważniejsze: znika problem zatorów na bramkach, bo te są kompletnie niepotrzebne. W jaki sposób kontrolowane są słowackie winiety? Przy drogach działa system specjalnych skanerów, które rozpoznają tablice rejestracyjne pojazdów. Jeżeli samochód nie ma wykupionej winiety, odpowiednia informacja trafia do centralnego systemu. Wówczas kierowcę albo zatrzyma policja autostradowa, albo zostanie wysłany mu mandat.

W Polsce problemem, jak zwykle przy tak daleko idących zmianach, może się okazać opór koncesjonariuszy. – Ewentualne rozpatry-

wanie przez rząd powszechnego wprowadzenia winiet na autostradach i likwidacja bramek oznaczałyby dla naszego projektu fundamentalną zmianę zapisów umowy koncesyjnej opartej na tzw. realnym poborze opłat – zwraca uwagę Zofia Kwiatkowska ze spółki Autostrada Wielkopolska. Jak dodaje, w pierwszej kolejności należałoby uporządkować kwestie podatkowe i administracyjne. Chodzi np. o zróżnicowaną stawkę VAT (na autostradach publicznych są stawki netto, a na koncesyjnych w cenie przejazdu zawarte jest 23 proc. VAT) czy uzgodnienie systemu rozliczeń ze stroną rządową. Nie to

jest jednak największą obawą spółki. – Sprawy techniczne są w tym projekcie drugorzędne i najmniej skomplikowane. Pozostaje bardzo istotny problem kontroli i egzekucji. Żaden z koncesjonariuszy nie może sobie pozwolić na inną niż 100-proc. ściągłość opłat za przejazd autostradą – zaznacza Kwiatkowska.

Adrian Furgalski potwierdza, że potencjalnie niższa szczelność systemu może działać zniechęcająco na koncesjonariuszy. System viaTOLL czy pobór manualny dają niemal 100-proc. pewność wnieśnięcia opłaty. – Za to video controlling, za pomocą którego można byłoby kontrolować winiety, zapewnia ok. 80-proc. szczelność – mówi Furgalski.

Swoje dorzuca operator systemu viaTOLL. Kapsch wolałby, aby w sytuacji, gdyby jednak doszło do winietowej rewolucji, utrzymać obecny sposób rozliczeń dla ciężarówek (zostawiając na dawnych placach poboru opłat urządzenia do odczytywania albo winiet elektronicznych, albo urządzeń pokładowych – w zależności od potrzeby). Uniknięto by w ten sposób konieczności rejestrowania w systemie na nowo ponad 910 tys. pojazdów o masie pow. 3,5 tony. Z osobówkami problem jest mniejszy – ich użytkownicy płacą albo manualnie, albo przy użyciu urządzeń viaAUTO (tych ostatnich jest dziś tylko 54 tys.).