NIK o wdrażaniu nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: środa, 07, wrzesień 2022 11:05
Joanna Gryboś-Chechelska
Odsłony: 352

Ponad dwuletnie opóźnienie uruchomienia nowego krajowego systemu poboru opłat drogowych (NKSPO) spowodowało obniżenie potencjalnych wpływów do Krajowego Funduszu Drogowego szacunkowo o ponad 573 mln zł.

Wiązało się to z nierozszerzeniem w 2019 r. sieci płatnych dróg o ok. 1050 km. System e-TOLL zastąpił działający od 2011 r. system viaTOLL. Nowy system został wdrożony 24 czerwca 2021 r. mimo niezakończenia prac nad jego modułami i nie zapewniał poboru opłat od wszystkich pojazdów przejeżdżających płatnymi drogami. W konsekwencji wydłużono o trzy miesiące działanie starego systemu viaTOLL, przy jednoczesnym działaniu e-TOLL. To wg. szacunków spowodowało zbędne koszty przekraczające 73 mln zł. W ocenie Najwyższej Izby Kontroli mimo opóźnienia i strat decyzje administracji rządowej doprowadziły do wypracowania optymalnej koncepcji funkcjonowania NKSPO.

Wprowadzona w Polsce 1 lipca 2011 r. opłata elektroniczna za korzystanie z dróg publicznych przez pojazdy samochodowe lub zespoły pojazdów o dopuszczalnej masie powyżej 3,5 tony oraz autobusy pobierana była w systemie viaTOLL. Opłata ta zastąpiła pobierane uprzednio opłaty winietowe, których wysokość uzależniona była od czasu korzystania z dróg publicznych. W manualnym systemie opłaty były pobierane od pojazdów samochodowych lub ich zespołów o dopuszczalnej masie poniżej 3,5 t. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powierzył pobieranie opłat konsorcjum Kapsh wyłonionemu w drodze przetargu.

Na przełomie 2017 i 2018 r. przeprowadzona przez NIK kontrola wykazała, że administracja rządowa nie była przygotowana do elektronicznego poboru opłat po 2 listopada 2018 r.

W kwietniu 2014 r. rozpoczęto prace nad objęciem opłatą elektroniczną pojazdów lekkich np. motocykli, samochodów osobowych. W wyniku zmiany ustawy o drogach publicznych zaprojektowanie i wdrożenie NKSPO powierzono Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego w terminie do stycznia 2021 r. Kolejna zmiana ustawy ustanowiła od lipca 2020 r. poborcą opłat szefa Krajowej Administracji Skarbowej, który miał kontynuować prace związane z wdrożeniem NKSPO. Ostatecznie system e-TOLL przejął całość poboru opłat od 1 października 2021 r.

Kontrolą objęto Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Finansów i Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Zbadano okres od 31 października 2018 r. do 2 sierpnia 2021 r.

Dwuletnie opóźnienie w uruchomieniu NKSPO i brak właściwej jakości usług

Nowy system powinien być wdrożony najpóźniej 3 listopada2018 r., po wygaśnięciu umowy z firmą Kapsh. Zaczął funkcjonować od 24 czerwca 2021 r., tj. z ponad dwuletnim opóźnieniem. Głównymi przyczynami opóźnienia było nieterminowe wydanie przez ministra właściwego do spraw transportu decyzji ustalającej kluczowe zasady funkcjonowania NKSPO, opóźnienia w wyłonieniu jego wykonawcy oraz zmiany koncepcji poboru opłaty elektronicznej. Departament Kontroli Ministerstwa Infrastruktury w latach 2017-2018 nie przeprowadzał kontroli i audytów funkcjonowania i rozwoju KSPO oraz przygotowania do wdrożenia nowego systemu. Przedłużające się procedury związane z wyborem wykonawcy systemu i zmiany koncepcji doprowadziły do dwukrotnej zmiany w latach 2018-2020 organów odpowiedzialnych na pobór opłat i budowę nowego systemu. Ostatecznie został nim szef Krajowej Administracji Skarbowej.

Nowy system został wdrożony mimo niezakończenia prac nad poszczególnymi modułami. W

Phoca PDF

początkowym okresie nie zapewniał: poboru opłat za przejazd pojazdów lekkich autostradą, uiszczania opłaty elektronicznej przy użyciu kart flotowych oraz możliwości korzystania z EETS czyli usługi umożliwiającej pobór opłat na terenie Unii Europejskiej przy użyciu jednego urządzenia zainstalowanego w pojeździe. Kłopoty z niezapewnieniem właściwego poziomu usług przez system e-TOLL spowodowały dwukrotne przedłużenie funkcjonowania poprzedniego systemu viaTOLL. Przez trzy miesiące oba systemy funkcjonowały jednocześnie. W konsekwencji Skarb Państwa pokrył dodatkowe koszty działania viaTOLL w szacunkowej kwocie 73,6 mln zł. Plusem w tej sytuacji było to, że utrzymana została ciągłość opłat.

Optymalny wybór koncepcji opłat

W ocenie Najwyższej Izby Kontroli wypracowana koncepcja poboru opłaty elektronicznej była najlepszym rozwiązaniem dla Polski, szczególnie pod kątem docelowej długości dróg, które mają zostać objęte opłatą. Oparty na technologii pozycjonowania satelitarnego system zapewnił szybkie, łatwe i tanie rozszerzanie sieci dróg podlegających opłacie elektronicznej, bez konieczności budowy i utrzymywania bramownic, usprawnił wprowadzanie zmian w taryfikatorze opłat oraz zwiększył przepustowość ruchu na autostradach płatnych.

W okresie od 3 listopada 2018 r. do 1 lipca 2020 r. odpowiedzialnym za funkcjonowanie i rozwój KSPO był Główny Inspektor Transportu Drogowego. Zadania przejął od Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. W tym czasie osiągnięto trzy pierwsze Kamienie Milowe w koncepcji funkcjonowania NKSPO. Dotyczyły one określenia wymagań biznesowych i operacyjnych umożliwiających m.in.: obsługę użytkowników systemu, transmisję danych pomiędzy jego elementami, kontrolę uiszczania opłat. Inspektor wziął udział w wyłonieniu Podmiotu Wyznaczonego, firmy, która miała zajmować się projektem, budową, odpowiedzialnością za urządzenia systemu i kontrolą prawidłowości poboru opłaty elektronicznej. Decyzją Ministra Infrastruktury został nim Instytut Łączności. Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego nie udało się jednak wdrożyć NKSPO do końca 2020 r. Powodem był brak dostatecznego nadzoru nad terminami wykonania przez Instytut Łączności poszczególnych elementów systemu.

1 lipca 2020 r. weszła w życie ustawa zmieniająca ustawę o drogach publicznych, która wprowadziła zasadnicze zmiany w przepisach dotyczących poboru opłat. Zniosła m.in. kompetencje Głównego Inspektora TD w zakresie poboru opłaty elektronicznej i ustanowiła organem odpowiedzialnym za pobór tej opłaty Szefa Krajowej Administracji Skarbowej. Ta ostatnia zmiana nie wpłynęła na wdrożenie NKSPO w pierwotnie zaplanowanym terminie (1 lipca 2021 r.). Zapewniła jednak, że mimo występującego stanu epidemii COVID-19 wpływy do Krajowego Funduszu Drogowego z opłat za przejazd po drogach krajowych, pobierane w systemie elektronicznym i manualnym w 2020 r. były zbliżone do założonego planu (prawie 2 mld zł), a w pierwszej połowie 2021 r. wyniosły ponad 1 mld zł i były wyższe o 3,3% od planowanych. Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie oceniła działania Ministra Finansów i Szefa KAS.

Należy dodać, że zmiany w ustawie o drogach publicznych doprowadziły do dwukrotnej zmiany terminu zakończenia działania systemu viaTOLL, najpierw do czerwca 2021 r., później do września 2021 r., co sprawiło, że utrzymanie tego systemu miało dodatkowo wynieść 178,6 mln zł. Na te opóźnienia wpłynęło przedłużanie postępowań o zamówienia publiczne oraz prac programistycznych i terminów realizacji poszczególnych umów o zamówienie publiczne oraz zmiany koncepcji pozycjonowania pojazdów objętych opłatą elektroniczną.

Phoca PDF

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: środa, 07, wrzesień 2022 11:05
Joanna Gryboś-Chechelska
Odsłony: 352

Dystrybucja urządzeń do poboru opłaty elektronicznej

Pierwotnie urządzenia OBU (urządzenia do zamontowania w pojeździe mające służyć do poboru opłaty elektronicznej) miały być udostępniane przez KAS. Były jednak dystrybuowane przez prywatnych przedsiębiorców. Dodatkowo tuż przed uruchomieniem systemu e-TOLL było ich za mało. Powodem rezygnacji z dystrybucji OBU przez KAS była konieczność ogłoszenia przetargu, co opóźniłoby uruchomienie systemu o co najmniej 1,5 roku. Decyzja ta zabezpieczała interesy Skarbu Państwa, jednak była niekorzystna dla przedsiębiorców transportowych, którzy nie mogli wykorzystywać do uiszczania opłat innych narzędzi elektronicznych dostępnych w e-TOLL.

WNIOSKI

Najwyższa Izba Kontroli wniosła do **Ministra Finansów i Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej** – **Przewodniczącego Komitetu Sterującego do spraw Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS** o:

Przeprowadzenie przez Komitet Sterujący do spraw Systemu Poboru Opłaty Elektronicznej KAS, w porozumieniu ze stroną społeczną, analiz umożliwiających ocenę:

- wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego uiszczania przez kierujących pojazdami ciężkimi opłaty elektronicznej przy użyciu aplikacji mobilnej e-TOLL i urządzeń systemu używanego przez przewoźnika do gromadzenia danych geolokalizacyjnych,
- dostępności na rynku urządzeń instalowanych w pojeździe służących do poboru opłaty elektronicznej (OBU) dystrybuowanych na zasadach komercyjnych przez prywatnych przedsiębiorców,
- wypracowanie rozwiązań dotyczących dystrybucji urządzeń OBU w przypadku niewystarczającej ich dostępności.

Wdrożenie w porozumieniu z Ministrem Infrastruktury prac legislacyjnych, mających na celu zmianę w ustawie o drogach publicznych zapisu dotyczącego nałożenia na podmioty pobierające opłatę elektroniczną obowiązku oferowania instalowanych w pojazdach samochodowych urządzeń na potrzeby jej poboru, bez względu na system stosowany do elektronicznego poboru opłat.

Źródło: NIK

Phoca PDF