

Warszawa, 24 sierpnia 2020 r.

Stanowisko Instytut Biznesu w sprawie systemu myta w Polsce, który zwiększa koszty, a nie przychody

Krajowy System Poboru Opłat (KSPO), od początku lipca 2020 r., jest prowadzony przez Krajową Administrację Skarbową (KAS). Nowy zarządca stoi przed szansą naprawienia błędów poprzedników i działania na rzecz zwiększenia przychodów skarbu państwa. Niestety ostatnie zapowiedzi KAS wskazują, że nowy administrator skupi się na zwiększeniu kosztów. Kosztów, które głównie poniosą przedsiębiorcy.

KSPO to system poboru opłat drogowych od samochodów ciężarowych powyżej 3,5 tony. W 2011 r. zastąpił nieefektywne winiety. Początkowo zajmowała się nim Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), która deklarowała objęcie systemem ok. 7 tys. km dróg krajowych i autostrad. Do 2018 r. udało się objąć opłatami od ciężarówek niecałe 4 tys. km. W listopadzie 2018 r. zarząd nad systemem przejął Generalny Inspektorat Transportu Drogowego. Od tego momentu, żadna nowa droga nie została objęta opłatami. Dodawanie nowych dróg do systemu jest jedyną możliwością zwiększania przychodów skarbu państwa poprzez myto. Niestety poprzednie instytucje państwowe zaniedbywały ten aspekt. Szacuję się, że przez brak rozszerzeń systemu od 2018 r. państwo polskie straciło ok. 3 mld zł. Te środki pochodziłyby nie tylko z opłat polskich obywateli, ale w dużej części od przewoźników zagranicznych, którzy traktują Polskę jako kraj tranzytowy.

Krajowa Administracja Skarbowa na razie nie podaje swoich planów w kwestii zwiększenia przychodów z systemu. Jedyna deklaracja nowego zarządcy KSPO dotyczy zmiany technologii na satelitarny pobór opłat, a więc zwiększenia wydatków.

Obecny system, oparty na technologii radiowej, należy w całości do skarbu państwa. Wszystkie bramownice, serwery, a nawet dzierżawione urządzenia pokładowe w ciężarówkach należą do państwa. Pierwotny koszt jego budowy to ok. 1,5 mld zł, następnie rosnący wraz z dołączaniem nowych odcinków drogowych. Zarówno początkowa inwestycja, jak i koszty rozszerzenia zwracały się Państwu w bardzo krótkim czasie, jednak przejście na nową technologię oznacza zmarnotrawienie już poniesionych wydatków na dotychczasową infrastrukturę. Dodatkowym kosztem, obok poniesionych inwestycji, jest budowa nowej technologii. Jest również koszt ukryty dla państwa – wydatki, które będą musieli ponieść przedsiębiorcy by zaadaptować nowy system.

Technologia proponowana przez KAS opiera się na śledzeniu ciężarówek za pomocą aplikacji w smartfonach. Jak podają media, większość kierowców ciężarówek zatrudnionych u dużych przewoźników używa aparatów z mocną baterią i twardą obudową, jako telefonów służbowych. Natomiast smartfony są popularne wśród kierowców w małych firmach. Największe przedsiębiorstwa przewozowe będą musiały kupić nowy sprzęt dla kierowców – tak duże zapotrzebowanie może przełożyć się na wzrost cen smartfonów, co dodatkowo powiększy wydatki. Ponadto przewoźnicy obawiają się, że system oparty na lokalizacji z telefonu nie będzie dokładny. Oznacza to zarówno niesłuszne naliczanie opłat, przerwy w jego działaniu lub nierejestrowanie części przejazdów. Dla przewoźników będzie się to wiązało z koniecznością udziału w postępowaniach wyjaśniających lub niesłusznie nałożone kary.

Instytut Biznesu krytycznie odnosi się do obarczania przedsiębiorców dodatkowymi kosztami, szczególnie, że obecny system działa sprawnie i jest uznawany za jeden z lepszych technologicznie w Europie. Należy też wziąć pod uwagę, że kondycja przedsiębiorstw walczących z recesją gospodarczą, wywołaną pandemią, jest już bardzo złożona.

Zdaniem Instytutu Biznesu KAS zamiast mnożyć wydatki powinno skupić się na udoskonaleniu narzędzia, które już znajduje się w jego rękach np. poprzez wyposażenie bramownic w dynamiczne wagi, co pozwoli zmniejszyć zużycie dróg oraz ograniczy zbędne kontrole wagi pojazdów, które wydłużają przejazdy i mnożą koszty. Zamiast próbować zmienić działający system, KAS powinno zająć się zwiększaniem przychodów przez dołączenie do systemu nowych dróg, głównie na „ścianie wschodniej”. Zwiększenie liczby kilometrów dróg płatnych na obszarach, przez które przejeżdżają ciężarówki z Rosji, Litwy, Białorusi i Ukrainy pozwoli pozyskać nowe środki na budowę dróg obciążając obcokrajowców, a nie obywateli Polski. Z takiego rozwiązania korzystają np. Niemcy, gdzie 52 tys. km dróg objętych jest opłatami (w Polsce zaledwie niecałe 4 tys. km). Dlatego jako Instytut Biznesu, rekomendujemy nowemu zarządcy KSPO zwiększanie przychodów, a nie kosztów związanych z poborem myta.

Juliusz Bolek,

**Przewodniczący Rady Dyrektorów
Instytutu Biznesu**