

## NIK o sieci viaTOLL

---

Dzięki uruchomieniu sieci viaTOLL, która umożliwia elektroniczny pobór opłat za przejazdy samochodów ciężarowych po drogach publicznych, zlikwidowano nieefektywny system winietowy, uzyskano zaplanowane przychody oraz stworzono warunki do wdrożenia Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej.

Kontrolerzy NIK ustalili jednak, że do wykonania części bramownic sieci viaTOLL - na których zamontowano urządzenia elektronicznego poboru opłat - wykorzystano materiały niespełniające norm, dopuszczone do obrotu na podstawie sfałszowanych świadectw odbioru.

Stwarza to ryzyko dla życia, zdrowia i mienia uczestników ruchu drogowego. Poważnym mankamentem funkcjonowania sieci viaTOLL jest brak metrologicznej kontroli całego układu pomiarowego, wyłączenie z jednolitej sieci elektronicznego poboru opłat autostrad koncesyjnych, gdzie należności pobierane są manualnie oraz błędy w naliczeniach kar dla kierowców.

Krajowy System Poboru Opłat (KSPO) został uruchomiony 1 lipca 2011 roku. Sieć viaToll - uruchomiona w niespełna osiem miesięcy od podpisania umowy - zastąpiła nieefektywnie działający system winietowy. Sieć oparta jest na technologii komunikacji bezprzewodowej. W jej skład wchodzi bramownice wzniesione na drogach z urządzeniami umożliwiającymi odbiór i przekazanie sygnału z viaBOX zamontowanego w samochodzie ciężarowym do centrum operatora systemu i tym samym elektroniczne pobranie opłaty za przejazd drogą publiczną. Wdrożenie KSPO stworzyło Polsce warunki do wprowadzenia Europejskiej Usługi Opłaty Elektronicznej, pozwalającej na używanie w pojazdach tylko jednego urządzenia do naliczania opłat za przejazd po płatnych drogach w całej Unii Europejskiej. Wykonanie tych zadań zostało przez NIK ocenione pozytywnie mimo stwierdzonych nieprawidłowości.

Kontrolerzy NIK stwierdzili następujące nieprawidłowości:

Ok. 100 bramownic na drogach woj. śląskiego i małopolskiego oraz na odcinku autostrady A2 zostało wykonanych z materiałów, niespełniających norm, wprowadzonych do obrotu na podstawie sfałszowanych świadectw odbioru<sup>1</sup>. Zdaniem NIK stwarza to ryzyko dla życia,

zdrowia i mienia uczestników ruchu drogowego. Izba poinformowała o tym Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego oraz Generalnego Dyrektora DKiA.

Sieć viaTOLL tworząca układ pomiarowy nie była i dotąd nie jest objęta kontrolą metrologiczną. Tym samym nie została zapewniona weryfikacja rzetelności elektronicznego poboru opłaty całego układu pomiarowego, a co za tym idzie rzetelności w naliczaniu opłat i nakładaniu kar pieniężnych. I to pomimo założeń, że viaTOLL ma do 2018 roku wygenerować z opłat przychody w wysokości 12 mld zł<sup>2</sup>

Sieć viaTOLL nie funkcjonuje na autostradach koncesyjnych, opłaty są tam pobierane manualnie. To spore utrudnienie dla kierowców jest spowodowane brakiem odpowiednich przepisów prawa, które umożliwiłyby objęcie wszystkich płatnych dróg jednolitym systemem poboru opłat.

Wielokrotnie nakładano niesłuszne kary pieniężne na kierowców, z powodu nieuiszczenia opłaty elektronicznej (art.13k ust.1). Kierowców, którzy nie uiścili opłaty elektronicznej, karano w sposób niezgodny z przepisami ustawy. Wysokość kar za przejazd bez opłaty po tej samej drodze krajowej była bowiem uzależniona od liczby bramownic, przez które przejechał pojazd. Prowadziło to do niedozwolonej kumulacji kar za nieuiszczenie opłaty za jednorazowy przejazd tą samą drogą krajową.<sup>3</sup>

Odbiory techniczne bramownic wraz ze wszystkimi urządzeniami przeprowadzono dopiero po upływie 10 - 14 miesięcy od uruchomienia sieci viaTOLL. Konsekwencje testowania sieci w trakcie eksploatacji ponosili użytkownicy dróg (patrz przypis 3).

Użytkowanie sieci viaTOLL rozpoczęto mimo braku wymaganego przepisami oznakowania dróg. Chodzi o znaki, które informują kierowców, że przejazd określoną drogą publiczną jest płatny. Pierwsze tego rodzaju znaki pojawiły się na drogach dopiero w październiku 2011 roku (czyli po trzech miesiącach od uruchomienia sieci).

Sieć viaTOLL została uruchomiona pomimo niezakończenia budowy wszystkich planowanych punktów elektronicznego poboru opłaty (uruchomiono ok. 100 z ponad 400 bramownic). Tym samym do września 2011 r. elektroniczny system poboru opłat był nieszczelny. GDDKiA zadbała jednak o interes publiczny i potrąciła wykonawcy z powodu opóźnień blisko 48 mln zł (na tyle oszacowano wielkość utraconych przychodów).

Bramownice zostały nieprawidłowo zakwalifikowane do kategorii urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). W konsekwencji ponad 500 bramownic wzniesiono na drogach bez uzyskania pozwolenia na budowę, ponieważ urządzenia z kategorii BRD takich pozwoleń nie wymagają. NIK odnotowuje, że co prawda trwają obecnie prace zmierzające do zamontowania na bramownicach urządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego (np. czujników stacji meteorologicznych). Przyszłe i potencjalne wykorzystanie bramownic nie zmienia jednak ich podstawowego przeznaczenia, które nie jest związane z ochroną życia, zdrowia i mienia uczestników ruchu drogowego. Tym samym zakwalifikowanie bramownic do kategorii urządzeń BRD było nieprawidłowe.

## Wnioski

Najwyższa Izba Kontroli zwróciła się z wnioskiem do ministra gospodarki o zainicjowanie prac, które doprowadzą do objęcia sieci viaTOLL (układu pomiarowego służącego do poboru i kontroli prawidłowości uiszczania opłaty elektronicznej) prawną kontrolą metrologiczną, co zabezpieczy możliwość weryfikacji poprawności naliczania i poboru opłaty zarówno ze strony państwa jak i przedsiębiorców transportowych i kierowców.

NIK zwróciła się z wnioskiem do ministra transportu o wprowadzenie zmian w ustawie o drogach publicznych, które jednoznacznie uregulują zasady wymierzania kar za nieuiszczenie opłaty elektronicznej i tym samym wyeliminują ostatecznie niesłuszne karanie kierowców.

NIK wnioskuje do Prezesa Rządowego Centrum Legislacji, aby zainicjował opracowanie ostatecznej wersji zmian w ustawie o drogach publicznych, które umożliwią wprowadzenie do prawa krajowego europejskiej usługi opłaty elektronicznej. Pozwoli to kierowcom na używanie jednego urządzenia do naliczania opłat za przejazdy po drogach w całej UE.

NIK uważa, że należy zintensyfikować prace podjęte przez ministra transportu w celu stworzenia rozwiązań prawnych umożliwiających funkcjonowanie sieci viaTOLL także na autostradach koncesyjnych.

[1] Niemiecki Instytut Techniki Budowlanej wskazuje, że materiały te nie spełniały odpowiednich norm (EN 10210 i EN 10219). Tym samym nie spełniały też norm ustawy o wyrobach budowlanych (z dnia 16 kwietnia 2004 r.)

[2] Zdaniem NIK jest to bardzo istotne, ponieważ w okresie od lipca 2011 r. do grudnia 2012 r. sieć viaTOLL wykazała ponad 522 tys. błędnych zapisów. GITD od 1 lipca 2011 r. do 30 września 2012 r. otrzymał od wykonawcy ponad 5,1 mln zapisów ewidencyjnych z bramownic, z czego 597 tys. zapisów (nieco ponad 11 proc.) zostało anulowanych, głównie z powodu błędnego, wielokrotnego naliczania opłaty (90 proc. wszystkich zapisów).

[3] Minister transportu dostrzegając problem wydał we wrześniu 2011 r. opinię, która wskazuje, że podstawą do nałożenia kary powinny być jedynie te zapisy z urządzeń pomiarowych, które zawierające zdjęcie pojazdu przejeżdżającego bez wniesienia opłaty. Działania te ograniczyły nieprawidłowości, ale ich całkowicie nie wyeliminowały.

Ustawa o drogach publicznych

Art. 13k. Kary pieniężne za niedopełnienie obowiązku uiszczenia opłat

1. Za przejazd po drodze krajowej kierującemu pojazdem samochodowym, o którym mowa w art. 13 opłaty za korzystanie z dróg publicznych, ust. 1 pkt 3, za który pobiera się opłatę elektroniczną:

1) bez uiszczenia tej opłaty - wymierza się karę pieniężną w wysokości 3 000 zł;

2) bez uiszczenia tej opłaty w pełnej wysokości - wymierza się karę pieniężną w wysokości 1 500 zł.

[Zobacz artykuł na stronie NIK](#)

