

# Wszystko do jednego worka

Data publikacji: 23.03.2013 20:00

Dziury, które w zimie pojawiają się na drogach, to nic nowego. Drogowcy co roku wydają niemałe pieniądze na ich naprawę. Część funduszy pochodzi z myta. Sęk w tym, że nikt tak naprawdę się nie orientuje, ile pieniędzy państwo pobierze w danym regionie, a ile wróci ich z powrotem.

Przez Ropicę czy Trzyniec-Niebory trzeba jechać samochodem naprawdę ostrożnie, by nie wpaść w dziurę. Jeszcze gorzej było kilka dni temu w Wędryni. Tam – jak zresztą co roku – na krótkim odcinku dziur było tyle, że kierowcy musieli dosłownie kluczyć między nimi. Niedawno zostały załatane. Pytanie, na jak długo sytuacja się poprawiła. Na drodze I/11 między Czeskim Cieszynem a Mostami koło Jabłonkowa za szkody na nawierzchni w dużej mierze odpowiedzialne są tiry, utrzymanie drogi powinno więc być finansowane przede wszystkim z pobieranych tam elektronicznie opłat drogowych.

– **Nasz plan wydatków na pozimowe remonty dróg oraz uszkodzonych konstrukcji mostów w województwie morawsko-śląskim opiewa na 600 mln koron. Ale wątpię, czy uda nam się tyle wywalczyć w Pradze. Drogi naprawimy, pytanie brzmi, jak: czy to będzie tylko „łatanie”, czy porządny remont** – powiedział Tomáš Opěla, dyrektor ostrawskiej filii Dyrekcji Dróg i Autostrad (DDA), która zarządza m.in. drogami I klasy. Opěla nie orientuje się, jaka jest objętość elektronicznie pobranych opłat drogowych w jego regionie. – **Wiem tylko, że w całym kraju wybrano w ub. roku 8,68 mld koron. To informacja, która pojawiła się też w komunikacie prasowym** – dodał. Reszty się tylko domyśla. – **Przewiduję, że opłaty pobrane w naszym województwie nie wracają tu w takiej objętości.** Okazuje się, że nie tylko dyrektor ostrawskiej filii, ale też jego zwierzchnicy w Pradze nie mają dokładnych analiz poboru i wykorzystania myta. Wszystko idzie do jednego worka i z niego jest dzielone, przy czym nie ma jasnych zasad podziału. – **Nie dzielimy myta ani według województw, ani według innych kryteriów. Trzeba sobie uświadomić, że myto pobierane jest na komunikacjach lądowych będących własnością państwa i przez niego zarządzanych, dlatego podział według województw nie ma uzasadnienia** – napisała rzeczniczka ministerstwa transportu, Andrea Volaříková, w odpowiedzi na pytanie „Głosu Ludu”. System poboru opłat umożliwia co prawda filtrowanie szczegółowych danych, lecz podobno jest to pracochłonne (rzeczniczka doradziła nam, byśmy, w razie zainteresowania wystosowali odpowiedni wniosek i wtedy w przeciągu sześciu dni roboczych otrzymamy interesujące nas informacje), a resortowi transportu widocznie niepotrzebne.

Myto, czyli elektronicznie naliczane opłaty za korzystanie z autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych odcinków dróg I klasy (do nich należy I/11 między Czeskim Cieszynem a Mostami) od kilku lat jest stosowane w Republice Czeskiej. Korzystające z nich pojazdy powyżej 3,5 tony – ciężarówki oraz autobusy – muszą być zarejestrowane w elektronicznym systemie poboru opłat. Kiedy mijają bramownicę, dzięki zastosowanej technologii automatycznie nalicza im się opłata za przejechany odcinek (na drogach I klasy w wysokości od 0,80 do blisko 4 koron za kilometr). W ub. Roku w skali całej RC wybrano w ten sposób 8,68 mld koron. Te pieniądze, w największej mierze płacone przez właścicieli tirów, przeznaczone są na remonty dróg i inwestycje w infrastrukturę transportową.

Wprowadzając elektroniczny system poboru opłat, resort transportu przewidywał dużo wyższe dochody, niż jakie są obecnie osiąganym. Prognozy zamieszczone w 2005 roku na stronie internetowej ministerstwa mówiły aż o 26 mld koron rocznie, czyli kwocie trzykrotnie wyższej od realnego (przy tym rekordowego) wyniku z 2012 roku. Karel Feix, dyrektor generalny firmy Kapsch, która obsługuje dla państwa system poboru opłat, przewiduje, że w br. ich objętość może spaść do 8,5 mld koron. Stare ciężarówki są bowiem w coraz większej mierze zastępowane nowymi, wyposażonymi w bardziej przyjazne dla środowiska silniki, które obciążone są niższymi opłatami. Pod stanem czeskich dróg coraz mocniej podpisują się zagraniczni przewoźnicy. Ale też są płatnikami prawie połowy opłat. Najczęściej są to Słowacy (13 proc.) oraz Polacy (10 proc.).

