Transport samochodowy jest najbardziej dotowaną gałęzią transportu. Państwo ponosi 75-80 proc. kosztów. Eksperci przekonują więc, że potrzebne jest urealnienie opłat za przejazd po drogach krajowych. Zwiększenie wpływów do budżetu przyśpieszyłoby rozszerzanie systemu viaTOLL dla samochodów ciężarowych i wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat zamiast bramek na autostradach.

– *Jeśli kierowcy będą mogli w łatwiejszy sposób dokonywać opłat, to prawdopodobnie przełoży się na korzyści dla budżetu. Po prostu większa liczba pojazdów będzie zainteresowana korzystaniem z autostrad, co bez wątpienia jest korzystne, zważywszy na obciążenie ruchem alternatywnych dróg krajowych* – przekonuje w rozmowie z agencją informacyjną Newseria Biznes dr Łukasz Zaborowski, ekspert w dziedzinach miasto i transport Instytut Sobieskiego (IS).

Zaletą elektronicznego systemu poboru opłat jest także, jak zapewnia Zaborowski, prostota. Wystarczy jednorazowa rejestracja i opłaty są pobierane automatycznie. Poza tym powinno wpłynąć to na obniżkę kosztów technicznych ponoszonych przez państwo.

[mc4wp_form id=”84″]

Zdaniem eksperta IS transport drogowy jest najbardziej dotowaną gałęzią transportu. Państwo ponosi ¾ kosztów każdego przejechanego kilometra przez użytkownika samochodu osobowego. Zaborowski przekonuje, że powinno dojść do urealnienia opłat za transport drogowy.

– *Jeśli porównamy to z konkurencyjną gałęzią transportu, jaką jest kolej, to w zasadzie dążymy do tego, żeby traktować infrastrukturę kolejową na zasadach komercyjnych, czyli do tego, żeby ona się samofinansowała. Jest to oczywista nierównowaga międzygałęziowa, ponieważ infrastruktura drogowa jest finansowana z opłat zaledwie w niewielkim stopniu. Przekłada się to na wybory użytkowników* – mówi Łukasz Zaborowski.

[irp]

Dlatego ważną kwestią jest również rozszerzanie viaTOLL dla samochodów o masie powyżej 3,5 tony na kolejne drogi. A to w opinii eksperta idzie zbyt wolno. Dziś system obejmuje ok. 3 tys. km. Do 2018 roku ma być ich ponad dwukrotnie więcej. W 2014 roku do systemu włączono tylko 266 km dróg, w tym będzie podobnie.

Materiał pobrany ze strony Instytutu Sobieskiego, sobieski.org.pl[autor].

*– Model dróg płatnych jest korzystny i pożądany w gospodarce. Każde dodatkowe obciążenie użytkowników dróg być może jest postrzegane jako decyzja niekorzystna politycznie, ale kierunek jest słuszny* – mówi Zaborowski. – *Urealnienie kosztów transportu sprawiłoby, że gospodarka stałaby się bardziej efektywna. Oczywiście wyższe opłaty znalazłyby odzwierciedlenie w płacach, kosztach usług czy towarów, ale w skali całej gospodarki byłoby to korzystne, bo wyeliminowalibyśmy to, co mamy teraz, czyli zbędne przewozy.*

Źródło: Newseria Biznes. Czytaj dalej...