

SYSTEMY POBORU OPŁAT DROGOWYCH W POLSCE I WYBRANYCH KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

Katarzyna Sukiennik

Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania
Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego

Streszczenie: Artykuł przedstawia tematykę opłat drogowych w Europie na przykładzie wybranych krajów Unii Europejskiej. Dynamiczny rozwój transportu drogowego zwiększył potrzebę modernizacji i budowy dróg krajowych i autostrad. Na dokonywanie tych zmian potrzebne były coraz większe nakłady finansowe, co spowodowało konieczność wprowadzenia opłat drogowych. Opłaty drogowe przedstawione są jako narzędzie pozyskania środków finansowych na modernizację i budowę dróg. W pracy omówiono rodzaje systemów opłat, ich wady i zalety. Szczególną uwagę zwrócono na elektroniczny system poboru opłat w wybranych krajach Unii Europejskiej. System ten został w 2011 roku wprowadzony również w Polsce. Elektroniczny system poboru opłat, czyli viaTOLL, działa na zasadzie technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu. Został on wprowadzony po systemie winietowym. Zmiany systemu opłat na wybranych drogach krajowych i autostradach mają przynieść korzyści finansowe państwu.

Słowa kluczowe: opłaty drogowe, elektroniczny system poboru opłat, viaTOLL

Wstęp

Transport jest jednym z głównych czynników rozwoju gospodarczego. Dynamiczny rozwój transportu spowodował konieczność wprowadzenia opłat w różnych rodzajach transportu. Jednym z najważniejszych rodzajów transportu jest transport drogowy. Dzięki możliwości szybkiego, sprawnego i taniego przewozu osób i towarów jest najważniejszym elementem łączącym gospodarkę i społeczeństwo. Transport drogowy jest tanim rodzajem transportu, jednak ma on niekorzystny wpływ na infrastrukturę drogową. Początkowo państwa same radziły sobie przy budowach i modernizacjach dróg, jednak wraz ze wzrostem ilości samochodów, głównie ciężarowych przewożących ciężkie ładunki, potrzeby modernizacji wyeksploatowanych dróg stawały się coraz większe. Państwa finansujące drogi z własnych budżetów zaczęły zauważać wzrastające potrzeby finansowe. Fakt ten sprawił, że koniecznością stało się wprowadzanie opłat drogowych, które pomogą finansować tego rodzaju inwestycje. Na początku opłaty te wprowadzono dla samochodów ciężarowych, których masa całkowita przewyższa 12 ton. Następnie tę granicę wagową zaczęto obniżać, ponieważ potrzeby infrastruktury transportowej były coraz większe. Obecnie w niektórych państwach Unii, takich jak Włochy czy Hiszpania opłaty drogowe płacą wszyscy użytkownicy dróg, mostów i tunelów. W transporcie drogowym możemy wyróżnić kilka rodzajów opłat na płatnych drogach krajowych i autostradach oraz różne formy ich uiszczania. Początkowo opłatę wnoszono przy bramkach wjazdowych na autostradach, co wiązało się

z dużą stratą czasu przez kierowców. Opłaty te powodowały również utrudnienia przy punktach poboru opłat. Dlatego formy płatności zaczęto zmieniać poprzez wprowadzenia systemu winiet dla lepszej organizacji ruchu. Po pewnym czasie w wielu krajach europejskich system ten okazał się niewystarczający i dlatego zaczęto wprowadzać myto elektroniczne, którego główną korzyścią jest przejazd przez autostradę bez zatrzymywania się, co w znacznym stopniu ułatwiło pracę kierowcom zawodowym.

Rodzaje opłat drogowych

Opłaty drogowe są powszechne we wszystkich krajach Unii Europejskiej. Stosowanie opłat drogowych w Europie różni się między sobą. Kraje przyjmują różne kryteria, jak na przykład ilości przebytych kilometrów, wielkość pojazdu, rodzaj emisji spalin itp. Wyróżniamy trzy główne formy poboru opłat drogowych stosowanych w Europie¹:

- winiety,
- myto elektroniczne,
- euro winiety.

Winieta to opłata czasowa za użytkowanie autostrady lub drogi. Wyróżniamy winiety miesięczne, półroczne, roczne.² Winieta uwzględnia kraj, czas przejazdu po drogach, rodzaj pojazdu, liczbę osi pojazdu, emisję spalin, numer rejestracyjny. Opłata zostaje zapłacona w momencie zakupu karty, na której jest data zakupu oraz podpis osoby wydającej, karta ta składa się z dwóch części: winiety samoprzylepnej oraz odcinka kontrolnego, które są przedziurkowane.³

Myto to opłata między dwoma punktami drogi, jej wysokość zależy od drogi, masy i rodzaju pojazdu, czasem stosuje się dodatkowe opłaty za przejazd odcinkami górskimi, mostami, tunelami.⁴ Myto może zostać pobierane w sposób tradycyjny, czyli za pomocą bramek, w których kierowca musi uiścić opłatę lub elektronicznie poprzez posiadane urządzenie w samochodzie i wykorzystując drogę satelitarną. Opłata jest naliczana bezpośrednio z urządzenia.

Eurowinieta jest opłatą za korzystanie z dróg. Zasadniczo eurowiniety muszą wykupić samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton przed korzystaniem z autostrad i płatnych dróg ekspresowych w krajach objętych systemem eurowiniet. Podczas przejazdu przez kilka krajów objętych tym systemem wystarczy tylko jedna ważna eurowinieta. Do krajów objętych systemem eurowiniet należą: Belgia, Dania, Luksemburg, Holandia i Szwecja.⁵

Opłaty drogowe są kosztami, które musi ponieść właściciel przedsiębiorstwa. Opłaty za autostrady zaliczane są do kosztów księgowych przedsiębiorstw.⁶ Tabela 1 przedstawia procentowy rozkład kosztów przedsiębiorstwa.

¹ www.info-myto.pl

² E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, Wyd. Difin, Warszawa 2011, s. 33.

³ R. Kacperczyk, *Transport i spedycja*, Wyd. Difin, Warszawa 2009, s. 150.

⁴ E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, ..., op. cit., s. 33.

⁵ www.eurovignettes.eu

⁶ W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 135.

Tabela 1. Główne składniki kosztów pojazdów

Rodzaje kosztów	Udział procentowy
Koszty osobowe	30-50
Paliwo	25-30
Ubezpieczenia i podatki, opłaty drogowe	10-15
Obsługa i naprawa	5-8
Opony	4-7
Inne	3-5

Źródło: L. Prochowski, A. Żuchowski, *Technika transportu ładunków*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009, s. 188

Z tabeli 1 wynika, że w ogólnym zestawieniu koszty opłat drogowych są znaczącym obciążeniem dla właścicieli przedsiębiorstw. Można zauważyć, że najwyższe są koszty osobowe, stanowiące nawet 50% wszystkich kosztów, należy również zwrócić uwagę na wzrastające ceny paliwa, które zwiększają koszty utrzymania pojazdu. Między innymi zmieniające się ceny opłat drogowych w poszczególnych latach przedstawia tabela 2.

Tabela 2. Podział rodzajów kosztów w przedsiębiorstwach

Rodzaje kosztów	2005	2006	2007	2008	2009
Zużycie materiałów i energii	27,6	27,3	25,8	25,6	23,6
Usługi obce	28,4	31,3	34,3	35,4	35,1
Podatki i opłaty (w tym opłaty drogowe)	2,7	2,7	2,9	2,5	3,0
Wynagrodzenia brutto łącznie ze świadczeniami na rzecz pracowników	28,2	25,6	24,6	24,1	24,9
Amortyzacja	8,1	7,5	7,2	7,2	7,3
Pozostałe koszty	5,0	5,7	5,3	5,3	6,2

Źródło: Opracowanie na podstawie www.stat.gov.pl

Z danych umieszczonych w tabeli 2 widać, że podatki i opłaty ulegają zwiększeniu w kolejnych latach, natomiast wynagrodzenia pracowników sektora transportowego zmniejszyły się, co może wpłynąć niekorzystnie na jakość świadczonych usług.

Opłaty drogowe są kosztami ponoszonymi przez przedsiębiorców. Przedsiębiorstwo transportowe, ponosząc koszty przewozu towarów, wlicza je w koszt usługi transportowej płacone przez przedsiębiorcę. Wysokość opłat drogowych oraz np. cena paliw w ogólnym rozrachunku firmy wpływają na zwiększenie kosztów prowadzonej działalności.

Opłaty drogowe w Unii Europejskiej

System wprowadzenia opłat drogowych przez państwa europejskie, którym brakowało funduszy z budżetów publicznych, doprowadził do bardzo dużego zróżnicowania tych opłat i zakłócenia konkurencji w transporcie międzynarodowym.

Dlatego też Unia Europejska dąży do wyrównania tych opłat. Dyrektywa nr 62/1999 z 17 czerwca 1999 roku była pierwszym aktem prawnym w dziedzinie pobierania opłat drogowych, ustanowiono w niej eurowiniety. Dyrektywa ta dotyczy użytkowania dróg przez samochody o masie większej niż 12 ton.⁷ System eurowiniet spowodował pewnego rodzaju ujednolicenie opłat drogowych. Wprowadzono go najpierw w Belgii, Holandii, Luksemburgu, Niemczech, Danii oraz Szwecji. Największą wadą eurowiniet był fakt wnoszenia opłaty uwzględniającej wielkość pojazdu, jego wagę, normę emisji spalin, ale nieuwzględniającej ilości przejechanych kilometrów.⁸ Dlatego przy zmianie dyrektywy ustalono nowe zasady poboru opłat zależne od ładowności pojazdu powyżej 3,5 tony, normy euro, liczby przejechanych kilometrów, pory dnia oraz tygodnia.⁹

Wysokość opłat za korzystanie z dróg w kraju reguluje państwo. Jedyną obowiązującą zasadą jest ustalenie opłat dla wszystkich kierowców państw członkowskich w jednakowej wysokości.¹⁰ Dlatego też podstawowym celem Dyrektywy 2004/52/WE jest uruchomienie jednolitego systemu opłat drogowych.¹¹

W Unii Europejskiej funkcjonuje siedem różnych systemów viaTOLL.¹² We wszystkich krajach członkowskich opłaty drogowe pobierane są w różnej formie: Kraje, w których pobierane jest myto elektroniczne, to: Niemcy (Toll Collect), Austria (GO), Polska (viaTOLL), Czechy (Myto CZ), Słowacja (Myto SK), Włochy (Telepass), Francja (TIS-PL), Hiszpania (Via T). W Danii, Szwecji, Belgii, Holandii i Luksemburgu obowiązują eurowiniety. Natomiast w Słowenii, Bułgarii oraz na Węgrzech obowiązują winiety.¹³ Obowiązujące systemy elektroniczne stosowane w krajach Unii Europejskiej mają poważną wadę, otóż wykorzystuje się w nich różne technologie i dlatego kierowcy jeżdżący po Europie muszą posiadać w samochodzie wiele urządzeń różnych dla innych krajów.¹⁴ Firma Kapsch wdrożyła systemy poboru opłat oparte na technologii fal radiowych w czterech krajach członkowskich, jednak systemy te nie są ze sobą połączone.¹⁵ Brak połączonych systemów poboru opłat w Unii Europejskiej jest utrudnieniem dla przedsiębiorców. Przedsiębiorstwem, które w Europie obsługuje wszystkie systemy opłat drogowych, tzn. winiety i myto elektroniczne, jest DKV.¹⁶ W wielu krajach wprowadzenie elektronicznego systemu opłat na autostradach spowodowało chęć uniknięcia tych opłat. Na Słowacji i w Czechach kierowcy ciężarówek, próbując uniknąć opłat, zjeżdżali z dróg płatnych, jednak po około 3 miesiącach wszystko wróciło do

⁷ E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, ..., op. cit., s. 34.

⁸ M. Michałowska (red.), *Efektywny transport- konkurencyjna gospodarka*, Wyd. AE, Katowice 2009, s. 98.

⁹ E. Januła, T. Truś, Ż. Gutowska, *Spedycja*, ..., op. cit., s. 34.

¹⁰ R. Kacperczyk, *Transport i spedycja*, Wyd. Difin, Warszawa 2009, s. 148.

¹¹ J. Łacny (red.), *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, Wyd. WSG, Bydgoszcz 2008, s. 172.

¹² EuroLogistics, październik- listopad 2011 nr 5/2011, s. 62.

¹³ www.info-myto.pl

¹⁴ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Wyd. PWE, Warszawa 2008, s. 58.

¹⁵ EuroLogistics, październik- listopad 2011 nr 5/2011, s. 63.

¹⁶ *Spedycja Transport Logistyka* 2011 Nr 3, s. 11.

normy, gdyż właściciele przeliczyli czas przewozu, cenę paliw i takie rozwiązanie okazało się nieopłacalne.¹⁷

Tabela 3. Daty wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat drogowych w wybranych krajach Unii Europejskiej

Kraj (nazwa systemu)	Data wprowadzenia
Hiszpania (Via T)	1 styczeń 2001
Austria (GO),	1 styczeń 2004
Niemcy (Toll Collect)	1 styczeń 2005
Włochy (Telepass)	1 styczeń 2006
Czechy (Myto CZ)	1 styczeń 2007
Francja (TIS-PL),	1 styczeń 2007
Słowacja (Myto SK)	1 styczeń 2010
Polska (viaTOLL)	1 lipiec 2011

Źródło: Opracowanie na podstawie: J. Neider, *Transport międzynarodowy*, Wyd. PWE, Warszawa 2008, s. 58; www.emyto.sk; www.info-myto.pl

Krajem, który jako pierwszy wprowadził elektroniczny system poboru opłat drogowych, była Szwajcaria. Nastąpiło to w roku 2001 i w znacznym stopniu ułatwiło przejazd drogami krajowymi i autostradami. Z dniem 1 stycznia 2004 roku system ten wprowadziła Austria, Niemcy natomiast zrobiły to w 2005 roku. W ostatnich latach e-myto wprowadziły Słowacja (w 2010 roku) i Polska (w lipcu 2011 roku). Systemy te działają na tych samych zasadach, jednak nie są one zintegrowane.

Elektroniczny system poboru opłat drogowych w krajach Unii Europejskiej wprowadzono od 2001 roku w celu usprawnienia przejazdu po autostradach i drogach ekspresowych, mostach i tunelach. System ten wykorzystuje najnowsze technologie, które są stale ulepszone.

Opłaty drogowe w Polsce

Opłata drogowa definiowana jest jako opłata za przejazd po wybranych odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez GDDKiA i dokonywana manualnie w miejscach poboru opłat. Podstawę prawną pobierania opłaty drogowej stanowi Ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. 1994, Nr 127, poz. 627 z późn. zm.).¹⁸ W Polsce początkowo zaczęto stosować opłaty drogowe w postaci winiet, system ten nie przyniósł pożądanych korzyści, a wręcz przeciwnie spowodował wielomilionowe straty dla Skarbu Państwa. Zarówno właściciele większych przedsiębiorstw transportowych, jak i osoby sprawujące nadzór nie wywiązywali się ze swoich obowiązków płacenia i kontroli systemu poboru opłat. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie była w stanie egzekwować należności od zalegających przewoźników. Oszacowano, że

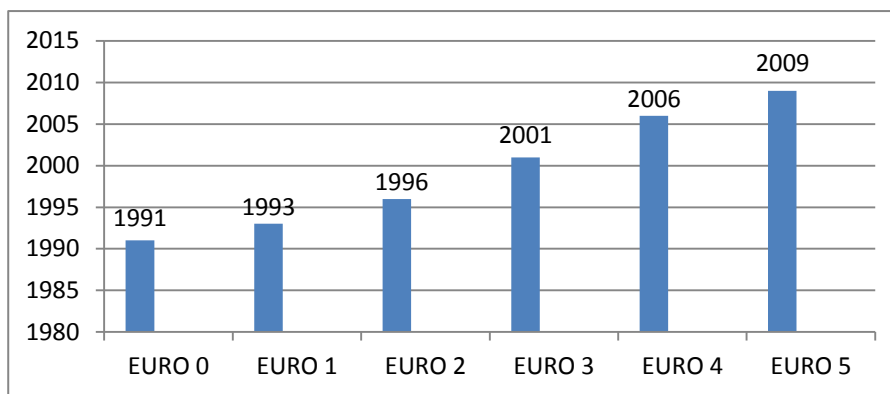
¹⁷ EuroLogistics, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 77.

¹⁸ www.viatoll.pl

finansowe nieprawidłowości to kwota 21 752,4 tys.zł.¹⁹ Dlatego wprowadzono elektroniczny system poboru opłat.

Opłaty drogowe musiały zostać wprowadzone ze względu na duże potrzeby modernizacji i budowy nowych dróg i autostrad. Niektóre negatywne czynniki, jak np. zatłoczenie i niszczenie dróg, można by wyeliminować lub złagodzić korzystając z centrów logistycznych, które zazwyczaj są usytuowane na obrzeżach miast. Pomogłoby to również przenieść transport ciężki z centrów miast.²⁰

Ważną rolę w opłatach drogowych odgrywa norma EURO samochodów ciężarowych. Krajowi przewoźnicy w wielkim stopniu eksploatują tabor EURO 2 i EURO 3, co wpłynie w sposób znaczący na wzrost kosztów funkcjonowania ich przedsiębiorstw. Na rynku usług logistycznych każdy konsument ma możliwość wyboru przedsiębiorstwa, które według niego ma najkorzystniejszą ofertę.²¹ Wzrastające koszty przedsiębiorstwa na pewno wpłyną na cenę oferowanych usług.



Rys. 1. Rok rejestracji pojazdów według norm EURO

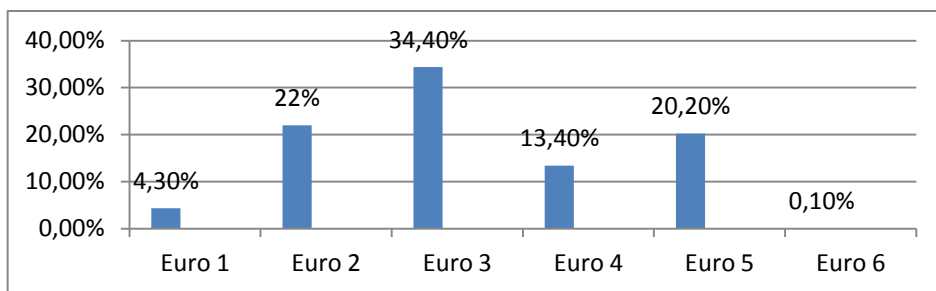
Źródło: Opracowanie na podstawie: W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 66; M. Stajniak, M. Hajdul, M. Foltyński, A. Krupa *Transport i spedycja*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2007, s. 17

Rysunek 1 przedstawia lata rejestracji samochodów według tych norm. Na podstawie rysunku można wyliczyć, że przeciętnie polscy przewoźnicy posiadają samochody 11-16 letnie. Należałoby dokonywać zmian taborów na samochody z normami EURO 4 oraz EURO 5, jednak wiąże się to z dużymi kosztami, dlatego małe i średnie przedsiębiorstwa nie mogą dokonać ich zakupu. W polskim systemie viaTOLL procentowo zarejestrowane pojazdy według norm przedstawia rysunek 2.

¹⁹ EuroLogistics, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 75.

²⁰ B. Skowron-Grabowska, *Centra logistyczne w łańcuchu dostaw*, Wyd. PWE, Warszawa 2010, s. 72.

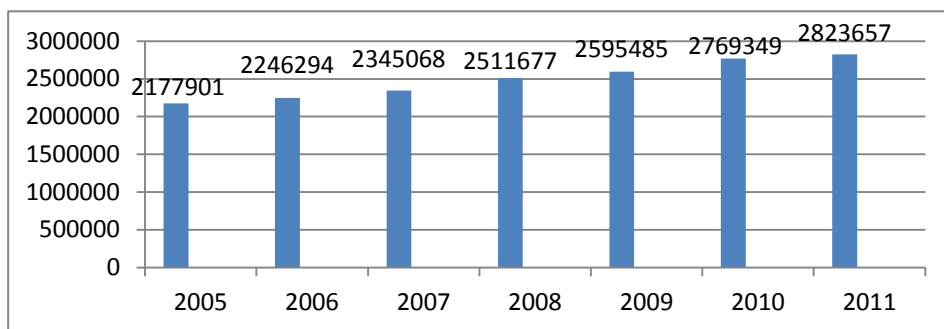
²¹ J. Nowakowska-Grunt, *Outsourcing jako metoda obniżki kosztów logistycznych w przedsiębiorstwach*, [w:] *Koszty w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Standardy międzynarodowe*, red. M. Nowicka-Skowron, Uczelniane Wydawnictwo Naukowo-Dydaktyczne, Kraków 2006, s. 401.



Rys. 2. Pojazdy zarejestrowane w systemie viaTOLL według klas pojazdów EURO

Źródło: www.info-myto.pl

W Polsce zarejestrowanych samochodów z normą EURO 1 jest zaledwie 4,3%, co jest korzystne dla sektora transportowego. Natomiast posiadanie przez przewoźników pojazdów o normie EURO 5 i 6 jest niewielkie. Najmniej szkodzących środowisku samochodów z najnowszą normą EURO 6 jest zaledwie 0,10%. Ogółem liczbę samochodów ciężarowych w latach 2005-2009 przedstawia rysunek 3.



Rys. 3. Liczba samochodów ciężarowych w Polsce w poszczególnych latach

Źródło: Opracowanie na podstawie www.stat.gov.pl

Liczba samochodów ciężarowych zwiększa się z roku na rok, co wpływa niekorzystnie na środowisko i dlatego należy dbać o jakość emisji spalin tych pojazdów. Przeznaczając odpowiednie środki finansowe na rozwój transportu, należy wspierać przedsiębiorstwa transportowe i dbać o środowisko.

Elektroniczny system poboru opłat viaTOLL

Opłata elektroniczna jest to opłata za przejazd po wyznaczonej sieci dróg płatnych, dokonywana metodą elektroniczną w systemie viaTOLL. Podstawę prawną opłaty elektronicznej stanowi Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r.

(Dz.U. 1985, Nr 14, poz. 60 z późn. zm.).²² W ustawie o drogach publicznych z 7 listopada 2008 roku można znaleźć informację, że elektroniczny system opłat drogowych musi ruszyć do 1 lipca 2011 roku. Przetarg na wykonawcę został ogłoszony dopiero po roku a mianowicie 29 grudnia 2009. Wynik przetargu ogłoszono 1 października 2010, a umowę z wykonawcą podpisano 2 listopada 2010 roku.²³ Firma Kapsch miała zaledwie 8 miesięcy na wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat drogowych w naszym kraju. Nowy system viaTOLL działa w Polsce od 1 lipca 2011 roku i zastąpił istniejący dotychczas system winietowy. E-myto jest obowiązkowe dla wszystkich pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony.²⁴ System viaTOLL jest oparty na technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu. Na drogach objętych systemem ustawione są bramownice wyposażone w anteny, które podczas przejazdu samochodu wysyłają sygnał do urządzenia znajdującego się w pojeździe. Następnie zostaje naliczona opłata za przejazd, kierowca zostaje poinformowany o tym poprzez pojedynczy sygnał urządzenia zwanego viaBOX, które znajduje się w pojeździe.²⁵ Opłata ta zostaje odliczona z urządzenia pokładowego lub zostaje wysłany komunikat za pomocą fal radiowych do urządzenia odbiorczego a następnie do centrali gdzie następuje obliczenie opłaty i wystawienie faktury.²⁶

System ruszył w ustalonym terminie, co było zaskoczeniem dla wielu przewoźników i dlatego większość z nich w ostatniej chwili dopełniała formalności. Nie mogli oni pozwolić sobie na korzystanie z systemu post-paid, dlatego musieli skorzystać z systemu pre-paid, w którym urządzenie viaBOX otrzymywali od razu bez zabezpieczeń finansowych.²⁷ System e-myta w początkowej fazie działania przysporzył polskim przewoźnikom wiele problemów. Polscy przewoźnicy korzystający z systemu pre-paid, niejednokrotnie otrzymywali kary finansowe za przejechanie bramki na pustym koncie.²⁸ Kary w wysokości 3000 złotych za każdą bramkę nakładane są za nie uiszczenie opłaty za przejazd oraz za niesprawne urządzenie lub jego brak. Natomiast kara 1500 zł za niepełną opłatę bądź wprowadzenie do urządzenia złych danych.²⁹ Dzięki wprowadzonemu systemowi najczęściej zyskają właściciele ciężarówek przekraczających DMC 12 ton, którzy nie muszą korzystać z dróg objętych systemem viaTOLL.³⁰

Do zarejestrowania w systemie viaTOLL i utworzenia konta użytkownika potrzebne będą m.in. następujące dokumenty i informacje: jak dane właściciela poparte dokumentem tożsamości, np. dowodem osobistym lub paszportem, dowód rejestracyjny pojazdu lub kopia dowodu rejestracyjnego pojazdu, dokument

²² www.viatoll.pl

²³ EuroLogistics, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 77.

²⁴ www.viatoll.pl

²⁵ Tamże.

²⁶ J. Łacny (red.), *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, Wyd. WSG, Bydgoszcz 2008, s. 172.

²⁷ EuroLogistics, październik-listopad 2011 nr 5/2011, s. 49.

²⁸ Tamże.

²⁹ www.gddkia.gov.pl

³⁰ EuroLogistics, sierpień-wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 76.

potwierdzający klasę emisji EURO, zabezpieczenie w formie gwarancji bankowej, gwarancji ubezpieczeniowej lub zabezpieczenie w formie pieniężnej w przypadku zawierania umowy w trybie z odroczoną płatnością. Proces rejestracji kończy podpisanie umowy pomiędzy właścicielem pojazdu (lub jego pełnomocnikiem), a operatorem systemu viaTOLL.³¹

Firma KapschTelematic Services wyłoniła dwóch operatorów kart zajmujących się elektronicznym systemem poboru opłat. Najczęściej wykorzystywane są karty paliwowo- mytowe DKV.³² Termin płatności faktur DKV wynosi 21 dni.³³ Firma DKV udostępnia kierowcom internetowy serwis informacyjny. Największą popularnością cieszy się Nawigator DKV, który oblicza wysokość opłat drogowych na wybranej trasie.³⁴ Prowizja DKV za obsługę wynosi od 1 do 2,5%.³⁵ Występują dwie formy rozliczenia płatności: Post-paid, czyli płatność z dołu. Polega na tym, że zamontowane w pojeździe urządzenie viaBOX automatycznie nalicza opłatę za każdym razem, kiedy pojazd mija zbudowane przy drogach bramownice. Następnie klient DKV otrzymuje raz lub dwa razy w ciągu miesiąca fakturę, z 21-dniowym terminem płatności. Inną metodą rozliczeń opłat elektronicznych jest pre-paid, czyli przedpłata. Za pomocą karty paliwowej DKV będzie można naładować konto użytkownika viaTOLL. Minimalna kwota doładowania wyniesie 120 zł. W tym wypadku podczas mijania bramownic stan rachunku się pomniejsza, co urządzenie sygnalizuje dźwiękiem. Kiedy konto jest bliskie wyczerpania, zapala się czerwona dioda. Należy wówczas doładować je przelewem lub w punkcie dystrybucji viaTOLL, np. za pomocą DKV Card. Ważne jednak, aby pamiętać, że korzystanie z systemu pre-paid wymaga od przewoźnika bardzo dużej dyscypliny. Kierowca musi ze sobą wozić gotówkę na doładowania urządzenia i gromadzić rachunki za płatności.³⁶

Od momentu wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat w Polsce tematyka e-myta zostaje poruszana na wielu konferencjach i spotkaniach branżowych oraz w wielu czasopismach i w Internecie. Tematykę tę poruszono m.in. na konferencji Truck&Business Day 2011, która odbyła się w Warszawie 30 czerwca 2011 roku, czyli na dzień przed wprowadzeniem viaTOLLa.³⁷ System ten budził wiele kontrowersji i pytań, gdyż nie każdy wiedział, na czym tak dokładnie polega oraz jakie obowiązki i przywileje mają przewoźnicy poruszający się po polskich drogach objętych systemem.

Liczba zarejestrowanych pojazdów w systemie viaTOLL na dzień 04.10.2011 wynosi 55 000 i wciąż rośnie. 34% wszystkich zarejestrowanych to przewoźnicy spoza naszego kraju, reszta to przewoźnicy krajowi. Około 2/3 pojazdów rozliczanych jest w sposób pre-pay, 30% w ramach post-pay.³⁸

³¹ www.viatoll.pl

³² EuroLogistics, marzec- kwiecień 2011 nr 2/2011, s. 5.

³³ Spedycja Transport Logistyka nr 3/2011, s.11.

³⁴ Tamże.

³⁵ EuroLogistics, październik- listopad 2011 nr 5/2011, s. 49.

³⁶ Przewoźnik, III maj/czerwiec 2011, s. 39.

³⁷ EuroLogistics, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 80.

³⁸ www.viatoll.pl

Tabela 4. Rozkład rejestracji poszczególnych kategorii wagowych pojazdów

Pojazdy o DMC> 12 ton (z przyczepą lub bez)	72%
Pojazdy o DMC<12 ton, które mogą tworzyć zestaw z przyczepą o DMC>12 ton	6%
Pojazdy o DMC<12 ton (z przyczepą lub bez)	12%
Pojazdy o DMC< 3,5 tony, które tworzą zestaw z przyczepą o DMC> 3,5 tony	4%
Autobusy posiadające 10 i więcej miejsc siedzących (łącznie z kierowcą)	6%

Źródło: Opracowanie na podstawie www.viatoll.pl

Najwięcej zarejestrowanych pojazdów stanowią samochody o DMC> 12 ton i jest ich 72%, najmniej zarejestrowanych pojazdów to samochody o DMC<3,5 tony, które tworzą zestaw z przyczepą o DMC> 3,5 tony jest ich zaledwie 4%. Dane te świadczą o tym, że w transporcie drogowym jest bardzo dużo ciężkich pojazdów niszczących infrastrukturę drogową (tab. 4).

Tabela 5. Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną w zależności od limitów emisji spalin, klasy pojazdu, Euro (za 1 km w zł)³⁹

Rodzaj pojazdu	max. Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27

Źródło: Opracowanie na podstawie EuroLogistics, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011, s.76; www.viatoll.pl

Dane zawarte w tabeli 5 przedstawiają stawki opłat, pokazując różnice cenowe opłat w zależności od masy, emisji spalin oraz od klasy pojazdu. Opłaty w przypadku pojazdów EURO 5 są dwukrotnie niższe niż w przypadku EURO 2. Widać, jakie koszty musi ponieść przewoźnik posiadający starszy tabor w przedsiębiorstwie.

Według GDDKiA, system viaTOLL miał przynosić zyski pod koniec 2012 roku. Rozkład kosztów i przychodów pokazano w tabeli 6.⁴⁰

Tabela 6. Prognozowane koszty i przychody systemu viaTOLL według GDDKiA

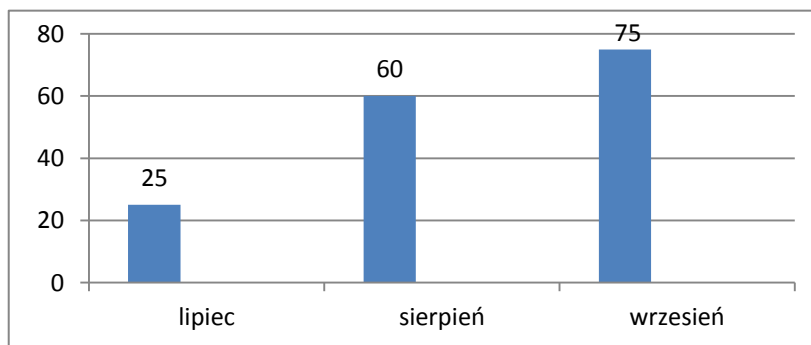
	Przychody	Koszty
2011 (II połowa)	481 866 000	1 317 449 442
2012	1 210 631 000	382 397 281
Łącznie	1 692 497 000	1 699 846 723

Źródło: www.gddkia.gov.pl

³⁹ Przewoźnik, III maj/czerwiec 2011, s. 9.

⁴⁰ www.gddkia.gov.pl

Łączne przychody z systemu viaTOLL w 2011 i 2012 roku powinny wynieść 1 692 497 000 złotych według prognoz GDDKiA. Wiadomo, że system ten przynosi duże korzyści finansowe, mimo że działa niedługo. W drugiej połowie 2011 roku przychody stanowią 36% kosztów, jakie trzeba ponieść. Natomiast w roku 2012 sytuacja powinna ulec zmianie na korzyść przychodów. Procentowo koszty stanowią 31% przychodów z systemu viaToll. Każdego roku powinno się notować wzrost przychodów z elektronicznego systemu poboru opłat w Polsce (rys. 4).



Rys. 4. Wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL w pierwszych trzech miesiącach działania: lipiec, sierpień, wrzesień 2011 roku (w mln zł)

Źródło: www.viatoll.pl

W pierwszych trzech miesiącach działania systemu przyniósł on 160 mln złotych zysku, mimo że wielu kierowców próbowało uniknąć tych opłat. Zyski są wysokie i dlatego dobrze prognozują dla sytuacji finansowej organów odpowiedzialnych za budowę i modernizację dróg krajowych. Pieniądze te w znaczny sposób wspomogą budowę i remont zniszczonych dróg.

Firma Kapsch, zajmująca się zarządzaniem i kontrolą systemu viaTOLL w Polsce, przekazała 94 samochody Głównemu Inspektoratowi Transportu Drogowego, których zadaniem jest kontrola całego systemu poboru opłat.⁴¹ Właściciele przedsiębiorstw transportowych odkryli wiele nieprawidłowości w początkowej fazie działania systemu viaTOLL. Nieprawidłowości dotyczyły naliczania opłat podczas przejazdu przez bramki, urządzenie naliczało nawet cztery razy większą kwotę niż powinno. Każdy właściciel, chcący zgłosić reklamację, musi przejrzeć całą historię jazdy danej ciężarówki i wyłapać nieprawidłowości, a następnie je zgłosić do firmy Kapsch. Reklamacje zostaną rozpatrzone, a następnie w terminie do 30 dni zostaną zwrócone pieniądze.⁴² System elektroniczny budzi kontrowersje, jednak przez wielu przewoźników jest uznawany za uczciwy, ponieważ opłata jest pobierana za przejechane kilometry, a nie za posiadanie ciężarówki.⁴³

⁴¹ www.motogazeta.mojeauto.pl

⁴² www.moto.wp.pl

⁴³ EuroLogistics, sierpień-wrzesień 2011 nr 4/2011, s. 77.

Elektroniczny system poboru opłat drogowych działa już wiele lat w wielu państwach i uważany jest za dobrze działający i ułatwiający przewoźnikom przejazd przez drogi płatne.

Podsumowanie

Podsumowując, można stwierdzić, że opłaty drogowe są bardzo ważną częścią pozyskiwania środków finansowych na rozwój systemu dróg w państwie. Przedstawione zostały rodzaje opłat w Europie i wyjaśniono różnice między nimi. W przedsiębiorstwach opłaty te stanowią istotną część kosztów, które w późniejszym czasie zostają ponoszone przez kolejne osoby w łańcuchu dostaw oraz przez konsumenta. Członkowie wspólnoty posiadający elektroniczny system poboru opłat drogowych dążą do wprowadzenia zmian mających na celu ujednolicenie tego systemu, który ułatwiłby im pracę. System viaTOLL został wprowadzony w Polsce, w krótkim czasie i działa efektywnie. Dla przewoźników posiadających stary tabor samochodowy koszty przejazdu są dużo wyższe od samochodów nowszych posiadających normy ilości spalin powyżej Euro 4. Wzrastająca ilość samochodów ciężarowych wymaga od państw rozbudowy i modernizacji dróg krajowych oraz autostrad, co ma wpłynąć korzystnie na szybsze i bezpieczniejsze dostarczenie ładunku.

Literatura

1. Januła E., Truś T., Gutowska Ż., *Spedycja*, Wyd. Difin, Warszawa 2011.
2. Kacperczyk R., *Transport i spedycja*, Wyd. Difin, Warszawa 2009.
3. Łacny J. (red.), *Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego*, Wyd. WSG, Bydgoszcz 2008.
4. Michałowska M. (red.), *Efektywny transport- konkurencyjna gospodarka*, Wyd. AE, Katowice 2009.
5. Neider J., *Transport międzynarodowy*, Wyd. PWE, Warszawa 2008.
6. Nowakowska-Grunt J., *Outsourcing jako metoda obniżki kosztów logistycznych w przedsiębiorstwach*, [w:] *Koszty w zarządzaniu przedsiębiorstwem. Standardy międzynarodowe*, red. M. Nowicka- Skowron, Uczelniane Wydawnictwo Naukowo-Dydaktyczne, Kraków 2006.
7. Prochowski L., Żuchowski A., *Technika transportu ładunków*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
8. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2010.
9. Skowron-Grabowska B., *Centra logistyczne w łańcuchu dostaw*, Wyd. PWE, Warszawa 2010.
10. Stajniak M., Hajdul M., Foltyński M., Krupa A., *Transport i spedycja*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2007.
11. „EuroLogistics”, marzec- kwiecień 2011 nr 2/2011.
12. „EuroLogistics”, sierpień- wrzesień 2011 nr 4/2011.
13. „EuroLogistics”, październik- listopad 2011 nr 5/2011.
14. „Przewoźnik”, III maj/czerwiec 2011.
15. „Spedycja Transport Logistyka” nr 3/2011.
16. www.eurovignettes.eu
17. www.gddkia.gov.pl
18. www.info-myto.pl
19. www.motogazeta.mojeauto.pl
20. www.stat.gov.pl
21. www.viatoll.pl

ROAD TOLL SYSTEMS IN POLAND AND SELECTED COUNTRIES OF THE EUROPEAN UNION

Abstract: The article presents the theme of road pricing in Europe, based on selected European Union countries. The dynamic development of road transport has increased the need for modernization and construction of roads and highways. In making these changes were needed increasing financial outlays which necessitated the introduction of road pricing. Road pricing is presented as a tool to raise funds for modernization and construction of roads. The paper discusses the types of charging systems, their advantages and disadvantages. Particular attention was paid to the electronic toll collection system in selected European Union countries. This system was introduced in 2011 also in Poland. Electronic toll collection system that is viaTOLL technology works by short-range wireless communications. It was introduced after the system winietowym. Changes in the charging system on selected national roads and highways are designed to bring financial benefits to you.

Keywords: road pricing, electronic toll collection system, viaTOLL