

Opłaty drogowe w 2020 roku - czy da się oszczędzać?

data aktualizacji: 2020.10.07



Właściciele firm transportowych szukają oszczędności np. przez programowanie dla swoich kierowców tras bez opłat drogowych. Czasami jednak ominięcie myta jest nie do uniknięcia. Z kolei 2020 rok przyniósł sporo zmian w opłatach drogowych w Europie - podwyżki nie wynikają jednak z sytuacji epidemicznej, ale z wcześniejszych planów lokalnych regulatorów. Jak kształtuje się więc krajobraz opłat drogowych w Europie i poza nią? Czy możemy spodziewać się kolejnych podwyżek?

2020 rok przyniósł większe ceny winiety

Wzrost kosztów dotyczy m.in. na Węgrzech. W zależności od liczby osi kierowcy zapłacą od 48 do prawie 150 euro za jazdę autostradami i od 93 euro za używanie dróg głównych. Rozliczenie w Austrii ze względu na klasę emisji i liczbę osi to koszt od 0,19650 do 0,47018 euro za kilometr. W zależności od regionu kraju, poruszając się po Belgii zapłacimy 0,154 do 0,308 euro za kilometr. Znacząco wzrosła też cena eurowiniety, która obowiązuje w Danii, Szwecji, Holandii i Luksemburgu. Bez względu na kategorię pojazdu, dzienna stawka wynosi 12 euro, to wzrost aż o 4 euro w stosunku do obowiązujących kiedyś 8 euro. W Czechach natomiast wraz ze wzrostem stawek zwiększono też liczbę płatnych odcinków. U naszych południowych sąsiadów należy przygotować się na wydatek rzędu od 1,58 do 9,95 euro za kilometr (ceny są uzależnione od liczby osi i terminów przejazdów - najdrożej jest w piątek między 15:00 i 20:00). To nie jedyna zmiana jeżeli chodzi o winiety w Czechach. Od 2021 roku zmieni się sposób pobierania opłat drogowych w tym kraju. Zamiast tradycyjnej nalepki, kierowcy będą rozliczali się z myta za pomocą aplikacji mobilnej. Co ważne, tym razem czeski parlament nie zdecydował się na podniesienie cen. Powodem jest duża liczba przeprowadzanych na tamtejszych autostradach remontów.

- Zdecydowana większość floty polskich przewoźników, to pojazdy spełniające normy emisji spalin Euro VI, co wpływa na wysokość opłat. W przypadku Niemiec różnica opłaty za kilometr między Euro VI i Euro V EEV dla pojazdu powyżej 18 ton o czterech osiach

wynosi 0,011 euro, co przy 10 tys. pokonanych kilometrów miesięcznie da oszczędność w wysokości 110 euro. Dla floty 50 pojazdów roczna oszczędność to około 50 tys. euro, czyli kwota, która pozwoli na zakup dwóch nowych standardowych naczep kurtynowych. W branży transportowej, biorąc pod uwagę efekt skali, liczy się każdy eurocent, a im większa flota, tym większe oszczędności – zauważa Tomasz Czyż, ekspert INELO oraz systemu telematycznego GBox, monitorującego ponad 30 tys. ciężarówek jeżdżących po UE.

Ekspert dodaje również, że do szukania oszczędności przez przewoźników przyczynia się coraz szerszy system poboru opłat.

- W ostatnich miesiącach sporo mówi się o naciskach ze strony UE na Niemcy, w związku z przedłużeniem ich decyzji, o zwolnieniu z myta pojazdów zasilanych gazem – mówi Czyż, nawiązując do konfliktu między Niemcami i Komisją Europejską, która uznała, że zwolnienie ciężarówek na gaz z opłat do 2023 roku przez Niemców jest niezgodne z unijnymi przepisami regulującymi kwestię poboru opłat drogowych. Zmuszenie Niemiec do zmiany zapisów oznaczałoby kłopoty dla przewoźników, którzy opierali swój model biznesowy na zwolnieniu z myta i utratę zleceń dla firm dostosowujących pojazdy do spalania gazu ziemnego. - Firmy transportowe dostrzegły tu szansę na oszczędności i zaczęły rozbudowywać flotę o pojazdy zasilane paliwem alternatywnym – dodaje Tomasz Czyż.

Mimo wszystko przewoźnicy zdają się podążać za trendem przestawiania tradycyjnie zasilanych ciężarówek na te, w których stosuje się LNG, czyli skroplony gaz ziemny. To z jednej strony oszczędność (pojazdy na paliwa alternatywne mogą liczyć na ulgowe opłaty drogowe), a z drugiej konieczność. W myśl przepisów przyjętych przez Unię Europejską emisja CO₂ z samochodów ma do 2030 roku zostać zmniejszona o 40%. Oznacza to, że prędzej czy później ciężarówki będą musiały stać się bardziej ekologiczne.

Za wschodnią granicą

Korzystanie z płatnych odcinków w Rosji to koszt 2,20 rubla za kilometr. Od 1 lutego 2021 roku ta kwota wzrośnie do 2,35 rubla. Myto na terenie Federacji Rosyjskiej jest pobierane w ramach największego i najbardziej kompleksowego systemu Płaton, który indeksuje się co roku uwzględniając inflację. Na temat dalszych podwyżek Rosja milczy. Jeżeli nastąpią, nie będą raczej podyktowane poziomem emisji spalin (w tej chwili nie jest to czynnik wpływający na wysokość myta). O uiszczeniu opłaty pod żadnym pozorem nie mogą zapomnieć przewoźnicy wjeżdżający do Rosji, o ile nie chcą się narażać na mandaty. Wszystko za sprawą uprawnień, jakie w obszarze kontroli zagranicznych transportowców otrzymała Federalna Agencja Drogowa Rosawtodor od Ministerstwa Transportu. Przełom może czekać także przewoźników jeżdżących do Ukrainy, której przedstawiciele twierdzą, że przejazdy ciężarówkowe pozostawiają na tamtejszych drogach zbyt duże szkody, żeby dalej były darmowe. Brak jednak w tym zakresie konkretnych planów.

Nowe technologie pomogą zaoszczędzić?

Rosnące opłaty drogowe nie sprzyjają oszczędzaniu w dalszej perspektywie, nie widać też możliwości na ograniczenie kosztów z nimi związanymi. Rozwiązania, które mogą pomóc przewoźnikom utrzymać optymalną rentowność, a nawet zwiększyć zyski, to inwestycje w nowe technologie. System TMS w połączeniu z telematyką pomogą przewoźnikom zaplanować transport tak, żeby uniknąć pustych przejazdów, zbyt długiego czekania na załadunek albo zoptymalizować pozyskanie nowych

frachtów.

- Firmy dążą do maksymalizacji zysków pomimo niskich stawek. Omijanie dróg płatnych jest coraz trudniejsze i coraz mniej opłacalne. Mimo wszystko, między innymi dzięki wykorzystaniu telematyki, spedytorzy wyznaczają sztywne trasy (korytarze) dla kierowców, które - jeśli jest taka możliwość i pozwala na to czas - omijają autostrady i prowadzą drogami krajowymi - ocenia Czyż. - Dużo łatwiej mają przewoźnicy do 3,5 tony. Takie auta mogą sobie pozwolić na przejazd wieloma drogami lokalnymi, gdzie zestaw z 13,6 metrową naczepą nie ma możliwości przejazdu. Nie zawsze na takie opcje zezwala nam czas i zobowiązania kontraktowe, a przy obecnej konkurencji nie można sobie pozwolić na opóźnienia w dostawach towaru - podsumowuje.

Źródło: