

Fala podwyżek opłat drogowych

data aktualizacji: 2024.08.14



Do długiej listy kosztów prowadzenia działalności przewozowej dołączyły podwyżki myta narzucone przez Unię Europejską. Wszystkie kraje wspólnoty zostały zobowiązane do ujęcia kosztów emisji CO2 w swoich opłatach drogowych do 1 marca 2024 r. Ich wielkość zależy od kraju, a na najwyższą podwyżkę jak dotąd zdecydowały się Niemcy, gdzie wzrost opłat szacuje się na około 86 proc. dla pojazdów o najwyższej klasie emisji.

Cenowy pogrom w Niemczech to wyjątek od reguły, ale i tak podwyżki myta mocno uderzą w polskie firmy transportowe.

- Obowiązkowe podwyżki weszły w życie na podstawie unijnej dyrektywy o Eurowiniecie. Zobowiązuje ona państwa członkowskie do wdrożenia opłaty drogowej, której wysokość będzie uzależniona od emisji CO2 do atmosfery – tłumaczy Jakub Gwiazdowski, Head of Partnership and Relations w Transcash.eu.

- Wyliczanie opłaty ma się odbywać na bazie klas emisyjności, gdzie najniższa (pierwsza) oznacza pojazdy emitujące najwięcej dwutlenku węgla do atmosfery, a najwyższa – pojazdy elektryczne i wodorowe. Cel dyrektywy jest jasny – redukcja emisji szkodliwych gazów do atmosfery w myśl pakietu „Fit for 55”, który zakłada zmniejszenie skali zanieczyszczeń powietrza o 55 proc. do 2030 r.

Dyrektywa została przyjęta w 2022 r. i dała krajom UE dwa lata na uwzględnienie nowej opłaty w swoim mycie. Jednym z niewielu państw, które zdecydowały się na to jeszcze w 2023 r., były Niemcy.

Wysokość opłaty wstrząsnęła polskim rynkiem przewozowym, ponieważ niemal podwoiła stawkę myta nawet dla pojazdów o najwyższej klasie emisyjności. Opłaty drogowe znacząco podrożały również na Węgrzech – zgodnie z szacunkami dostawcy usług mobilnych dla europejskiej branży TSL, Easytrip Transport Services, tamtejsze myto wzrosło średnio o 30 proc., a dla pojazdów mających 5 i więcej osi - o 50 proc.

- Na szczęście dla kierowców, w innych krajach UE skala podwyżek jest, jak dotąd, zdecydowanie niższa. W Belgii wynoszą one od 5 do 17 proc., w Austrii – 8,5 proc., w Hiszpanii nie więcej niż 7 proc., we Francji – 3,5 proc., a we Włoszech czy Portugalii balansują w przedziale od 1,5 do 2 proc. Jak dotąd nie wiemy, gdzie na tej skali znajdzie się Polska, ponieważ stawka nadal nie została ustalona – mówi Jakub Gwiazdowski z Transcash.eu.

Jak wspomniane liczby przełożą się na realne koszty myta w poszczególnych krajach?

Węgry

Choć to niemieckie podwyżki myta wzburzyły polską opinią publiczną, równie radykalni pod tym względem są Węgrzy, którzy rozpoczęli cykl podwyżek już w październiku 2023 r. Obecnie tutejsze myto zaliczyć można do jednego z najwyższych w Europie. Kierowcy muszą również pamiętać, że węgierskie myto jest wieloskładnikowe. Na jego ostateczną wysokość składa się liczba kilometrów, bazowa opłata infrastrukturalna oraz opłata zewnętrzna, mająca na celu pokrycie kosztów zanieczyszczenia powietrza, hałasu i emisji dwutlenku węgla związanych z transportem drogowym. Opłata jest również zależna od strefy – podmiejskiej lub międzymiastowej.

Dodatkowo, stawki opłaty infrastrukturalnej wynikają z typu drogi, tj. ekspresowej lub krajowej i tylko one są jednolite. Opłata zewnętrzna jest zmienna w zależności od klasy emisji oraz charakteru obszaru i bywa równa lub wyższa od opłaty infrastrukturalnej. Obecnie jej wielkość w stosunku do najcięższych pojazdów, mających 5 lub więcej osi, wynosi 40 eurocentów za km.

Niemcy

Niemcy również wdrożyli podwyżki jeszcze w 2023 r. 1 grudnia opłaty drogowe w tym kraju wzrosły o 86 proc. w stosunku do dotychczasowej stawki obowiązującej ciężarówki klasy Euro VI. Jest ona wyliczana nie tylko na podstawie klasyfikacji EURO, ale również masy całkowitej pojazdu i liczby jego osi. Po zmianach maksymalna stawka myta, stosowana wobec pojazdów powyżej 18 t i w klasie Euro 1, a więc emitującej najwięcej zanieczyszczeń, przekroczyła 50 eurocentów za km, podczas gdy przed podwyżką wynosiła 35,4 eurocenta, czyli o ponad 16 eurocentów mniej. W przypadku pojazdów w klasie Euro VI najwyższa stawka myta po zmianach (pojazd powyżej 18 t, 5 osi), wynosi niemal 35 centów za km.

Od 1 lipca 2024 r. z wyższymi opłatami drogowymi w Niemczech liczyć się muszą również kierowcy przewożący towary pojazdami lub zespołami pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony. Do tej pory byli oni zwolnieni z opłat, które dotyczyły wyłącznie pojazdów przeznaczonych do transportu towaru o masie całkowitej przekraczającej 7,5 t.

Czechy

1 marca 2024 r. wzrosło również czeskie myto, a restrykcyjny sposób klasyfikacji emisyjności w tym kraju gwarantuje, że odczuje je zdecydowana większość firm transportowych. Zgodnie z informacjami podanymi przez CzechToll, wszystkie pojazdy o napędzie spalinowym zarejestrowane przed 1 lipca 2019 r. zostały automatycznie przypisane do pierwszej, najniższej klasy emisyjności bez możliwości zmiany tego stanu rzeczy. Podwyżki nie będą jednak drastyczne – czeski rząd szacuje je na 10-15 proc. w stosunku do stanu sprzed marca 2024 r.

Austria

Z początkiem 2024 r. podwyżki wdrożyła także Austria, zwiększając opłaty drogowe o 3,87 eurocenta za km dla pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń. Obecna podwyżka, choć niewielka, długo nie pozostanie na tym poziomie, ponieważ jest pierwszą z serii – kolejny wzrost opłat ma nastąpić w 2025 i 2026 roku. Austriacki rząd szacuje, że w przyszłym roku podwyżka ma wynieść około 6,5 centa a w kolejnym około 9 eurocentów.

Litwa

Na Litwie myto również istotnie wzrosło w stosunku do 2023 r. Koszt zakupu siedmiodniowej winiety dla samochodu ciężarowego typu N2 (3,5-12 t) obecnie mieści się w przedziale 31-67 euro (3 osie) i 54-153 euro dla 4 i więcej osi. Pojazdy typu N3 (powyżej 12 t) muszą zapłacić odpowiednio 41-91 euro lub 68-153 euro. Zgodnie z danymi serwisu autostrady.com.pl, w lutym 2023 roku opłaty za ten sam okres (bez rozróżnienia na osie) wynosiły 26-37 euro dla pojazdów typu N2 i 37-52 euro dla N3. Mowa więc o nawet kilkukrotnym wzroście stawek w stosunku do stanu sprzed roku.

Polska

Obowiązek zwiększenia stawek myta dotyczy również Polski. W naszym kraju są one regularnie aktualizowane zgodnie z poziomem inflacji, co przełożyło się na 15 proc. wzrost na początku 2024 r. Wspomniana podwyżka nie uwzględnia jednak narzuconej przez UE opłaty za emisję CO₂, co oznacza konieczność podniesienia myta najszybciej jak to możliwe. W teorii powinniśmy to zrobić do 25 marca 2024 r., a zmian musi dokonać Sejm. Z kalendarza jego prac wynika jednak, że parlament nie zdąży podjąć tego tematu wcześniej niż w październiku 2024 r.

Fot. Transcash

Źródło: