

Problematyka opłat drogowych

The issue of road charges

W artykule zaprezentowano system elektroniczny obowiązujący w Polsce — viaTOLL, jego funkcjonowanie (m.in. wysokości stawek uzależnionych od na emisji zanieczyszczeń pojazdów, tzw. klas EURO). Przedstawiono zmiany taboru ciężarowego w czasie, w powiązaniu z ich strukturą według klas emisji. Przeprowadzono wybiórcze porównanie wysokości stawek opłat elektronicznych obowiązujących w Polsce i kilku krajach Wspólnoty. W artykule podjęto też analizę działań Komisji Europejskiej mających na celu wprowadzenie jednolitego systemu opłat drogowych w całej UE, tzw. EETS (ang. *European Electronic Toll Service*).

Słowa kluczowe:

Polska — system opłat, viaTOLL, stawki, system EETS.

The article on the issue of road charges presents an electronic system used in Poland, i.e. viaTOLL, its operation, i.e. the charges rates, dependent on the vehicles' environmental conditions such as EURO classes. Shown are also the changes in the fleet of trucks over a time, in conjunction with their structure of the emission classes. A selective comparison has been conducted of electronic toll rates in force in Poland and a few countries of the Common Europe. The article is summed up by the analysis of the European Commission actions to introduce a uniform system of road charges across the EU, the so-called EETS (European Electronic Toll Service).

Key words:

Poland — road fares system, emission classes, road fares rates, EETS system.

Wprowadzenie

Pierwotną funkcją, jaką miały spełniać opłaty za korzystanie z dróg kołowych, było finansowanie zarówno budowy, jak i utrzymania infrastruktury drogowej. Takie zadanie było realizowane poprzez różne formy tychże opłat już od lat 90. ubiegłego stulecia w wielu krajach europejskich. Brak podstawowych wytycznych w tej kwestii powodował znaczące rozbieżności m.in. w funkcjonowaniu przedsiębiorstw transportowych z powodu nierównej konkurencji. Konieczność dokonania harmonizacji w tym obszarze działania przewoźników, tj. ujednoczenia systemu ich obciążeń kosztami infrastruktury drogowej, znalazła wyraz w dyrektywie 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. WE L 187 z 20.7.1999 r.).

W preambule do dyrektywy zaznaczono, że należy zachęcać do użytkowania pojazdów nieniszczących dróg i emitujących mniejszą ilość zanieczyszczeń poprzez różnicowanie podatków i opłat. Stwierdzono też, że państwa członkowskie powinny być zdolne do przeznaczania na ochronę środowiska oraz na zrównoważony rozwój sieci transportowych pewnego procentu od wpływów uzyskanych z opłat za korzystanie

z infrastruktury lub z opłat za przejazd pod warunkiem, że wartości tych opłat są wyliczane zgodnie z przepisami tej dyrektywy.

Przepisy dyrektywy objęły pojazdy silnikowe, przegubowe lub zespół pojazdów, przeznaczone wyłącznie do drogowego przewozu towarów o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) nie mniejszej niż 12 ton (art. 2 d). Intensywny rozwój transportu drogowego, a wraz z nim, w coraz większym stopniu, widoczny wpływ na środowisko, jak też konieczność systematycznego dopracowania harmonizacji w zakresie systemów opłat za korzystanie z dróg w państwach Unii spowodowały potrzebę nowelizacji dyrektywy. Został więc opracowany nowy akt prawny (dyrektywa 2006/38/WE) Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (Dz. Urz. UE L 157 z 9.6.2006 r.). Przepisy tej dyrektywy rozszerzyły i uszczegółowiły treść dyrektywy 1999/62/WE. Znamienne jest sformułowanie, zastosowane w preambule (2), a mianowicie, że:

Niezbędnym elementem wspierania zrównoważonego rozwoju transportu we Wspólnocie jest sprawliwszy system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oparty na zasadzie „użytkownik płaci” oraz możliwość stosowania zasady „zanieczyszczający

placi”, na przykład poprzez wprowadzanie zróżnicowanych opłat za przejazd, w zależności od wpływu pojazdu na środowisko.

W ten sposób zaakcentowano celowość obciążenia transportu samochodowego stosownymi kosztami z tytułu negatywnego oddziaływania na środowisko. Zaleca się, aby system pobierania opłat był tak skonstruowany, by różnicował ich wysokość w zależności od kategorii pojazdu ze względu na emisję zanieczyszczeń, jak też rozmiary potencjalnych szkód na drodze.

W artykule omówiono funkcjonowanie systemu opłat drogowych w Polsce z punktu widzenia legislacyjnego oraz wysokości obowiązujących stawek. Szczególna uwaga została zwrócona na wpływ zróżnicowanych opłat drogowych na zmiany struktury taboru w Polsce według klas emisji EURO. Porównano też wysokość stawek opłat elektronicznych za 1 km w Polsce i wybranych krajach UE. Na zakończenie podajemy kierunki zmian w systemach opłat drogowych w celu ich ujednoczenia we Wspólnocie.

Opłaty drogowe w Polsce

Karty opłaty drogowej, zwane winietą, wprowadzono w Polsce 1 stycznia 1998 roku rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 grudnia 1997 r. (DzU 1997, nr 148, poz. 993) w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie drogowym oraz jednostek wyznaczonych do ich pobierania. Stawki uwzględniały czas przejazdu, rodzaj i masę całkowitą pojazdu. Nie brały natomiast pod uwagę parametrów ekologicznych pojazdu.

Nowelizacja rozporządzenia przeprowadzana była kilkakrotnie i np. kolejnym aktem prawnym z dniem 1 stycznia 2001 r. (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 r. w sprawie uiszczania przez przedsiębiorców opłat za przejazd po drogach krajowych — DzU 2001, nr 150, poz. 1684) wprowadzono rozróżnienie pojazdów nie tylko na dmc, ale także na liczbę osi, jak też podział na karty dla pojazdów spełniających (początkowo) co najmniej EURO1. Była to pierwsza próba dostosowania polskiego prawodawstwa do wymogów unijnych i dyrektywy 99/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

Do 1 września 2005 r. przewoźnicy drogowi ponosili podwójne opłaty, tj. z tytułu wykupu karty drogowej oraz za przejazdy autostradą (pierwsze opłaty za autostradę wprowadzono w 2000 r.). Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym oraz ustawy o transporcie drogowym (DzU 2005, nr 155,

poz. 1297) wprowadziła regulacje zezwalające na bezpłatne przejazdy po autostradach (przy warunku *sine quo non* posiadania karty drogowej). Podwójne opłaty były niezgodne z dyrektywami 99/62/WE i 2006/38/WE.

Ostatni akt prawny, odnoszący się do kart drogowych — winiet, tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie opłat za przejazd po drogach krajowych z 5 czerwca 2009 r. (DzU 2009, nr 86, poz. 721) obowiązywało do 30 czerwca 2011 r.

Zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej w odniesieniu do infrastruktury drogowej wydano rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną, oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (DzU 2011, nr 80, poz. 433). Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1 lipca 2011 r.

Niezbędne stało się przy tym zastosowanie pojęcia „opłaty elektronicznej”, jako rozszerzenie „opłaty”, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (DzU 2007, nr 19, poz. 115 z późn. zm.).

Przez klasę drogi i w tym jej odcinków rozumie się określenia stosowane w §4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie (DzU 1999, nr 43, poz. 430 oraz z 2010, nr 65, poz. 407).

Elektroniczny system opłat drogowych w Polsce wprowadzono na sieci drogowej o łącznej długości około 1500 km, w tym 630 km autostrad, 570 km dróg ekspresowych oraz 400 km dróg krajowych. Był to pierwszy etap wprowadzania tego systemu, docelowa długość bowiem dróg objętych opłatami drogowymi na koniec 2014 r. ma wynieść 4400 km dróg łącznie (bez autostrad koncesyjnych).

Wielkość opłat, jakie obowiązują przedsiębiorstwa transportu samochodowego korzystające z polskiej infrastruktury drogowej, uzależniona została od liczby przejechanych kilometrów, kategorii dróg i stawek, które zostały zróżnicowane w zależności od ekologicznej kategorii pojazdu ciężarowego (poziom EURO), a także od jego ładowności. Wysokość tych stawek została zaprezentowana odpowiednio w tabelach 1 i 2.

W ustawie z dnia 7 listopada 2008 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (DzU 2008, nr 218, poz. 1391) podano w art. 13 ha ust. 4, że niezależnie od kategorii pojazdu, stawka opłaty elektronicznej za przejazd kilometra nie może być wyższa niż 2 zł.

Art. 13 hb stanowi, że opłatę pobiera Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Opłaty drogowe spełniają następujące funkcje:

- są przychodem dla budżetu państwa,
- przynoszą dochody koncesjonariuszom (Stal-export, Autostrada Wielkopolska i GTC Gdańsk),

Tabela 1

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy A i S lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł) Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin*			
	max EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. 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
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,40	0,35	0,28	0,20

*) Zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (DzU nr 238, poz. 2010 z późn. zm.).

***) Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

Źródło: załącznik nr 3 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22.03.2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (DzU z 2011 r. nr 80, poz. 433).

Tabela 2

Wysokość stawek opłaty elektronicznej dla dróg krajowych klasy GP i G lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną

Kategoria pojazdu	Stawka opłaty elektronicznej za przejazd 1 km drogi krajowej (w zł) Klasy pojazdów w EURO w zależności od limitów emisji spalin*			
	max EURO 2	EURO 3	EURO 4	min. EURO 5
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** powyżej 3,5 t i poniżej 12 t	0,32	0,28	0,22	0,16
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej** co najmniej 12 t	0,42	0,37	0,29	0,21
Autobusy niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej	0,32	0,28	0,22	0,16

*) Zgodnie z przepisami określonymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (DzU nr 238, poz. 2010 z późn. zm.).

***) Dopuszczalna masa całkowita łącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczepy (naczepy).

Źródło: załącznik nr 4 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 22.03.2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (DzU z 2011 r. nr 80, poz. 433).

Tabela 3

Stawki za przejazd autostradami koncesyjnymi dla pojazdów ciężarowych o więcej niż 3 osiach w 2013 r.

Autostrada — koncesjonariusz		Odcinek	Stawka w zł/km
A1	GTC SA	Rusocin — Toruń (155 km)	0,47
A2	Autostrada Wielkopolska SA	Rzepin — Nowy Tomyśl (105 km)	0,46
		Nowy Tomyśl — Konin (150 km)	1,26
A4	Stalexport SA	Kraków — Katowice (62 km)	0,79

Źródło: na podstawie www.autostradaa1.pl; www.autostrada-a2.pl; www.autostrada-a4.pl

- stanowią koszt rodzajowy w przedsiębiorstwie,
- pełnią funkcję informacyjną o kształtowaniu się struktury rodzajowej kosztów w przedsiębiorstwach transportowych oraz o wielkości wpływów do budżetu z tytułu opłat.

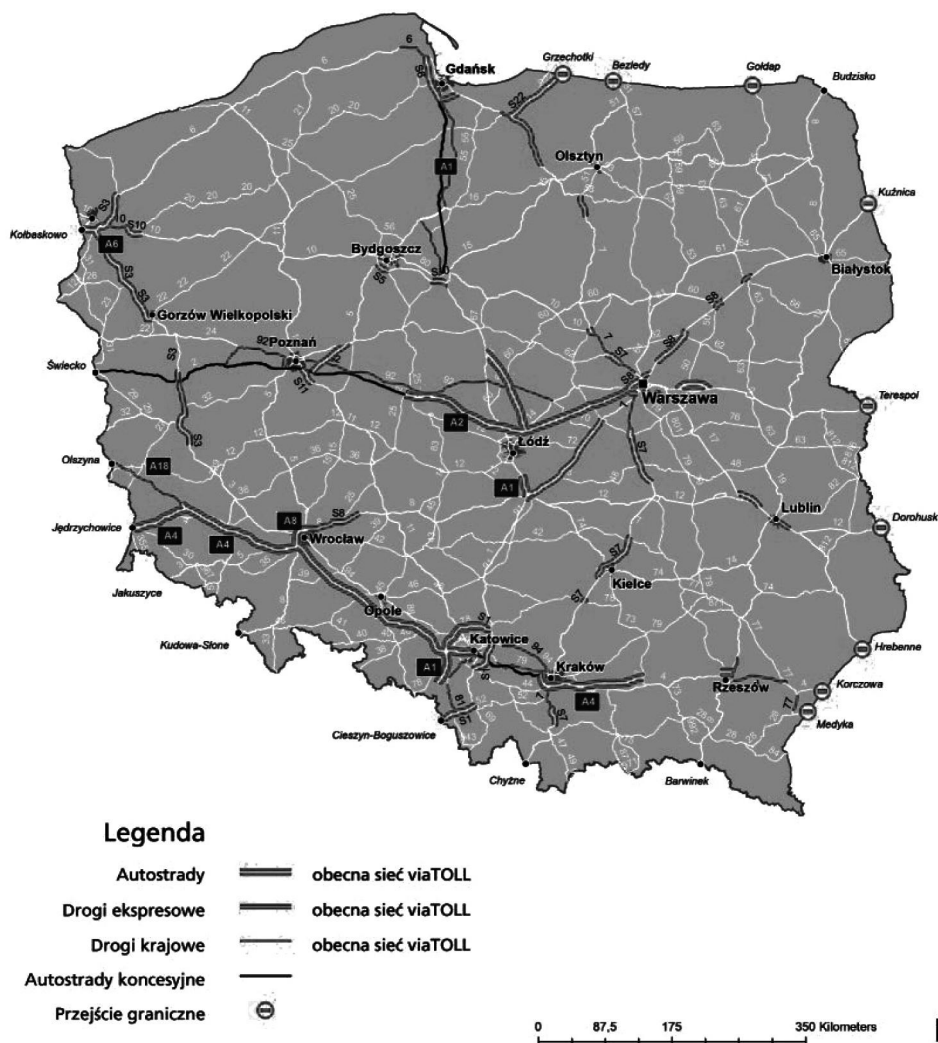
Należy wziąć pod uwagę, że stawki opłat dotyczą systemu viaTOLL, który nie obejmuje autostrad zarządzanych przez prywatne podmioty w ramach kon-

cesji, co przekłada się na inne modele wyznaczania stawek za przejazd (tab. 3). Kategorie pojazdów w takim przypadku zależą od liczby osi pojazdu, a nie od klasy emisji spalin i grup dmc.

Na autostradach koncesyjnych nie działa elektroniczny system poboru opłat viaTOLL. Wszyscy kierowcy, również ci posiadający urządzenie Via Box, muszą płacić za przejazd w punktach poboru opłat,

Rysunek 1

Mapa dróg włączonych do elektronicznego systemu poboru opłat



Źródło: GDDKiA

czyli na bramkach, co powoduje znaczne straty czasu związane z uiszczaniem opłaty. Ta sytuacja spowodowała, że resort transportu zamierza wprowadzić jeden, wspólny elektroniczny system poboru opłat drogowych (Kapczyńska, 2013), co oznaczałoby techniczną interoperacyjność systemów opłat. Jeden podmiot (analogicznie jak w roamingu) może w takim przypadku pobierać opłaty w imieniu innego, natomiast operatorzy rozliczają się wzajemnie, bez względu na to z czyich usług korzystał kierowca. Ten aspekt ujednoczenia opłat nie dotyczy jednak takich zakresów, jak kategoryzacja pojazdów czy też wprowadzenie wspólnego cennika (Waszkiewicz, 2013). Obecnie trwają prace związane z kwestiami legislacyjnymi oraz rozmowy z poszczególnymi poborcami opłat. Zakłada się, że odnowiony projekt nowelizacji autostradowych ustaw wejdzie w życie w końcu 2014 r.

Ujednoczony system poboru opłat oznacza dla kierowców skrócenie czasu jazdy (omijanie manual-

nego punktu poboru opłat), a dla operatorów autostrad komercyjnych unikanie kosztów związanych z budową i obsługą takich punktów. Koszt budowy jednego punktu wynosi obecnie 20–25 mln zł.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2012 r. (DzU 2013, poz. 17) do systemu viaTOLL zostały włączone dodatkowe odcinki dróg, a ich rozszerzenie miało miejsce w dwóch etapach. Pierwszy został wyznaczony na 12 stycznia 2012 r. a drugi na 30 marca 2013 r.

Kolejne rozszerzenia systemu viaTOLL nastąpiły 31 października 2013 r. i 1 grudnia 2013 r. i tym samym objęły łącznie około 500 km dróg krajowych, w tym około 221 km autostrad i około 279 km dróg ekspresowych.

Na mapie (rys. 1) przedstawiono wykaz autostrad oraz dróg ekspresowych i krajowych, na których obowiązuje elektroniczny pobór opłaty za przejazd.

W przypadku, gdy firma dysponuje samochodami osobowymi, należy w opłatach drogowych uwzględnić koszty ponoszone z tego tytułu. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury wprowadzone zostały od 1 lipca 2011 r. stawki opłat za przejazdy autostradą (DzU 2011, poz. 706) dla pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub mniejszej niż 3,5 t. Stawki te wyniosły:

- za przejazd 1 km autostrady dla pojazdów kategorii 1 (tj. motocykli) — 0,10 zł,
- za przejazd 1 km autostrady dla pojazdów kategorii 2 (tj. samochodów osobowych) — 0,20 zł.

Należy wyjaśnić, że opłaty te dotyczą wyłącznie tych odcinków autostrad, które są zarządzane przez GDDKiA:

- autostrada A2 Konin — Stryków,
- autostrada A4 Wrocław (węzeł Bielany Wrocławskie) — Sońnica (węzeł Sońnica, od czerwca 2012 r.).

Od 1 czerwca 2012 r. wprowadzony został elektroniczny system poboru opłat viaTOLL, przeznaczony również dla kierowców samochodów osobowych.

Od 12 maja 2012 r. stawki opłat na autostradach państwowych (system viaTOLL) dla samochodów osobowych i motocykli zostały obniżone o 50% zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury (DzU 2012, poz. 467) i wynoszą:

- za przejazd 1 km autostrady dla pojazdów kategorii 1 (tj. motocykli) — 0,05 zł,
- za przejazd 1 km autostrady dla pojazdów kategorii 2 (tj. samochodów osobowych) — 0,10 zł.

Opłaty ogółem, pobierane na brankach od kierowców, spadły o około 30%, gdyż średnio miesięcznie wynosiły one 6,4 mln zł, a po zmianie stawki — 4,5 mln zł (dla GDDKiA), a jednocześnie znacznie wzrosła liczba aut korzystających z autostrad, co oznacza, że zmniejszyło się natężenie ruchu na drogach niższej klasy.

Obniżenie stawek było koniecznością, gdyż autostrady państwowe są finansowane przez dotacje unijne, co oznacza, że wpływy z tytułu opłat mogą pokrywać jedynie koszty utrzymania drogi. W każdym innym przypadku resort musiałby zwrócić część dotacji do UE (Majszczyk, 2012), gdyż Unia nie finansuje projektów publicznych o charakterze komercyjnym. Obniżenie stawek ma z kolei negatywny wpływ na przychody tych spółek, gdzie Minister Infrastruktury i Rozwoju ma pośredni wpływ na wysokość opłat drogowych (np. spółka AW; Żołąciak, 2011).

Okres funkcjonowania systemu opłat elektronicznych jest jeszcze zbyt krótki, aby ocenić w pełni jego skutki ekonomiczne i finansowe dla przewoźników i państwa. Niemniej można przyjąć, że elektroniczny system poboru opłat jest jedną z największych inwestycji infrastrukturalnych ostatnich lat w Polsce, a jednocześnie jest to jeden z najbardziej opłacalnych projektów (Polska Cafe, 2013). Koszty jego uruchomienia z dniem 1 lipca 2011 r. w wysokości 1,1 mld zł zwróciły się już po 1,5 roku.

System viaTOLL po rozpoczęciu jego działania w 2011 r. objął 1565 km dróg i zarejestrowano wtedy ponad 300 tys. pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Sieć dróg płatnych jest co pewien okres rozszerzana i według stanu na lipiec 2013 r. objęła 2190 km. Najdłuższa płatna sieć dróg jest na Dolnym Śląsku i wynosi 294 km, a najkrótsza w województwie świętokrzyskim — 26 km. Dwa regiony — Podlasie i Lubelszczyzna — nie mają, jak do tej pory, dróg płatnych w ogóle. Resort transportu zakłada, że do 2018 r. system może być rozszerzony do około 7 tys. km.

Według danych z przełomu lipca i sierpnia 2013 r. zarejestrowanych było 751 tys. pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony oraz wydano do tego okresu około 1,215 mln urządzeń pokładowych Via Box (wliczając urządzenia pobierane do przejazdów okazjonalnych).

Wśród ogólnej liczby użytkowników systemu viaTOLL pojazdy krajowe stanowiły około 64%, tj. 480,6 tys. Wśród przewoźników z zagranicy najliczniejszą grupę stanowili Niemcy — 42,2 tys., Litwini — 27,2 tys., Czesi — 23,6 tys., Rosjanie — 22,5 tys. i Ukraińcy — 22 tys. (Fabisiak, 2013).

Przez 24 miesiące elektronicznego systemu poboru opłat w systemie viaToll wpływy z myta wyniosły 1,855 mld zł (w tym wpływy z pojazdów powyżej 12 t dmc wynosiły 1,6 mld zł — na 1 lipca 2013 r.). Szacunkowo określa się, że każdego dnia przychody z krajowego Systemu Poboru Opłat (viaToll i opłaty pobierane od kierowców pojazdów osobowych na państwowych odcinkach płatnych autostrady A2 i A4), które zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, wynoszą około 3 mln zł (w dni robocze; Madeja, 2013), co daje około 80 mln zł na miesiąc.

Przychody w ramach systemu viaTOLL wynosiły (Polskie drogi, 2013) według stanu na:

- wrzesień 2011 r. — 0,100 mld zł,
- marzec 2012 r. — 0,500 mld zł,
- październik 2012 r. — 1,170 mld zł (zwrot kosztów budowy),
- 30 czerwca 2013 r. — 1,855 mld zł.

Wpływy według 10 najbardziej dochodowych dróg w systemie viaTOLL w okresie od grudnia 2012 do maja 2013 r. przedstawiono w tabeli 4.

System elektronicznego poboru opłat viaToll ma docelowo, tj. do 2018 r., objąć 7 tys. km, a zakładane wpływy do KFD mają wynieść około 23 mld zł (Via-Box, 2012).

Za słuszną należy uznać zasadę polityki transportowej Unii Europejskiej, że użytkownik płaci za przejazd infrastrukturą transportową i ponosi nie tylko koszty jej utrzymania, ale również koszty związane z jej zanieczyszczeniem. Niemniej trzeba dodać, że powinno to przebiegać w długim horyzoncie czasowym, a także o takim poziomie stawek, aby przedsiębiorstwa transportowe były w stanie ponosić te obciążenia. Idąc tym tropem, należy zauważyć, że trans-

Tabela 4

Wpływ z najbardziej dochodowych odcinków dróg — stan od grudnia 2012 r. do maja 2013 r.

Odcinek	Wpływy w mln zł
Autostrada A4	161,02
Droga ekspresowa S8	56,75
Autostrada A2	41,97
Droga krajowa nr 92	26,41
Droga ekspresowa S7	24,78
Autostrada A1	21,97
Droga ekspresowa S1	21,14
Droga ekspresowa S3	20,57
Droga ekspresowa S6	11,61
Droga krajowa nr 7	11,50

Źródło: viaTOLL (dane z maja 2013 r.).

port samochodowy bez względu na dmc, powinien być objęty kosztami użytkowania infrastruktury transportu samochodowego. Nie można zaakceptować takich zapisów prawnych, które zaznaczają, że tylko samochody powyżej 3,5 dmc mają ponosić te opłaty. Ponadto wprowadzenie systemu elektronicznego poboru opłat tylko na wybranych odcinkach dróg, jest niezgodne z zasadą konkurencyjności. Ten system spowoduje, że w wielu regionach kraju przewoźnicy nie będą ponosić kosztów użytkowania dróg przez co będą mieli niższe koszty całkowite działalności w stosunku do tych, którzy będą musieli ponosić takie koszty.

Opłaty drogowe a emisja spalin w Polsce

Interesującym przyczynkiem do oceny wpływu wysokości opłat drogowych na strukturę pojazdów według norm emisji zanieczyszczeń jest analiza ich zmian w czasie, ze względu na dany czynnik.

Prezentowana struktura taboru według emisji zanieczyszczeń (tab. 5) obejmuje wielkości wyłącznie dla pojazdów wykonujących przewozy międzynarodowe. Brak jest analogicznych danych dla pojazdów wykonujących przewozy na terytorium kraju. Można jedynie szacować, że z dróg płatnych, gwarantujących wyższą jakość przejazdu (szybkość, bezpieczeństwo), korzystają przede wszystkim przewoźnicy międzynarodowi i ta grupa jest barometrem zmian w klasach funkcjonującej floty.

W podanym zestawieniu, ze względu na okres wejścia w życie ustawy o płatnych drogach, znaczące są liczby pojazdów w latach 2011–2013. Zmniejszył się w tym okresie udział pojazdów EURO 3 z ponad 42% do 32%, klasa EURO 4 pozostała na zbliżonym poziomie, tj. do 17%, a znaczącą dynamikę wykazują pojazdy EURO 5, gdyż ich udział wzrósł z prawie 20% do około 42%. Niewątpliwie oznacza to tenden-

cję modernizacji flot transportowych. Brak jednoznacznych przesłanek do twierdzenia, że zjawisko to ma bezpośredni związek z polityką wysokości stawek. Wprowadzenie e-myta w lipcu 2011 roku zbiegło się w czasie z ogólnym trendem wzrostu sprzedaży pojazdów od 2010 r. po znacznym jej spadku w latach 2008 i 2011 (Faryś, 2011).

Funkcjonujący współcześnie rynek transportu samochodowego w Polsce, ze względu na cechy związane z wymianą taboru przez przedsiębiorstwa, można podzielić na 2 grupy:

- stała tendencja do wymiany taboru,
- cyklicznie przyspieszona tendencja (Praca zbiorowa, 2012).

Wpływ na to zjawisko mają zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne czynniki stymulujące funkcjonowanie przedsiębiorstw. Wśród czynników wewnętrznych można wymienić między innymi:

- obniżanie całkowitych kosztów wewnętrznych (nowy tabor to mniejsze zużycie paliwa, brak napraw w czasie realizacji przewozu);
- tendencję do poszukiwania nowych zleciodawców, którzy wymagają nowoczesnego taboru;
- świadomość możliwości realizowania przewozów kabotażowych, gdzie wymagany jest również nowoczesny tabor;
- funkcjonowanie wieloletnich umów z dealerami samochodowymi, gwarantujących w tym okresie pełną obsługę serwisową pojazdów;
- świadomość wymagań klientów w związku z realizacją przez transport samochodowy przewozów w ramach łańcuchów dostaw (dyscyplina czasowa i jakościowa).

Jeżeli chodzi natomiast o czynniki zewnętrzne, wpływające na decyzje dotyczące unowocześniania parku samochodowego, można tu wyróżnić:

- wprowadzanie przez państwa UE opłat drogowych zgodnie z kierunkami polityki transportowej (zanieczyszczający płaci),
- proces podnoszenia opłat ekologicznych.

Od momentu wejścia Polski do UE można zaobserwować także pewną cykliczną, przyspieszoną tendencję do wymiany taboru, która przede wszystkim związana jest z czynnikami zewnętrznymi.

Istotnym elementem takiej wymiany stała się możliwość sprowadzania do Polski używanych pojazdów, głównie z Niemiec. Przyczyną była m.in. podwyżka opłat drogowych w Niemczech z dniem 1 stycznia 2009 r., która stała się jedną z przesłanek decydujących o wymianie taboru na nowszy, posiadający wyższe parametry Euro. Dogodnym rynkiem zbytu dla używanych pojazdów stał się od tego czasu rynek Polski (niższy podatek akcyzowy dla pojazdów używanych).

Z danych rejestrujących pojazdy korzystające z systemu viaToll (Madeja, 2013) wynika, że w listopadzie 2011 r. największy udział miały pojazdy o klasie EURO 3 — 33% i EURO 5 — 23%.

W sierpniu 2013 r. najliczniej reprezentowane by-

Tabela 5

Pojazdy ciężarowe w międzynarodowym transporcie ładunków według norm emisji zanieczyszczeń

Norma emisji zanieczyszczeń	Lata — stan na 31 grudnia							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
EURO 0	1 951	2 277	2 497	1 945	1 821	1 482	947	924
udział w % ogółem	2,11	2,03	1,97	1,51	1,32	1,00	0,65	0,60
EURO 1	9 213	8 643	8 648	7 188	5 985	4 932	2 359	2 061
udział w % ogółem	9,98	7,7	6,82	5,59	4,35	3,33	1,63	1,33
EURO 2	31 586	31 753	33 067	29 654	26 229	22 565	13 396	11 813
udział w % ogółem	34,23	28,31	26,08	23,05	19,08	15,25	9,25	7,64
EURO 3	45 874	52 596	57 521	58 997	61 843	62 737	51 382	48 954
udział w % ogółem	49,71	46,89	45,37	45,85	44,98	42,40	35,48	31,67
EURO 4	2819	13 329	20 300	23 591	25 223	27 104	26 698	26 249
udział w % ogółem	3,05	11,88	16,01	18,34	18,34	18,32	18,44	16,98
EURO 5	840	3 576	4 752	7 288	16 401	29 150	50 040	64 593
udział w % ogółem	0,91	3,19	3,75	5,66	11,93	19,70	34,55	41,78
Ogółem	92 283	112 174	126 785	128 663	137 502	147 970	144 822	154 594
% ogółem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Źródło: materiał na posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury w dniu 20 maja 2009 r., materiały z BOTM oraz obliczenia własne.

ły pojazdy z homologacją klasy EURO 5 — 31,26%, a następnie EURO 3 — 28,25%. Kolejne miejsca to:

- EURO 2 — 14,59%
- EURO 4 — 14,70%
- EURO 0 — 8,00%
- EURO 1 — 3,00%
- EURO 6 — 0,20%

W odniesieniu do motywacji wymiany taboru na bardziej ekologiczny należy wziąć pod uwagę zróżnicowanie stawek dla wyższych i niższych klas EURO w Polsce oraz w krajach, przez które lub do których przewożą ładunki polskie firmy transportowe. Takim krajem są przede wszystkim Niemcy jako kraj docelowy i tranzytowy.

W Polsce różnica opłat między klasami przejazdów w zależności od emisji spalin dla pojazdów EURO 4 i EURO 5 wynosi na drogach krajowych klasy A i S dla pojazdów od 3,5 t do 12,0 t dmc — 0,08 zł, a dla pojazdów powyżej 12,0 t — 0,10 zł.

Przy założeniu, że pojazd EURO 5 wykona 100 tys. km w roku i korzystałby tylko z dróg klasy A i S, to oszczędność dla pojazdów od 3,5 do 12,0 t dmc wynosiłaby 8,0 tys. zł, a dla pojazdu EURO 5 do ładowności powyżej 12,0 t byłoby to 10,0 tys. zł.

Nie wydaje się jednak możliwe, aby wykorzystywano dla przebiegu pojazdów wyłącznie drogi klasy A i S lub GP i G (na których różnica opłaty między EURO 4 i EURO 5 wynosi odpowiednio 0,06 zł i 0,08 zł).

Różnica w wysokości opłat na autostradach w Niemczech dla pojazdów powyżej 12 t i powyżej 4 osi, począwszy od 1 stycznia 2009 r., między EURO 4 a EURO 5 i powyżej wynosi 0,028 euro (0,184 euro — 0,155 euro).

Przy 3 mln km, jakie wykonują przeciętnie polskie firmy w Niemczech (wywiad w firmie den Hartogh) w ciągu roku, różnica w wysokości opłat dla pojazdów EURO 5 i EURO 4 wynosi około 358 tys. zł.

Ogólnie można stwierdzić, że decyzje przewoźników o zakupach nowych pojazdów są warunkowane różnorodnymi czynnikami (rodzaj przewozów, sytuacja finansowa, konkurencja), z których jeden mogą stanowić stawki stosowane w systemie elektronicznego poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej w Polsce. Niewątpliwie stawki różniące wysokość opłat za pojazdy o niższej klasie EURO i EURO 5, obowiązujące poza Polską, są elementami na tyle znaczącymi, że inicjują decyzje o zakupie wysoce ekologicznego taboru. W związku z tym można przyjąć, że w perspektywie kolejnych lat w przypadku znacznego zróżnicowania stawek za korzystanie z dróg w Polsce i krajach UE, zależnych od normy emisji zanieczyszczeń EURO spełnianych przez pojazd, nastąpi przyspieszenie odnowy parku w Polsce.

W przypadku objęcia systemem opłat elektronicznych, jako instrumentu polityki transportowej, całej sieci dróg w Polsce istnieje duże prawdopodobieństwo, że spowoduje to wymianę taboru nawet w małych przedsiębiorstwach (Praca zbiorowa, 2012).

Porównanie stawek opłaty elektronicznej w wybranych krajach europejskich

Większość krajów, które liczą się na komunikacyjnej i handlowej mapie kontynentu, prowadzi własną

politykę pobierania opłat od transportu komercyjnego (Chełchawski, 2013). Z tego też tytułu, mimo podstawowej zasady w polityce unijnej w odniesieniu do konstrukcji opłat drogowych, że „zanieczyszczający płaci” funkcjonujące wśród krajów członkowskich systemy są nadal niespójne. Jak wykazano uprzednio, pewna grupa państw wprowadziła e-myto jako systemy obowiązkowe, kilka państw ma systemy e-myto dobrowolne, inaczej opcjonalne. Ponadto funkcjonują systemy mieszane, co oznacza, że działa zarówno system winietowy, jak i elektroniczny. Pobierane są także dodatkowe opłaty za przejazd, np. tunelami, czy też podwyższone są stawki za przejazd w określonych godzinach. Do stawek za drogi publiczne, objętych jednolitym systemem elektronicznym, dochodzą ponadto opłaty za drogi prywatne, zarządzane przez koncesjonariuszy. Niewątpliwie opłaty drogowe są w każdym przypadku znaczącym obciążeniem dla firm przewoźnych i z tytułu np. analizy funkcjonowania przewoźników w warunkach konkurencji na rynku transportowym UE prowadzi się porównania wysokości obowiązującego w różnych krajach myta. W tabeli 6 podane są stawki dla kilku krajów UE, w tym Polski.

Dla celów porównawczych wybrany został pojazd o 4 osiach, przy założeniu, że jest on odpowiednikiem pojazdu powyżej 12,0 t dmc. Z zestawienia stawek drogowych dla kilku krajów, które mają względnie zbliżony ich układ, wynika, że najwyższe stawki w euro za 1 km przejazdu były w Austrii dla pojazdów w klasie EURO 3 i EURO 5.

Polscy przewoźnicy są najmniej obciążeni jednostkowymi stawkami na autostradach i drogach głównych.

Oczywiste jest, że takie porównanie opłat jest nader uproszczone. Wszelkie wzajemne odniesienia

stawek elektronicznych stanowią trudny i skomplikowany problem, gdyż ich wysokość jest powiązana z cenami usług i ogólną sytuacją gospodarczą w każdym kraju członkowskim. Należy jeszcze wziąć pod uwagę element konkurencji, jako dodatkowy czynnik stymulujący wysokość opłat szczególnie w tych przypadkach, gdy sieć dróg znajdzie się w gestii kilku czy kilkunastu zarządów (np. Francja).

Wskazane byłoby dla celów porównawczych odniesienie kosztów z tytułu opłat drogowych do kosztów, jakie ponoszą przewoźnicy ogółem. Ze względu na brak danych z tego zakresu, możliwości takich porównań są ograniczone.

Poza tym można stwierdzić, że publikowane wysokości stawek nie były i nie są przedmiotem jakichkolwiek niepokojów i zakłóceń na rynku funkcjonowania transportu samochodowego. Poziom stawek należy określić jako zadowalającą dla uczestników rynku transportowego, a także właściwą dla realizacji celów wspólnotowej polityki transportowej. Jednym z nierozwiązanych zagadnień, a utrudniających wykonywanie przejazdów przewoźników, jest brak jednolitego systemu opłat we Wspólnocie i pozostałych krajach europejskich.

Kierunki zmian w systemach opłat drogowych w Europie

Dyrektywa 2004/52/WE (DzUrz L 166 z 30.4.2004) zaleciła poszczególnym krajom członkowskim wprowadzanie do elektronicznego systemu poboru opłat jednej z trzech zaproponowanych technologii: pozycjonowanie satelitarne, łączność ruchoma i technologia mikrofalowa. Możliwość wyboru, już z założenia, spowodowała, że systemy funkcjonujące na obszarze

Tabela 6

Stawki drogowych opłat elektronicznych w krajach UE w 2013 r.

Kraj	Pojazd samochodowy posiadający 4 osie lub dmc > 12 ton spełniający normę emisji spalin EURO	
	Stawka opłaty elektronicznej w euro za 1 km	
	EURO 3	EURO 5
Autostrady i drogi ekspresowe		
Austria	0,405	0,357
Czechy*	0,250	0,160
Niemcy	0,190	0,155
Polska*	0,108	0,063
Słowacja	0,199	0,196
Drogi główne		
Czechy*	0,119	0,076
Polska*	0,087	0,049
Słowacja	0,149	0,146

* Stawki w złotych i koronach czeskich przeliczono według kursu NBP z 9 września 2013 r.

Źródło: na podstawie danych z: Austria — www.go-maut.at; Czechy — www.premid.cz; Niemcy — www.toll-collect.de; Polska — www.viaTOLL.pl; Słowacja — www.emyto.sk.

poszczególnych krajów nie są w pełni ujednolicone, gdyż kompatybilność występuje tylko w zakresie technologii. Oznacza to dla przewoźników konieczność odrębnej rejestracji w systemie kraju, do którego wjeżdżają lub przez który wykonują tranzyt, wyposażenia pojazdów w odpowiednie urządzenia pokładowe, rozliczenia w danym systemie, jak też znajomości zasad funkcjonowania poszczególnych systemów (np. różnice w stawkach zależne od pory dnia, odcinków dróg itp.), aby mieć świadomość poziomu ponoszonych kosztów.

Drogą do rozwiązania tego problemu i zaistnienia trudności jest pełna realizacja zadań określonych w dyrektywie. Podstawowym celem tego aktu prawnego jest osiągnięcie interoperacyjności systemów elektronicznego poboru opłat poprzez uwzględnienie warunków (technicznych) niezbędnych dla urzeczywistnienia tak określonej cechy. Dalsze zalecenia podane w dyrektywie przewidują bowiem wprowadzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej EETS (ang. *European Electronic Toll Service*) jako uzupełnienia krajowych usług w tym zakresie, istniejących w państwach członkowskich.

Art. 3 ust. 1 określa, że EETS obejmuje wszystkie sieci drogowe we Wspólnocie, w których opłaty są pobierane środkami elektronicznymi. Zapowiedziano ponadto, że usługa opłaty elektronicznej zostanie zdefiniowana poprzez zbiór odpowiednich reguł umożliwiających operatorom świadczenie usługi, jak i określających dostęp do niej.

W art. 3 ust. 4 dyrektywy przewidziano, że państwa członkowskie, które posiadają systemy elektronicznego pobierania opłat, dopilnowują, aby operatorzy oferowali swoim klientom europejską usługę opłaty elektronicznej w odniesieniu do pojazdów ciężarowych najpóźniej trzy lata po wejściu w życie decyzji w sprawie definicji usługi EETS, a w odniesieniu do wszystkich innych kategorii pojazdów — najpóźniej pięć lat po wejściu w życie wymienionej decyzji.

Dnia 6 października weszła w życie decyzja Komisji 2009/750/WE w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych (Dz. Urz. L 268 z 13.10.2009). W tej decyzji wykonawczej wprowadzono podstawowe wymogi obowiązujące w całej UE, jak również normy obowiązkowe, specyfikacje techniczne i zasady operacyjne związane z przedmiotową usługą.

Usługa ta powinna umożliwić wszystkim użytkownikom drogi uiszczenie opłaty elektronicznej na wszystkich obszarach EETS, w ramach jednej umowy, zawartej z jednym dostawcą usługi EETS za pomocą np. jednego urządzenia pokładowego (OBE), które może być wykorzystane na całej sieci dróg objętych systemem EETS. Istotnym wymogiem jest to, aby opłata uiszczana przez użytkownika dróg w całej Wspólnocie nie przekraczała wysokości odpowiadającej jej opłaty krajowej. Usługa umożliwia zawieranie umów niezależnie od miejsca rejestracji pojazdu,

przynależności państwowej stron umowy, w odniesieniu do których opłata jest naliczana. Relacja przewoźnik i jeden operator oznacza w praktyce otrzymywanie przez użytkownika drogi jednej faktury, wystawionej przez podmiot pobierający opłaty — publiczną lub prywatną organizację odpowiedzialną za poruszanie się pojazdu na obszarze EETS. Operator usługi EETS w razie potrzeby dostarcza użytkownikowi urządzenie pokładowe spełniające odpowiednie wymagania techniczne, jak też zapewnia serwis oraz wsparcie techniczne.

Dostawca usługi EETS może wykonywać swoją działalność, jeśli zostanie zarejestrowany w państwie członkowskim, w którym ma siedzibę, oraz spełni określone wymagania (certyfikaty, wyposażenie techniczne, kompetencje, odpowiednia sytuacja finansowa itp.) podane w informacji o obszarze poboru opłaty elektronicznej. Decyzja Komisji jednoznacznie określa, że dochód z opłat generalnie jest wykorzystywany na pokrycie kosztów budowy i utrzymania infrastruktury transportowej. Szybkie uruchomienie systemu EETS jest jednym z priorytetów Komisji Europejskiej w obszarze transportu.

Korzyści z tego rozwiązania to m.in. brak barier fizycznych przy pobieraniu opłat, co poprawia bezpieczeństwo i płynność ruchu, daje oszczędność czasu dla kierowcy oraz swobodę jazdy z jednym urządzeniem. System EETS przyczyni się ponadto do obniżania kosztów dzierżawy urządzeń pokładowych.

Dla celów decyzji Komisji w art. 2 podane zostały definicje dotyczące szeroko pojętej usługi EETS, takie jak obszar, system EETS i taryf, podmiot opłat, składniki interoperacyjności itp.

Decyzja Komisji, tak szczegółowo określająca przedmiot, zakres i specyfikację usługi EETS, nie zyskała jednak odzwierciedlenia w praktyce. System ten znalazł się w dalekosiężnych strategiach ze względu na występujące bariery w jego upowszechnieniu.

Od strony technicznej budowa takiego systemu nie powinna stanowić problemu, gdyż wymaga jedynie integracji dwóch stosowanych technologii, tj. GPS (satelitarnej) i DSRC (mikrofalowej) w jednym urządzeniu kontrolnym, co oznacza jego unifikację.

Przeszkodą do objęcia systemem EETS całej Wspólnoty jest brak porozumienia między krajami członkowskimi odnośnie do wizji jego funkcjonowania. Brakuje rozwiązań prawnych, warunkujących skuteczne działanie, rejestrowanie czy składanie reklamacji. Nie sprecyzowano też, jak powinno być finansowane całe przedsięwzięcie (Chelchawski, 2013; Instytut INTL, 2013).

Poszczególne kraje zaczęły ujednolicać swoje systemy pobierania opłat z krajami sąsiednimi, np. Niemcy, Austria, lub na obszarze swojego kraju, np. Francja, Włochy czy Irlandia, gdzie drogi są zarządzane przez różnych koncesjonariuszy, a przewoźnik rozlicza się poprzez jedną fakturę.

Komisja Europejska opracowała komunikat pt.: „Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej” (Bruksela, 30.8.2012 COM (2012) 474 final) odnoszący się do zagadnień związanych z usługą EETS. Po przesłankach, uzasadniających celowość jej wdrażania, przeanalizowano dotychczasowe postępy w tej dziedzinie oraz określono dalsze działania.

Stwierdzono, że: dotychczasowe postępy we wdrożeniu systemu EETS są rozczarowujące. Pomimo przyjęcia decyzji 2009/750/WE, która określa niezbędne specyfikacje techniczne i wymogi oraz przepisy umowne dotyczące świadczenia usługi EETS, a także znaczne zaawansowanie technologii pobierania opłat, europejska usługa opłaty elektronicznej nie jest jeszcze elementem codzienności dla użytkowników dróg. Nie wszystkie państwa członkowskie i zainteresowane podmioty wykazały pełne zaangażowanie na rzecz ukończenia regulacyjnych i operacyjnych ram usługi na swoim szczeblu.

Do 2009 r. większość państw członkowskich, które wprowadziły krajowe lub lokalne systemy elektronicznego pobierania opłat, nie uwzględniły przy tym odpowiednio przyszłego europejskiego wymiaru tej usługi w odniesieniu do zgodności z harmonogramem określonym w dyrektywie.

Niektóre zainteresowane podmioty przedstawiły szereg możliwych przyczyn wspomnianych opóźnień, np. twierdzono, że:

- system EETS nie jest interesujący z komercyjnego punktu widzenia. Jednak takie wnioski są przedwczesne, a popyt na taką usługę niewątpliwie istnieje;
- wprowadzenie EETS byłoby również utrudnione z powodu długich cykli życia istniejących systemów krajowych, w przypadku których dostosowanie do systemu EETS przed ich dezaktualizacją stanowi dodatkowy koszt. Jednak ten argument nie ma już znaczenia. Większość obecnych systemów pochodzi z połowy lat 90., a wykorzystywane przez nie technologie wkrótce będą przestarzałe. Ponadto, przyjmując dyrektywę 2004/52/WE, prawodawca zdecydowanie uznał, że należy dokonać inwestycji niezbędnych do przejścia na w pełni interoperacyjne systemy.

Komisja opracowała szereg działań, mających na celu terminowe wprowadzenie EETS oraz wsparcie niezbędnej współpracy między krajami członkowskimi.

W punkcie dotyczącym rozwiązań stopniowych podano, że jednym z pierwszych działań na rzecz pełnej europejskiej interoperacyjności, jakie powinny podjąć państwa członkowskie o znacznym natężeniu ruchu drogowego w sieci transeuropejskiej, powinno być wspieranie transgranicznej interoperacyjności systemów elektronicznego pobierania opłat w tych państwach. Takie projekty wczesnego wdrażania na skalę regionalną będą wspierane tak, aby na późniejszym etapie można je było szybko rozszerzyć na wszystkie infrastruktury drogowe podlegające opła-

cie elektronicznej w UE, a także aby stanowiły konkretne przykłady rozwiązywania praktycznych problemów dotyczących EETS.

Komisja zapewni takim inicjatywom regionalnym pomoc techniczną i jest skłonna rozważyć wprowadzenie wsparcia finansowego dla dużych projektów regionalnych w ramach programu TEN-T (Transeuropejska sieć transportowa; ang. *Trans-European Transport Networks*). Systemy elektronicznego pobierania opłat stanowią nieodłączną część sieci transeuropejskiej, w związku z czym kwalifikują się do objęcia unijnym wsparciem finansowym. Komisja rozważy włączenie do następnego programu prac TEN-T sekcji poświęconej EETS i projektom regionalnym, o których mowa powyżej. W zależności od przyjęcia programu prac publikacja zaproszenia do składania wniosków mogłaby nastąpić pod koniec roku.

Specjaliści z branży TSL stwierdzają, że urzeczywistnienie takiego pomysłu (tzn. wprowadzenia EETS) wymagałoby ogromnych zmian i nakładów, gdyż obecnie poszczególne kraje pracują na własnych, często różnych zasadach poboru opłat (Dobraś-Michałowska, 2013). Z tego też względu pozytywnym rozwiązaniem są niewątpliwie projekty interoperacyjności regionalnej.

Zgodnie z założeniami KE z połowy kwietnia 2013 r. planuje się wprowadzenie systemu EETS w pierwszej kolejności w Niemczech, Francji, Hiszpanii, Austrii, Włoszech, Danii oraz w Polsce. Wynika to z pełnej gotowości do współpracy na poziomie regionalnym pomiędzy tymi państwami. Zdobyte doświadczenie pozwoli na wdrożenie systemu w pozostałych częściach Europy. Planowo nastąpić ma to w latach 2014–2016.

Polska wyprzedza pozostałe kraje pod względem przygotowania technicznego do wprowadzenia dyrektywy o EETS. Niedawno, z pozytywnym skutkiem, zostały przeprowadzone testy funkcjonowania tego rozwiązania. Problemem jest jednak ustalenie sposobu rozliczeń za operacje pomiędzy systemami e-myta z poszczególnych krajów, czego wcześniej nie przewidziała Komisja Europejska (Cywiński, 2013).

Oznacza to, że zagadnienia komercyjne stanowią podstawową barierę wprowadzenia EETS. Usługa o takim zasięgu i charakterze rozpatrywana jest przez operatorów pod względem atrakcyjności ekonomicznej, m.in. oceny zyskowności inwestycji (Krzak, 2012).

Interesujący jest raport dotyczący opóźnień we wdrażaniu EETS przygotowany przez Komitet Transportu i Turystyki na plenarne posiedzenie Parlamentu Europejskiego w czerwcu 2013 r.

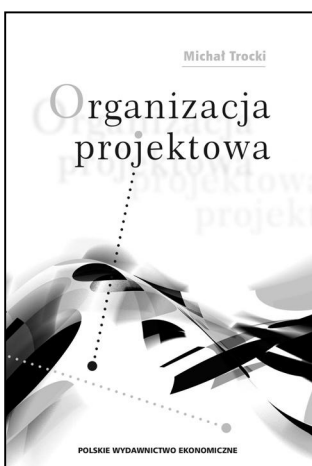
Zdaniem autora raportu J. Higginsa konieczne będzie wprowadzenie europejskiej regulacji wymuszającej interoperacyjność, gdyż sama wielkość pobieranych opłat za korzystanie z dróg nie stwarza wystarczającej zachęty dla producentów systemów lub operatorów pobierających opłaty. Wprowadze-

nie takiego systemu jest nie na rękę biznesowi, czerpiącemu dochody z obecnego stanu: dostawcom sprzętu, koncesjonariuszom, wytwórcom urządzeń pokładowych i innego wyposażenia. J. Higgins porównuje tę sytuację do znanych problemów z wysokimi opłatami, jakich żądali operatorzy tele-

komunikacyjni za połączenia w roamingu międzynarodowym. Lata nieudanych negocjacji i prób wpłynięcia na operatorów były bezskuteczne, a wystarczyła regulacja, która sprawiła, że ceny wyraźnie spadły.

Literatura

- Chełchawski, W. (2013). Euromyto dla każdego. <http://biznes.newsweek.pl> (13.06.2013).
- Cywiński, M. (2013). Kapsch Telematic Services — KTS: *Roaming przeszkodą w upowszechnieniu jednolitego e-myta*. http://logistyka.wnp.pl/roaming-przeszkoda-w-upowszechnieniu-jednolitego-e-myta,196878_1_0_0.html (30.06.2014).
- Dobraś-Michałowska, J. (2013). W: W. Chełchowski, *Euromyto dla każdego*. <http://biznes.newsweek.pl> (13.06.2013).
- Fabisiak, R. (2013). E-myto zaczyna trzeci rok. *Puls Biznesu*, (131), 14.
- Faryś, J. (2011). *Przez e-myto wzrosła sprzedaż ciężarówek?* Wypowiedź prezesa Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. <http://www.motofakty.pl/artykul/przez-e-myto-wzrosla-sprzedaz-ciezarowek.html> (30.06.2014).
- Instytut INTL (2013). *Co dalej z systemem European Electronic Service?* <http://www.institutintl.pl/pl/aktualnosci/item/279-co-dalej-z-systemem-eets> (30.06.2014).
- Kapczyńska, K. (2013). Myto będzie tylko jedno. *Puls Biznesu*, (156), 8.
- Krzak, J. (2012). Systemy opłat elektronicznych w drogowym transporcie towarowym Unii Europejskiej. *Studia Biuro Analiz Sejmowych (BAS)*, (4), 129–130.
- Madeja, K. (2013). System ViaToll skończył 2 lata. *Przewoźnik*, (4), 28–29.
- Majszczyk, K. (2012). A2 zapelnia się po obniżce stawek. *Dziennik — Gazeta Prawna*, (223).
- Polska Cafe (2013). *Via Toll — System, który zastąpił winiety*.
- Polskie drogi (2013). Ile zarobił ViaToll. *Polskie drogi*, (6).
- Praca zbiorowa (2012). Analiza dotycząca trendów w zakresie wymiany taboru samochodowego objętego tzw. opłatą elektroniczną na spełniający surowsze normy emisji spalin EURO, przez podmioty świadczące usługi przewozowe na sieci dróg krajowych na terenie Polski. Temat nr 7104/ZBE, ITS. Warszawa.
- ViaBox (2012). Rozszerzenie systemu ViaToll już za trzy miesiące. *Via Box*. <http://viabox.pl/rozszerzenie-systemu-viaTOLL-juz-za-trzy-miesiace> (30.06.2014).
- Waszkiewicz, J. (2013). Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, wypowiedź w sprawie wprowadzenia jednolitego elektronicznego poboru opłat. <http://www.motofakty.pl> (16.07.2013)
- Żołciak, T. (2011). Wysoka cena za tańsze autostrady. *Dziennik — Gazeta Prawna*, (207).



NOWOŚĆ

Praktyka i teoria zarządzania projektami koncentruje się przede wszystkim na problemach i rozwiązaniach dynamicznych, czyli przebiegu projektów; problemy i rozwiązania statyczne, czyli organizacji realizacji projektów, rzadziej są przedmiotem rozważań. Dzieje się tak ze szkodą dla rezultatów projektów, niewłaściwe rozwiązania organizacyjne są bowiem częstymi przyczynami ich niepowodzeń. Problemom organizacji projektowej jest poświęcona niniejsza książka. Jej celem jest przedstawienie zarówno podstaw teoretycznych, problemów praktycznych, jak i propozycji rozwiązań organizacji projektowej. Publikacja składa się z pięciu części.

- Część I zawiera wprowadzenie do organizacji projektowej.
- W części II jest omówione funkcjonowanie organizacji macierzystej, czyli realizującej projekt.
- Część III zawiera przegląd modelowych rozwiązań organizacji projektowej.
- Część IV dotyczy specjalnych zagadnień organizacji projektowej.
- Część V jest poświęcona projektowaniu organizacji projektowej.

www.pwe.com.pl