

Jacek Krzak*

Systemy opłat elektronicznych w drogowym transporcie towarowym Unii Europejskiej

Electronic toll in European road transport: In this article the author introduces the issue of electronic road toll service, i.e. a system designed to finance road infrastructure costs and to collect road usage fees. The first section looks at the EU legislation and standards concerning collecting road toll. Next, the author introduces various types of road tolls across the EU member states. In the final section various electronic road toll systems are described and compared in terms of various aspects of usage and fares charged.

Słowa kluczowe: *elektroniczny pobór opłat drogowych, drogi, transport drogowy, infrastruktura drogowa, drogi płatne*

Keywords: *electronic toll, roads, road transport, road infrastructure, toll road*

* Specjalista ds. systemu gospodarczego w Biurze Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu; e-mail: jacek.krzak@sejm.gov.pl.

Wstęp

O ile rola opłat za przejazd drogami jest generalnie rozpoznawana jako źródło finansowania budowy i utrzymania infrastruktury drogowej, o tyle użytkownicy dróg znacznie rzadziej zdają sobie sprawę z innych, równie ważnych funkcji, jakie pełnią te opłaty. W pierwszym rządzie opłaty za korzystanie z dróg mogą być narzędziem kształtowania polityki transportowej. Odpowiedni poziom opłat może wpływać na zmianę przyzwyczajień kierowców – np. zachęcać do korzystania z transportu zbiorowego, a w przypadku przedsiębiorców do wykorzystywania innych niż drogowy środków transportu. Opłaty drogowe mogą też być narzędziem zarządzania ruchem – powiązanie stawek opłat z porami dnia czy dniami tygodnia, poprzez wpływ na natężenie ruchu, może przyczynić się do zmniejszania

zatorów na drogach lub zmniejszenia uciążliwości ruchu drogowego dla otoczenia. Odpowiednie kształtowanie systemu opłat może odgrywać też niebagatelną rolę dla ochrony środowiska przez promowanie pojazdów emitujących niższą ilość zanieczyszczeń i hałasu.

Jednak dla samych użytkowników infrastruktury drogowej opłaty są przede wszystkim kosztem, co w szczególności dotyczy przedsiębiorców zajmujących się drogowym transportem towarów. W krajach Unii Europejskiej opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej są powszechne – choć funkcjonują w różnych formach. W efekcie warunki dla wykonywania transportu drogowego w poszczególnych krajach mogą zakłócać konkurencję pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi. W ostatnich latach coraz większe znaczenie zyskuje elektroniczny system poboru opłat, który w najlepszy sposób wiąże koszty z faktycznym wykorzystaniem infrastruktury. Celem artykułu jest prezentacja elektronicznych systemów poboru opłat funkcjonujących w UE, a także próba porównania kosztów korzystania z infrastruktury drogowej, jakie ponoszą przewoźnicy w krajach, w których te systemy działają. Wraz z prezentacją elektronicznych krajowych systemów opłat w artykule omówione zostaną unijne przepisy regulujące pobór opłat za korzystanie z infrastruktury oraz uwarunkowania dla wprowadzenia jednolitej europejskiej usługi elektronicznego poboru opłat.

Opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej w prawie UE

Pierwszą próbę harmonizacji przepisów wspólnotowych w zakresie opłat za korzystanie z infrastruktury podjęto jeszcze w 1993 r. w dyrektywie 93/89/EWG w sprawie nakładania przez państwa członkowskie podatków na niektóre pojazdy wykorzystywane do drogowego przewozu towarów oraz opłat za przejazd i opłat za korzystanie z niektórych rodzajów infrastruktury. Jednak już w 1995 r. dyrektywę 93/89/EWG anulowano wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich – w dużej części z powodu uchybień proceduralnych na etapie przyjmowania dyrektywy.

Wspólnotowe ramy dla harmonizacji krajowych systemów ustanowiła dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe¹. Myślą przewodnią dyrektywy było hasło „użytkownik płaci”. Zdefiniowano dwa typy opłat: opłatę za przejazd – gdzie kwota opłaty wyrażała faktycznie przejechany odcinek drogi oraz opłatę za korzystanie

¹ Dz.Urz. WE L 187 z 20 lipca 1999 r.

z infrastruktury – zryczałtowaną kwotę, która dawała pojazdowi prawo korzystania z infrastruktury w określonym czasie. Generalnie zaleceniem wprowadzenia opłat zostały objęte autostrady i drogi dwujezdniowe. Jednak w przypadku państw nieposiadających jednolitej sieci autostrad czy dróg dwujezdniowych opłaty mogły być wprowadzone także na innych drogach głównych wykorzystywanych w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie towarów. Przepisy dyrektywy 1999/62/WE obligatoryjnie objęły pojazdy o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) nie mniejszej niż 12 ton, których wyłącznym przeznaczeniem był drogowy przewóz towarów. Oznaczało to swobodę decyzji co do pobierania opłat od innych typów pojazdów.

Dyrektywa dopuściła współistnienie (w jednym kraju) zarówno opłat za przejazd, jak i opłat za korzystanie z infrastruktury, jednak z bardzo ważnym zastrzeżeniem – nie mogły one dotyczyć tego samego odcinka drogi. Przepis ten w szczególny sposób znalazł zastosowanie w Polsce. Do połowy 2011 r. w Polsce obowiązywał system opłat za korzystanie z infrastruktury („winiety”) obejmujący drogi krajowe. Jednak na odcinkach autostrad płatnych zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy (które również są zaliczane do dróg krajowych) obowiązywał system opłat za przejazd. Aby zadośćuczynić zakazowi podwójnego nakładania opłat wprowadzonemu przez dyrektywę 1999/62/WE, koszty przejazdu samochodów ciężarowych o masie powyżej 12 ton po autostradach „koncesyjnych” musiały być refundowane ich zarządcom ze środków Krajowego Funduszu Drogowego.

Dyrektywa 1999/62/WE ustaliła też ramy dla ustalania stawek opłat. W przypadku opłat za przejazd wprowadzony został wymóg, by wysokość stawek była wyliczana w powiązaniu z kosztami budowy, eksploatacji oraz rozwoju danej sieci infrastruktury. Natomiast w odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury, dyrektywa literalnie ustaliła maksymalne stawki opłat – z wymogiem ich weryfikacji co 2 lata. W obydwu typach opłat państwa członkowskie mogły różnicować wysokość stawek zależnie od klasyfikacji pojazdów według emisji spalin, a także zależnie od pory dnia.

Dynamiczny rozwój transportu drogowego, coraz silniejszy akcent „środowiskowy”, a także chęć poprawy spójności w polityce transportowej UE wywołały potrzebę nowelizacji dyrektywy 1999/62/WE. W 2006 r. przyjęta została dyrektywa 2006/38/UE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe². W dużej części przez rozbudowanie treści dyrektywa 2006/38/WE uszczegółowiła

² Dz.Urz. UE L 157 z 9 czerwca 2006 r.

i wyjaśniała „syntetyczną” formę dyrektywy 1999/62/WE. Jednak znalazło się w niej także kilka dość ważnych zmian. Przede wszystkim do głównego hasła przewodniego „użytkownik płaci” dodano drugi człon – „zanieczyszczający płaci”. Znalazło to następnie odzwierciedlenie w przepisach dyrektywy, by przy kalkulacji stawek opłat uwzględniano już nie tylko koszty budowy, utrzymania i rozwoju infrastruktury, ale także koszty wpływu na środowisko poszczególnych typów pojazdów (zanieczyszczenie, obciążenie nawierzchni). Przy kalkulacji stawek można też było „oficjalnie” uwzględnić zwrot kapitału lub marżę.

Zmienił się zakres stosowania dyrektywy – system opłat mógł być ustanawiany na wszystkich szlakach należących do transeuropejskiej sieci transportu drogowego (zamiast wcześniejszych autostrad i dróg dwujezdniowych). Utrzymano możliwość ustanowienia systemu opłat także na innych drogach, szczególnie w sytuacji, gdy ich przebieg stanowił alternatywę dla sieci transeuropejskiej. Wprowadzono też istotną modyfikację w odniesieniu do typów pojazdów objętych przepisami dyrektywy – począwszy od 2012 r. system opłat miał być obligatoryjnie rozszerzony na wszystkie pojazdy wykonujące drogowy transport towarów o dmc powyżej 3,5 tony.

Dyrektywa 2006/38/UE ustanowiła też ramy metodologii kalkulowania opłat za przejazd oraz różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury. Między innymi przedstawiono wytyczne zawierające podstawowe zasady alokacji kosztów i obliczania opłat za przejazd, a także wprowadzono nową „orientacyjną klasyfikację pojazdów”, uwzględniającą wielkość szkód powodowanych przez pojazdy na nawierzchni drogowej (co znalazło wyraz w nowej strukturze maksymalnych stawek za korzystanie z infrastruktury, przyjętych wraz z nową dyrektywą).

W 2008 r. zapoczątkowany został kolejny etap prac nad zmianami dyrektywy 1999/62/WE³. Uznano, że ważnym składnikiem, który powinien być brany pod uwagę przy kalkulacji opłat za przejazd, powinny stać się tzw. koszty zewnętrzne – czyli koszty, jakie ponosi społeczeństwo i środowisko z tytułu funkcjonowania ciężkiego transportu drogowego. W efekcie obok funkcjonujących już wyznaczników, jakim były zanieczyszczenie powietrza i zniszczenia nawierzchni, zaproponowano uwzględnienie dwóch dodatkowych czynników – hałasu i kosztów zatorów powodowanych przez dany typ pojazdów. Wobec przeciągającego się procesu uzgodnień ostateczny (obecnie obowiązujący) kształt dyrektywie 1999/62/WE nadała dopiero

³ Między innymi wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM (2008) 436 *final*.

w 2011 r. dyrektywa 2011/76/UE⁴, która zawarła w sobie kwestię kosztów zewnętrznych i metodologię ich obliczania dla celów kalkulacji opłat za przejazd.

Rodzaje opłat w drogowym transporcie towarów w krajach UE

Dyrektywa 1999/62/WE określiła dwa podstawowe typy opłat – opłatę za korzystanie (dostęp) z infrastruktury oraz opłatę za przejazd (zależnie od liczby kilometrów) – pozostawiając państwu członkowskiemu swobodę wyboru systemu opłat. Stąd też na obszarze UE istnieje spora różnorodność podejścia do wykonania przepisów unijnych. Choć w niektórych krajach współistnieją dwie, a nawet trzy, formy pobierania opłat od pojazdów wykonujących transport towarów, to wskazując na dominującą formę, opłaty w krajach UE pobierane są według następujących systemów⁵:

- brak opłat – Cypr, Estonia, Finlandia, Łotwa, Malta, Wielka Brytania; korzystanie z sieci drogowej jest w tych krajach generalnie bezpłatne, choć istnieją pojedyncze drogi (Wlk. Brytania) czy obiekty drogowe (tunele, mosty), za przejazd którymi trzeba wnieść opłaty,
- winiety – Bułgaria, Litwa, Rumunia, Węgry; klasyczne opłaty za dostęp do infrastruktury, z ważnością na okresy od tygodnia do jednego roku. Ceny winiet uzależnione są w większości od masy pojazdu i spełnianej przez pojazd normy czystości spalin; coraz częściej winiety w formie naklejek są zastępowane winietami elektronicznymi,
- eurowiniety – Belgia, Holandia, Luksemburg, Dania, Szwecja; eurowiniety to nazwa własna jednolitego systemu winietowego obowiązującego w 5 krajach UE; zakup eurowiniety (w dowolnym punkcie) upoważnia do korzystania z sieci drogowej krajów Beneluksu oraz Danii i Szwecji. Tak jak w przypadku „zwykłych” winiet cena eurowiniety zależy od okresu, na jaki została wykupiona oraz typu pojazdu i normy czystości spalin EURO,
- drogi płatne – Grecja, Irlandia, Słowenia; wysokość opłat zależy od konkretnej drogi i długości przejechanego odcinka; korzystanie z dróg płatnych nie wymaga stosowania w pojeździe jakichkolwiek urządzeń – należności można regulować zarówno gotówką, jak

⁴ Dyrektywa 2011/76/UE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dz.Urz. UE L 269 z 14 października 2011 r.

⁵ Dane zebrano na podstawie informacji z portali internetowych: <http://www.info-myto.pl>, www.viabox.pl, www.pzmtravel.com.pl [dostęp: 6 września 2012 r.].

- i przy użyciu instrumentów elektronicznych (zależnie od kraju – karty płatnicze, karty paliwowe czy flotowe),
- drogi płatne (opcjonalne e-myto) – Francja, Hiszpania, Włochy; systemy opłat elektronicznych w tych krajach są dobrowolne i działają jako opcja regulowania należności za przejazd drogami płatnymi; ich zaletą jest brak konieczności zatrzymywania się w punktach poboru opłat oraz automatyczne rozliczenie płatności wobec różnych zarządców poszczególnych dróg,
 - opłaty elektroniczne (e-myto) – Austria, Czechy, Niemcy, Polska, Portugalia, Słowacja; w krajach tych, w przypadku pojazdów ciężarowych, korzystanie z systemu elektronicznego jest obowiązkowe; urządzenia pokładowe komunikują się z siecią monitorującą (więcej – w dalszej części artykułu), dzięki czemu znana jest faktyczna liczba kilometrów przejechanych przez pojazd; opłata za przejazd naliczana jest jako iloczyn liczby przejechanych kilometrów oraz stawki za 1 km. W systemie opłat elektronicznych stawka kilometrowa jest jednolita dla całej sieci objętej przez system, przy uwzględnieniu zróżnicowania w zależności od typu pojazdu, jego masy czy norm emisji spalin. Owa jednolitość stawek kilometrowych odróżnia system e-myta od systemu dróg płatnych, gdzie na różnych drogach mogą (czy nawet odcinkach) występować różne stawki (dla tego samego pojazdu), zależnie od indywidualnej kalkulacji dokonywanej przez zarządcę danej drogi.

Jak wspomniano wcześniej, powyższy podział odzwierciedla dominujące systemy opłat, co nie wyklucza faktu, iż w wielu krajach UE funkcjonują systemy mieszane. Najbardziej rozbudowanym przykładem może być Austria, w której system opłat elektronicznych (dla pojazdów o masie powyżej 3,5 tony) obejmuje autostrady i drogi dwujezdniowe, ale w przypadku części dróg wysokogórskich czy tuneli konieczne jest wnoszenie odrębnych opłat. Jednocześnie w przypadku samochodów osobowych działa system winietowy. Innym przykładem może być Polska czy Portugalia, gdzie obok obowiązkowego systemu opłat elektronicznych (na wybranej sieci dróg) działa system dróg płatnych – drogi zarządzane przez prywatnych operatorów mają własne cenniki opłat za przejazd.

Współistnienie różnych form opłat drogowych nakładanych na drogowy transport towarów nie narusza oczywiście przepisów dyrektywy 1999/62/WE pod warunkiem, że są one stosowane rozdzielnie – ten sam odcinek drogi nie może być obciążony zarówno opłatą za korzystanie z infrastruktury (np. winietą) oraz opłatą za przejazd (np. e-mytem). Duża róż-

norodność systemów opłat drogowych w UE jest sporą uciążliwością dla przedsiębiorców wykonujących transgraniczny przewóz towarów. Zmusza do ciągłego śledzenia zmian w przepisach innych krajów, ponoszenia kosztów odpowiedniego wyposażenia pojazdów czy kosztów administrowania rozliczeniami z tytułu opłat drogowych.

Charakterystyka systemów opłat elektronicznych w UE. Polski system „viaToll”

Systemy elektroniczne, łączące automatyczne operacje płatnicze z lokalizacją pojazdów, są w tej chwili najbardziej efektywną formą poboru opłat. W odróżnieniu od systemów „winietowych”, które nie limitują liczby przejechanych kilometrów, opłaty elektroniczne w pełni odzwierciedlają intensywność korzystania z infrastruktury, zgodnie z zasadą dyrektywy 1999/62/WE – „użytkownik płaci”. Co więcej, w kalkulacji stawek kilometrowych e-myta znacznie łatwiej uwzględnić drugą zasadę – „zanieczyszczający płaci”. Jednorazowa opłata za dostęp do infrastruktury, nie mając powiązania z faktyczną liczbą kilometrów przejechanych przez pojazd, nie skompensuje w prawidłowy sposób kosztów emisji zanieczyszczeń czy hałasu. Z kolei unikanie kolejek i utrudnień w punktach poboru opłat daje przewagę opłatom elektronicznym nad klasycznym modelem dróg płatnych.

Dla potrzeb funkcjonowania systemu opłat elektronicznych można zastosować liczne technologie. Jednak na obszarze UE ich liczba została ograniczona. Reguluje to dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we wspólnocie⁶. Zgodnie z jej przepisami, wszystkie systemy opłat elektronicznych, wprowadzane od 1 stycznia 2007 r. muszą stosować jedną z następujących technologii:

- pozycjonowanie satelitarne,
- łączność ruchoma stosująca normę GS-GPRS,
- technologię mikrofalową 5,8 GHz.

To ograniczenie ma z jednej strony uchronić użytkowników przed mnożeniem „niestandardowych” rozwiązań technicznych, ale także stworzyć podstawy do przyszłego uruchomienia jednolitego standardu, który eliminowałby konieczność używania wielu urządzeń pokładowych, zależnie od systemu obowiązującego w danym kraju członkowskim. Dyrektywa 2004/52/WE, jakkolwiek stworzyła podstawy dla interoperacyjności syste-

⁶ Dz.Urz. UE L 166 z 30 kwietnia 2004 r.

mów opłat elektronicznej, to jednocześnie pozostawiła państwom członkowskim swobodę wyboru technologii (w ramach przepisów dyrektywy) czy systemu rozliczeń. W efekcie działające obecnie w UE systemy opłat elektronicznych nie są w pełni kompatybilne i w praktyce obejmują pojedyncze kraje (zob. tabela 1).

Tabela 1. Systemy opłat elektronicznych w UE

Kraj	System	Technologia	Uwagi
Systemy obowiązkowe dla pojazdów ciężarowych			
Austria	GO	mikrofalowa	dotyczy pojazdów ciężarowych i autobusów o dmc >3,5 t; obejmuje większą część autostrad i dróg ekspresowych; urządzenie GO-box – wypożyczenie 5 euro
Czechy	Premid	mikrofalowa	dotyczy pojazdów o dmc >3,5 t; obejmuje wybraną sieć dróg, urządzenie premid unit – kaucja 1550 koron czeskich (ok. 63 euro)
Niemcy	Toll Collect	satelitarna GPS + GSM/GPRS	dotyczy pojazdów o dmc >12 t; obejmuje wybraną sieć autostrad i dróg federalnych; urządzenie pokładowe bezpłatne, ale wymaga odpłatnego montażu w autoryzowanym punkcie
Polska	viaToll	mikrofalowa	dotyczy pojazdów ciężarowych i autobusów o dmc >3,5 t; obejmuje wybraną sieć dróg; urządzenie pokładowe viaBOX – kaucja 120 zł (29 euro)
Portugalia	bez nazwy własnej	mikrofalowa (w przypadku urządzeń pokładowych)	dotyczy wszystkich pojazdów; obejmuje dawne bezpłatne autostrady i drogi ekspresowe (SCUT) zarządzane przez państwo; różne urządzenia pokładowe i sposoby płatności dla pojazdów miejscowych i zagranicznych
Słowacja	Myto	satelitarna GPS + GSM/GPRS	dotyczy pojazdów ciężarowych i autobusów o dmc >3,5 t; obejmuje wybraną sieć dróg; urządzenie pokładowe – kaucja 50 euro
Systemy nieobowiązkowe – możliwości rozliczeń za korzystanie z dróg płatnych			
Francja	TIS-PL	mikrofalowa	dedykowany dla pojazdów ciężarowych o dmc >3,5 t; możliwość automatycznego regulowania płatności na autostradach; opłata za przepustkę elektroniczną proporcjonalna do okresu użytkowania
Hiszpania	Via T	mikrofalowa	możliwość automatycznego regulowania płatności na autostradach; niektóre odcinki dróg są dostępne wyłącznie w formie płatności elektronicznej
Włochy	Telepass	mikrofalowa	możliwość automatycznego regulowania płatności na autostradach, wynajem urządzenia pokładowego – 3,75 euro za kwartał

Źródło: Austria – www.go-maut.at; Czechy – www.premid.cz; Niemcy – www.toll-collect.de; Polska – www.viatoll.pl; Portugalia – www.estradas.pt oraz www.lizbona.polemb.net; Słowacja – www.emyto.sk; Francja – www.tis-pl.com; Hiszpania – www.viat.es; Włochy – www.telepass.it.

Wśród wymienionych w tabeli 1 systemów we Francji, Włoszech, w Hiszpanii i Portugalii nie stosuje się stawek kilometrowych – opłata łączna

jest sumą opłat za przejechane odcinki, z których każdy ma indywidualną cenę. W pozostałych przypadkach opłata łączna jest iloczynem liczby przejechanych kilometrów i stawki kilometrowej określonej dla typu pojazdu i normy czystości spalin pojazdu. Najdalej posunięte zróżnicowanie opłat za przejazd występuje w Hiszpanii, gdzie na niektórych drogach płatnych cena przejazdu zależy od pory roku, dnia tygodnia, a nawet godziny. Z kolei chyba za najbardziej rozbudowany można uznać portugalski system opłat. Pojazdy z zagranicznymi rejestracjami mogą korzystać z tymczasowych urządzeń pokładowych (można je kupić lub wypożyczyć) lub „biletołów elektronicznych” (aktywowanych przez SMS, pojazdy są monitorowane przez system elektronicznej identyfikacji pojazdów) – wyłącznie w systemie przedpłaconym (*pre-paid*). Pojazdy zarejestrowane w Portugalii korzystają z odrębnych urządzeń pokładowych, umożliwiających także rozliczenia *post-paid*, np. w bezpośrednim połączeniu z rachunkiem bankowym. Niemcy są natomiast jedynym krajem, gdzie instalacja (także deinstalacja czy zmiana danych) urządzenia pokładowego wymaga odpłatnej wizyty w autoryzowanym warsztacie.

W Polsce system opłaty elektronicznej pod nazwą „viaToll” został uruchomiony 1 lipca 2011 r. i zastąpił system winietowy. System działa w technologii mikrofalowej i jest obowiązkowy dla wszystkich pojazdów (oraz zespołów pojazdów) o dmc powyżej 3,5 tony oraz dla autobusów posiadających powyżej 9 miejsc siedzących. Opłatą elektroniczną objęta jest sieć dróg krajowych (lub ich odcinków) o klasach: A – autostrady, S – drogi ekspresowe, GP – drogi główne o ruchu przyspieszonym oraz G – drogi główne. Szczegółowy wykaz dróg i odcinków płatnych w systemie elektronicznym zawiera rozporządzenie Rady Ministrów z 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej⁷. W 2012 r. opłatą elektroniczną objętych było ponad 1890 km polskich dróg krajowych. Planuje się, że w 2014 r. łączna długość dróg opłacanych w systemie „viaToll” wyniesie 2880 km⁸.

Według danych z sierpnia 2012 r. udostępnionych przez odpowiedzialną za budowę i obsługę krajowego systemu poboru opłat firmę Kapsch, w ciągu 13 miesięcy działania systemu „viaToll” (lipiec 2011 r. – sierpień 2012 r.) wydano 900 000 urządzeń pokładowych, a wpływy z tytułu opłat wyniosły 889 mln zł. Pojazdy zarejestrowane w Polsce stanowiły około 64% ogółu pojazdów monitorowanych przez system. Największą grupę pojazdów zagranicznych stanowiły pojazdy z Niemiec (7,9%) i Litwy (3,5%) oraz Czech,

⁷ Dz.U. nr 80, poz. 433 ze zm.

⁸ <http://viabox.pl/viatoll/> [dostęp: 11 września 2012 r.].

Rosji i Ukrainy (po około 2,8%). Jeśli chodzi o typy pojazdów, to na płatnych drogach krajowych w Polsce dominują (około 68%) pojazdy ciężkie, o dmc powyżej 12 ton. Za pozytywny należy uznać fakt, że w ogólnej liczbie pojazdów zarejestrowanych w systemie „viaToll” ponad 42% pojazdów spełnia normy czystości spalin EURO 4 i EURO 6. Z analiz operatora systemu wynika, że liczba pojazdów nowoczesnych powoli, ale systematycznie, rośnie – przy tendencji spadkowej w grupie pojazdów spełniających normy EURO 3 i niższych. Niemal 80% kierowców rozlicza należności w systemie przedpłaconym (*pre-paid*), konta z odroczonej płatnością (*post-paid*) nie zyskują na popularności. Może to wynikać z faktu, że w systemie *post-paid* oprócz podpisania stosowanej umowy z operatorem systemu użytkownik zobowiązany jest mieć (jako zabezpieczenie) gwarancję bankową lub ubezpieczeniową, złożyć depozyt pieniężny lub uzyskać poręczenie od np. wystawcy kart flotowych.

Wprowadzenie systemu opłat elektronicznych w Polsce wymusiły problemy ekonomiczno-prawne funkcjonowania systemu winietowego. System winietowy został wprowadzony na terytorium Polski w 1997 r.⁹, przy czym obowiązek wnoszenia opłat nałożono na polskich przedsiębiorców wykonujących międzynarodowy transport drogowy oraz na wszystkich zagranicznych przedsiębiorców wykonujących transport drogowy w Polsce (także tranzytem). Dopiero w 2002 r. obowiązek zakupu winiet nałożono na wszystkie pojazdy o dmc powyżej 3,5 tony¹⁰. Wtedy też powstał powszechny problem współistnienia systemu winietowego z systemem autostrad płatnych, zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy – przewoźnicy niezależnie od posiadania wykupionej winiety musieli odrębnie ponosić koszty przejazdu autostradą. Wywołało to silny odpływ ciężkiego ruchu towarowego na drogi alternatywne, nieprzystosowane do przenoszenia dużych obciążeń, często przechodzące przez centra miast. Problem częściowo został rozwiązany w 2005 r. W ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2004 r. nr 256, poz. 2571 ze zm.) wprowadzono przepisy, dzięki którym przewoźnicy mogli nieodpłatnie korzystać z płatnych odcinków autostrad na podstawie ważnej winiety. Zmiana ta miała jednak dość poważne skutki dla finansów publicznych z tytułu rekompensat dla koncesjonariuszy istniejących autostrad płatnych. Koncesjonariusze otrzymywali bowiem zwrot środków finansowych w wysokości

⁹ Ustawa z 2 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, Dz.U. nr 106, poz. 677 ze zm.

¹⁰ Na mocy ustawy z 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz.U. nr 125, poz. 1371 ze zm.

70% kwoty odpowiadającej iloczynowi faktycznej liczby przejazdów autostradą pojazdów samochodowych zobowiązanych do zakupu winiet oraz wynegocjowanej (przez Ministra Transportu) z koncesjonariuszem stawki opłaty za przejazd autostradą pojazdów określonej kategorii. I choć ciężki ruch towarowy powrócił na istniejące autostrady, to już w pierwszym roku (2006 r.) działania „nowego” systemu winietowego rekompensaty dla koncesjonariuszy pochłonęły aż 55% środków finansowych Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) – środków, które miały być przeznaczone na rozbudowę i modernizację sieci drogowej w Polsce. W kolejnych latach obciążenie wypłatami rekompensat systematycznie rosło, tak że zaistniała realna groźba wyczerpania środków KFD i dopłacania do rekompensat z rezerw budżetu państwa. Dlatego też w 2008 r. rozpoczęto pierwsze prace legislacyjne nad nowym systemem opłat drogowych w Polsce.

Zapowiedź wprowadzenia nowego systemu opłat w Polsce wywołała wiele obaw wśród przedsiębiorców zajmujących się drogowym transportem towarów, szczególnie w zakresie znacznego wzrostu kosztów. Według cennika na 2011 r. roczna winieta dla pojazdu o dmc powyżej 12 ton, spełniającego normę emisji spalin EURO 4, kosztowała 2782 zł (przy normie EURO 3 – 3371 zł), dając możliwość nieograniczonego ruchu po drogach krajowych, z darmowym przejazdem po autostradach włącznie. Natomiast na etapie konstruowania założeń nowego systemu opłat cenę przejazdu 1 km drogi w systemie elektronicznym wstępnie szacowano na około 34 gr. Przy rocznym przebiegu rzędu 30–40 tys. km (po drogach płatnych) dawało to kwotę od 10 000 do 13 500 zł – co dla przedsiębiorców oznaczałoby co najmniej trzykrotny wzrost kosztów z tytułu użytkowania infrastruktury drogowej.

W chwili uruchomienia systemu „viaToll” stawki opłat ustanowiło, cytowane już, rozporządzenie w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej (zob. tabela 2).

Z tabeli 2 wynika wyraźnie, że obawy przedsiębiorców się potwierdziły – średnia stawka za 1 km dla pojazdu ciężarowego o dmc powyżej 12 t wynosi obecnie 40 gr (dla EURO 3) oraz 33 gr (dla EURO 4), a należy pamiętać, że pojazdy spełniające te normy stanowią blisko 46% ogółu pojazdów zarejestrowanych w systemie „viaToll”¹¹. Zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” wyraźnie korzystniejsze stawki dotyczą pojazdów przyjaznych dla środowiska, spełniających najwyższe standardy emisji spalin. W tym kontekście system winietowy był zdecydowanie korzystniejszy dla

¹¹ <http://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezkie/informacje-prasowe> [dostęp: 15 września 2012 r.].

Tabela 2. Wysokość stawek opłaty elektronicznej w Polsce w 2012 r.

Kategoria pojazdu	Stawka (w zł) za przejazd 1 km drogi zależnie od klasy emisji EURO			
	maks EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5 i wyżej
Autostrady i drogi ekspresowe				
Pojazd samochodowy o dmc >3,5 t i < 12 t	0,40	0,35	0,28	0,20
Pojazd samochodowy o dmc co najmniej 12 t	0,53	0,46	0,37	0,27
Autobusy – niezależnie od dmc	0,40	0,35	0,28	0,20
Drogi krajowe klasy GP i G				
Pojazd samochodowy o dmc > 3,5 t i < 12 t	0,32	0,28	0,22	0,16
Pojazd samochodowy o dmc co najmniej 12 t	0,42	0,37	0,29	0,21
Autobusy – niezależnie od dmc	0,32	0,28	0,22	0,16

Źródło: Dz.U. z 2011 r. nr 80, poz. 433 ze zm.

przedsiębiorstw transportowych. Jednak racje użytkowników dróg trzeba konfrontować z potrzebami pozyskiwania środków na budowę, modernizację i utrzymanie sieci dróg krajowych. Rozwój nowoczesnej sieci dróg jest bowiem strategicznym elementem rozwoju i wzrostu konkurencyjności polskiej gospodarki.

Jak dotąd, system „viaToll” nie obejmuje autostrad płatnych zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy. Na przeszkodzie stanął problem rozliczeń wynikający z faktu, że na autostradach koncesyjnych obowiązują odrębne kalkulacje stawek kilometrowych. Inna jest też klasyfikacja pojazdów – kategorie wyznaczane są w zależności od liczby osi pojazdu, a nie dmc i normy emisji spalin EURO – jak to ma miejsce w systemie „viaToll”. Koncesjonariusze nie realizują więc środowiskowego wymiaru opłat drogowych – jednolita stawka nie motywuje przedsiębiorstw transportowych do unowocześniania parku samochodowego. Przejazd pojazdów ciężarowych autostradami koncesyjnymi jest wyraźnie droższy niż w systemie opłaty elektronicznej (zob. tabela 3).

Tabela 3. Stawki za przejazd autostradami koncesyjnymi dla pojazdów ciężarowych o więcej niż 3 osiach

Autostrada/koncesjonariusz	Odcinek	Stawka w zł za 1 km
A 1 – GTC SA	Rusocin–Czerniewice (152 km)	0,47
A 2 – Autostrada Wielkopolska SA	Rzepin–Nowy Tomyśl (105 km)	0,46
A 2 – Autostrada Wielkopolska SA	Nowy Tomyśl–Konin (150 km)	1,26
A 4 – Stalexport SA	Kraków–Katowice (62 km)	0,79

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

Zakładając, że pojazd samochodowy posiadający więcej niż 3 osie odpowiada w przybliżeniu kategorii pojazdów o dmc powyżej 12 ton (w systemie „viaToll”), prowadzenie ciężkiego transportu towarów na autostradach koncesyjnych jest wyjątkowo kosztowne (szczególnie kuriozalna jest kwota 189 zł za przejazd ciężkiego pojazdu na 150 km odcinku Nowy Tomyśl–Kopinin). To nierzadko skutkuje ucieczką ciężkiego ruchu drogowego na drogi niższej klasy, powodując nie tylko zniszczenia nawierzchni, ale także zatłoczenie i wzrost zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszych.

Porównanie stawek opłaty elektronicznej – kto płaci najwięcej?

Wprowadzenie systemu opłat elektronicznych w Polsce wywołało skokowy wzrost kosztów transportu drogowego. Warto się jednak zastanowić, jak sytuuje się wysokość opłat systemu „viaToll” w porównaniu ze stawkami obowiązującymi w systemach opłat elektronicznych działających w sąsiednich krajach. Do porównania wykorzystano wybrane taryfy z systemów Austrii, Czech, Niemiec i Słowacji. Konstrukcje taryfikatorów w poszczególnych krajach nie są jednorodne. Na przykład w Czechach, Niemczech i Austrii kategoryzacja pojazdów w cenniku opiera się wyłącznie na liczbie osi i normie emisyjności pojazdu, w Polsce na wielkości dmc i normie emisyjności, a na Słowacji – na kombinacji: dmc, liczby osi oraz normie emisji spalin. W Polsce, Czechach i na Słowacji istnieją odrębne taryfy dla autostrad i dróg ekspresowych oraz dla dróg głównych. Ciekawostką jest zapewne fakt, że w Czechach istnieje specjalna taryfa (na całej sieci objętej systemem elektronicznym), która obowiązuje wyłącznie w piątki, w godzinach 15:00–21:00. Istotnie wyższe stawki taryfy „piątkowej” mają zapewne związek ze chęcią zmniejszenia zatłoczenia dróg w szczycie ruchu rozpoczynającego weekendy.

Aby zapewnić względną porównywalność między poszczególnymi taryfami, jako „przykładowy” wybrano pojazd mający 4 osie, zakładając, że jest to jednocześnie potencjalny odpowiednik pojazdu o dmc powyżej 12 ton. Natomiast dla osiągnięcia realności porównania wykorzystano kategorię przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w przemyśle, budownictwie i usługach (bez administracji publicznej) – jako miernik siły nabywczej. Według danych Eurostatu¹² w 2010 r. (najświeższe dostępne dane) przeciętne miesięczne wynagrodzenia wyniosły: Austria – 2549 euro; Czechy – 907 euro; Niemcy – 2882 euro; Polska – 804 euro; Słowacja – 777 euro.

¹² http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/labour_market/earnings/database [dostęp: 18 września 2012 r.].

Tabela 4. Porównanie stawek drogowych opłat elektronicznych dla wybranych kategorii pojazdów ciężarowych

Kraj	Pojazd samochodowy posiadający 4 osie lub/i o dmc > 12 ton spełniający normę emisji spalin EURO			
	Stawka opłaty elektronicznej w euro za 1 km		Liczba kilometrów możliwa do przejechania za przeciętne miesięczne wynagrodzenie	
	EURO 3	EURO 5	EURO 3	EURO 5
Autostrady i drogi ekspresowe				
Austria	0,390	0,350	6 536	7 283
Czechy*	0,166	0,166	5 464	5 464
Niemcy	0,200	0,155	14 410	18 594
Polska*	0,111	0,065	7 243	12 369
Słowacja	0,199	0,196	3 905	3 964
Drogi główne				
Czechy*	0,079	0,079	11 481	11 481
Polska*	0,089	0,051	9 034	15 765
Słowacja	0,149	0,146	5 215	5 322

* Stawki w złotych i koronach czeskich przeliczono według kursu NBP z 19 września 2012 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.

Jeśli dla krajowych przewoźników wprowadzenie systemu „viaToll” oznaczało wzrost kosztów działalności, to już na tle innych europejskich systemów opłat elektronicznych polski system nie wydaje się być szczególnie drogi (zob. tabela 4.). Polskie stawki kilometrowe należą do najniższych w Europie Środkowej, a liczba kilometrów możliwych do przejechania za kwotę przeciętnego wynagrodzenia daje nam drugie miejsce pod względem długości trasy na autostradach i drogach ekspresowych i pierwsze – na drogach głównych (dla pojazdu EURO 5). Prowadzenie transportu towarów po sieci dróg objętych systemem elektronicznym wypada relatywnie najtaniej w Niemczech – najdrożej zaś na Słowacji, niezależnie od kategorii drogi czy emisyjności pojazdu. Uwagę zwraca duża różnica stawek kilometrowych w Czechach w odniesieniu do klasy drogi – przejazd po drogach głównych jest niemal o połowę tańszy niż na autostradach. Z kolei polska konstrukcja taryfikatora najsilniej promuje pojazdy przyjazne dla środowiska. Różnica w wysokości stawek kilometrowych „viaToll” między pojazdami klasy EURO 3 i EURO 5 sięga 40%, zdecydowanie „wyprzedzając” pod tym względem pozostałe badane kraje.

Europejska usługa opłaty elektronicznej

Przedstawione systemy opłat elektronicznych, bez względu na to, czy są obowiązkowe, czy opcjonalne, są w praktyce systemami niezależnymi (zamkniętymi), korzystanie z nich wymaga wyposażenia pojazdu w dedykowane urządzenia pokładowe oraz odrębnej rejestracji pojazdu w każdym systemie. W zasadzie nie ma barier technicznych dla instalowania uniwersalnych urządzeń pokładowych, które mogłyby komunikować się między różnymi technologiami. Przykładem tego mogą być urządzenia instalowane w niemieckim systemie „Toll Collect” (technologia GPS + GSM/GPRS), które umożliwiają komunikowanie się z systemem i regulowanie płatności także w Austrii (technologia mikrofalowa). Jednak w praktyce, nawet w obrębie najbardziej rozpowszechnionej technologii mikrofalowej, występują na tyle istotne różnice, że działające na terenie UE systemy opłat elektronicznych są obecnie niekompatybilne.

Aby zmniejszyć uciążliwość w wykonywaniu transportu drogowego, w przywołanej już dyrektywie 2004/52/WE w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych na terenie Unii, stworzono ramy dla wdrożenia europejskiej usługi opłaty elektronicznej (ang. EETS). W założeniu EETS miała umożliwić korzystanie z całej unijnej sieci dróg objętych systemami opłat elektronicznych na podstawie jednej umowy z wybranym operatorem EETS, przy wykorzystaniu jednego urządzenia pokładowego. Państwa członkowskie, w których działają systemy opłat elektronicznych, zostały zobowiązane do przygotowania ram prawnych i organizacyjnych, które stworzyłyby niedyskryminacyjne warunki do świadczenia EETS na obszarze krajowych sieci drogowych objętych opłatami elektronicznymi. Natomiast już samo świadczenie EETS miało być przedsięwzięciem czysto komercyjnym, na zasadach konkurencji – o liczbie operatorów miał zadecydować rynek. W 2009 r. dyrektywę 2004/52/WE uzupełniła decyzja Komisji 2009/750/UE w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej¹³. Był to swoisty akt wykonawczy do dyrektywy, w szczególowy sposób opisujący normy obowiązkowe, specyfikacje techniczne i zasady operacyjne związane z EETS.

Mimo że w 2012 r. na terenie UE działało 9 systemów opłat elektronicznych, na rynku nie pojawił się żaden usługodawca EETS. Problem ten diagnozuje wydany w sierpniu 2012 r. komunikat Komisji „Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej”¹⁴. Autorzy komunikatu zwracają uwagę, że niektóre państwa członkowskie nie uzupełniły w dostatecznym stopniu

¹³ Dz.Urz. UE L 268 z 13 października 2009 r.

¹⁴ COM (2012) 474 final.

ram krajowych – tak by EETS mogła być realizowana na terenie danego kraju. Dodatkowo część krajowych umów z operatorami systemów opłat elektronicznych zawiera klauzule wyłączności (gwarancja zwrotu kosztów budowy i uruchomienia systemu), co uniemożliwia wejście na rynek konkurencyjnej usługi. Natomiast potencjalnych operatorów EETS zniechęca wymóg (ustalony w decyzji 2009/750/WE), by świadczona przez dostawcę usługa objęła całą istniejącą europejską sieć płatności elektronicznych w ciągu maksymalnie 24 miesięcy. Jednak biorąc pod uwagę, że EETS ma być przedsięwzięciem komercyjnym, jedną z większych barier rozwoju tej usługi może być kwestia opłacalności – w komunikacie Komisji wskazano, że część potencjalnych dostawców uznała, że uruchomienie EETS w chwili obecnej *nie jest interesujące z komercyjnego punktu widzenia*¹⁵.

Pozostaje też kwestia, na ile EETS będzie atrakcyjny dla samych przewoźników. Ocenia się, że uniwersalne (hybrydowe) urządzenie pokładowe to koszt około 200 euro¹⁶, co nie powinno jednak stanowić bariery dla przewoźników międzynarodowych, którzy już teraz ponoszą łącznie podobne koszty za wynajem kilku odrębnych urządzeń. Do rozwiązania pozostanie kwestia kosztów transmisji danych w systemach słowackim i niemieckim, które do pozycjonowania pojazdu wykorzystują sygnał satelitarny w połączeniu z transmisją GSM. Dla urządzeń zakupionych np. u usługodawców niemieckich transfer danych GSM jest bezpłatny, ale już w przypadku dostawców EETS z innych krajów korzystanie z urządzenia pokładowego na terenie Niemiec może skutkować opłatą za transfer danych w roamingu, co na razie jest dość kosztowne. Dużą niewiadomą pozostaje natomiast wysokość prowizji, jakie będą pobierali dostawcy EETS – nie mogą bowiem stosować wyższych stawek za przejazd niż ustalone przez poborcę w danym kraju.

Mimo problemów, na które wskazuje m.in. komunikat Komisji Europejskiej, wydaje się, że pojawienie się usługodawców EETS jest kwestią nieodległego czasu. Nie istnieją bariery techniczne dla połączenia istniejących w UE systemów opłat elektronicznych w jednej usłudze, a przeszkody natury organizacyjno-prawnej będą sukcesywnie usuwane przy aktywnym udziale instytucji i prawa UE. W najbliższych latach powiększy się też „rynek” dla świadczenia EETS, wprowadzenie systemu opłat elektronicznych planuje kilka kolejnych krajów UE, w tym m.in. Dania, Węgry i Belgia¹⁷. Powinno to zwiększyć komercyjną atrakcyjność tego przedsięwzięcia dla

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ *Wspólnotowe e-myto tylko dla bogatych*, wydanie elektroniczne „Gazety Prawnej” z 17 lutego 2012 r., http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/594940,wspolnotowe_e_myto_tylko_dla_bogatych.html [dostęp: 18 września 2012 r.].

¹⁷ Komunikat Komisji „Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej”, *op. cit.*

potencjalnych dostawców. EETS nie podważa też racjonalności funkcjonowania systemów krajowych, a jest jedynie uzupełniającą ofertą, która powinna usprawnić transgraniczny transport drogowy.

Podsumowanie

Choć pozyskiwanie środków na budowę i utrzymanie infrastruktury drogowej jest podstawową funkcją opłat za korzystanie z sieci drogowej, to pełnią one również inne funkcje szeroko rozumianej polityki transportowej. Odpowiednio ukształtowane opłaty mogą skłaniać do korzystania (lub współkorzystania) z innych form transportu, a powiązanie wysokości opłat z porami dnia czy dniami tygodnia pomaga w zarządzaniu ruchem i zmniejszaniu zatorów drogowych. Przez system opłat można realizować także politykę ochrony środowiska, promując pojazdy emitujące mniej zanieczyszczeń czy hałasu.

Przyjęte w 1999 r. (i sukcesywnie nowelizowane) unijne przepisy harmonizujące zasady nakładania opłat na drogowy transport towarów wyznaczyły dość ogólne ramy określające zakres czy metody poboru opłat, pozostawiając państwu członkowskiemu swobodę osiągnięcia założonego celu. Stąd też w krajach UE funkcjonuje wiele systemów opłat drogowych związanych z komercyjnym transportem towarów – od „prostych” opłat za korzystanie z infrastruktury w postaci winiet do całkowicie zautomatyzowanego poboru opłat w systemach elektronicznych. Właśnie systemy opłat elektronicznych zyskują w ostatnich latach na popularności, zarówno jako jedna z form regulowania płatności za przejazd po odcinkach dróg płatnych, jak też jako kompleksowy system monitorowania ruchu pojazdów i poboru opłat na całej sieci dróg objętych opłatami. Niewątpliwą zaletą systemów opłat elektronicznych jest prostota użytkowania i eliminacja uciążliwych postojów w punktach poboru opłat – zyskują zarówno użytkownicy dróg, jak i środowisko (płynność ruchu, brak zatorów). Korzyści z systemów elektronicznych odnoszą też sami zarządcy dróg. Budowa systemu jest stosunkowo szybka, szybki jest też zwrot kosztów inwestycji. W Polsce koszty budowy oraz 8-letniej obsługi systemu „viaToll” wyniosą około 4,9 mld zł. W tym samym okresie przewidywane wpływy z opłat szacuje się na 23 mld zł (m.in. już w 2013 r. zwróci się koszt budowy)¹⁸.

Mimo swoich niekwestionowanych zalet, działające w krajach UE systemy opłat elektronicznych stanowią wyraźną uciążliwość dla transgra-

¹⁸ *ViaToll zwróci się po 18 miesiącach*, http://www.euroinfrastructure.eu/opinie/rozmowy/viatoll-zwroci-sie-po-18-miesiacach/?doing_wp_cron=1349178566.8564069271087646484375 [dostęp: 28 września 2012 r.].

nicznego transportu towarów. Choć zbudowane w kompatybilnych technologiach, to stanowią wciąż samodzielne systemy krajowe. Zmusza to przedsiębiorstwa transportowe do odrębnej rejestracji w każdym systemie, wyposażania pojazdów w dużą liczbę urządzeń pokładowych, a także rozliczania opłat w każdym systemie z osobna.

Rozwiązaniem tego problemu byłoby uruchomienie europejskiej usługi opłaty elektronicznej, usługi, która umożliwiłaby wykorzystanie jednego urządzenia pokładowego i kompleksowe rozliczenie należności za przejazd drogami w różnych krajach. I choć ramy prawne i normy techniczne dla EETS zostały ustanowione w prawie UE, to na razie żaden podmiot nie podjął się świadczenia EETS. Wynika to z tego, iż nie we wszystkich krajach członkowskich dokonano pełnej implementacji przepisów unijnych, a obecne umowy z operatorami systemów opłat elektronicznych często zapewniają im wyłączność działalności operatorskiej na danym rynku (np. jako gwarancja zwrotu inwestycji w budowę systemu). Ponieważ EETS ma być przedsięwzięciem komercyjnym, to chyba najpoważniejszą barierą dla rozwoju tej usługi jest atrakcyjność ekonomiczna – potencjalni usługodawcy, jak dotąd, dość wstrzemięźliwie oceniają zyskowność inwestycji w EETS. Jednak w sytuacji, gdy coraz więcej krajów UE deklaruje uruchomienie systemu opłat elektronicznych, korzyści skali mogą zmienić nastawienie rynku do EETS.

Bibliografia

- Dyrektywa 1999/62/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dz.Urz. WE L 187 z 20 lipca 1999 r.
- Dyrektywa 2006/38/UE Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, Dz.Urz. UE L 157 z 9 czerwca 2006 r.
- Dyrektywa 2004/52/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie, Dz.Urz. UE L 166 z 30 kwietnia 2004 r.
- Decyzja Komisji 2009/750/WE w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej, Dz.Urz. UE L 268 z 13 października 2009 r.
- Komunikat Komisji „Wdrożenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej”, COM (2012) 474 final.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z 22 marca 2011 r. w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty elektronicznej, Dz.U. nr 80, poz. 433 ze zm.

Wniosek w sprawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM (2008) 436 final.
Wspólnotowe e-myto tylko dla bogatych, „Gazeta Prawna” z 17 lutego 2012 r.

www.epp.eurostat.ec.europa.eu

www.info-myto.pl

www.viabox.pl

www.pzmtravel.com.pl

www.go-maut.at

www.premid.cz

www.toll-collect.de

www.viatoll.pl

www.estradas.pt

www.lizbona.polemb.net

www.emyto.sk

www.tis-pl.com

www.viat.es

www.telepass.it

www.autostradaa1.pl

www.autostrada-a2.pl

www.autostrada-a4.pl

www.euroinfrastructure.eu