

KRZYWDA Dariusz¹

Opłaty w transporcie drogowym jako determinanta dostępu do infrastruktury transportowej

Słowa kluczowe:
transport,
infrastruktura transportowa

Streszczenie

W artykule zostanie przeanalizowany dostęp do infrastruktury drogowej wraz z podziałem na sposoby poboru opłat. Na przykładzie wybranych krajów Europy przedstawione zostaną rodzaje opłat, które bezpośrednio wpływają na korzystanie z infrastruktury i zasilają system transportowy poszczególnych krajów. Omówione to zostanie na przykładzie zasad poborów opłat dla środków transportowych o dmc do 3,5 tony.

CHARGES IN ROAD TRANSPORT AS A DETERMINANT OF ACCESS TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE

Abstract

In the paper will be analyzed the access to road infrastructure together with divisions on the manners of levies charges. On the example of chosen European countries will be presented the types of fees that directly affect the use of infrastructure and supply the national transportation system. This will be discussed on the example of the levies charges principles for transportation means with permissible maximum weight up to 3.5 tonnes.

1. WSTĘP

Od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej z każdym rokiem przybywa liczba zarejestrowanych pojazdów. Środki transportowe sprowadzane są przede wszystkim z krajów Europy Zachodniej. Tymczasem infrastruktura drogowa – pozostając od wielu lat na podobnym poziomie – nie może sprostać rosnącej liczbie użytkowanych pojazdów. Następstwem takiego stanu jest doprowadzenie sieci drogowej do przeciążania polegającego w praktyce na zmniejszeniu prędkości przejazdowych, większej liczby kongestii oraz nieprzewidzianych zdarzeń drogowych a tym samym wydłużeniu czasu przejazdu. Wyjściem z takiej sytuacji jest budowa nowych autostrad oraz dróg ekspresowych na terenie naszego kraju. Wszyscy uczestnicy ruchu liczą, że po wybudowaniu nawet części dróg sytuacja w skali całego systemu znacznie się poprawi. Artykuł jest próbą ukazania, że istnieją przesłanki pozwalające przypuszczać, że mimo budowy nowych dróg niewiele się zmieni. Jednym z czynników wpływających na korzystanie z infrastruktury drogowej jest bowiem wielkość opłaty za dostęp do niej i sposób pobierania tej opłaty, te zaś w Polsce będą stosunkowo niekorzystne. Należy dodać, że bardzo ważnym elementem przyspieszającym budowę sieci transportowej jest organizowanie na terenie naszego kraju Euro 2012. W czasie jego trwania przewiduje się wzmożony ruch środków transportowych, który przy istniejącym stanie infrastruktury, mógłby doprowadzić do paraliżu transportowego.

2. TRANSPORT

Ze względu na podjętą tematykę w artykule wydaje się istotne przytoczenie najważniejszych pojęć odnoszących się do transportu. Według przyjętej literatury przedmiotu poprzez pojęcie transportu rozumie się zespół czynności mających na celu pokonanie przestrzeni. Działalność transportowa polega na odpłatnym świadczeniu usług polegających na przemieszczaniu osób i ładunków.[6] Zgodnie z inną, nieco węższą definicją, przez transport rozumie się „pokonywanie przestrzeni lub zmianę miejsca transportowanych ładunków przy użyciu środków transportu”. [5] Jako proces logistyczny transport ma za zadanie dodać waloru przestrzennego przemieszczanym ładunkom. [1] Gałęzie transportu wraz z ogniwami gospodarczymi składają się na krajowy system transportowy. Transport samochodowy odgrywa znaczącą rolę w całkowitej masie przewozów. Wynika to z cech tego transportu takich jak:

- duża prędkość przewozowa,
- dostosowanie środków transportowych do różnych postaci ładunków,
- prostota dostosowania potencjału przewozowego do zmian w czasie i przestrzeni zadań przewozowych,
- bezpośrednie dostawy „drzwi-drzwi”,
- możliwość podstawienia środka transportowego w dosłownie w każde miejsce,
- wysoka operatywność usługowa. [4]

Transport w logistyce jest działaniem bezpośrednio związanym z przemieszczaniem ładunków (dóbr), pomiędzy poszczególnymi elementami sieci jak:

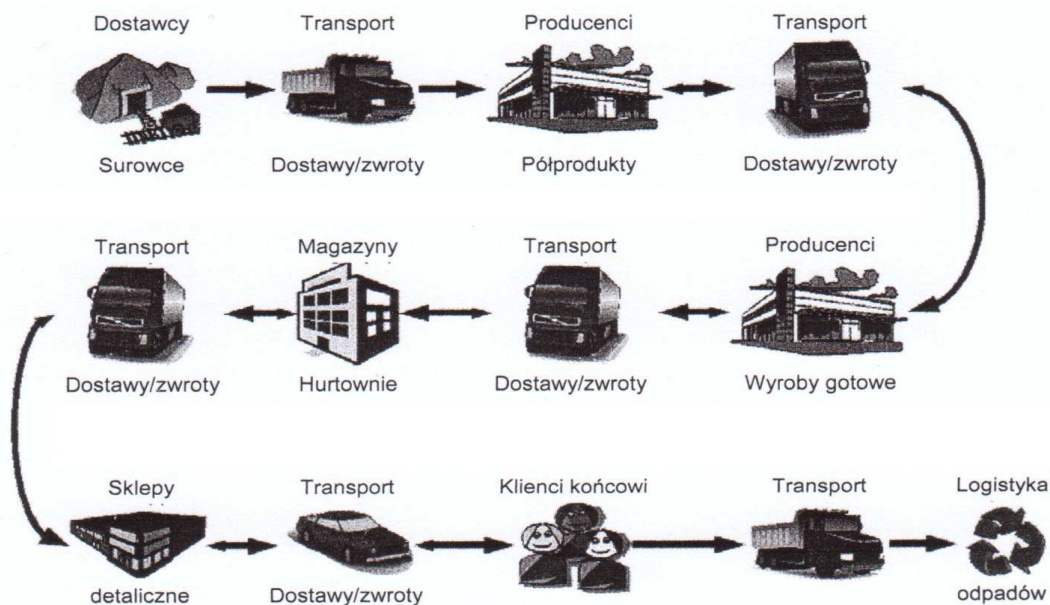
¹D. Krzywda, dr inż. Politechnika Częstochowska, Wydział Zarządzania, Instytut Logistyki i Zarządzania Międzynarodowego, 42-200 Częstochowa, Al. Armii Krajowej 19B, Tel. 34/3250-330, e-mail: kaeil@interia.pl

- fabryki,
- obiekty magazynowe,
- ogniwa sprzedaży detalicznej,
- odbiorcy dóbr,
- ogniwa zwrotu dóbr w gospodarce odpadami i pozostałościami.

Należy podkreślić, iż obok swojej podstawowej funkcji transport wpływa także na realizację m.in. takich funkcji logistycznych jak:

- zaopatrzenie,
- dystrybucja dóbr,
- obsługa posprzedażna,
- uzupełnienie zapasów. [2]

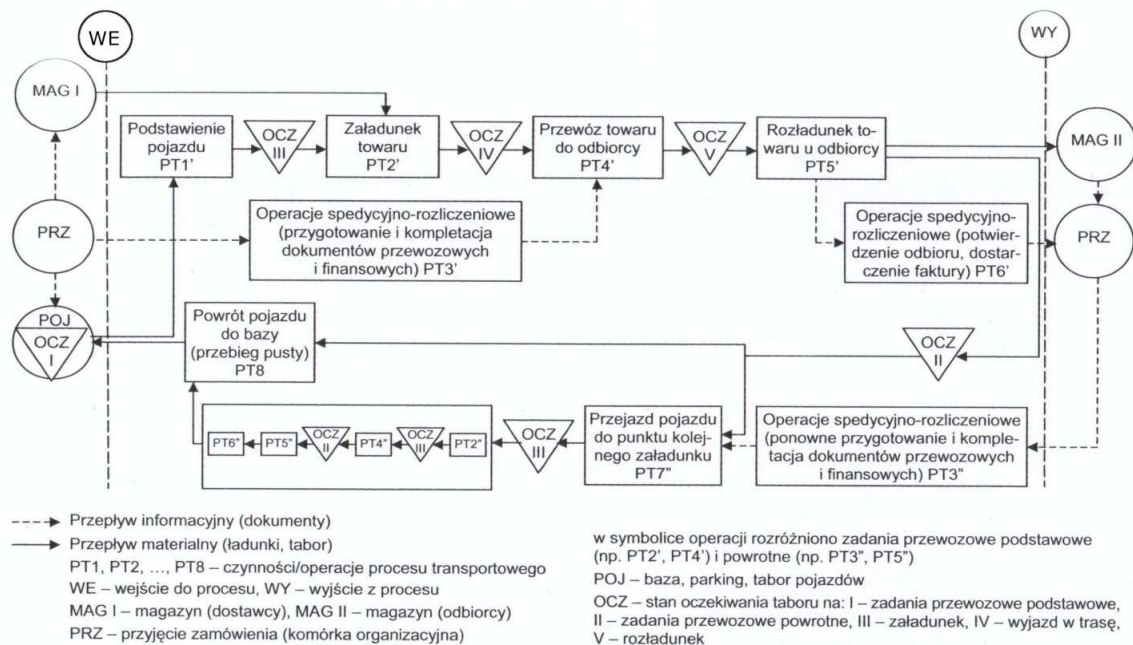
Rolę transportu w łańcuchach logistycznych przedstawia poniższy rysunek.



Rys. 1. Rola transportu w systemach/łańcuchach logistycznych

Bibliografia: [2]

Proces transportowy można przedstawić podobnie jak proces gospodarczy, który oznacza zbiór czynności występujących pomiędzy sobą w określonych powiązaniach. Celem procesu transportowego jest dostarczenie klientowi pewnej wartości dodanej, która wynika z przemieszczenia osób i dóbr materialnych przy użyciu środków transportowych. Na rysunku 2 został przedstawiony proces transportowy. [2]



Rys. 2. Przykład prostej procesu transportowego drogowego.

Bibliografia: [2]

Sam transport jest odpowiedzią na potrzebę transportową. Jest ona wynikiem zgłoszenia chęci przemieszczenia ładunków, osób oraz informacji. Następstwem takiej potrzeby są konkretne zdarzenia gospodarcze i sytuacje społeczne. Potrzebę transportową można zdefiniować jako zgłaszaną przez gospodarkę i społeczeństwo potencjalną, wyodrębnioną ofertę przemieszczania osób, ładunków i informacji w danym okresie na określonej odległości i w odpowiednim standardzie. [6]

W ostatnich latach wraz ze wzrostem zarejestrowanych pojazdów na terenie naszego kraju zwiększyły się oczekiwania uczestników ruchu samochodowego co do standardów transportowych. Polegają one między innymi na chęci skrócenia czasu przejazdu lub podróżowania drogami o wyższym standardzie. Wynika to z posiadania coraz lepszych technologicznie środków transportowych, których możliwości nie da się w pełni wykorzystać w istniejących warunkach systemu transportowego. Zaspokojenia potrzeb transportowych w odpowiednim standardzie wynika także z faktu, że uczestnicy transportu mają porównanie z innymi krajami Europy.

3. INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Do realizacji procesu transportowego niezbędna jest infrastruktura. Stan infrastruktury wraz z możliwościami dostępu do niej wpływa na standard transportu ładunków i osób. W chwili obecnej funkcjonuje wiele definicji infrastruktury. Infrastruktura składa się z zespołów obiektów liniowych i punktowych, ogólnie dostępnych, trwale rozmieszczonych w przestrzeni danego kraju, dzięki którym możliwe jest: przemieszczanie ładunków i osób, zamiana środka transportowego, czynności składowania i inne operacje powiązane z transportem. [3]

Infrastruktura liniowa, określana jest jako każdy wydzielony pas terenu, przeznaczony do przemieszczania lub postoju środków transportowych oraz ruchu osób. W jej skład wchodzi także:

- obiekty inżynierskie: obiekt mostowy, tunel, przepust, konstrukcja oporowa,
- place,
- zatoki pojazdowe,

W skład infrastruktury punktowej zalicza się wyodrębnione przestrzennie obiekty wykorzystywane do obsługi stacjonarnej:

- pasażerów:

- dworce autobusowe,
- przystanki dworcowe,
- przystanki,

- ładunków:

- punkty przeładunkowe,
- parkingi,
- place,
- stacje,

- środków transportowych:

- stacje kontroli pojazdów,
- warsztaty techniczne. [6]

Z punktu widzenia celów niniejszego opracowania koniecznym wydaje się, skoncentrowanie się na elemencie infrastruktury liniowej jaką jest droga. Najbardziej adekwatną definicją drogi wydaje się być definicja zawarta w Kodeksie Drogowym, która przedstawia ją jako wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. [8]

Kolejną istotną kategorią jest droga publiczna określona w Ustawie o drogach publicznych. Ustawa ta wdrożyła w zakresie swojej regulacji postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2004/52/WE z dnia 29 kwietnia 2004 roku w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych we Wspólnocie. Według powyższej ustawy drogą publiczną jest droga zaliczona do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. [7] Infrastrukturę liniową można podzielić między innymi według dwóch kryteriów: funkcji w sieci drogowej i stopnia dostępności.

Ze względu na funkcje w sieci drogowej mówi się o:

- drogach krajowych,
- drogach wojewódzkich,
- drogach powiatowych,
- drogach gminnych.

Ze względu na dostępność mówi się o:

- drogach zakładowych,
- pasach dojazdowych do dróg.

Drogi publiczne ze względu na ich dostępność można podzielić na:

- drogi ogólnodostępne,

- drogi o ograniczonej dostępności:

- autostrady,
- drogi ekspresowe. [7]

Zgodnie z artykułem 8 pkt 1. ustawy o drogach publicznych drogi, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg są drogami wewnętrznymi.

Bardzo ważną częścią infrastruktury transportowej są autostrady i drogi ekspresowe. Drogi te są przeznaczone do sprawnego przemieszczania dużych potoków środków transportowych. Cechami odróżniającymi je od pozostałych dróg są:

- bezkolizyjność,
- dopuszczalna duża prędkość, przeważnie ok. 130 km/h
- monitoring,
- wyposażenie w urządzenia do obsługi podróżnych, środków transportowych.

Autostrady mają za zadanie przede wszystkim służyć przemieszczaniu międzyregionalnym i międzynarodowym na duże odległości. Łączą duże aglomeracje ze sobą i dzięki temu są ważnym elementem rozwoju gospodarczego kraju.

Wszystkie środki transportowe muszą korzystać z infrastruktury drogowej. Od utrzymania jej odpowiedniego stanu zależy między innymi prawidłowy przebieg procesów transportowych. Łatwo jednak zauważyć, iż dostęp do niej staje się coraz częściej odpłatny. Należy podkreślić, iż każda forma pobierania opłat jest narzędziem, które bezpośrednio wpływa na organicznie dostęp. Nie każdego uczestnika jest stać na ponoszenie dodatkowych kosztów związanych z transportem. W związku z tym w przyszłości mogą najprawdopodobniej wystąpić następujące zachowania uczestników ruchu:

- wybranie innej alternatywnej nieodpłatnej drogi,
- rezygnacja z podróży,
- zmiana środka transportu,
- łączenie transportu – możliwość wystąpienia wydłużenia czasu przewozu.

Pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury jest zróżnicowane w zależności od kraju. W dalszej części artykułu przedstawione zostaną różne formy pobierania opłat.

4. SYSTEMY POBORU OPŁAT

W ostatnim czasie wzrasta liczba oddanych do eksploatacji odcinków autostrad i dróg ekspresowych. Właściciel lub zarządcza drogi stosuje system poboru opłat za dostęp do infrastruktury transportowej. Analizie zostaną poddane sposoby poboru opłat dotyczących pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Regulacje prawne dotyczące poborów opłat wynikają z ustawy o drogach publicznych. Korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za:

- parkowanie środków transportowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania,
- przejazd za obiekty mostowe i tunele (dł. >. 400m) zlokalizowane w ciągach dróg publicznych,
- przeprawy promowe na drogach publicznych. [7]

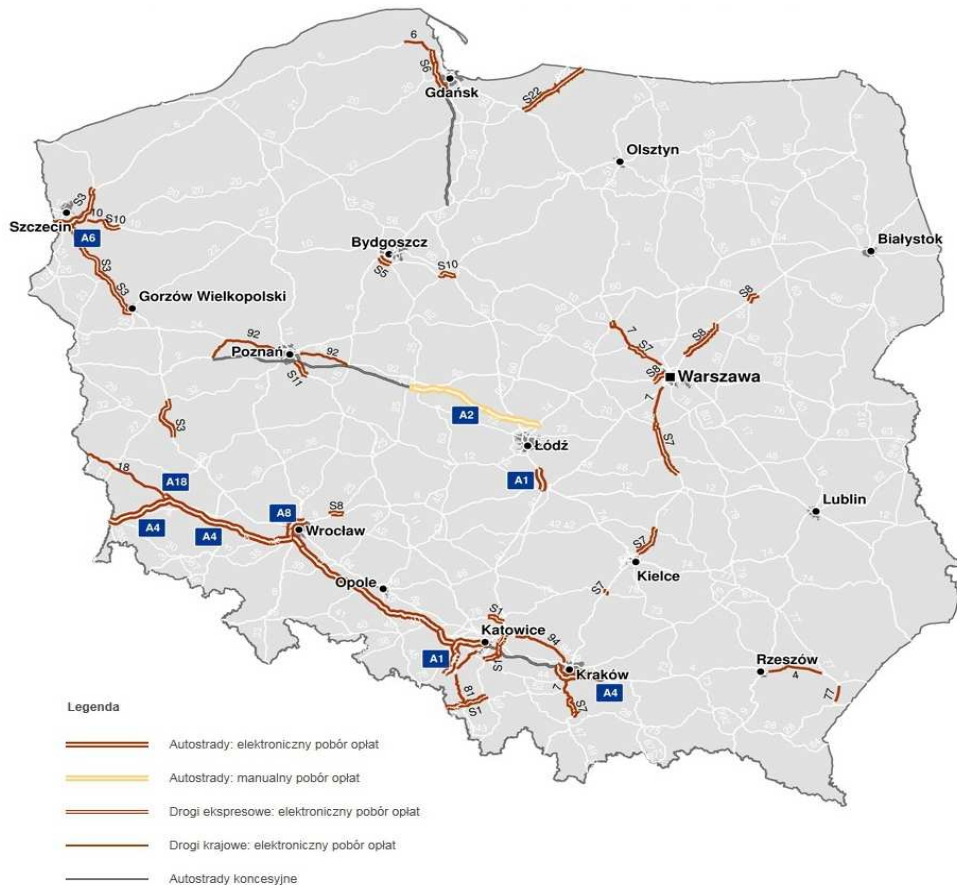
W celu określenia wysokości opłaty ustawodawca dokonał podziału środków transportowych na kategorie, które obrazuje poniższa tabela.

Tab.1. Kategorie pojazdów podlegającym opłatom za dostęp do infrastruktury.

Lp.	Kategoria	Charakterystyka kategorii
1	I	Trójkołowe lub czterokołowe pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg
2	II	Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów, oraz zespoły tych pojazdów
3	III	Autobusy o dwóch osiach, ciągniki samochodowe bez naczep
4	IV	Samochody ciężarowe o dmc przekraczającej 3,5 t., autobusy o trzech i więcej osiach, pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi do pięciu
5	V	Zespoły pojazdów składające się z samochodu ciężarowego o dmc przekraczającej 3,5 t. i przyczepy albo autobusu i przyczepy oraz pojazdy członowe o całkowitej liczbie osi powyżej pięciu, a także pojazdy specjalne

Bibliografia [6]

Na poniższym rysunku ukazana została sieć drogową z uwzględnieniem sposobów poboru opłat za dostęp do infrastruktury na terenie Polski. Na terenie Polski istnieje aktualnie system autostrad, które są zarządzane przez GDDKiA oraz przez prywatne podmioty w ramach koncesji.



Rys. 3. Mapa sieci drogowej wraz systemem poboru opłat.
Bibliografia: [10]

W tym ostatnim przypadku, opłata za przejazd uiszczana jest w sposób manualny za przejechany odcinek. Do tych autostrad zaliczają się:

- Autostrada A1 - odcinek Rusocin - Nowe Marzy oraz Nowe Marzy - Czerniewice,
- Autostrada A2 - odcinek Konin - Nowy Tomyśl,
- Autostrada A4 - odcinek Kraków - Katowice. [9][10]

W trakcie zbierania danych do niniejszego opracowania bezpłatne pozostają drogi ekspresowe oraz odcinki autostrad:

- Autostrada A6
- Autostrada A8
- Autostrada A18

Pobieranie opłat systemem manualnym wiąże się z budową specjalnej infrastruktury służącej do uiszczenia opłat i zatrudnieniem dodatkowego personelu kasowego. W modelu tym opłaty w dużym stopniu obciążają korzystających z autostrad. Następstwem tego jest przeniesienie zwiększonych kosztów przejazdu na zleceniodawcę transportu lub jak w przypadku pojazdów osobowych tzn. o dmc do 3,5 tony zanik funkcji turystycznej transportu ze względu na bardzo wysokie koszty przejazdu. Dodatkową wadą takiego rozwiązania jest przenoszenie ruchu środków transportowych z autostrad na drogi lokalne w celu uniknięcia opłaty. Należy podkreślić, że istnieją inne sposoby poboru opłat - są nimi między innymi tzw. winieta i elektroniczny system poboru opłat. Drugi przypadek jest najbardziej korzystny dla uczestników ruchu, ponieważ opłata jest pobierana za czas korzystania z infrastruktury np.: tydzień, 10-dni, miesiąc lub rok. Winiety są dostępne w placówkach pocztowych, stacjach benzynowych oraz punktach obsługi ruchu samochodowego. Podobnie funkcjonuje system elektroniczny, który może działać retrospektywnie lub prospektywnie. Takie rozwiązania znane są w innych krajach Unii Europejskiej a także poza nią. W poniższej tabeli dokonano zestawienia krajów znajdujących się na terenie Europy z uwzględnieniem form i rodzajów opłat za korzystanie z infrastruktury.

Tab. 2. Zestawienie rodzajów i form opłat za dostęp do infrastruktury transportowej w wybranych krajach Europy

Lp.	Kraj	Rodzaj i forma opłaty za dostęp do infrastruktury transportowej				
		winieta	dystans za km	mosty, tunele	pozostałe*	ekologiczna
1	AUSTRIA	TAK	NIE	TAK	NIE	B.D.
2	BELGIA	NIE	NIE	TAK	NIE	B.D.
3	BIAŁORUŚ	NIE	NIE	NIE	TAK	B.D.
4	BOŚNIA I HERCOGOWINA	NIE	TAK	NIE	NIE	B.D.
5	BUŁGARIA	TAK	NIE	NIE	TAK	B.D.
6	CHORWACJA	NIE	TAK	NIE	NIE	B.D.

7	CZARNOGÓRA	TAK	NIE	NIE	NIE	TAK
8	CZECHY	TAK	NIE	NIE	NIE	B.D.
9	DANIA	NIE	NIE	TAK	NIE	B.D.
10	ESTONIA	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
11	FINLANDIA	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
12	FRANCJA	NIE	TAK	TAK	TAK	B.D.
13	GRACJA	NIE	TAK	NIE	TAK	B.D.
14	HISZPANIA	NIE	TAK	NIE	NIE	B.D.
15	HOLANDIA	NIE	NIE	TAK	NIE	B.D.
16	LITWA	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
17	LIECHTENSTEIN	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
18	LUKSEMBURG	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
19	ŁOTWA	NIE	NIE	NIE	NIE	B.D.
20	MACEDONIA	NIE	TAK	NIE	NIE	B.D.
21	MOŁDAWIA	NIE	NIE	NIE	TAK	TAK
22	NIEMCY	NIE	NIE	NIE	NIE	TAK
23	NORWEGIA	NIE	TAK	TAK	TAK	TAK
24	POLSKA	NIE	TAK	NIE	NIE	NIE
25	PORTUGALIA	NIE	TAK	TAK	NIE	B.D.
26	ROSJA	NIE	NIE	NIE	TAK	B.D.
27	RUMUNIA	TAK	NIE	TAK	NIE	NIE
28	SERBIA	NIE	TAK	NIE	NIE	B.D.
29	SŁOWACJA	TAK	NIE	NIE	NIE	B.D.
30	SŁOWENIA	TAK	NIE	NIE	NIE	B.D.
31	SZWAJCARIA	TAK	NIE	TAK	NIE	B.D.
32	SZWECJA	NIE	NIE	TAK	NIE	B.D.
33	TURCJA	NIE	TAK	TAK	NIE	B.D.
34	UKRAINA	NIE	NIE	NIE	NIE	TAK
35	WIELKA BRYTANIA	NIE	NIE	TAK	NIE	B.D.
36	WĘGRY	TAK	NIE	NIE	NIE	B.D.
37	WŁOCHY	NIE	TAK	TAK	NIE	B.D.

*opłata graniczna, tranzytowa, drogowa

b.d. – brak informacji

Bibliografia: [11][12]

Na podstawie dokonanego zestawienia można stwierdzić, że istnieje wiele sposobów pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej. Jedną z możliwości są winiety, które określić można mianem zryczałtowanego podatku za korzystanie z dróg publicznych, odprowadzanego najczęściej jednorazowo przez mieszkańców danego kraju, natomiast ruch tranzytowy korzysta z niższych opłat, których ważność jest ograniczona czasem, przeważnie kilka/kilkanaście dni.

Inna forma to opłata za przejechanie określonej długości drogi, opłatę można uregulować gotówką, kartą lub poprzez system elektroniczny. W wielu krajach wprowadzono też opłaty za korzystanie z mostów, tuneli, przepraw promowych. Przeważnie są to jednorazowe kwoty w postaci biletów. Ostatnią grupę stanowi zbiór różnego rodzaju innych opłat związanych z ruchem środków transportowych na obcym terytorium. W zależności od kraju mogą to być opłaty graniczne, tranzytowe lub noszące inne nazwy np. opłaty ekologiczne.

Jak widać z przeprowadzonej analizy w zależności od kraju, jego sieci transportowej, kondycji gospodarki narodowej oraz stopnia zamożności mieszkańców stosuje się zróżnicowane formy opłat.

5. WNIOSKI

W artykule ukazany został system poboru opłat za dostęp do infrastruktury drogowej na terenie Polski na tle wybranych krajów Europy. Pokazano tu, że metoda poboru opłat, na jaką zdecydowano się w Polsce po pierwsze nie jest jedynym rozwiązaniem, po drugie ma ona poważne wady. W związku z jej wprowadzeniem najprawdopodobniej trzeba będzie się liczyć ze wzrostem kosztów związanych z transportem a tym samym ze wzrostem cen. Każda dodatkowa opłata za infrastrukturę stanowi barierę do jej dostępu, a tym samym może sprawić, że przestaniemy być atrakcyjni jako kraj tranzytowy dla naszych sąsiadów lub sami zaczniemy podróżować drogami alternatywnymi.

6. BIBLIOGRAFIA

- [1] Ballou R. H.: *Business Logistics / Supply Chain Management*, New Jersey, Prentice Hall 2004.
- [2] Kispreska-Moroń D., Krzyżaniak S.: *Logistyka*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2009.
- [3] Mendyk E.: *Ekonomika transportu*, WSL, Poznań 2009.
- [4] Mindur L.: *Technologie transportowe XXI wieku*, Wyd. ITeE-PIB, Warszawa-Radom 2008.

- [5] Pfohl H. Ch.: *Systemy logistyczne. Podstawy organizacji i zarządzania*, Biblioteka Logistyka, Poznań 2001.
- [6] Rydzkowski Wł., Wojewódzka-Król K.: *Transport*, PWN, Warszawa 2000.
- [7] Ustawa o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 roku Dz.U.1985 Nr 14 poz. 60
- [8] Ustawa Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 roku Dz. U. 1997 Nr 98 poz. 602
- [9] www.autostradaA1.pl.
- [10] www.viatoll.pl
- [11] www.pzmtravel.com.pl
- [12] strony internetowe Placówek Dyplomatycznych