

Auto i Myjnia

2019-08-12

Myto w Niemczech a pojazdy na gaz: kto nie płaci



Zwolnieniu z niemieckiego myta podlegają tylko pojazdy, w których udział gazu ziemnego w normalnej pracy przeważa nad innym używanym paliwem. BAG (Federalny Urząd ds. Transportu Towarowego) doprecyzował treść ustawy, która zwalnia z opłat drogowych za przejazd po drogach federalnych samochody z napędem alternatywnym.

[WIECEJ czytaj w najbliższym wydaniu "Paliw Płynnych". Jeśli interesują Cię dostawy paliw gazowych oraz infrastruktury do ich dystrybucji, przyjdź na organizowane wyłącznie przez Polską Izbę Paliw Płynnych XXVII Międzynarodowe Targi STACJA PALIW 2020, na terenie EXPO XXI, Warszawa, ul. Prądzyńskiego 12/14](#)

Zwolnienie z opłat obowiązuje tylko do 31 grudnia 2020 r. Dokumentacja potwierdzająca przewagę napędu na gaz ziemny musi być okazywana na żądanie. Napęd na LPG - skroplony gaz płynny popularny w samochodach osobowych - nie podlega zwolnieniu.

To ważna informacja dla przewoźników, którzy z powodu korzystnych stawek myta decydują się na inwestycje we floty zasilane paliwami alternatywnymi. - *W naszej ocenie istnieje ryzyko, że technologie zastosowane w niektórych ciągnikach z napędem hybrydowym będą kwestionowane przez niemieckie urzędy finansowe – mówi Michał Bałakier, dyrektor generalny DKV Euro Service Polska. - Doradzamy naszym klientom dokładne obliczanie kosztów amortyzacji pojazdów napędzanych na LNG oraz CNG, uwzględniając zarówno koniec preferencji w Niemczech, jak i problem serwisowania.*

Obecnie...

Ustawa zmieniająca ustawę o opłatach za przejazd po drogach federalnych (niem. BFStrMG) weszła w

życie 1 stycznia 2019 r. i od tego momentu obowiązują preferencyjne stawki.

Zwolnienie z opłat dotyczy pojazdów krajowych oraz zagranicznych, które są napędzane gazem ziemnym NG (*Natural Gas*), sprężonym gazem ziemnym CNG (*Compressed Natural Gas*) lub skroplonym gazem ziemnym LNG (*Liquefied Natural Gas*). Możliwy jest również napęd hybrydowy, na przykład praca dwuskładnikowa z skroplonym gazem ziemnym i olejem napędowym.

Technologia silnika napędzanego gazem ziemnym nie jest wyraźnie zdefiniowana. Dlatego zwolnienie z opłat jest otwarte zarówno dla pojazdów hybrydowych z czasowym napędem elektrycznym lub ze zmodyfikowanymi silnikami wysokopreżnymi. Obejmuje pojazdy, w których olej napędowy jest potrzebny w małych ilościach nie tylko w fazie zimnego rozruchu, ale również w celu wywołania zapłonu gazu ziemnego. Jednakże warunek jest jeden - **udział gazu ziemnego w normalnej pracy (wyjątek: faza zimnego startu) musi przeważać**. W przeciwnym razie przyjmuje się, że nie jest to napęd na gaz ziemny w rozumieniu ustawy.

Celem czasowego zniesienia opłat było zmniejszenie szkód wyrządzonych środowisku przez emisje zanieczyszczeń. Według ustawodawcy zabieg ten powinien stanowić zachętę do zakupu pojazdów ciężarowych napędzanych gazem, bardziej ekologicznych niż diesle.

Hybryda hybrydzie nie równa

W zmodyfikowanych silnikach wysokopreżnych wykorzystanie oleju napędowego musi zostać znacznie zredukowane, by móc nie płacić myta. Kiedy silnik pracuje głównie z gazem ziemnym, olej napędowy jest zwykle używany tylko do zimnego rozruchu i podczas pracy w małych ilościach (5% do 10%), aby doprowadzić do zapłonu gazu ziemnego. Olej napędowy pełni tu jedynie funkcję pomocniczą, ale konieczną - w silniku wysokopreżnym sam gaz ziemny byłby pozbawiony zdolności zapłonu.

Na rynek weszło jednak wiele pojazdów, gdzie proporcje wykorzystania gazu są odwrotne. W niektórych przypadkach notuje się marginalne wykorzystanie gazu ziemnego w trakcie normalnej pracy pojazdu, na przykład mieszaninę 5% gazu ziemnego do 95% oleju napędowego. W takiej sytuacji – czyli kiedy nie ma gwarancji przeważającego zastosowania gazu ziemnego w normalnej eksploatacji - preferencyjna stawka na myto nie może być zastosowana.

Przyszłość LNG i CNG pod znakiem zapytania

Z analiz DKV Euro Service wynika, że CNG i LNG stanowią raczej etap przejściowy, zanim branża transportowa na szeroką skalę postawi na energię elektryczną. - *Elastycznie podchodzimy jednak do aktualnych potrzeb przewoźników, stąd równoległy rozwój sieci stacji DKV oferujących LNG i CNG* – dodaje Michał Bałakier. DKV oferuje dziś w Europie dostęp do blisko 45 000 punktów zakupu paliw alternatywnych, z czego 28 000 zapewnia ładowanie prądem, 15 000 umożliwia zakup LPG, a 1400 to stacje sprzedające CNG i LNG.

Źródło: DKV Euro Service, fot. Iveco

Źródło: <http://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/myto-w-niemczech-a-pojazdy-na-gaz-kto-nie-placi>

