

Myto w Niemczech a pojazdy na gaz

Utworzono: środa, 07, sierpień 2019 10:21



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.

Zwolnienie z opłat obowiązuje tylko do 31 grudnia 2020. 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.

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.

Myto w Niemczech a pojazdy na gaz

Utworzono: środa, 07, sierpień 2019 10:21

Dlatego zwolnienie z opłat jest otwarte zarówno dla pojazdów hybrydowych z czasowym napędem elektrycznym lub ze zmodyfikowanymi silnikami wysokoprężnymi. 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.

W zmodyfikowanych silnikach wysokoprężnych 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 wysokoprężnym 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.

Źródło: informacja prasowa