

# Analýza silniční nákladní dopravy

Studie zpracovaná pro Zelený kruh

Praha, 3. 5. 2005

Zpracovali:

Vojtěch Máca a Hana Foltýnová

Centrum pro otázky životního prostředí UK v Praze

U Kříže 8

158 00 Praha 5 – Jinonice

Tel.: 251 080 246

E-mail: [vojtech.maca@czp.cuni.cz](mailto:vojtech.maca@czp.cuni.cz), [hana.fotynova@czp.cuni.cz](mailto:hana.fotynova@czp.cuni.cz)

## Obsah

Úvod .....	2
Principy zpoplatnění dopravy – ekonomický pohled .....	2
Zkušenosti ze zahraničí .....	3
Situace v nákladní dopravě ve střední Evropě a v sousedních zemích .....	3
Doporučení plynoucí z Bílé knihy o dopravě v EU .....	4
Trendy vývoje legislativy EU v oblasti zpoplatnění nákladní silniční dopravy .....	6
Přístupy vyspělých států k usměrňování nárůstu silniční nákladní dopravy .....	11
Zpoplatnění dopravy ve městech .....	12
Zpoplatnění meziměstské / dálkové dopravy .....	12
Situace ve vybraných evropských zemích .....	13
Srovnání využívaných technologií elektronického zpoplatnění .....	20
Návrhy a doporučení ke snižování zatížení ze silniční nákladní dopravy v ČR .....	22
Opatření na národní úrovni .....	22
Návrh prioritních opatření .....	25
Návrh pro rozvoj železniční dopravy .....	27
Návrh ostatních opatření – daně a poplatky .....	27
Opatření na úrovni EU .....	27

# Úvod

## **Principy zpoplatnění dopravy – ekonomický pohled**

Doprava představuje stále významnější problém, který si stále více uvědomuje celá Evropa. Jde především o špatný stav infrastruktury, kongesce (dle různých studií dosahují v EU až 2 % HDP), znečištění životního prostředí a nehody (opět cca 2 % HDP). Tyto problémy dopadají na všechny osoby zapojené do dopravy, vlády, které se snaží tyto problémy ovlivňovat, a celou společnost. Evropská komise stále více zdůrazňuje při řešení problému dopravy ekonomické nástroje. Jaký je princip jejich fungování?

**Ekonomické nástroje** mění relativní ceny výrobků a služeb, případně mění příjmy domácností a firem, čímž působí na změnu chování spotřebitelů i výrobců. Jejich hlavním cílem je:

- poskytovat správné signály pro efektivitu a udržitelné využívání zdrojů,
- generovat nezbytné výnosy pro různé úrovně státní správy a samosprávy a
- přispět k žádané příjmové distribuci ve společnosti.

Přehled nejběžnějších ekonomických nástrojů v dopravě zachycuje následující tabulka.

**Tabulka 1: Přehled nejběžnějších ekonomických nástrojů v dopravě**

Nástroj	Předpokládané dopady	Časový horizont
Zpoplatnění dopravy (road pricing)	- efektivita dopravy (minimalizace ujetých kilometrů) - získání výnosů	- krátký - krátký
Daně z paliv	- získání výnosů - snížení používání aut, spotřeby pohonných hmot a emisí - zvýšení efektivity paliv - pokles kongescí - zvýšení využívání alternativních paliv	- krátký - krátký - střední - krátký - krátký
Daně z vozidla	- pokles počtu aut - nárůst palivové efektivity u flotily vozidel - získávání výnosů	- střední - střední - krátký
Finanční pobídky k vozidlům na čistší paliva	- nárůst palivové efektivity - pokles emisí skleníkových plynů a jiných polutantů	- střední - střední
Zpoplatnění nemovitostí	- získání výnosů pro dopravu a poskytování infrastruktury - podpora požadovaného využívání půdy	- střední - krátký
Parkovací poplatky	- zvýšení efektivity trhu s parkováním - omezení cest autem - nepřímý vliv na kongesce - výnosy	- krátký - střední/krátký - krátký - krátký
Tarifní systém a výše jízdného MHD	- povzbuzování obyvatel k většímu využívání HD - dopady na poptávku po HD v závislosti na cenové elasticitě (vztah mezi změnou v počtu pasažérů díky změně poplatků za použití HD)	- krátký - střední

Zdroj: SPECTRUM, 2004

Dopravní ekonomové požadují zpoplatnit dopravu tzv. krátkodobými mezními společenskými náklady (SR MSC – short run marginal social costs), tj. takovými náklady, které nese společnost a které jsou spojené s každým dalším ujetým kilometrem nebo další cestou. Jde o náklady infrastruktury a náklady, které vozidlo způsobuje ostatním uživatelům dopravy a zbytku společnosti (především náklady škod způsobených emisemi, hlukem, nehodami atd.). Toto zpoplatnění zajišťuje, aby se kapacita dopravní sítě udržovala na společensky optimální úrovni.

Ceny zahrnující SR MSC proto přináší pro uživatele dopravy správné cenové signály tím, že informují cestující o „společenských“ nákladech spojených s jejich cestováním. Kromě cenových signálů tyto ceny zajišťují, že při omezené nabídce dopravy je tato nabídka využita těmi, kteří si ji nejvíce cení. Uživatelé dopravy se na základě ceny rozhodují, zda, jak a jak daleko budou cestovat. Za této situace využívají omezené množství dopravní infrastruktury spotřebitelé, kteří mají nejvyšší ochotu platit. Ti, kdo jsou ochotni si za tuto cenu dopravu zaplatit, to udělají, ti, kdo ne, budou hledat jiné způsoby. Ti, kdo budou cestovat, zaplatí všechny dodatečné (tj. mezní) náklady, které svojí cestou způsobí, čímž kompenzují ostatní.

Rozdílný přístup představuje zahrnutí do cen průměrných (ne mezních) externích nákladů. Tyto náklady zachycují i fixní náklady (např. náklady výstavby infrastruktury), které mezní náklady neobsahují. Proto ve většině případů při nárůstu počtu cestujících průměrné společenské náklady rostou pomaleji než náklady mezní.

Tyto dva rozdílné přístupy vyvolávají mezi ekonomy diskusi o tom, který přístup je správnější. Dle našeho názoru je v dopravě vhodnější přístup mezních nákladů. Je to z toho důvodu, že dopravní infrastruktura představuje veřejný statek, který se financuje z veřejných prostředků, obvykle jsou tedy náklady jejich výstavby hrazeny z veřejných rozpočtů, nepřenáší se pouze na jejich uživatele. Především je však jejich regulační funkce efektivnější díky tomu, že mezní náklady odráží přesněji náklady dodatečných cest.

S mezními náklady jsou ale spojeny technické problémy při jejich výběru (přílišná variabilita a nárůst s každým dalším vozidlem). I když se EU hlásí ve svých politikách ke konceptu SR MSC, obvykle nakonec v praxi využívá konceptu skutečných vynaložených nákladů na výstavbu, provoz, údržbu a rozvoj (tzv. full recovery costs) (viz např. směrnice o zpoplatnění nákladní silniční dopravy).

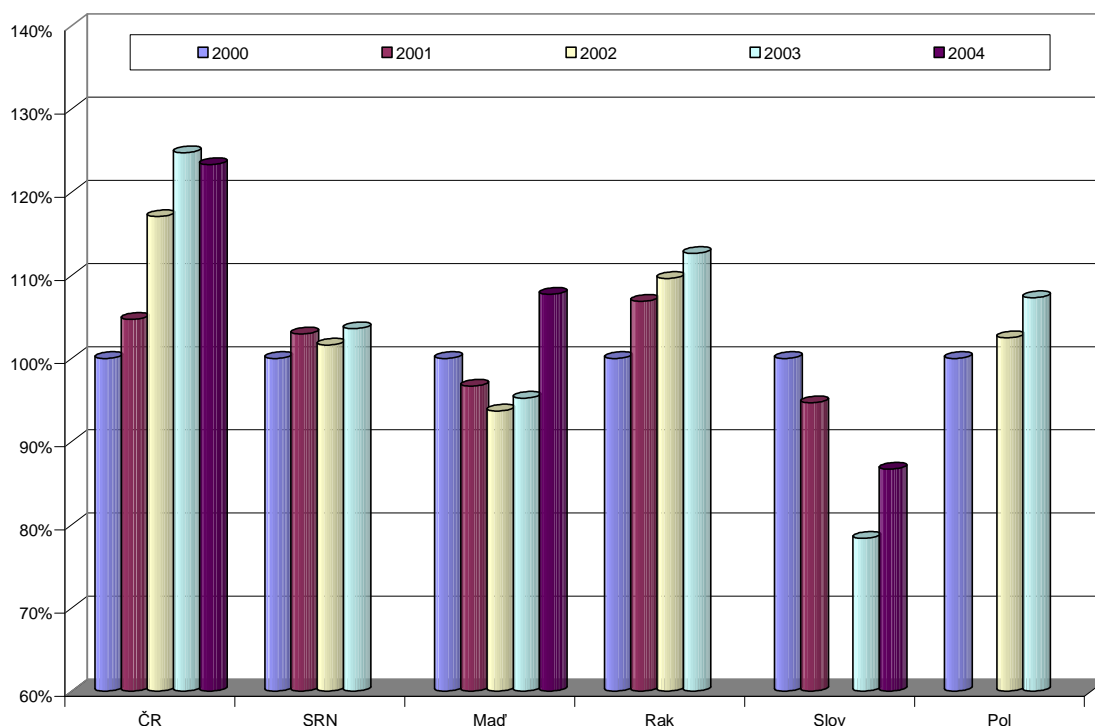
## **Zkušenosti ze zahraničí**

### **Situace v nákladní dopravě ve střední Evropě a v sousedních zemích**

Situace v nákladní dopravě ve střední Evropě prodělala zásadní zlom rozšířením EU v květnu 2004. Podle údajů německého Spolkového úřadu pro nákladní dopravu vzrostl počet nákladních vozidel přejíždějících přes česko-německou hranici v prvních měsících po vstupu o 40 % a přes polsko-německou hranici o 30 %. Rovněž v Maďarsku tamější statistický úřad zaznamenal výrazný růst mezinárodní nákladní dopravy za uplynulý rok. Faktické zmizení dlouhých front kamionů před hraničními přechody podstatně zkrátilo dobu přepravy, což se ještě projevilo na zvýšení atraktivity silniční nákladní dopravy.

Obecně můžeme říci, že v ČR a okolních státech objem dopravy postupně vzrůstal i před vstupem nových členských států do EU, a to jak měřený ve vozokilometrech, tak měřený v tunokilometrech (viz. graf 1).

**Graf 1: Relativní vývoj nákladní dopravy podle tunokilometrů (rok 2000 = 100 %)**



Zdroj: EUROSTAT, EHK OSN a národní statistické úřady

## Doporučení plynoucí z Bílé knihy o dopravě v EU

Cílem této Bílé knihy<sup>1</sup> je nastolit rovnováhu mezi ekonomickým rozvojem a požadavky společnosti na kvalitu a bezpečnost pro rozvoj moderního a udržitelného přepravního systému do roku 2010.

Potřeba integrace dopravy v rámci udržitelného rozvoje je v této Bílé knize víceméně ztotožněna s potřebou řízení poptávky po dopravě. Zastřešujícím cílem je přerušení vazby mezi růstem ekonomiky a nárůstem dopravy (tzv. decoupling). K jeho dosažení formuluje Bílá kniha tři cesty (možnosti):

- stanovení odpovídajících cen v silniční dopravě (zahrnutí mezních společenských nákladů) bez doplňujících opatření v ostatních druzích dopravy,
- stanovení odpovídajících cen v silniční dopravě spolu s opatřeními ke zvýšení efektivity v ostatních druzích dopravy (logistika, nové technologie apod.),
- integrovaný přístup - stanovení odpovídajících cen, revitalizace alternativ k silniční dopravě, investice do transevropské sítě (tzv. TENs).

Principiální opatření navrhovaná v Bílé knize vycházejí ze třetího přístupu, na prvním místě je uváděna revitalizace železnic (včetně vyčlenění železniční sítě výlučně určené pro přepravu nákladů). Dále je zásadní význam přisuzován dosažení intermodality (zvl. technické

<sup>1</sup> Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout, COM(2001) 370

harmonizaci a interoperabilitě mezi kontejnerovými systémy), budování transevropské dopravní sítě a zlepšení bezpečnosti silniční sítě.

Jedním ze 60 principiálních opatření obsažených v tomto dokumentu je přijetí politiky zaměřené na efektivní výběr poplatků za dopravu. Ten by měl zahrnovat harmonizaci zdanění paliv pro komerční uživatele (v silniční dopravě) v jednotlivých členských státech, sladění zásad pro vybírání poplatků za užívání infrastruktury a integrace externích nákladů – zde je výslovně zmíněna potřeba nahrazení směrnice o eurovignette tak, aby se cena za používání infrastruktury měnila v souladu s kategorií používané infrastruktury, denní dobou, vzdáleností, velikostí a hmotností vozidla a veškerých dalších faktorů, které mají vliv na kongesce a poškozování infrastruktury nebo životního prostředí.

V návaznosti na výsledky výzkumných projektů měla Komise navrhnout směrnici o harmonizaci platebních prostředků pro vybranou infrastrukturu, tj. především mýtného na dálnicích. V neposlední řadě pak je uváděna potřeba vykazování a sledování indikátorů dosažení environmentálních cílů v udržitelném dopravním systému (mechanismus TERM spravovaný EEA).

Dále se Bílá kniha věnuje detailně jednotlivým druhům dopravy. V oblasti silniční dopravy je cílem zlepšení kvality a efektivnější uplatnění stávajících nařízení pomocí přísnějších kontrol a postihů. Komise proto navrhla následující kroky:

- harmonizovat jízdní časy (driving times) s průměrným pracovním týdnem do 48 hodin (vyjma samostatně podnikající řidiče)
- harmonizovat národní víkendové zákazy pro nákladní dopravu
- zavést „certifikáty řidičů“ umožňující kontrolu, zda je řidič právoplatně zaměstnán
- rozvíjet odborný výcvik
- podporovat jednotnou legislativu pro silniční přepravu
- harmonizovat postihy a podmínky pro imobilizování vozidla
- zvýšit počet kontrolních stanišť
- podnítit výměnu informací mezi jednotlivými členskými státy
- zvýšit bezpečnost na silnicích a snížit na polovinu počet smrtelných úrazů na silnicích
- harmonizovat tituly a sazby u daně z pohonných hmot pro komerční uživatele silnic na účelem snížení narušení soutěže na liberalizovaném přepravním trhu.

V oblasti zpoplatnění užívání infrastruktury si Komise dala za úkol připravit:

- rámcovou směrnici pro ustavení principů zpoplatnění infrastruktury a způsobu stanovení cen, včetně společné metodiky pro zahrnutí interních i externích nákladů dopravy tak, aby v případě silniční přepravy bylo zpoplatnění určeno podle vlivu vozidla na životní prostředí, typu silnice, relevantní vzdálenosti, zátěže na nápravu a stupně kongesce. Příprava tohoto návrhu byla v dubnu 2003 kvůli zásadním neshodám mezi členskými státy přerušena, Komise namísto toho navrhla doplnění směrnice o vybírání poplatku za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly („směrnice o eurovignette“) - COM(2003) 448 (více viz dále v části 3.3)
- směrnici o rozšíření, zavádění a vzájemné slučitelnosti elektronických systémů zpoplatnění dopravních komunikací – COM(2003) 132 – nynější směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických mýtních systémů ve Společenství (podrobněji viz. část 3.3).

## Trendy vývoje legislativy EU v oblasti zpoplatnění nákladní silniční dopravy

Doprava je považována za jeden z klíčových prvků společného trhu, tomu odpovídá i její zařazení jako samostatné hlavy ve Smlouvě o založení Evropského společenství (vstoupila v platnost 1. 1. 1958). Mezi klíčové principy, na nichž je společná dopravní politika založena, kromě jiných patří:

- přijímání společných pravidel pro mezinárodní dopravu a dalších potřebných předpisů (Maastrichtskou smlouvou z roku 1992 bylo zavedeno rozhodování kvalifikovanou většinou)
- zákaz znevýhodňovat (i nepřímo) dopravce jiných členských států ve srovnání s domácími dopravci,
- možnost poskytování podpor, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo náhradě za plnění odpovídající veřejné službě.

Druhý z principů je zároveň limitujícím z hlediska spektra možností omezování dopravy. V čl. 72 totiž smlouva výslovně zakazuje členským státům měnit předpisy upravující oblast dopravy (leđa s jednomyslným souhlasem Rady) způsobem, který by jakkoli znevýhodňoval dopravce z jiných členských států, není-li tato možnost dána komunitárním předpisem. Díky tomu, že realizace společné dopravní politiky vyžadovala v původním znění smlouvy jednomyslnost, zůstávala až do přijetí Maastrichtské smlouvy víceméně na papíře.

Problematikou zpoplatnění užívání infrastruktury se Komise systematicky zabývala ve dvou strategických dokumentech – Zelené knize: K spravedlivému a efektivnímu stanovení cen v dopravě (1995)<sup>2</sup> a na ni navazující Bílé knize: Spravedlivý systém poplatků za užití dopravní infrastruktury (1998)<sup>3</sup>. Tato Bílá kniha stanovila prioritní akce pro první dvě fáze její implementace. Kromě rozvíjení konzistentních oceňovacích a účetních postupů, navrhla zvážít následující opatření pro silniční přepravu: elektronické zpoplatnění, elektronické systémy vybírání poplatků, financování výzkumu zpoplatnění užívání silnic, rozvoj harmonizovaných metod pro zjišťování nákladů silniční infrastruktury, analýzy krytí nákladů silničních nehod a revizi legislativy upravující státní pomoc.

Jak vyplývá ze závěrů této Bílé knihy, EU klade zásadní důraz na stanovení odpovídajících cen v (silniční) dopravě. Na potřebnosti zahrnutí plných společenských nákladů při užívání dopravy se ostatně shodují všechny tři zmiňované strategické dokumenty (Bílé a zelené knihy o dopravě), ačkoliv po dlouhou dobu bylo cílem návrhů na zpoplatnění pokrytí nákladů na údržbu a operačních nákladů v dopravě. Právě od zelené knihy z roku 1995 se ale začíná mluvit o zahrnutí externích nákladů působených uživateli dopravy.

I když, jak je patrné z výše uvedeného, snaha o harmonizaci zpoplatnění silniční infrastruktury má počátky v 60. letech, pro dlouhotrvající rozpory mezi členskými státy byla směrnice 93/89/EHS o zdaňování určitých vozidel určených k přepravě zboží členskými státy a o výběru mýtného a poplatků za užívání vybraných komunikací přijata až v roce 1993. Navíc byla krátce nato zrušena Evropským soudním dvorem (případ C-21/94) z důvodů porušení formálních pravidel legislativního procesu, její účinnost byla nicméně s odvoláním na zachování právní jistoty zachována až do přijetí nové směrnice.

---

<sup>2</sup> Zelená kniha K spravedlivému a efektivnímu stanovení cen v dopravě, COM(1995) 691

<sup>3</sup> Bílá kniha Spravedlivý systém poplatků za užití dopravních infrastruktur: Odstupňovaný přístup k jednotnému rámci zpoplatnění dopravní infrastruktury v EU, COM(1998) 466

Toto přechodné období trvalo až do chvíle, než se členské státy shodly na **směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly**.

Tato směrnice upravuje daně z vozidel a mýtné a poplatky za užívání dopravní infrastruktury ukládané na vozidla, která jsou určena výlučně k přepravě zboží a jejichž celková hmotnost činí nejméně 12 tun. Směrnice se netýká daní a poplatků vybíraných při evidenci vozidla, uvalených na nadměrná vozidla nebo náklady, poplatky za parkování a užívání městských komunikací a regulační poplatky určené k zabránění časovým a místním kongescím.

Směrnice explicitně uvádí, které daně platné v době jejího přijetí v tehdejších členských státech jsou považovány za daně z vozidel ve smyslu směrnice, přitom ponechává na libovůli členských států stanovení postupu vyměňování a vybírání těchto daní za podmínky dodržení minimálních sazeb stanovených směrnicí pro jednotlivé kategorie vozidel.

Pro mýtné a poplatky za užívání stanoví směrnice podmínky, za kterých mohou být zavedeny nebo ponechány v platnosti:

- budou ukládány pouze za užívání dálnic nebo obdobných silnic, mostů, tunelů a horských průsmyků; v případě jiných úseků hlavních silnic pouze z bezpečnostních důvodů nebo v případě nedostatečné dálniční sítě
- mýtné a poplatky za užívání nesmějí být ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace (s výjimkou souběhu s mýtným za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků)
- nesmí být diskriminující ve vztahu ke státní příslušnosti dopravce nebo výchozího bodu nebo cíle přepravy
- neměly by zásadně ovlivňovat plynulost dopravy ani zahrnovat kontroly na vnitřních hranicích
- výše poplatku za užívání nesmí překročit maximální sazbu stanovenou směrnicí
- sazby poplatků musí být úměrné době užívání pozemní komunikace
- vážené mýtné musí odpovídat nákladům na stavbu, provoz a rozvoj dané sítě pozemních komunikací
- sazby mýtného mohou být rozlišeny podle denní doby a emisní třídy vozidla za podmínky zachování proporcionality
- určitá procentní část mýtného a poplatků za užívání může být určena na ochranu životního prostředí a k vyváženému rozvoji dopravních sítí
- členské státy mají při zavádění elektronických systémů vybírání mýtného nebo poplatků za užívání dbát na jejich vzájemnou kompatibilitu.

Příloha II směrnice stanoví maximální částku poplatků za užívání, a to v rozlišení podle počtu náprav a emisní třídy u ročních poplatků, v závislosti na trvání užívání u měsíčních a týdenních sazeb, zatímco v případě denní sazby je maximální výše (8 EUR) shodná pro všechny kategorie<sup>4</sup>.

S ohledem na rostoucí tendence členských států zavádět systémy zpoplatnění, které by na uživatele přenesly náklady užívání infrastruktury, navrhla Komise **novelizaci směrnice 1999/62/ES** o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (COM(2003) 448 v konečném znění).

---

<sup>4</sup> ČR v současnosti čelí kritice ze strany Evropské komise, podle níž není mezi dodržena proporcionalita mezi denní (250 Kč) a roční (14 000 Kč) sazbou dálniční známky.

Cílem novelizace je zamezit vzniku takových systémů zpoplatnění, které by byly překážkou fungování společného trhu a zároveň dosažení transparentnosti poplatků. Revize by měla zajistit, že do ceny za užívání infrastruktury budou zahrnuty náklady vztahující se k užívání infrastruktury. Působnost směrnice se měla rozšířit na vozidla již od 3,5 tuny a rovněž měla umožnit zpoplatnění celé silniční sítě. Rozlišení sazby poplatku by mělo být umožněno podle typu vozidla, časového úseku během dne a úrovně kongescí. Původní návrh také počítal s možností započítat do sazby poplatku nekryté náklady nehod, v současnosti projednávaný kompromisní text však již s touto možností nepočítá.

Optimistická varianta předpokládala schválení novelizace ještě před přijetím nových členských států společně se směrnicí o interoperabilitě mýtních systémů. V průběhu projednávání se však ukázalo, že návrh obsahuje řadu sporných bodů:

- kategorie nákladů relevantní pro výpočet váženého průměrného mýtného – vedle zahrnutí nákladů infrastruktury se v různých fázích objevily návrhy zahrnout do výpočtového vzorce také náklady nehod nekryté povinným ručením a externí náklady
- diferenciací mýtného – navržena jen limitovaná možnost stanovení odlišných sazeb v závislosti na emisních parametrech vozidla a časového úseku dne (max. 100 %, resp. 50 % rozlišení mezi nejlepším a nejhorším)
- výnosové určení – vázat výnosy na užití pro rozvoj příslušné infrastruktury nebo ve prospěch celé dopravní infrastruktury
- rozšíření na vozidla nad 3,5 t - výhrady členských států používajících poplatky za užívání, že rozšíření systému bude představovat administrativní zátěž nepřiměřenou omezenému pohybu těchto vozidel přes hranice, podobný názor vyjádřil ve svém stanovisku i Evropský hospodářský a sociální výbor (pokud Komise trvá pouze na směrnici vztahující se na nákladní vozidla)
- geografický rozsah – v rámci principu subsidiarity klade Komise důraz na transevropskou síť, podle původního návrhu měly být spolu s tím zpoplatněny i paralelní úseky (buď všechno nebo nic), přitom ale zachovává možnost členských států zpoplatnit celou síť.

V prvním čtení v Evropském parlamentu, které proběhlo v dubnu 2004, se vedla diskuse především o výše zmíněných bodech a ve schválené podobě byly navrženy změny týkající se upřesnění definice váženého průměrného mýtného, rozšíření působnosti směrnice, internalizace externích nákladů, detailnějších podmínek pro maximální sazby ročních poplatků, křížového financování v podobě investic do alternativní dopravní infrastruktury a dopravních prostředků a vypuštění požadavku na zřízení nezávislého orgánu pro dohled nad infrastrukturou. Podporu požadavku na zahrnutí externích nákladů vyslovili jak mluvčí Komise pro hospodářské a finanční záležitosti, tak mluvčí jednotlivých frakcí a většina doplnění týkající se této problematiky se v návrhu schváleném v I. čtení objevuje.

V souhrnu Parlament navrhl:

- s odkazem na princip proporcionality zmírnění podmínek vázanosti užití výnosů ve prospěch celého dopravního systému
- rozšíření možnosti stanovení zvláštní přírážky (tzv. mark-ups) původně navrhované pouze pro horské regiony za účelem křížového financování jiných dopravních projektů i na městské oblasti
- aby Komise vypracovala jednotné základy a principy výpočtu mýtného založeného na odborně uznávaných datech, které otevřou možnosti k plné internalizaci externích nákladů
- zahrnutí nákladů odpovídajících objektivním environmentálním složkám (znečištění půdy, ovzduší...) a nákladů kongescí do výpočtu váženého průměrného mýtného,



pokud je možné tyto náklady kvantifikovat pomocí na evropské úrovni etablované metodiky

- aby hodnota nejvyšší sazby mýtného nepřevýšila nejnižší sazbu o více než 100 % a to i v závislosti na úrovni PM10 a NOx a rozlišení pracovních dnů a svátků
- aby Komise nejpozději do dvou let od účinnosti směrnice navrhla obecně přijatelný, transparentní a dostačující model pro posuzování všech externích nákladů vztahujících se k životnímu prostředí, kongescím a zdraví jako podklad pro budoucí výpočty poplatků z infrastruktury
- povinnost v případě neschopnosti prokázat parametry vozidla zaplatit sazbu pro nejhorší kategorii vozidel

Postoje nevládních organizací byly na základě iniciativy T&E shrnuty ve společném stanovisku (červen 2004). Stanovisko obsahuje návrh změn v těchto pěti bodech:

- diferenciace sazeb mýtného – připuštění pouze 100% rozlišení podle emisních parametrů je nedostatečné, nevládní organizace navrhuji určit vážené průměrné sazby mýtného zvlášť pro každou třídu vozidel a pro každou třídu vozidel umožnit další diferenciaci podle rozličných kritérií (emisní třída, okamžik dne, lokace)
- zahrnutí externích nákladů – tento požadavek byl opakovaně zmiňován v Bílé knize o Spravedlivém systému poplatků za užití dopravní infrastruktury i Bílé knize Evropská dopravní politika pro rok 2010, v uplynulých letech probíhala řada projektů věnovaných této problematice a díky tomu existuje dostatečný základ pro společnou metodiku
- výnosová vázanost – stanovení přísné účelové vázanosti není s ohledem na princip subsidiarity akceptovatelné; využití výnosů, je vhodné ponechat na uvážení členských států
- pro výpočet nákladů výstavby dopravní infrastruktury by měly být jako základní princip brány náklady rekonstrukce
- zvláštní režim přírážek (mark-ups) – umožnit rozšíření i mimo TENs.

Postoje členských států jsou v převážné míře formovány dvěma faktory – geografickou polohou a existencí soukromě provozovaných dálnic. Z hlediska geografického je zřetelná protichůdnost postojů tranzitních a okrajových zemí. Právě zásadní výhrady okrajových států jsou nepřekonatelnou překážkou pro zahrnutí externích nákladů do výpočtu výše mýtného. Kromě toho se okrajovým státům – Španělsku, Itálii, Portugalsku, Nizozemsku, Litvě, Lotyšsku, Estonsku, Řecku, Maltě a Kypru – nelíbila ani možnost zavádění přírážek. Nizozemsko, Portugalsko, Lotyšsko, Litva a Kypr byly nicméně ochotné návrh akceptovat, pokud budou přírážky omezeny pouze na specifické projekty. Takový požadavek je však již na hranici přijatelnosti pro Rakousko a Německo, které se vehementně zasazovalo o rozšíření možnosti přírážek na městské aglomerace. Kompromisní návrh v zásadě podporovaly ČR, Slovensko, Polsko, Maďarsko, Belgie, Lucembursko, Švédsko, Dánsko, Francie, Velká Británie a Irsko.

Částečně napříč tomu jde požadavek zohlednění existujících koncesí na provozování dálnic (tj. např. možnost zahrnout do výpočtu mýtného přiměřený zisk provozovatele), který prosazují především Španělsko, Francie a Itálie, částečně také Portugalsko a Řecko.

Lucembursko, jako v současnosti předsedající země EU, stanovilo přijetí novelizace směrnice za svůj prioritní cíl. Na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku 21. dubna 2005 nakonec bylo dosaženo politické shody o kompromisním návrhu. Proti návrhu hlasovali představitelé Belgie, Estonska, Malty a Portugalska, zástupci Finska a Řecka se zdrželi.

Z kompromisního znění byla nakonec vypuštěna možnost rozšíření mark-ups o aglomerace a zóny určené členskými státy v souladu se směrnicí 1996/62/ES o kvalitě ovzduší, kteréžto by mohlo umožnit zohlednění environmentálních dopadů. Navíc je možnost této přírážky omezena na maximálně 15 % váženého průměrného mýtného (25 % v případě přeshraničních projektů TENs). Výnosy z přírážky v horských regionech nicméně mohou být použity k podpoře přesunu mezi přepravními módy. Pro časté uživatele návrh připouští slevy v maximální výši 13 % běžné sazby.

K tomu, aby novelizace směrnice vstoupila v platnost, je však ještě nezbytné schválení návrhu Evropským parlamentem ve druhém čtení a konečné (formální) schválení Radou, podle optimistické varianty by toho mohlo být dosaženo do konce letošního roku, nicméně nelze předjímat, zda Evropský parlament značně oslabený kompromisní text odsouhlasí.

Následující tabulka shrnuje hlavní principy stávající a navrhované novelizace směrnice.

**Tabulka 2: Srovnání stávající směrnice a navrhované novelizace z hlediska mýtného**

	Platná směrnice	Návrh novelizace
Rozsah zpoplatněné sítě	Dálnice a silnice pro motorová vozidla (pouze výjimečně rozšířitelné)	TENs (připuštna možnost zpoplatnění i ostatních silnic)
Zpoplatněná vozidla	Nákladní nad 12 tun	Nákladní nad 3,5 tuny nebo nad 12 tun
Souběh mýtného a poplatků za užívání	Nelze (vyjma mosty, tunely a horské průsmyky)	Nelze (vyjma mosty, tunely a horské průsmyky)
Odvození váženého mýtného	Odpovídá nákladům na stavbu, provoz a rozvoj (recovery costs)	Vztah k nákladům na výstavbu, provoz, údržbu a rozvoj (recovery costs), může zahrnovat návratnost investovaného kapitálu nebo přiměřený zisk
Přípustné rozlišení sazeb	Emisní třídy vozidla, denní doba	Emisní třídy vozidla, denní doba
Omezení rozlišení sazeb	Emisní třída – max. 50% diference mezi nejlepší a nejhorší kategorií Denní doba – max. 100% rozdíl	Emisní třída – max. 100% diference mezi nejlepší a nejhorší kategorií Denní doba – max. 100% rozdíl
Možnost zvýšení sazeb	Ne	Výjimečně – horské regiony dotčené akutními kongescemi nebo s výraznými dopady na životní prostředí Max. přípustné zvýšení 15 (25) %

Vedle harmonizace samotného zpoplatnění je nezbytné i zajištění slučitelnosti systémů elektronického zpoplatnění. První a víceméně opatrným krokem v tomto směru je **směrnice**

## **Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických mýtních systémů ve Společenství.**

Podle této směrnice musí všechny elektronické mýtní systémy, které budou uvedeny do provozu po 1.1.2007 používat jednu nebo více ze stanovených technologií (satelitní, GSM nebo mikrovlnnou), směrnice přitom doporučuje přednostně užití satelitní a GSM technologie. Pro dosažení interoperability směrnice předpokládá vznik Evropské elektronické mýtní služby, kterou by Komise měla svým rozhodnutím vymezit do 1.6.2006, budou-li splněny předpoklady funkčnosti interoperability. Evropská elektronická mýtní služba bude zahrnovat celou silniční síť Společenství, na níž se mýtné nebo poplatky za použití silnice vybírají elektronicky, a bude umožňovat, aby na základě jediné smlouvy s provozovatelem kterékoliv části sítě měl předplatitel zajištěn přístup k mýtní službě na celé síti.

Následně po vymezení Evropské elektronické mýtní služby budou členské státy, které mají národní systémy elektronického vybírání mýta, povinné zajistit nabízení této služby pro všechna vozidla nad 3,5 t nejpozději do 3 let od jejího vymezení a do 5 let pro všechny ostatní typy vozidel.

Dalším opatřením, kterým chce EU odstranit nerovné podmínky v silniční dopravě, je **návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o transparentním systému harmonizovaných pravidel omezení těžkých nákladních vozidel v mezinárodní dopravě na určených silnicích**<sup>5</sup>. Jeho cílem je sjednotit v současnosti členskými státy uplatňovaná rozdílná pravidla pro omezování jízdy těžkých nákladních vozidel, což dle názoru Komise vede k nadměrnému přerušování jízdy a má tak negativní dopady na svobodu poskytování dopravních služeb. Sjednocení se má týkat především denních a nočních časových intervalů, kdy je možné zavést zákaz jízdy těžkých nákladních vozidel (soboty, neděle, resp. státní svátky) a možností rozšířit tento zákaz na denní dobu v sobotu v letním období z důvodu prázdninového přetížení provozu a rovněž trvale na noční dobu pro vozidla nesplňující hlukové standardy.

Na jednání Rady v březnu 2004 zaujaly delegace Rakouska, Německa, Francie a Lucemburska stanovisko, podle něhož by v souladu s principem subsidiarity měla tato problematika zůstat v kompetenci členských států. Blokační minorita přetrvala i při jednání Rady v listopadu 2004.

Náklady dopravců kromě dalších faktorů ovlivňují také ceny pohonných hmot. V rámci EU byla harmonizována struktura a minimální sazby spotřebních daní směrnicí 2003/96/ES. Navíc směrnice připouští možnost uplatňovat sníženou sazbu daně pro nákladní vozidla, která podléhají systému poplatků za používání silnic, pokud celkové zatížení zůstane stejné.

## **Přístupy vyspělých států k usměrňování nárůstu silniční nákladní dopravy**

Řada členských států začala zavádět různé systémy zpoplatnění silniční dopravy od 80. let. Zpoplatněna je buď pouze nákladní doprava nebo všechna motorová vozidla. Setkat se můžeme se dvěma základními způsoby zpoplatnění silniční dopravy – zpoplatnění vjezdu do (určité části) města a zpoplatnění meziměstské / dálkové dopravy. Podívejme se potupně na tyto možnosti zpoplatnění.

---

<sup>5</sup> Původní návrh byl předložen v roce 1998 jako COM(98) 115, posléze byl doplněn v roce 2000 jako COM(2000) 759 a v roce 2003 jako COM(2003) 473

## Zpoplatnění dopravy ve městech

Podívejme se nejprve stručně na **zpoplatnění dopravy ve městech**. Nejčastější důvody pro toto zpoplatnění jsou snižování kongescí, snižování emisí z dopravy a výběr prostředků k financování systémů veřejné dopravy a silniční infrastruktury.

Zpoplatnění dopravy ve městech bylo rozpracováno ekonomy již ve 20. letech 20. století (později tento koncept rozvinul mimo jiné Milton Friedman) především jako zdroj financování výstavby a údržby dopravní infrastruktury. V život však bylo první zpoplatnění dopravy ve městech uvedeno až v roce 1975 v Singapuru, kde byl použit systém spočívající na vydávání licenci opravňujících k vjezdu do centra. Smyslem tohoto zpoplatnění byl nejen výběr poplatků, ale i regulace objemu dopravy v tomto městě. Singapurský systém byl postupně modernizován a v současné době zde funguje od roku 1998 elektronický systém. Po zavedení nového elektronického systému došlo k dalšímu snížení objemu dopravy o 15 %.

V Evropě se zpoplatnění vjezdu do měst objevilo v 80. letech, a to nejprve v Norsku (Bergen, Oslo, Trondheim, Stavanger a další). Po zavedení zpoplatnění se v Bergenu snížil objem dopravy o 6-7 % (při sazbě 5 NOK za vjezd), v Oslu pak o 8-10 % (sazba 11 NOK).

Dále se připravuje jeho zvedení v dalších skandinávských městech, mimo jiné ve Stockholmu<sup>6</sup> či Kodani<sup>7</sup> (v současné době testuje dva způsoby zpoplatnění vjezdu do centra).

Kromě Skandinávie řeší své dopravní problémy ve městech i Velká Británie. Tu tlačí především problém dopravních kongescí. Proto bylo v roce 2002 v Durhamu zavedeno zpoplatnění kongesce (ovšem pouze v malé rozsahu zpoplatňovacího systému) a od února 2003 jsou motorová vozidla zpoplatněna také za vjezd do centra Londýna. Londýn představuje první velký zpoplatňovací systém, který byl v Británii zaveden. Poplatek za vjezd je stanoven na 5 liber za den (na jaře 2005 bylo schváleno jeho zvýšení na 8 liber z důvodu zachování regulačního účinku poplatku), a to mezi 7,00 – 18,30 hod. v pondělí až pátek. Výnosy z poplatku byly použity z velké části na posílení autobusové dopravy v této metropoli. Výsledkem po prvním roce fungování bylo snížení objemu dopravy ve zpoplatněné oblasti o cca 15 % a nárůst pasažérů hromadné dopravy o více než 30 %. Dále o zavedení tohoto systému vážně uvažuje Bristol, Edinburgh<sup>8</sup> a další britská města.

V dalších evropských městech se setkáme se zpoplatnění dopravy například v Římě (omezení vjezdu do centra města zde funguje od roku 1994, v elektronické podobě od roku 2001) nebo Janově.

## Zpoplatnění meziměstské / dálkové dopravy

Ke zpoplatnění meziměstské / dálkové dopravy se přistupuje většinou z následujících důvodů:

---

<sup>6</sup> V květnu nebo červnu 2005 má začít pokusný provoz zpoplatňovacího systému, o jeho dalším pokračování pak rozhodnou obyvatelé Stockholmu v referendu spojeném s volbami v roce 2006. Od zavedení zpoplatnění se očekává pokles objemu dopravy o 10 – 15 % na nejzatíženějších úsecích během ranních a odpoledních špiček.

<sup>7</sup> Pro zavedení zpoplatnění dopravy v dánských městech je však nejdříve třeba změnit legislativu.

<sup>8</sup> V nedávném referendu však byl návrh zamítnut

1. potřeba výstavby nové infrastruktury a omezené veřejné zdroje. Se zpoplatněním se může do financování infrastruktury zapojit i soukromý sektor;
2. zajištění rovného a efektivního financování dopravy
  - rovná konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy započtením mezních sociálních nákladů,
  - každý uživatel dopravy nese skutečné náklady, tj. externí náklady jsou internalizované, navíc zpoplatnění umožňuje řízení dopravních toků.

V Evropě existuje poměrně dlouhá tradice zpoplatnění meziměstské dopravy, v případě mýtného ale převládá systém založený na koncesním provozování zpoplatněných komunikací (Francie, Itálie). Například Portugalsko spoléhá na zpoplatnění dálnic od počátku rozvoje své dopravní infrastruktury.

Průkopnickou zemí, která zavedla zpoplatnění meziměstské dopravy na celé národní dopravní síti bylo Švýcarsko, které od roku 2001 zpoplatnilo těžkou nákladní dopravu podle skutečně ujetých kilometrů. Tento krok je všeobecně považován za úspěch, protože vedl k poklesu motorové dopravy a obnově flotily těžkých vozidel směrem k nižším a levnějším emisním třídám vozidel.

První vlašťovky najdeme ale také ve střední Evropě. Např. Maďarsko brzy po politických změnách na počátku 90. let díky zpoplatnění dopravní infrastruktury financovalo dálniční projekt. Nově zavedli zpoplatnění v Německu a Rakousku (2005 a 2004). Velká Británie plánuje zpoplatnit využívání celé své silniční sítě od roku 2008 pro vozidla nad 3,5 tuny. Počítá se s elektronickým způsobem výběru poplatků. Systém zpoplatnění připravuje Nizozemí, které chce zavést kilometrický zpoplatňovací systém na všechna vozidla. Tradici regulace dopravy přes ekonomické nástroje mají také severské země, kde tradičně existuje vysoké zpoplatnění motorových vozidel a systém dálničních nálepek (vignette).

Meziměstská (dálková) těžká nákladní doprava může být v EU zpoplatněna výkonově (mýtné) nebo časově (nálepkami, tzv. Eurovignette) u dálnic a rychlostních komunikací. Kromě tohoto zpoplatnění se využívá celá řada dalších ekonomických nástrojů k regulaci dopravy. Ve všech členských státech EU například najdeme daně z vozidel (v ČR silniční daň) a pohonných hmot. Minimální výše sazby spotřební daně z paliv pro členské země je stanovena směrnicí 2003/96/ES. Výjimku ze spotřební daně tvoří kerosín v letecké dopravě, který je od daně osvobozen. Stejně tak minimální výše daně z vozidla je dána směrnicí. Rovněž pro daně z vozidel, i když pouze nákladní vozidla nad 12 tun, jsou směrnicí 1999/62/ES stanoveny minimální sazby a současně je stanoveno pravidlo, podle kterého je takovou daň oprávněna vybírat pouze země, ve které je vozidlo evidováno.

Kromě Evropy najdeme různé zpoplatňovací systémy i v dalších částech světa (Austrálie, Severní a Jižní Amerika a jiné). Přehled 16 zavedených zpoplatňovacích systémů ve světě podává následující tabulka.

Další systémy zpoplatnění najdeme také v Řecku (Malgara, Atény), Nizozemí a na Islandu (Reykjavík). V mimoevropských zemích byly tyto systémy zavedeny v USA (tzv. E-PASS) od roku 1994, v Kanadě od roku 1997 a v Brazílii (São Paulo) od roku 1999.

## **Situace ve vybraných evropských zemích**

### ***Švýcarsko***

Švýcarsko je zemí, která přikládá nákladní dopravě a její regulaci velký význam, především v souvislosti s ochranou Alp. Její strategie je jednoduchá – korigovat množství přepravených kamionů včetně jejich váhy a převést co nejvíce nákladu na železnici (kombinovaná doprava silnice/železnice). Z tohoto důvodu bylo (a stále je) třeba významných investic do švýcarské železniční sítě, především na její rozšíření ve smyslu kapacitním (zvýšení železniční kapacity na území Švýcarských Alp z 30 mil. tun ročně na 60 mil. tun ročně) a rychlostním (čas na transalpské cestě se zkrátí až na 1,5 hod.) včetně výstavby tunelů (Gothard a Lötschberg), a dále podpořit její konkurenceschopnost jak u nákladní, tak u osobní dopravy. Předpokládá se, že díky této výstavbě přejde na železnici i část nákladní letecké dopravy.

Finance na stavbu tzv. Transalpské železniční osy (také NEAT nebo AlpTransit) jsou získávány z poplatků za silniční nákladní dopravu, tzv. hmotnostně-vzdálenostní poplatek pro těžká nákladní vozidla (LSVA – Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Celkem 2/3 výnosů z LSVA (1,5 mld. CHF ročně do roku 2005) jdou na velké dopravní stavby. LSVA tedy zůstává nejdůležitějším zdrojem financování NEAT. LSVA takto posiluje konkurenceschopnost železnice a zajišťuje, aby kapacita železniční infrastruktury byla optimálně využita a poplatky za její využití byly ve výši, která pokrývá náklady.

V souladu s ujednáním s EU jsou postupně zvyšovány váhové limity těžkých nákladních vozidel a zároveň zvyšovány poplatky za jejich přejezd. Zároveň je stanovena bezpečnostní doložka v dohodě s EU (Land Transport Agreement, LTA), která zahrnuje jednostrannou fiskální bezpečnostní doložku v případě problémů v transalpské dopravě. Podle doložky může Švýcarsko zvýšit přepravní cenu o 12,5 %, jestliže je využito méně než 2/3 železniční kapacity po dobu 10 týdnů. Využití tohoto nástroje je omezeno na maximální dobu 12 měsíců a dvakrát během 5 let.

LSVA je uplatněno na vozidla pro osobní a nákladní dopravu s celkovou váhou vyšší než 3,5 tuny. Poplatek se odvíjí od počtu kilometrů najetých na švýcarské silniční síti, nejvyšší povolené celkové váze a množství emisí emitovaných vozidlem. Domácí vozidla jsou povinně vybavena elektronickými zaznamenávacími jednotkami OBU (On-Board Unit), provozovatelé zahraničních vozidel mají volbu buď instalovat OBU nebo použít poloautomatické řešení prostřednictvím čipové karty. OBU je připojena k tachografu a zaznamenává ujeté kilometry. Jestliže vozidlo cestuje přes hranice, přístroj namontovaný nad silnicí deaktivuje registraci (spojení přes mikrovlnný radiový přijímač). Při návratu na švýcarské území je přístroj opět aktivován. Další informace jsou buď zaznamenávány přímo na OBU (nejvyšší povolená váha a emisní kategorie vozidla) nebo může být zadaná řidičem (připojení nebo nepřipojení vlečného vozidla). Přístroj tak zaznamenává nezbytné informace pro stavení sazby poplatku.

OBU není vyžadováno pro kategorie vozidel jako dálkové autobusy a karavany, u kterých je stanovena stejná sazba. Poplatek neplatí vozidla určená pro vojenské či zemědělské účely nebo vozidla používaná pro veřejnou hromadnou dopravu.

Pro podporu kombinované dopravy je stanoveno, že kontejnery, které jsou nedoprovázeny a projedou počáteční a koncovou částí, budou platit poplatek, ale dostanou zpět jednotnou refundaci stanovenou pro jednu cestu, která je ve výši jedné cesty v průměrné délce. Pro dopravu dřeva, mléka a dobytka je poplatek snížen o čtvrtinu.

Jak se sazba pro LSVA kalkuluje? Byl spočítán dopravní výkon pro všechny váhové kategorie u nákladní dopravy ve Švýcarsku. Výkony byly poté vynásobeny průměrnou váhou v každé kategorii. Pro všechny kategorie dohromady se došlo k číslu 47 mld. tkm. Jeho podělením známými externími náklady (1,15 mld. CHF) vyšla hodnota 0,025 CHF na tkm. Kalkulace využívá jako základní rok 1993, ale data se aktualizují. Externí náklady zahrnují dopady na zdraví a poškození budov způsobené znečištěním vzduchu, náklady hluku a náklady dopravních nehod.

V letech 2001-2004 platily následující sazby:

3 emisní kategorie. První odpovídá Euro 0, sazba je 0,02 CHF/tkm; druhá odpovídá Euro 1, sazba je 0,0168 CHF/tkm a třetí Euro 2 a 3, sazba 0,0142 CHF/tkm.

Jiná pravidla jsou u jednotných sazeb:

Výjimky pro dálkové autobusy, které měly v tomto období následující jednotné sazby: vozidla 3,5 t – 8,5 t 1600 CHF, 8,5 t – 18 t 2400 CHF a nad 18 t 3200 CHF. Pro zahraniční vozidla může být placena fixní částka na den nebo měsíc: 0,5 % pro každý z 1 až 30 následujících dní, ale nejméně 25 CHF na vozidlo a maximálně měsíční poplatek. 5 % pro 10 volně vybraných dní a 9 % pro jeden až 11 následujících měsíců.

Výnosy administruje Federální celní správa (Federal Customs Administration). Za rok 2003 dosáhl výnos 843 milionů švýcarských franků, náklady výběru přitom dosahovaly 59 milionů (7 %).

Všechna zásadní opatření byla dle švýcarské tradice schválena referendem. Zde je historie jednotlivých přijatých opatření:

26. 2. 1984: Švýcarští voliči schválili fixní poplatek pro těžká vozidla (59 % hlasů pro).

7. 12. 1986: Snahy o prosazení poplatku pro dlouhé přejezdy těžkých vozidel byly u voleb odmítnuty (64 % voličů volilo ne).

2. 5. 1992: EU a Švýcarsko podepsaly tranzitní dohodu platnou na 12 let. Švýcarsko se zavázalo vybudovat novou Transalpskou železniční osu (NEAT) a podporovat kombinovanou dopravu (silnice/železnice). EU akceptovalo limit 28 tun pro těžká vozidla.

27. 9. 1992: Švýcarští voliči schválili výstavbu NEAT (64 % ano).

20. 2. 1994: Švýcaři schválili ústavní základ pro poplatek pro těžká vozidla pro dlouhé přejezdy (67 % volilo pro). Také se rozhodli ve prospěch iniciativy na ochranu Alp (52 %). Jde o snahu přesunout transalpskou nákladní dopravu na železnici a omezit rozsah rychlostních komunikací v Alpách (klausule, která je nyní částí Federální ústavy).

27. 9. 1998: Švýcaři odsouhlasili zavedení poplatku pro dlouhé přejezdy těžkých vozidel (57 % pro).

29. 11. 1998: Švýcaři podpořili modernizaci švýcarských železnic. U voleb schválili jejich financování ve výši navrhovaných 30 mld. CHF. Tento fond také poskytuje novou základnu pro financování NEAT.

1. 1. 1999: Uskutečněna reforma švýcarských železnic. Železniční síť je volně přístupná pro nákladní přepravu.

1. 1. 2001: Zavedena první fáze LSVA. Váhový limit pro těžká vozidla je zvýšen z 28 t na 34 tuny.

1. 6. 2002: V platnosti Land Transport Agreement (dohoda s EU).

1. 1. 2005: Zvýšen poplatek LSVA (v průměru 0,025 CHF na tkm). Hmotnostní limit 40 tun.

### **Plánované akce:**

2006/2007: Plánované otevření prvního tunelu v rámci NEAT (Lötschberg). Začátek třetí fáze LSVA (poplatek zvýšen na 0,0275 švýcarských franků na tkm)

2012/2013: Plánované otevření druhého tunelu v rámci NEAT (Gotthard – 57 km, nejdelší tunel na světě)

Dále se uvažuje o zavedení alpské tranzitní daně, která bude zpoplatňovat průjezd některým z hlavních alpských průsmyků.

### **Výsledky zavedení této strategie:**

Zavedení LSVA nepřineslo žádné vážnější dopravní či ekonomické problémy ani ve Švýcarsku, ani v jiných zemích, přesto však nový systém vedl k podstatným změnám v silniční nákladní dopravě.

Již před zavedením LSVA docházelo k významné obnově vozového parku (z důvodu zohlednění váhových a emisních charakteristik při stanovování výše poplatku). Celkový prodej nákladních vozů vzrostl o 45 %, a to především – dle očekávání – nad 26 tun celkové váhy. Flotila vozidel se zároveň změnila tak, že klesla průměrná velikost vozidel a snížily se její emisní charakteristiky CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> (do roku 2007 se očekává snížení těchto emisí celkem o 6 – 8 % ve srovnání s obdobím před zpoplatněním).

Co se týče změn ve struktuře dopravního sektoru, nejsou známy žádné statisticky ohodnotitelné efekty. Došlo však ke slabému posílení větších firem (koncentrace), které jsou schopny řídit vozidla efektivněji a alespoň částečně se vyhnout jízdám prázdných vozidel.

Co se týče objemu přepravy, došlo ke zlomení trendu. Ačkoli v předchozích letech před zavedením LSVA rostl výkon silniční dopravy o 7 % ročně, v roce 2001 poklesl o 5 % (1. rok fungování). V první polovině roku 2001 došlo k poklesu dopravního výkonu, i když ekonomický růst byl zhruba stejný jako v předchozím období, a i když se zpomalil růst ekonomiky v druhé polovině roku a posílil klesající trend v objemu dopravy, hrál tento pokles ekonomického růstu menší roli než nový zpoplatňovací systém.

V průběhu období 2001-2003 došlo k poklesu nákladní přepravy, částečně v souvislosti s hospodářským poklesem. Detailní analýza Spolkového úřadu pro územní rozvoj (ARO) však dospěla k závěru, že ekonomické zpomalení mělo na poklesu nákladní přepravy menší podíl (14 - 33 %) než nová dopravní politika. Zvýšení hmotnostního limitu a zavedení výkonového zpoplatnění přispěly přibližně stejným podílem k výslednému snížení (zhruba 52 - 55 % je připisováno LSVA).

Zatímco v letech 1998 - 2000 rostl přepravní objem (vkm) zhruba o 5 % ročně, takže v roce 2000 dosáhl téměř 2,2 mld. vkm, došlo během následujících dvou let k poklesu o přibližně 10 %.

Tomuto trendu neodpovídal vývoj tranzitní přepravy, která zaznamenala slabý růst v roce 2001 a 2003, zatímco v roce 2002 došlo k jejímu mírnému poklesu. Celkový podíl tranzitní přepravy se na celkovém objemu přepravy podílel zhruba 10 % (1998) až 13 % (2003).

Zavedení LSVA nevedlo k všeobecnému nárůstu cen (dle očekávání). Podle kalkulací federálního statistického úřadu národní index nákladů domácností vzrostl o 0,1 % v důsledku zavedení LSVA.

U železniční dopravy se neprojevil nárůst jejího využívání.

## ***Rakousko***

### **Bodový systém**



Součástí smlouvy o přistoupení Rakouska k EU bylo přechodné řešení problému tranzitní přepravy v citlivém alpském regionu. Podle dojednaného protokolu byly pro tranzitní přepravu zboží Rakouskem po silnici stanoveny cíle 60% snížení emisí NO<sub>x</sub> z těžkých nákladních vozidel (s maximální povolenou hmotností přesahující 7,5 tuny) mezi roky 1992 a 2003 prostřednictvím tzv. „systému ekobodů“. Na základě tohoto systému je pro každé těžké nákladní vozidlo požadován počet ekobodů odpovídající jeho emisím NO<sub>x</sub> (povolené hodnoty podle shody výroby nebo schválení typu vozidla). Ekobody byly rozdělovány Komisí mezi členské státy podle podrobných dispozic stanovených nařízením 3298/1994, zohledňujících mj. potřeby Řecka. Tento systém byl opětovně prodlužován až do roku 2003.

Pro rok 2004 bylo přijato nařízení 2327/2003, které zachovává některé prvky bodového systému pro těžká nákladní vozidla – stanoví objem celkových emisí vybraných těžkých nákladních vozidel projíždějících Rakouskem v podobě bodů pro rok 2004, případně až do roku 2006. Omezení platí pro vozidla, která potřebují 5-8 ekobodů, tranzit vozidel nad 8 bodů je až na výjimky zakázán. Vzhledem k tomu, že dosud nebyl schválen návrh novelizace směrnice o Eurovignette, prodlužuje se automaticky platnost přechodného systému, nejdéle však do konce roku 2006.

## **Mýtné**

Výběr elektronického mýtného započal 1.1.2004 a týká se všech vozidel nad 3,5 tuny a nahrazuje pro tyto vozidla do té doby existující zpoplatnění dálničními známkami. Systém založený na mikrovlnné technologii funguje na celé rakouské dálniční síti (2070 km) a sestává se ze 472 mýtných bran, 100 pevných kontrolních stanic a 32 osobních automobilů, zajišťujících mobilní kontroly přímo v dálničním provozu. Dalšími obslužnými prvky jsou datové sítě a sítě elektronického napájení, 260 platebních míst a 88 prodejních automatů, plně automatizované řídicí centrum a tzv. OBU jednotky, jimiž musejí být povinně vybaveny všechna vozidla podléhající zpoplatnění vjíždějící na zpoplatněné úseky. OBU jednotky, nazývané v tomto případě GO-Box, se jednoduše připevňují na čelní sklo vozidla. Povinností řidiče je na GO-Boxu nastavit aktuální počet náprav pro danou cestu.

Podle statistik zveřejněných po prvním měsíci provozu proběhne v systému každý pracovní den 1,8 milionu zúčtovacích transakcí. Za první půlrok provozu bylo zařízení GO-Box instalováno v přibližně 375 tisících nákladních vozidlech (z toho 90 tisíc registrovaných v Rakousku a 100 tisíc v Německu). Podvodů se podle provozovatele systému – státní společnosti ASFINAG – dopouštělo zhruba 1,8 % řidičů.

Za celý rok dosáhly výnosy výkonového zpoplatnění nákladních vozidel úrovně 761 mil. € (včetně cca 160 mil. € ze zvlášť zpoplatněných úseků), což zcela odpovídá plánovaným výnosům. Provozní náklady dosahují přibližně 12 % celkových výnosů. Týdenní průměrný počet transakcí dosahuje 10 mil., celkově bylo zaznamenáno více jak 500 mil. transakcí. Úroveň podvodů do konce roku klesla na 1,6 %. V provozu je více než 460 tisíc GO-Boxů.

Sazby mýtného, k nimž je ještě připočítávána daň z přidané hodnoty, jsou stanoveny pro vozidla s dvěma nápravami na 0,13 €/km, se třemi nápravami 0,182 €/km a pro vozidla se čtyřmi a více nápravami 0,273 €/km, průměrná výše pak dosahuje 22 €/km. Zvláštní sazby mýtného jsou vybírány na brennerské dálnici (od 0,67 do 1,41 €/km, v noci se sazby zvyšují na dvojnásobek), Evropská komise však požaduje jejich snížení. Rakousko bylo již dříve Komisí žalováno ohledně výše mýtného na brennerské dálnici u Evropského soudního dvora. Po prohraném sporu snížilo sazby zhruba o pětinu.

Výnosy mýtného společně s výnosy ze zvláštního zpoplatnění pro osobní vozidla a prodeje dálničních známek jsou určeny na výstavbu, provoz a údržbu rakouských dálnic a rychlostních komunikací.

Počet projíždějících kamionů meziročně stoupl o 3 %. Objevil se přesun části nákladní dopravy mimo zpoplatněné komunikace – podle studie zpracované pro Spolkové ministerstvo dopravy po zavedení mýtného došlo k přesunu zhruba 2,3 % dopravního výkonu nákladních vozidel na dálnicích a rychlostních silnicích na nezpoplatněné silnice.

## ***Německo***

Výběr elektronického mýtného měl podle původních předpokladů začít od srpna 2003, po několika odkladech však byl uveden do provozu až 1.1.2005. Týká se vozidel těžších 12 tun (s výjimkou autobusů, vojenských vozidel, vozidel policie apod.) a sítě přibližně 13 tisíc kilometrů dálnic a využívá kombinace technologií satelitní navigace GPS a mobilní komunikace GSM. OBU jednotka zaznamenává ujetou vzdálenost GPS modulem a vypočítává výši poplatku. Tato informace je pomocí GSM přenosu předávána do zúčtovacího centra. Vozidla, která nejsou vybavena OBU jednotkou, musí zaregistrovat trasu, po které pojedou, před jejím uskutečněním přes internet nebo na terminálech rozmístěných po celé zemi a na hranicích.

Sazby mýtného jsou odstupňovány podle emisních kategorií a počtu náprav s postupně se zpřísnujícími kritérii pro emisní kategorie:

**Tabulka 3: Emisní třídy**

	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
do 9/ 2006	S4, S5 a EEV třída 1	S3 a S2	S1 a vozidla bez zařazení do emisních tříd
od 10/2006 do 9/2009	S5 a EEV třída 1	S4 a S3	S2, S1 a vozidla bez zařazení do emisních tříd
od 10/2009	EEV třída 1	S5 a S4	S3, S2, S1 a vozidla bez zařazení do emisních tříd

Zdroj: Toll Collect

**Tabulka 4: Sazby mýtného (v €)**

Emisní třída	max. 3 nápravy	4 a více náprav
Kategorie A	9	10
Kategorie B	11	12
Kategorie C	13	14

Zdroj: Toll Collect

Průměrná platba je 12,4 €/km. Správcem systému je Spolkový úřad pro nákladní přepravu (BAG), který odpovídá za kontroly správného výběru mýta, provozovatelem systému je Toll Collect.

**Tabulka 5: Výnosy mýtného v SRN za první čtvrtletí roku 2005**

	Výnos (mil. €)
Leden	209
Únor	215
Březen	237
1. čtvrtletí	661

Zdroj: BMVBW

Za celý rok je prognóza výnosu cca 3 mld. €. Podle statistik kontrol Spolkového úřadu pro nákladní dopravu (BAG) se po šesti týdnech provozu počet podvodů ustálil na necelých 3 % jízd uskutečněných zpoplatněnými vozidly na německých dálnicích. Úřad v této době registroval 595 tisíc nákladních vozidel, z nichž zhruba 370 tisíc bylo vybaveno OBU a ve střednědobém horizontu předpokládá nárůst počtu vozidel vybavených OBU na 450-470 tisíc.

Na hodnocení celého systému je zatím brzy. Co se však projevilo, je zvýšení tranzitní dopravy v sousedních státech (ČR a Francie) a objevují se problémy s objížděním zpoplatněných úseků po paralelně vedoucích státních silnicích, jejich rozsah má do poloviny roku objasnit k tomu zřízená komise Spolkového ministerstva dopravy.

**Tabulka 6: Srovnání švýcarského, rakouského a německého mýtního systému**

	systém	rozsah	zahrnutá nákladní vozidla	počáteční investice* (v mil. €)	roční provozní náklady (mil. €)	roční příjem (mil. €)	podíl provozních nákladů na příjmech (%)
Švýcarsko	DSRC+GPS	všechny komunikace	nad 3,5 t	100	65	885	7
Rakousko	DSRC	dálnice (cca 2000 km)	nad 3,5 t	150	100	760	13
Německo	GPS+GSM	dálnice (cca 12000 km)	nad 12 t	1500	600**	2400**	25

\* náklady na palubní jednotky (OBU), infrastrukturu na komunikacích, dohledové a zúčtovací centrum

\*\* odhad

Zdroj: Hospodářské noviny, 9.2.2005

## **Velká Británie**

Velká Británie připravuje zavést systém zpoplatnění na všech komunikacích pro nákladní vozy nad 3,5 tuny od roku 2008. V mýtném by se měly odrazit náklady infrastruktury a

náklady dopadů na životní prostředí. Počítá se s fázovým zaváděním celého systému. Využitá má být technologie DSRC a GPS. K tomuto kroku je však třeba změnit stávající evropskou legislativu, což se projevilo v postoji britské vlády k novelizaci směrnice o eurovignette. Pro připravované schéma zpoplatnění silniční nákladní dopravy (Lorry Road-User Charging) by směrnice měla umožňovat zdanění všech nákladních vozidel nad 3,5 tuny, na všech silnicích, možnost kompenzace prostřednictvím snížení daně z pohonných hmot, flexibilní pravidla stanovení sazeb umožňující přiměřené zpoplatnění, možnost zohlednit v rámci sazeb politické cíle (snížení kongescí a zátěž životního prostředí) a konečně nepředepisovat způsob užití výnosů.

Způsob přípravy zavedení mýtného je možné nazvat příkladným. Oznámení záměru jeho zavedení pochází z roku 2002 a oznámenému „ostrému“ spuštění od 1.1.2008 předchází pečlivě připravený proces konzultací a vyhodnocování dílčích etap přípravy.

### ***Ostatní země***

Kromě Velké Británie se systém zpoplatnění připravuje také v ČR, na Slovensku a v Maďarsku. Na Slovensku je zavedení mýtného plánováno od července 2006. Mezinárodní tendr na výběr dodavatele systému má být vyhlášen v polovině tohoto roku, přičemž prioritní jsou pro slovenské ministerstvo dopravy kompatibilita elektronického mýtního systému se satelitním systémem Galileo, dále pak cena zavedení a údržby a technické parametry. Slovenské ministerstvo dopravy uvažuje také o zavedení příplatku v některých horských úsecích. Výnos mýtného má být příjmem Národní dálniční společnosti, bude tedy využit na výstavbu dálnic.

### **Srovnání využívaných technologií elektronického zpoplatnění<sup>9</sup>**

Nejnámější systémy elektronického výběru mýtného jsou čtyři:

- DSRC (mikrovlnný systém);
- GNSS/CN (satelitní určování pozice a terestriální telekomunikační síť);
- LSVA (tzv. švýcarský systém založený na digitálním tachografu) a
- Londýnský systém (platby za vjezd do vymezené oblasti).

Pro implementaci v ČR se však mluví pouze o dvou z nich – DSRC systém (fungující již několik desetiletí po celém světě – viz. příloha, u nás nejčastěji spojovaný s Rakouskem), a dále o satelitním systému GNSS/CN (jeho první významná aplikace běží od počátku roku 2005 v Německu).

### ***Stručná charakteristika DSRC***

Pozice vozidla se určuje pomocí průjezdu vozidla portálem, který je vybudovaný přímo na komunikaci. Portál využívá mikrovlnnou jednotkou v pásmu 5,8 GHz a komunikuje s jednotkou ve vozidle. Pozice vozidla s identifikačním kódem se předává do centra, čímž jsou

---

<sup>9</sup> Zpracováno s využitím výstupu projektu MD ČR

průjezdy mezi portály placeny. Existuje tzv. uzavřený systém, kdy jsou všechny výjezdy a vjezdy vybaveny těmito portály. Druhou možností je polootevřený systém, kde jsou portály v mezikřižovatkových úsecích.

#### *Výhody*

- Rozšíření a zkušenosti se systémem - celosvětově 75% aplikací založeno na DSRC v oblasti 5,8 GHz, zbytek jsou infrapřenosy.
- Velmi levná palubní jednotka (cca 1500 Kč) a velmi snadná montáž.
- Snadné rozšíření pro osobní vozidla.

#### *Nevýhody*

- Dva hlavní používané evropské systémy nejsou interoperabilní, stejně jako starší systémy. Zatím není odsouhlasen evropský standard.
- Pro každé místo platby nutné zbudovat nákladný portál.
- Malá perspektivnost z hlediska dalších aplikací telematiky a síťových služeb, neboť zda není oboustranná komunikace s vozidlem
- DSRC systém nelze použít v Německu, takže by naše vozidla musela mít další jednotku při průjezdu Německem.

### ***Stručná charakteristika GNSS/CN***

Určení pozice vozidla je dáno průjezdem virtuálním místem platby, není tedy nutné budovat portály. To určí jednotka ve vozidle dle satelitní navigace GNSS. Průjezd tímto místem a identifikační kód vozidla je zaslán zprávou mobilní sítě do centra. Systém je velmi dynamicky rozšiřitelný pro novou síť komunikací (software změnou tabulek v palubní jednotce). Portály pro dohled nad neplatíči jsou vybudovány pouze v kritických místech sítě.

#### *Výhody*

- Pro systém se připravují společné standardy.
- Není nutné budovat žádnou infrastrukturu pro platby.
- Velká perspektiva z hlediska dalších aplikací.
- Naše vozidlo vybavené palubní jednotkou bude bez problémů realizovat platby v Německu. Navíc je jednodušší přidávat k satelitnímu systému mikrovlnou jednotku než naopak.

#### *Nevýhody*

- Systém má pouze jednu praktickou aplikaci (Německo).
- Cena jednotky je (zatím) vysoká (odhaduje se 15 000 Kč).

# Návrhy a doporučení ke snižování zatížení ze silniční nákladní dopravy v ČR

## Opatření na národní úrovni

### Situace v ČR – na co reagovat?

- podle MD ČR projíždí naší republikou o polovinu více nákladních vozidel než před vstupem do Evropské unie
- podle údajů německého Spolkového úřadu pro nákladní dopravu vzrostl počet nákladních vozidel přejíždějících přes česko-německou hranici v prvních měsících po vstupu o 40 % (pro srovnání - přes polsko-německou hranici vzrostl o 30 %)
- od ledna do konce listopadu 2004 projelo v obou směrech přes hraniční přechody Rozvadov 1,1 milionů, Cínovec 564 tisíc a Folmavu 363 tisíc kamiónů
- v květnu 2004 vláda rozhodla o záměru zpoplatnit tři tisíce kilometrů a mýtné vybírat od všech vozidel o hmotnosti přes 3,5 tuny. Sazba zpoplatnění by se měla pohybovat na úrovni 3-5 Kč/km
- v lednu 2005 vláda schválila návrh MD, podle něhož se bude zpoplatnění týkat vozidel nad 7,5 tuny a 970 kilometrů dálnic a rychlostních komunikací. Ve druhé fázi by se to pak mělo rozšířit na všechna vozidla nad 3,5 tuny (termín začátku stanoven variantně) a řadu silnic první třídy (od 1.1.2008).

V ČR je zaregistrováno skoro 97 tisíc nákladních silničních vozidel o hmotnosti 3,5 t – 12 t a jen o něco méně je těžkých vozidel nad 12 tun povolené hmotnosti (viz. tabulka 7).

**Tabulka 7: Počet vozidel registrovaných v ČR v roce 2004**

Nejvyšší povolená hmotnost vozidla	Počet vozidel	% podíl
3,5 t – 12 t	96 973	52
12 t a více	90 803	48
Celkem	187 776	100

Zdroj: Centrální registr vozidel ČR - rok 2004

Ze sčítání, které proběhlo v září 2004 vyplývá, že na hlavních silničních tazích jezdí skoro 4x více vozidel se 4 a více nápravami než vozidel se dvěma a třemi nápravami. Jednoznačně nejzatíženější je přitom dálnice D1 z Prahy do Brna, kde projela skoro čtvrtina sečtených vozidel s více než 4 nápravami dálnice D5. Nejméně zatíženou pak byl úsek dálnice D3 a rychlostní komunikace R10 (více viz. tabulka 8).

Vozidla se 2 – 3 nápravami jezdila nejvíce po dálnicích D1 Praha – Brno a Brno – Vyškov, D8 a R10. Nejméně těchto vozidel projelo po D3, D47 a D5.

V celkovém počtu projetých nákladních vozidel jednoznačně vede D1 Praha – Brno (jedna čtvrtina všech vozidel), další je pak s 18 % vozidel D5 a 12 % D47.

**Tabulka 8: Intenzita nákladní dopravy - souhrn dle tras**

Trasa	Počet vozidle dle náprav		Celkem
	velká 2 - 3 nápravy	velká 4 a více náprav	

D1 (Praha - Brno)	2 214	8 207	10 421
D1 (Brno -Vyškov)	1 095	3 518	4 613
D11 (Praha – Libice)	931	3 435	4 366
D3 (Chotoviny –Tábor)	786	1 098	1 884
I/47 (Lipník – Ostrava)	775	4 257	5 032
D5 (Praha – Rozvadov)	798	6 644	7 442
D8 (Praha – Lovosice)	1 019	3 648	4 667
R10 (Praha – Turnov)	1 039	2 124	3 163
Celkem	8 657	32 931	41 588

Pozn.: počítáno pro oba směry dohromady, sčítáno v září 2004

Zdroj: Máče (2004)

Zajímavé jsou také údaje o přejezdu hranic nákladními vozidly za stejné sčítací období (září 2004). Ačkoli na výše uvedených komunikacích bylo sečteno přes 41,5 tisíc vozidel, hranice z nich přešlo zhruba 15,5 tisíce (tj. přes 37 %). Vozidla překračující hranice tvoří tranzit a vývoz a dovoz do ČR.

Nejvíce vozidel projelo hraničním přechodem Rozvadov (více než 5 tisíc) a dále pak Břeclav (přes 4 tisíce). Nejméně zatížený byl Mikulov s jedním tisícem projetých vozidel. Největší podíl vozidel projetých na hranicích tvořily vozidla se 4 a více nápravami (93 %), z toho zahraničních bylo 60 %. Můžeme se proto domnívat, že poměrně významnou část těžkých vozidel se 4 a více nápravami na našich dálnicích tvoří zahraniční vozy (okolo 26 %), zatímco vozidla se 2 a 3 nápravami jsou povětšinou česká (zahraničních je cca 6 %).

**Tabulka 9: Intenzita nákladní dopravy - souhrn dle hraničních přechodů**

Hraniční přechod	Česká vozidla		Zahraniční vozidla		Celkem		Celkem
	velká 2 - 3 nápravy	velká 4 a více náprav	velká 2 - 3 nápravy	velká 4 a více náprav	velká 2 - 3 nápravy	velká 4 a více náprav	
Rozvadov	386	2 397	258	2 140	644	4 537	5 181
Cínovec	87	1 219	75	1 264	162	2 483	2 645
Chotěbuz	35	372	122	1 911	157	2 283	2 440
Mikulov	46	404	20	549	66	953	1 019
Břeclav	39	1 296	54	2 827	93	4 123	4 216
Celkem	593	5 688	529	8 691	1 122	14 379	15 501

Pozn.: počítáno pro oba směry dohromady, sčítáno v září 2004

Zdroj: Máče (2004)

Při úvahách o dopadech těchto vozidel na dopravní infrastrukturu, životní prostředí a zdraví je však třeba dále vzít v úvahu i množství kilometrů ujetých těmito vozidly na našich silnicích.

Průměrnou přepravní vzdálenost pro jednotlivé skupiny vozidel ukazuje tabulka 10. (Údaje jsou pouze pro nákladní vozidla registrovaná v ČR.)

V tabulce vidíme, že tranzitní doprava na našem území zdolává v průměru 440 km, přičemž vývoz nebo dovoz z/do ČR pak cca 220 km. Můžeme říci, že přepravní vzdálenosti se moc neliší podle váhy vozidla.

**Tabulka 10: Přepravní vzdálenost - 1. polovina 2004**

Druh dopravy	Všechna vozidla celkem	Vozidla nad 12 t
Vnitrostátní	42,0	41,1
vývoz (český úsek)	219,4	220,8
dovoz (český úsek)	218,0	219,0
tranzit (český úsek)	439,8	443,2

Zdroj: Máče (2004)

Vyvstává tedy otázka, kterou část nákladní dopravy regulovat, zda vnitrostátní dopravu, či mezinárodní dopravu končící/začínající v ČR (dovoz a vývoz) nebo tranzit. Vzhledem k tomu, že – dle sčítání SFDI v září 2004 – výrazně převažovala na našich dálnicích velká vozidla se 4 a více nápravami, která zároveň díky své váze i nejvíce poškozují silniční infrastrukturu a můžeme u nich předpokládat i vyšší produkci emisí a hluku, měla by se tato doprava stát prioritním cílem regulace. Z tabulky 9 vyplývá, že dovoz a vývoz zboží a tranzitní dopravu zajišťují převážně velké nákladní vozy. Dle četnosti průjezdů přes hraniční přechody se jedná v nadpoloviční většině o zahraniční vozidla.

### *Existující nástroje a jejich optimální použití*

Jaké konkrétní nástroje pro regulaci dopravy můžeme použít? Jednotlivé nástroje se liší dle cíle, kterého chceme regulací dosáhnout. Vztah cílů a nástrojů zachycuje následující tabulka.

**Tabulka 11: Možnosti regulace mezních společenských nákladů prostřednictvím nástrojů zpoplatnění**

	Nástroj	Infrastruktura	Kongesce	Omezenost přístupu	CO <sub>2</sub>	Regionální emise	Lokální emise	Hluk <sup>3</sup>	Nehody
Všechny mody	Pojištění (vč. bonusů-malusů)								✓✓✓
	Aukce/vyjednávání přístupu <sup>2</sup>			✓✓✓					
	Daň z pohonných hmot <sup>4</sup>	✓	✓	✓	✓✓✓	✓	✓		
Silnice	Poplatek za vjezd na území (ulice města)	✓	✓✓✓	✓			✓✓	✓✓	
	Roční daň z vozidla/prodejní daň	✓				✓	✓	✓	



	Parkovací poplatky		✓				✓			
	Výkonové zpoplatnění mýtné (meziměstské)	–	✓✓✓	✓✓✓ <sup>1</sup>		✓✓	✓✓✓	✓✓✓ <sup>1</sup>	✓✓	✓
	Časové zpoplatnění (vignette)		✓				✓		✓	
Železnice	Poplatek za přístup na železniční trať		✓✓✓		✓✓		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	
	Poplatek za přístup do stanice		✓✓✓		✓✓					
Vodstva	Poplatek za vjezd do přístavu, přístávací poplatky		✓✓✓	✓	✓	✓	✓✓	✓✓✓	✓✓	
Vzduch	Poplatky za leteckou navigaci		✓✓✓	✓✓✓		✓✓	✓✓✓			
	Letištní poplatky		✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	

<sup>1</sup> pokud mohou být vymezeny nákladové položky (doba cestování, emise atd.)

<sup>2</sup> nelze použít u silniční dopravy

<sup>3</sup> současně se uplatňuje přímá regulace

<sup>4</sup> tyto daně mohou být sníženy v případě uplatnění účinnějších poplatků za užívání

✓✓✓ označuje doporučený nástroj pro zohlednění daných nákladů

✓✓ označuje krátkodobý zástupný (proxy) nástroj

✓ označuje méně vhodný zástupný (proxy) nástroj

Zdroj: High Level Group on Transport Infrastructure Charging (1999) Final Report on options for charging users directly for transport operating costs, European Commission DG VII, p. 24

## Návrh prioritních opatření

- **Zavést mýtné formou, která bude umožňovat okamžité rozšíření na celou silniční síť**

V případě konečného schválení novelizace směrnice o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly by se otevřela možnost zavedení mýtního zpoplatnění za užívání celé silniční sítě. Přitom se podmínky stanovené směrnicí vztahují pouze na zpoplatnění sítě TENs a pro ostatní infrastrukturu v zásadě platí pouze omezení vyplývající přímo ze Smlouvy o Evropském společenství. V takovém případě by bylo možné uvažovat o takovém řešení, které by zavádělo zpoplatnění na silnicích spadajících do TENs v intencích směrnice, ale pro ostatní silnice by mohlo (za předpokladu technických možností) zpoplatnění zohledňovat další aspekty, včetně např. externích nákladů. S ohledem na zákaz diskriminace podle národnosti dopravce a registrace vozidla vyplývající ze Smlouvy o ES, by však v daném případě bylo zpoplatnění vozidel už nad 3,5 t extrémně zatěžující pro domácí dopravce (převážná většina vozidel na nedálniční síti je provozována domácími dopravci a vnitrostátně), a tak by bylo vhodné nejprve uvažovat o mýtním zpoplatnění až pro vozidla nad 12 tun.

V odborné literatuře lze nalézt nejméně dva zásadní argumenty pro zpoplatnění celé sítě:

- 1) mezní náklady poškozování silniční infrastruktury těžkými nákladními vozidly jsou výrazně nižší u dálnic a rychlostních silnic než u ostatních komunikací.

**Tabulka 12: Infrastrukturní náklady pro nákladní vozidla nad 3,5 t (v €/vozokm, v cenách roku 1994)**

Všechna nákladní vozidla	Mezní náklady
Dálnice	0,0212
Celá silniční síť	0,0857

Tahač s návěsem	
Dálnice	0,0256
Celá silniční síť	0,0870

Zdroj: Kågeson (2003)

- 2) hustota osídlení v okolí dálnic je obvykle nižší než u ostatních silnic a velké aglomerace jsou zpravidla obkrouženy obchvaty. Dle výpočtů externích nákladů z dopavy (Fridrich et Bickel 2001) jsou externality korespondující jízdě vozidla v městském prostředí několikanásobně vyšší než při jízdě mimo ně (většina těchto externalit je tvořena dopady na lidské zdraví).

- **Umožnit výraznější diferenciaci sazeb mýtného v závislosti na minimálně těchto faktorech – místo, čas, emisní charakteristiky a váha vozidla**

To by mělo umožnit usměrňování dopravních proudů (předcházení kongescím) a částečnou internalizaci externích nákladů (rozdíly mezních společenských nákladů mohou být v různých situacích větší než řádové). Dále by to mohlo napomoci regulaci dopavy ve městech a přírodně cenných lokalitách.

- **Důslednější kontrola a vymáhání dodržování existujících i nově stanovených povinností**

V celé Evropě představuje výrazný problém přetěžování vozidel, což má za následek poškozování komunikací, ale i zvýšenou spotřebu paliv a vyšší emise znečišťujících látek. Např. výzkum ve Švédsku ukázal, že 93 % nákladních vozidel bylo přetíženo (Kågeson 2003).

- **Nevázat výnosy pouze na využití v silniční dopravě**

Zvážit možnosti využití pro podporu železnice, kombinované dopavy.

- **Vyhodnotit účinnost zvoleného řešení**

Hodnocení by se mělo týkat jak technických řešení (dle hlediska účinnosti omezování silniční nákladní dopravy, jejich rizik, nákladů a předpokládaného výnosu), tak i chování řidičů a akceptace veřejností.

## **Návrh pro rozvoj železniční dopravy**

Navrhujeme následující prioritní opatření pro podporu železniční nákladní dopravy:

- **Zvýhodnit kombinovanou dopravu pomocí vhodně zvolených ekonomických nástrojů** (vhodně stanovených dotací, slevy na silniční dani za současného nárůstu silniční daně pro motorová vozidla jezdící na silničních komunikacích).
- **Zvýhodnit železniční nákladní dopravu pomocí širokého využití neekonomických nástrojů** (především budováním logistických center, lepší logistikou při přepravě nákladů - rychlejším odbavováním na hranicích).
- **Zvýšit průměrnou rychlost v mezinárodní přepravě:** „Díky všem různým zpožděním je průměrná rychlost mezinárodní nákladní železniční dopravy pouze 18 km/h, což znamená méně než rychlost ledoborce, který otvírá námořní trasu Baltského moře!“ (Bílá kniha: Dopravní politika pro rok 2010).

## **Návrh ostatních opatření – daně a poplatky**

Podpořit efektivitu mýtného tak, aby bylo sníženo množství kilometrů, lze například dostatečně vysokou spotřební daní z paliv. (Zde však může představovat problém možnost natankovat mimo ČR za levnější peníz.) Spotřební daň také působí na efektivitu využívání paliv a redukci najetých kilometrů.

Dopad na strukturu vozového parku může podpořit silniční daň diferencovaná podle dopadů na životní prostředí. Tento ekonomický nástroj však působí pouze na vozidla registrovaná v konkrétním státu, neovlivní tudíž tranzitní dopravu.

## **Opatření na úrovni EU**

Navrhovaná opatření k zavedení na úrovni EU rozlišujeme dle doby jejich možného zavedení na opatření v krátkém a v dlouhém období.

### ***V krátkém období:***

- co nejrychlejší přijetí novely směrnice o Eurovignette, s tím, že

- rozsah zpoplatněných komunikací nebude omezen (toto povede ke zjednodušení a zpřehlednění celého systému, vyhneme se tímto problémům v důsledku toho, že dopady nákladní dopravy jsou horší u nedálničních komunikací, které tudíž nepokryjí poplatky za dálnice)
- nebude možné snížit silniční daň pod minimum dané směrnicí jako dosud (to povede opět ke zjednodušení a odstranění diskriminace u nákladních vozidel mezi 3,5 – 7,5 tuny hmotnosti)
- alespoň část výnosů recyklovat na snížení daňového zatížení lidské práce
- kromě tohoto již nevázat využití výnosů na nutnost investic do infrastruktury (případně s jedinou výjimkou – kombinovanou dopravou)
- možnost stanovit oblasti s vyšším zpoplatněním (např. ekologicky citlivější oblasti – hory apod. nebo urbánní oblasti, tj. oblasti s vysokou koncentrací obyvatel) bez omezení.

### ***V dlouhém období:***

- zahrnutí externích nákladů do mýtného
  - diferenciací sazeb dle emisních charakteristik, nepokrytých nákladů dopravních nehod, hluku, krajiny, kongescí
  - diferenciací dle času
  - diferenciací dle místa
- interoperabilita zpoplatňujících systémů
- „interoperabilita“ železničních sítí.

### **Zdroje:**

ARE (2004): Entwicklung des Strassengüterverkehrs nach Einführung von LSWA und 34t-Limite, Bundesamt für Raumentwicklung, <http://www.are.ch>

ASFINAG (2004): Verkehrsverlagerungen vom Autobahn- und Schnellstraßennetz nach Einführung der Lkw-Maut im 2. und 3. Quartal 2004, Kurzfassung, <http://www.asfinag.at>

ASFINAG (2005): ASFINAG zieht positive Jahresbilanz für die fahrleistungsabhängige Maut: Punktlandung bei den Einnahmen 2004– Ausgabe von GO-Boxen über den Erwartungen, [http://www.asfinag.at/presse/presse\\_archiv2005/13\\_01\\_2005.htm](http://www.asfinag.at/presse/presse_archiv2005/13_01_2005.htm)

BAG (2004): Marktbeobachtung Güterverkehr – Auswirkungen der EU-Osterweiterung, Sonderbericht, Bundesamt für Güterverkehr, dostupné na <http://www.bag.de>

BMVBW (2005): Stolpe: Mauteinnahmen entwickeln sich positiv, Tisková zpráva 104/2005, 11. dubna 2005, Spolkové ministerstvo dopravy, stavebnictví a bydlení

Evropská komise (1998): Bílá kniha Spravedlivý systém poplatků za užití dopravních infrastruktur: Odstupňovaný přístup k jednotnému rámci zpoplatnění dopravní infrastruktury v EU, COM(1998) 466

Evropská komise (2001): Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, COM(2001) 370

Evropská komise (2003): Návrh směrnice, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, COM(2003) 448

Fridrich, R., Bickel, P. (2001): Environmental External Costs of Transport. Springer-Verlag, Berlin. ISBN 3-540-42223-4

HM Treasury (2004): Modernising the taxation of the haulage industry: Progress report 3, <http://customs.hmrc.gov.uk/channelsPortalWebApp/channelsPortalWebApp.portal?>

Kågeson, P. (2003): Efficient Charging of heavy goods vehicles, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis

Máče, M. (2004): Projekt zavedení výkonového zpoplatnění užívání pozemních komunikací v ČR. SFDI. Prezentace přednášky. Dostupné na [www.sfdi.cz](http://www.sfdi.cz)

Evropská komise (2001): Bílá kniha Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout, Toll Collect (2004) Mýto pro nákladní automobily v Německu – informace pro uživatele, <http://www.toll-collect.de>

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES z 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických mýtních systémů ve Společenství

SPECTRUM (2004): SPECTRUM – Deliverable D2: Review of Specific Urban Transport Measures in Managing Capacity. EC funded project, project co-ordinator Grant-Muller, S., ITS, Leeds, srpen 2004

T&E (2005): T&E Bulletin no. 135 Special Feature, February 2005, <http://www.t-e.nu>

UN ECE (2004): Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, Evropská hospodářská komise OSN, New York a Ženeva

## **Příloha:**

Nejvýznamnější elektronické systémy ve světě

Charakteristiky	Italský TELEPASS	Melbourne – City Link	Singapur - ERP	Toronto 407 ETR	Dánsko / Švédsko – mosty Öresund a Storebaelt	Francie TIS	Portugalsko – Via Verde	Španělsko (Europistas A8)
Rozsah služeb:	Téměř všechny rychlostní komunikace (5583 km)	4 zpoplatněné zóny okolo Melbourne	Vybrané komunikace v centru, některé rychlostní komunikace a vnější cesty	Rychlostní komunikace přes Toronto (36 km)	Öresund most (S/DK) Storebaelt most (DK)	Zpoplatněné rychlostní komunikace (okolo 7200 km)	Kompletní dálniční síť (820 km) + 300 km silnic 1. třídy	Zpoplatněné rychlostní komunikace
Datum zahájení:	1990		1998			2000	1995	
Zpoplatněná vozidla:	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla	Všechna vozidla
Způsob zpoplatnění:	Průjezd - „vzdálenostní“	Průjezd	Zpoplatnění průjezdu podle času a úrovně kongescí	Průjezd - „vzdálenostní“	Použití mostu	Průjezd - „vzdálenostní“	Průjezd - „vzdálenostní“	Průjezd - „vzdálenostní“
Základní uspořádání:	5 tříd vozidel Počet náprav a váha na první nápravě	5 tříd vozidel	6 tříd vozidel	3 třídy vozidel Diferenciace dle času, cestované vzdálenosti, vybavení transpondérem	Různé typy vozidel	Počet náprav, velikost rozvoru náprav	5 tříd Počet náprav a váha vozidla na první nápravě	
Vybavení vozidla:	OBU, dobrovolné DSRC 5,8 GHz	TAG-systém (e-TAG) DSRC 5,8 GHz	Povinně OBU s kartou Cash-Card for Singapore Cars DSRC 2,54 GHz	Transponder povinně pro těžká vozidla DSRC 5,9 GHz	Volitelně OBU: tzv. BroBizz, z vnitřní strany čelního skla	Volitelně OBU DSRC 5,8 GHz	Volitelně OBU DSRC 5,8 GHz	Volitelně OBU
Jednání s vozidly bez vybavení:	Manuální a sebeobslužné pruhy	Denní pas	Manuální, papírové kupóny	Automatické – videokamera	Závora	Závora, světelné signály	Závora, světelné signály	
Způsoby placení:	Hotově VIACARD (zaplacení předem nebo po) FASTPAY (kreditní karta) Kreditní karty TELEPASS (placení po)	Standardní poplatkový účet předplacený nebo pay-as-you-go Komerční poplatkový účet předplacený Denní pas - předplacený	Předplacená hotovostní karta	Zpětné placení měsíčně, může být na dluh na bankovním účtu nebo kreditní kartě	Elektronické u BroBizz Hotovost, karty	Elektronické, hotovost, karty	Elektronické, hotovost, karty	
Kontrola:	Celý s bariérou + videodohled	Automaticky integrovaná a videokamera	Automaticky integrovaná				Video	
Sazba poplatku:	1,8 EUR OBU 20 EUR			4–10 centů/km – dle času během dne				

Charakteristiky	Polsko	Maďarsko	Japonsko	Rakousko – LKW-Maut	Švýcarsko - LSWA	Německo	Norsko AutoPASS	Slovinsko
Rozsah služeb:	Dálnice mezi Krakovem a Katowicemi	Dálnice M1, M3 a M5 (ne ve státním vlastnictví)	Tokio metropolitní oblast	Všechny dálnice (2070 km)	Všechny veřejné silnice	Všechny dálnice	17 instalací, mj. Bergen, Oslo, Trondheim	
Datum zahájení:				2004	2001	2005	2000	2001
Zpoplatněná vozidla:		Těžká vozidla	Všechna vozidla	Těžká vozidla nad 3,5 t	Těžká vozidla nad 3,5 t	Těžká nákladní vozidla nad 12 t	Všechna vozidla	Všechna vozidla
Způsob zpoplatnění:		Závisí na čase	„vzdálenostní“	Průjezd - „vzdálenostní“	Průjezd - „vzdálenostní“ s měřením ujeté vzdálenosti	Elektronický – satelitní	Průjezd	
Základní uspořádání:			Typ vozidla	Počet náprav Druh komunikace	Počet km na veřejných silnicích Max. povolená váha Emisní charakteristiky vozidla	Počet ujetých km Počet náprav Emisní charakteristiky vozidla		
Vybavení vozidla:			OBU DSRC 5,8 GHz	Volitelně OBU DSRC 5,8 GHz	Povinně OBU pro všechna švýcarská vozidla, dobrovolně pro zahraniční GPS/DSRC 5,8 GHz	GSM/GPS	Elektronický TAG DSRC 5,8 GHz	DSRC
Jednání s vozidly bez vybavení:		Závora		Závora	Občanka a clearingové terminály Tištěný lístek		Závora	
Způsoby placení:		Nálepky hotovost		S OBU placení po, placení pravidelně na účet	S OBU dodatečně placená faktura Bez OBU okamžité placení při opuštění Švýcarska		Předplacené konto Zpětná platba (měsíčně)	
Kontrola:				Plně na místě zpoplatnění	S OBU: automatický vzorek Bez OBU: manuální výběr		Fotografie SPZ	

Vysvětlivky: OBU – elektronická záznamová jednotka (on-board unit); DSRC – mikrovlnný přenos (dedicated short range communications); GPS – satelitní navigační systém (global positioning system); GSM – mobilní komunikace (global system for mobile communications)