

Rozšiřování mýtného pro kamiony

Dopravní federace prosazuje reformu mýtného, která zajistí, aby v ulicích a na silnicích ubylo kamionů. Cílem je:

- Ulehčit městům a vesnicím, kudy projíždějí šňůry nákladních aut, jež nyní objíždějí dálnice, za jejichž použití by musela platit.
- Přispět k větší bezpečnosti na silnicích nižších tříd.
- Ekonomicky motivovat firmy k posílání zboží po železnici a ke vzniku a posilování trendu nakupování od místních dodavatelů.

Kamionové dopravy přibývá

Silniční nákladní doprava v České republice v dlouhodobém trendu setrvale roste. Příčinou přitom není rostoucí objem přepravovaného zboží, ale nárůst průměrné přepravní vzdálenosti [1].

Ekonomické i zdravotní škody

Cenou za intenzivnější kamionovou dopravu jsou poškozené vozovky a další externí náklady, které se přenášejí na společnost. Roste riziko nehod, přibývá hluku a zdraví škodlivých látek z výfukových plynů ve městech a vesnicích.

Nákladní doprava je příčinou 56 % emisí oxidů dusíku a 51 % pevných částic na českých silnicích a dálnicích. [2]

Kamiony také spotřebují velké množství nafty, takže i kvůli jejich intenzivnímu provozu roste závislost na importu surovin. V roce 2012 utratila česká ekonomika každý den za dovoz ropy a ropných produktů 453 milionů korun [3].

Mnoho nákladů by přitom šlo přeložit z kamionů na železnici. A nemalá část dálkové – vesměs kamionové – přepravy je založená na vcelku zbytečném dovozu potravin, které lze v České republice vypěstovat v množství dostatečném pro domácí spotřebu. Česká republika tak třeba během roku 2011 dovezla 142 tisíc tun brambor a 70 tisíc tun jablek [4]. Zdánlivá výhodnost silniční nákladní dopravy vyplývá z nezohledňování jejich dopadů v její ceně.

Reforma mýtného

Hlavním řešením je lepší systém výběru mýtného. To by nemělo sloužit pouze k tomu, aby státní pokladně pokrylo část nákladů na opravy vozovek. Mělo by mít rovněž regulační efekt a ekonomicky motivovat firmy, aby své výrobní komponenty a zboží namísto kamionů více přepravovaly vlakem, i spotřebitele, aby více využívali místních dodavatelů.

Vhodně zvolená opatření mohou mít významný přínos a měla by stát v centru dopravní politiky země. Švýcarsku se po zavedení výběru mýtného na celé silniční síti podařilo mezi lety 2001 až 2009 snížit objem silniční

nákladní dopravy o 23 % oproti vývoji podle scénáře bez mýtného. Spolu s dalšími kroky na straně investic a nabídky tato země dlouhodobě stimuluje dopravce k přesunu nákladní dopravy na železnici [5].

Tento přístup by se měl stát inspirací i pro další tranzitní země, ČR nevyjímaje. Dopravní federace proto prosazuje postupnou reformu mýtného, která zahrnuje tři důležité, po sobě následující kroky:

1. Rozšířit mýtné na všechny silnice 1. a vybrané silnice 2. a 3. třídy, jež lákají k objíždění zpoplatněných úseků.
2. Investovat část jeho výnosů do projektů, které umožní konkurenceschopnou, rychlou a pružnou nákladní dopravu po železnici.
3. Postupně zvyšovat sazby tak, aby začaly působit coby účinná motivace k přesunu nákladní dopravy z kamionů na železnici.

Rozšíření

Prvním krokem – na který teprve musí navázat další opatření – je rozšíření mýtného na takovou část sítě, aby skončilo ekonomicky motivované objíždění mýtných úseků.

V roce 2007 bylo zavedeno mýtné pro nákladní vozidla nad 12 tun hmotnosti a počínaje rokem 2010 rozšířeno na všechna vozidla od 3,5 tuny. Ale platby se zatím téměř výhradně vztahují na dálnice a rychlostní silnice. Doposud byla zpoplatněna pouhá 2% z celkové délky silniční sítě.

Proto mnoho kamionů objíždí zpoplatněné úseky po těch silnicích, na nichž mýtné zavedeno není. Nárůst těžké dopravy tak zbytečně poškozují zejména silnice 1., 2. a 3. třídy a hlavně škodí obyvatelům stovek měst a vesnic hlukem, emisemi a vibracemi [6]. Silnice a ulice se stávají nebezpečnějšími pro chodce, cyklisty i motoristy.

Experti odhadují, že placené úseky objíždí asi 10 % nákladních vozidel v daném směru. To není malé množství, uvážíme-li, že již taková míra objíždění může v obcích podél frekventovaného tahu vést ke dvojnásobně většímu znečištění ovzduší z dopravy [7].

Další zatížení pro lidi v postižených obcích přineslo dvojí zvýšení sazeb mýtného v letech 2011 a 2012 – i to trend objíždění opět o něco posílilo.

Mýtné tak zatím ani zdaleka nenutí dopravce, aby s těžkými vozidly jezdili především po páteřní silniční síti - právě naopak, ani je nemotivuje k postupnému přesunu nákladů na železnici.

Váhavý postup vpřed

Již před několika lety byla úspěšně otestována možnost zavedení hybridního systému, tvořeného kombinací mýtných bran u dálnic a satelitního systému sledování zpoplatněných vozidel na ostatních silnicích. S koncem roku 2016 zároveň vyprší stávající smlouva ČR se společností Kapsch, takže je potřeba, aby se stát včas připravil na nové podmínky a neřešil neuspokojivou situaci provizoriem, které by prodloužilo stávající neúnosný stav do dalších let.

Z nové Dopravní politiky schválené vládou v červnu 2013 vyplývá mj. cíl nejpozději od 1.1. 2017 „Rozšířit výkonové zpoplatnění na silnicích 1. třídy. Podmínkou pro definici rozsahu zpoplatnění silnic 1. třídy i případné zpoplatnění vybraných silnic 2. a 3. třídy a místních komunikací ve velkých městech je zavedení takové technologie výběru mýtného, aby režijní náklady celého systému nepřesáhly 30 % vybrané částky“. [8]

Ministerstvo dopravy již několikrát avizovalo přípravu výběrového řízení na dodavatele, jenž by pokročil se zpoplatněním dalších úseků. Nicméně s odkazem na to, že situaci komplikuje platná smlouva se společností Kapsch, se nikdy k vypsání výběrového řízení na zpoplatnění dalších částí sítě neodhodlalo. S blížícím se koncem stávající smlouvy s Kapschem vláda musí nejpozději v roce 2014 výběrové řízení vyhlásit, aby byl čas nový systém zodpovědně vysoutěžit, postavit a „vyladit“.

Podle informací z března 2014 chystá ministerstvo dopravy výběr projektového mana-

žera, v jeho rámci se bude řešit i poptání rozsahu budoucího zpoplatnění. Do konce roku 2014 by měla být zpracována zadávací dokumentace veřejné zakázky na provozovatele mýtného systému po roce 2016 a do konce roku 2015 by měl být tento vybrán, aby měl celý rok 2016 na přípravu systému. Předpokládaná doba trvání nové zakázky na výběr mýta má být opět deset let [9].

Rozšíření výběru mýtného na silnice nižšího řádu lze koncipovat tak, aby nedošlo k negativním dopadům na zásobování a dopravní obslužnost řídké obydlených oblastí. V ČR se dnes používá paušalizující systém odstupňování kilometrických sazeb podle počtu náprav. To znevýhodňuje lehčí vozidla s nižším destrukčním účinkem na vozovku. Přitom jsou právě ona využívána pro zásobování a někdy i pro veřejnou osobní dopravu v řídké obydlených, zejména okrajových regionech. Proto je nezbytné zahájit diskusi o výraznějším odstupňování poplatků, aby v mnohem větší míře odrážely destrukční účinek vozidla na vozovku. Takové nastavení pak povede k relativně nižším sazbám pro menší vozidla.

Sazby mýtného

Jenom těžké nákladní automobily nad 12 tun se podílejí na opotřebením silnic ze tří čtvrtin. Výnosy z mýtného však představují pouhý zlomek škod, které kamiony na vozovkách působí. Jsou tak pouze symbolickým příspěvkem do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, kde se navíc nečitelně rozpouštějí. Příjmy z těžké nákladní dopravy ani po přičtení výnosů z daní nepokryjí výdaje na odstranění škod, jež tato vozidla na silniční síti působí.

Ačkoli tedy těžká nákladní vozidla působí největší opotřebením infrastruktury, naprostá většina příjmů z daní a poplatků pochází od uživatelů osobních aut [10]. Rovněž tuto disproporci by mohlo narovnat navýšení poplatků podle toho, kdo a kde nejvíce škodí. Na tuto změnu by měl navázat konkrétní dlouhodobý plán dalších opatření na zahrnutí působených škod do ceny všech druhů dopravy.

Tím spíše, že podle evropské Bílé knihy o dopravě se tímto směrem bude ubírat celá EU [11].

Proto Dopravní federace navrhuje postupně - následně po rozšíření systému - zvyšovat a upravovat mýtné poplatky tak, aby zajistily dostatek prostředků na údržbu i investice do dopravní infrastruktury a hlavně působily coby účinná motivace k přesunu dálkové přepravy zboží na železnici a přispěly k relativnímu zlevnění produktů dovážených z menších vzdáleností.

Investice výnosů

Nestačí však pouze zpoplatňovat silnice. Stát také musí pomoci zatraktivnit alternativu tak, aby nákladní doprava po železnici byla rychlá, operativní a konkurenceschopná. K tomu je třeba reinvestovat výnosy z mýtného podle předem jasného klíče tak, aby přispívaly k dalšímu snižování zátěže kamionovou dopravou.

Dopravní federace navrhuje, aby dvě třetiny výnosů mýtného směřovaly do investic, které zajistí atraktivnější železniční dopravu. Stejně je tomu ve Švýcarsku, kde zbylou třetinu peněz dostávají jednotlivé kantony na údržbu a opravy své silniční sítě.

Pro kraje by přitom část výnosu z mýtného byla velmi vítaná. Umožnila by investovat do údržby a oprav silnic, za které sice odpovídají, ale jež jim z velké části poškozují přes ně projíždějící nákladní doprava. Samo zavedení mýtného by pak působilo preventivně a vozovky silnic nižších tříd by byly méně poškozovány.

Evropská legislativa

Výkonové zpoplatnění silniční nákladní dopravy je jednou z oblastí, které upravuje evropská legislativa. Novela tzv. směrnice o euroviněť z roku 2011 umožňuje zohlednit v mýtném poplatku i určité externí náklady, jako jsou znečištění ovzduší, hluk a příspěvek k dopravním zácpám (kongescím) [12].

Další informace

- Studie Slepá ulice: politika dálkové přepravy zboží, její ekonomické souvislosti, ekologické důsledky a možná řešení (Zelený kruh a Hnutí DUHA, 2005):
<http://www.hnutiduha.cz/publikace/slepa-ulice-politika-dalkove-prepravy-zbozi-jej-ekonomicke-souvislosti-ekologicke>
- Publikace Dopravní federace:
<http://www.dopravnifederace.cz/publikace/>

Prameny

- [1] Viz https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/rocenka/htm_cz/cz12_520110.html
- [2] Vlastní kalkulace podle dat dostupných na https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2012/rocenka/htm_cz/obsah7.html
- [3] Vlastní kalkulace podle dat dostupných na http://www.czso.cz/csu/2013edicniplan.nsf/publ/1186-13-n_2013, kapitola 2.4. Minerální paliva a maziva
- [4] Viz <http://www.hnutiduha.cz/publikace/dovoz-vyvoz-potravin-po-cesku>
- [5] Spolkový úřad pro územní rozvoj (ARE). Fair and efficient, The Distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland, Švýcarsko 2012. Publikace je dostupná na adrese http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/index.html?lang=en&keywords=HVF&search_mode=AND&from_year=2012&to_year=2012&Submit=Search&pubSearch=1#
- [6] <http://dopravnifederace.cz/mapa>
- [7] Obcházení povinnosti placení mýtného. Závěrečná zpráva pro MD, Fakulta dopravní ČVUT, Praha 2007.
- [8] Dopravní politika pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, Ministerstvo dopravy ČR, duben 2013, dostupná na adrese <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf>
- [9] Ústní informace z jednání na MD 12.3.2014
- [10] Bartheldi, A., Spravedlivé zpoplatnění silniční a železniční dopravy, Vědeckotechnický sborník ČD 27/2009.
- [11] Evropská komise, Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Brusel 2011
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:HTML>
- [12] <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:269:0001:0016:EN:PDF>

Vydáno: březen 2014

Kontakt

Pavel Příbyl, Dopravní federace,
tel: (+420 603 207 249),
email: info@dopravnifederace.cz

www.dopravnifederace.cz