

2008



Tomáš Brzobohatý

# [ ANALÝZA VLIVŮ MÝTNÉHO NA INTENZITU SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICĚ ]

Podpořeno Nadací Partnerství a Trust for Civil Society in Central and Eastern Europe



Trust for Civil Society in Central & Eastern Europe

---

## Obsah

■	Důvody k zavedení mýtného .....	2
■	Chybějící data .....	3
■	Metodika analýzy.....	3
■	Změny v intenzitách nákladní dopravy na zpoplatněných komunikacích .....	4
■	Objíždění zpoplatněných tras .....	5
■	Zkušenosti ze zahraničí .....	5
■	Zvýšení sazeb mýtného .....	5
■	Náklady na dopravu .....	6
■	Výsledek analýzy .....	8
■	Závěrečný komentář .....	8

## [ ANALÝZA VLIVŮ MÝTNÉHO NA INTENZITU SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE ]

### ■ Důvody k zavedení mýtného

System výkonového zpoplatnění nákladní dopravy (mýtného) byl v České republice zaveden z následujících důvodů:

- (i) s ohledem na zavedení systému výkonového zpoplatnění v Rakousku, spuštění německého systému a připravovaný projekt výkonového zpoplatnění na Slovensku **se Česká republika stala levnou tranzitní zemí** pro mezinárodní silniční nákladní dopravu;
- (ii) bylo nezbytné reagovat na **enormní nárůst kamionové dopravy a s tím spojené průvodní jevy** (snížená bezpečnost, vyšší opotřebením komunikací, zvýšená zátěž životního prostředí) ekonomickým opatřením tak, aby se snížil nárůst těchto negativních jevů a související ekonomické náklady byly přeneseny na jejich původce;
- (iii) nárůst kamionové dopravy **nebylo možné vhodným způsobem řešit zvýšením současných poplatků** za užívání dálnic a rychlostních silnic;
- (iv) výkonové zpoplatnění umožňuje ve větším měřítku **uplatňovat regulaci dopravních proudů**;
- (v) zavedení výkonového zpoplatnění **zvýší výhodnost železniční nákladní přepravy** (přesun části silniční nákladní přepravy na železnici);
- (vi) cílem zavedení výkonového zpoplatnění je **dosáhnout vyššího příjmu z poplatků placených uživateli a reinvestování těchto prostředků do dopravní infrastruktury**<sup>1</sup>.

Podobné očekávání měla od zavedení mýtného i veřejnost. Dle výzkumu veřejného mínění z listopadu 2006<sup>2</sup> byly naděje většiny obyvatel spojeny se snížením objemů dopravy na české dálniční a silniční síti, který několik let nepřetržitě narůstal.

Tento materiál vyhodnocuje, zda mýtné, které bylo spuštěno v roce 2007 skutečně tato očekávání naplnilo. Analyzuje vývoj množství nákladních vozidel na silnicích a dálnicích, jejichž užívání bylo od roku 2007 mýtným zpoplatněno.

Nejprve je nutné si uvědomit, že cíl maximalizovat výnos nemusí jít automaticky ruku v ruce se snahou o omezování objemu dopravy. Z hlediska snížení zátěže na životní prostředí a zdraví obyvatel by bylo optimální zvolit co nejvyšší sazbu mýtného, která by od použití silniční nákladní dopravy co nejvíce odrazovala. To by při neměnném způsobu výběru vedlo ke snížení výnosů. Pro optimalizaci dosahování obou cílů je tedy nutno parametry systému v čase operativně měnit. Český systém takto zatím nefunguje.

<sup>1</sup> Dle předkládací zprávy Ministerstva dopravy k zavedení výkonového zpoplatnění, na jehož základě bylo vládou zavedení mýtného v České republice schváleno.

<sup>2</sup> STEM, listopad 2006. Dle závěrů tohoto průzkumu veřejného mínění 62% občanů očekávalo po zavedení mýtného snížení zatížení české silniční sítě kamiony.

Pokud by mýtný systém fungoval v zemi již několik let a s různými sazbami, bylo by možné odhadnout reakci firem na různé zvyšování mýtného poplatku a zjistit tak elasticitu. Při zavádění systému v ČR tyto údaje k dispozici nebyly a zvolená výše poplatku je spíše konzervativně nízká.

Zavádění systému bylo ovlivněno tlaky různých zájmových skupin. Tomu napovídaly jak komplikace doprovázející tendr na výběr provozovatele mýtného systému, tak stanovení výše poplatku a rozsahu pokrytí silniční sítě mýtem.

### ■ Chybějící data

Jak ukazují naše zkušenosti, úspěšnost plnění vládního předsevzetí snížit množství kamionů na silnicích je jen velmi těžko prokazatelné. Na rozdíl od jiných zemí (např. Rakousko) český provozovatel mýtného veřejně nepublikuje údaje o intenzitě dopravy. Obecně je velmi obtížné se k detailnějším datům dostat.

V médiích neproběhla žádná diskuze týkající se vývoje počtu nákladních vozidel, až na mediální vyjádření představitele firmy Kapsch, který udává snížení až o 30%<sup>3</sup>. Existují sice (pro veřenost nedostupná) podrobná data o počtu kamionů, které zaznamenávají mýtné brány, ale problémem je, že tato data jsou k dispozici pouze za rok 2007. Naprosto chybí jakékoli srovnání s předchozími roky a z dat tak nelze vyvozovat žádné závěry.

### ■ Metodika analýzy

Momentálně lze jediné proveditelné a na Kapschi nezávislé srovnání provést na základě výsledků měření Ředitelství silnic a dálnic, jež má na české dálniční a částečně také silniční síti umístěny automatické detektory snímající projíždějící vozidla. Tato zařízení jsou schopna rozčlenit vozidla do čtyř kategorií podle jejich délky – 0-4m, 4-8m, 5-9m, 9-12m a 12 a více metrů. Poslední kategorie zhruba odpovídá hmotností kategorii kamionů nad 12 tun, která je povinna platit mýtné.

Tato data dosud nikdo nezkoumal, neboť Ředitelství silnic a dálnic zpracovalo data za rok 2007 poprvé na žádost Centra pro otázky životního prostředí až v březnu 2008<sup>4</sup>.

Tato analýza nedává vyčerpávající pohled na vývoj objemů dopravy. To je dáno tím, že data za celou síť z automatických detektorů nejsou dostupná. Pro naše účely jsme proto vybrali 8 reprezentativních úseků na páteřní dálniční síti, jež je zpoplatněna mýtem, a kde lze provést meziroční srovnání mezi rokem 2006 (bez mýta) a 2007 (s mýtem). Ze získaných dat lze již vyvozovat určité závěry o vývoji dopravy na komunikacích, které jsou součástí mýtného systému. Zejména výsledky týkající se tranzitu jsou velice spolehlivé, protože přes soubor námi vybraných úseků projíždí drtivá část tranzitní dopravy na území ČR. Z dálničních úseků chybí pouze data z dálnice D11. Tato analýza tedy nezkoumá změny v intenzitě silniční nákladní dopravy na komunikacích, které nepodléhají zpoplatnění mýtem.

<sup>3</sup> Karel Feix v *Impulsech Václava Moravce, Radio Impuls, 15.1.2008*

<sup>4</sup> viz studie *Efekty zavedení výkonového zpoplatnění silniční nákladní dopravy, Working Paper WP2008/01, Praha: Centrum pro otázky životního prostředí UK, červen 2008, dostupné na [www.czp.cuni.cz/wp](http://www.czp.cuni.cz/wp)*.

## ■ Změny v intenzitách nákladní dopravy na zpoplatněných komunikacích

Základním zjištěním naší analýzy je, že na většině vybraných úseků české dálniční sítě došlo k meziročnímu poklesu nákladní dopravy nad 12 tun. Jak ukazuje následující tabulka, nárůst dopravy byl pozorován pouze na dálnici D8.

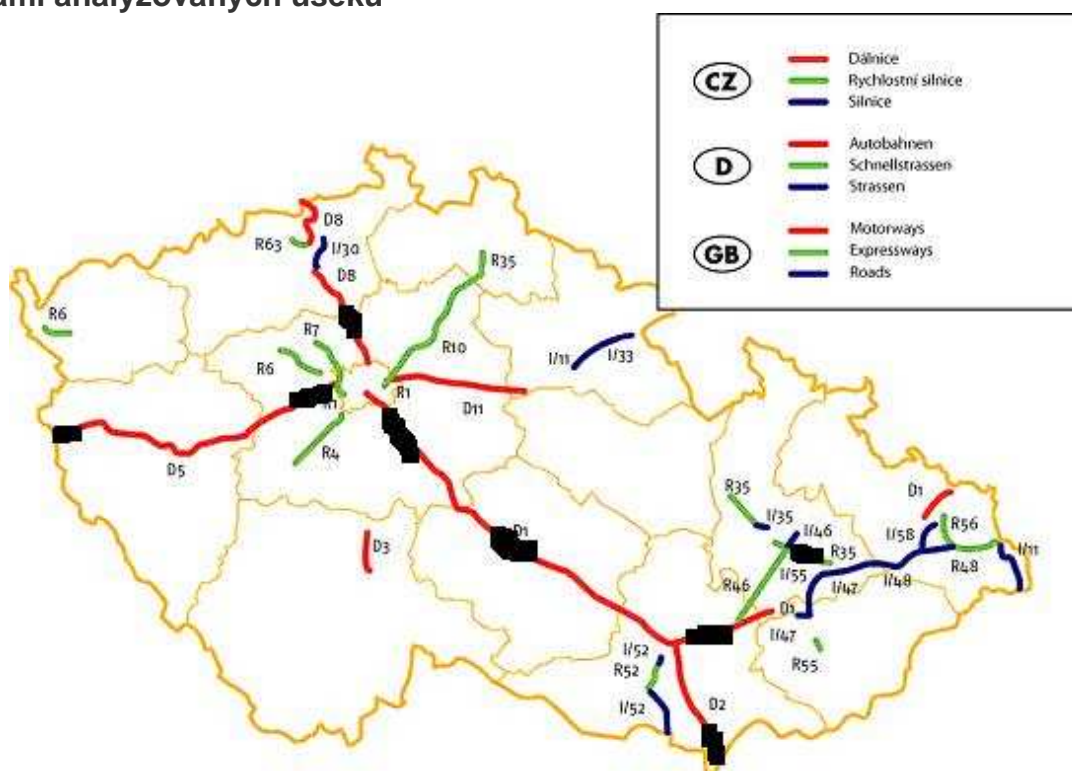
**Tabulka 1: Intenzita kamionové dopravy ve vybraných úsecích dálniční sítě v letech 2006 a 2007**

SIL	USEK	ZAČÁTEK ÚSEKU	KONEC ÚSEKU	denní průměr 2006	denní průměr 2007	změna
D1	1-8026	Průhonice	Jesenice	8220	6960	-15%
D1	5-8019	Humpolec	Větrný Jeníkov	7370	6280	-15%
D1	6-8800	Brno, východ	Holubice	5060	4470	-12%
D2	6-8750	Břeclav	st. hranice ČR/SR	3950	3230	-18%
D5	1-8100	km 0,00	Rudná	7080	5840	-18%
D5	3-8198	Kateřina	st.hr. ČR-SRN	4710	3800	-19%
D8	1-8210	Úžice	Nová Ves	3100	3460	12%
I/35	7-0760	Kocourovce, nájezd na 437	nájezd na 437 a 441	3630	3520	-3%
<b>Celkem</b>				<b>43120</b>	<b>37560</b>	<b>-13%</b>

Pozn. Údaje v tabulce udávají průměrný denní počet vozidel nad 12 metrů, které projedou daným úsekem v obou směrech

Na silnici I35 z Olomouce do Hranic na Moravě došlo pouze k nepatrnému snížení, na všech ostatních úsecích nicméně došlo k poklesu o více než 10%. Jedná se tedy o nezanedbatelný pokles dopravy v dané kategorii, který v průměru činil 13%. Lze přepokládat, že pro celou dálniční síť bychom dostali výsledek kolem 10%, neboť jak jsme již výše uvedli, jedná se o poměrně reprezentativní vzorek.

## Mapka zpoplatněných komunikací v ČR (stav v roce 2008) a námi analyzovaných úseků



Při interpretaci výsledků je nutné si uvědomit, že pokud by mýtné zavedeno nebylo, byly by objemy dopravy za roku 2007 vzhledem k 6% růstu české ekonomiky a vysokému růstu exportu v Polsku a na Slovensku pravděpodobně vyšší než v roce 2006. Změna oproti stavu bez mýta činí pravděpodobně více než zmíněných 10%.

### ■ **Objíždění zpoplatněných tras**

Co je bohužel nemožné přesněji kvantifikovat, je přesun dopravy z dálnic na ostatní silnice. Je známým faktem, že se dopravci vyhýbají placení poplatků objížděním zpoplatněných tras po souběžných silnicích. Zkušenosti z Rakouska naznačují, že objíždění tam bylo poměrně velkým problémem, který vyřešil na některých úsecích zákaz jízdy kamionů. Velkým problémem je objíždění zpoplatněných úseků i u nás. Z médií se lze dočíst o desítkách měst a obcí, které se s problémem začaly ve zvýšené míře potýkat jednak po zavedení mýtného jen dálnicích a rychlostních silnicích, a jednak v ještě dále zvýšené míře po přičlenění ČR k Schengenskému prostoru. Například v trase mezi Jihlavou a hraničním přechod Hatě u Znojma se meziroční nárůst kamionové dopravy odhaduje na několik desítek procent.

### ■ **Zkušenosti ze zahraničí**

Pokud se kamionová doprava přesune z dálnic do měst, je to bezpochyby horší varianta, než pokud jezdí po dálnici. K takovým situacím by v žádném případě nemělo docházet, jinak se systém mýtného zcela míjí s důvody pro jeho zavedení (snížit zátěž životního prostředí, zvýšit bezpečnost silničního provozu). Nabízí se možnost využít buď zkušenosti z Rakouska a uplatnit zákaz jízdy na některých úsecích a nebo ze Švýcarska, které se zpoplatněním celé sítě těmto problémům zcela vyhnulo. Toto řešení se zdá jako koncepčnější. Prosazují je i někteří krajští hejtmani. Podle vládních plánů by mělo ke zpoplatnění celé sítě dojít do několika let. Je však otázkou, zda k tomu bude dostatek odvahy.

### ■ **Zvýšení sazeb mýtného**

Zároveň by bylo možné přistoupit ke zvýšení mýtných sazeb. Ukázalo se, že zpoplatnění dálnic je efektivním nástrojem k redukci nákladní dopravy, a že jej lze aplikovat i v širším rozsahu. Jak ukazuje rakouská studie *Mýtné na všech silnicích – Data a fakta*<sup>5</sup>, sazby mýtného v Rakousku a další poplatky uvalené na dopravce, jako například spotřební daň z benzínu, zatím stále v sumě nepokrývají všechny externality spojené s nákladní dopravou na dálnicích a rychlostních komunikacích. Mýto tam ale pokrývá náklady na samotnou výstavbu a údržbu dálnic.

<sup>5</sup> *Lkw-Maut auf allen Strassen – Daten und Fakten, VCO, Vídeň 2006*

## ■ Náklady na dopravu

V České republice situace zatím tak dobrá není: Jednak je na údržbě silniční sítě letitý deficit cca 800 miliard korun, jednak škody, které nákladní doprava ročně na opotřebením infrastruktury způsobí dosahuje dalších zhruba 70ti miliard korun, za což jsou vozidla nad 12tun a vozidla s návěsem zodpovědná z celých 91%.

Další externality, jako jsou škody způsobené dopravními nehodami, hlukem, lokálním znečištěním a emisemi skleníkových plynů u nás činí v případě kamionové dopravy nad 12 tun dalších 15 mld Kč.<sup>6</sup>

Ve srovnání s výnosem z mýta ve výši 5,5 miliardy, z nichž šlo cca 37% jako platba firmě Kapsch, je tedy situace zjevně zcela odlišná.

Teprve při započítání celé silniční daně – i z osobních automobilů – s předpokládaným výnosem za rok 2007 ve výši 5,7 miliardy korun a s celkovým výnosem spotřební daně z pohonných hmot (výnos zahrnuje nákupy všech pohonných hmot, včetně sektorů stavebnictví a zemědělství a vozidel do 12ti tun včetně osobních automobilů), který činil v roce 2006 77,73 miliard korun<sup>7</sup> se dostáváme k číslu, které by negativní dopady jen z nákladní dopravy nad 12t přibližně vyrovnalo.

Ani při takovém výnosu ovšem nedochází k tvorbě rezerv k uhrazení ať už letitého deficitu na údržbě, nebo na výstavbu nové silniční infrastruktury.

**Tabulka 2: Zatížení české silniční sítě podle kategorií vozidel**

Kategorie vozidel	Opotřebením infrastruktury Kč/km	Opotřebením infrastruktury mld Kč
Osobní automobily benzínové	0,0072	360
Osobní automobily dieselové	0,0072	96
Autobusy	6,04	6 230
Nákladní automobily do 3,5t	0,053	267
Nákladní automobily 3,5-12t	2,126	3 988
Nákladní automobily nad 12t	14,182	28 892
Návěsová souprava	15,824	37 415
Opotřebením infrastruktury celkem		77 248
z toho nákladní automobily		33 147

<sup>6</sup> Zdroj: Slepá ulice, Centrum dopravního výzkumu, pozn. Tato data se vztahují k celé dálniční a silniční síti v ČR.

<sup>7</sup> Vlastní výpočet dle dostupných dat o spotřebě nafty a benzínu v roce 2006

Označení kategorie vozidel		Počty vozidel využívaných v provozu	Průměrný kilometrický proběh/rok	Opotřebení infrastruktury Kč/km	Opotřebení infrastruktury mil Kč
OA/B	Osobní automobily benzínové	3 123 970	16 000	0,0072	360
OA/D	Osobní automobily dieselové	575 935	23 000	0,0072	96
N5/Bus	Autobusy	20 627	50 000	6,04	6 230
N1	Nákladní automobily do 3,5t	209 578	24 000	0,053	267
N2	Nákladní automobily 3,5-12t	66 997	28 000	2,126	3 988
N3	Nákladní automobily nad 12t	45 272	45 000	14,182	28 892
N4+NS	Návěsová souprava	26 869	88 000	15,824	37 415
<b>Opotřebení infrastruktury celkem</b>					<b>77 248</b>
<b>z toho nákladní automobily</b>					<b>33 147</b>
<i>z toho je možné dále specifikovat</i>					
N1+P	Nákladní automobily do 3,5t s přívěsem)* využití 8%	8 000	10 000	0,072	6
N2+P	Nákladní automobily 3,5-12t s přívěsem)* využití 42%	28 000	28 000	3,72	2 916
N3+P	Nákladní automobily nad 12t s přívěsem)* využití 64%	29 000	45 000	14,13	18 440

\*Jedná se o počty provozovaných přívěsů podle údajů sčítání dopravy v roce 2000

Zdroj: Analýza trendů v silniční nákladní dopravě v letech 1995-2003, studie pro Zelený kruh a Hnutí Duha, Centrum dopravního výzkumu, 2005.

Tabulka 3: Externí náklady dopravy v ČR v roce 2004 podle kategorií vozidel

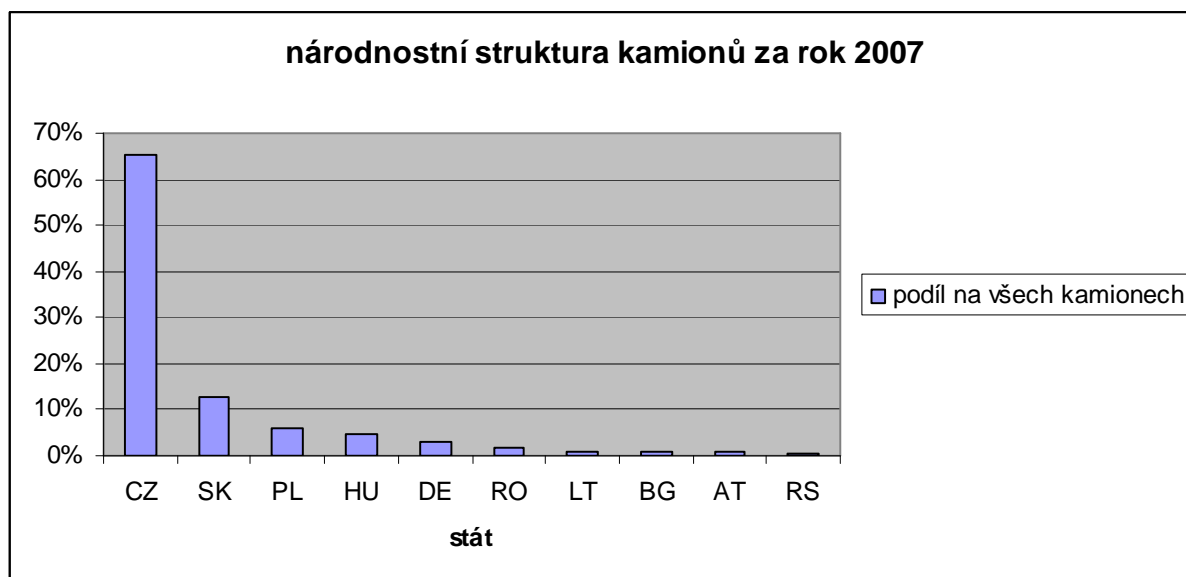
Kategorie vozidel	Externí náklady v miliardách korun
Osobní automobily benzínové	38
Osobní automobily dieselové	10
Autobusy	8
Nákladní automobily do 3,5t	16
Nákladní automobily 3,5-12t	12
Nákladní automobily nad 12t	15
Návěsová souprava	28
<b>Celkové externí náklady</b>	<b>127</b>

Označení kategorie vozidel		Počty vozidel v provozu	Měrné externí náklady Kč/km	Celkové vyvolané externí náklady mil.Kč
OA/B	Osobní automobily benzínové	76275	1,526	38275
OA/D	Osobní automobily dieselové	20214	1,526	10214
N5/Bus	Autobusy	13988	13,563	7988
N1	Nákladní automobily do 3,5t	31643	6,291	15643
N2	Nákladní automobily 3,5-12t	24107	12,851	12107
N3	Nákladní automobily nad 12t	28892	14,182	14892
N4+NS	Návěsová souprava	56296	23,809	28296
<b>Celkové externí náklady 2004</b>				<b>127 415</b>

Zdroj: Analýza trendů v silniční nákladní dopravě v letech 1995-2003, studie pro Zelený kruh a Hnutí Duha, Centrum dopravního výzkumu, 2005.



**Tabulka 3: Národnostní struktura kamionů za rok 2007 na zpoplatněných úsecích silniční sítě**



Zdroj: ŘSD 2008

#### ■ Výsledek analýzy

Z výsledků naší analýzy vyplývá, že zavedení mýtného pomohlo částečně snížit nákladní dopravu na dálnicích a rychlostních komunikacích, které jsou součástí systému výkonového zpoplatnění.

#### ■ Závěrečný komentář

Přestože data dokládají pokles intenzity na zpoplatněných komunikacích, z řady údajů (informace od postižených obcí, statistiky vytížení hraničních přechodů) lze odvodit, že došlo ke zvýšení zatížení na nezpoplatněné části sítě.

■ **Dopravní federace** je sdružením ekologických organizací, které vzniklo s cílem dosáhnout snížení negativního vlivu dopravy na kvalitu života. Zaměřuje se zejména na opatření s celostátním dopadem. V současnosti je jejím hlavním tématem potřeba zásadního zdokonalení systému mýtného pro nákladní silniční dopravu.

---

[www.dopravnifederace.cz](http://www.dopravnifederace.cz)

[info@dopravnifederace.cz](mailto:info@dopravnifederace.cz)  
tel: +420 222 513 859  
fax: +420 222 518 319

Dopravní federace  
Lublaňská 18  
120 00 Praha 2