

## **Memorandum za rozšíření mýtného pro nákladní dopravu i na silnice první, druhé a třetí třídy**

**červen 2010**

Za posledních deset let vzrostly výkony silniční nákladní dopravy v ČR o polovinu. Nevedly k tomu rostoucí objemy přepravovaného zboží, ale zvyšování průměrné přepravní vzdálenosti. Nemalý podíl na tom má i rostoucí tranzitní doprava přes území České republiky. Cenou za intenzivnější dopravu jsou poškozené vozovky, větší riziko nehod, hluk a znečištěné ovzduší ve městech a vesnicích.

Již dříve vážná situace se zhoršila poté, co byl v roce 2007 zaveden systém mýtného pro nákladní vozidla nad 12 tun hmotnosti a od roku 2010 pro vozidla od 3,5 tuny, který zahrnuje téměř výhradně jen dálnice a rychlostní komunikace. Výrazným trendem se proto stalo objíždění zpoplatněných úseků po zbytku silniční sítě, na které mýtné zavedeno není. Nárůst těžké dopravy tak likviduje silnice I., II. a III. třídy a přináší obyvatelům stovek měst a obcí řadu negativních vlivů – hluk, exhalace, vibrace a snížení bezpečnosti jak pro motoristy, tak pro chodce či cyklisty. Je prokázáno, že znečišťující látky v ovzduší pocházející z dopravy přispívají ke zkrácení délky života a ke vzniku nádorových onemocnění.

Mýtné neplní ani zdaleka svou funkci regulačního prvku nákladní dopravy, který by měl zajistit vedení těžkých nákladních vozidel především po páteřní silniční síti a v dlouhodobějším horizontu motivovat k přesunu na ekologicky šetrnější železnici. Jenom těžké nákladní automobily nad 12 tun se podílejí na opotřebením silnic ze tří čtvrtin. Výnosy z mýtného však představují pouhý zlomek jimi působených škod na silničním svršku. Jsou tak jen symbolickým příspěvkem do rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, ve kterém se navíc nečitelně rozpouštějí. Ani po přičtení výnosů z daní nepokryjí příjmy z těžké nákladní dopravy náklady na odstranění škod, které tato vozidla na silniční síti působí.

Dalším zatížením pro obyvatele obcí je zvýšení mýtného poplatku v pátek odpoledne a večer, platné od února 2010, které trend objíždění opět o něco posílilo. V plánu také je, aby na silniční síti začali časem hradit mýtné i řidiči osobních aut. To by ovšem byla za stávajícího naprosto nedostatečného rozsahu zpoplatněné sítě pro život v obcích další rána.

V ČR byla doposud zpoplatněna pouhá 2% rozsahu dálniční a silniční sítě a pouze 17% z původního záměru zpoplatnit od začátku roku 2009 všechny dálnice, rychlostní silnice a silnice první třídy. V současnosti se mluví o možnosti zavedení hybridního systému i na silnicích nižších tříd kolem roku 2013. Kvůli chronickým průtahům při rozšiřování zpoplatněné sítě však existuje obava, že bez dostatečného tlaku veřejnosti se zavedení mýtného pro nákladní dopravu na silnicích nižších tříd bude dále odkládat.

Situace, kdy nedochází k hájení základních zájmů obyvatel měst a obcí na objízdných trasách a kdy činěné kroky naopak jejich situaci soustavně zhoršují, je neúnosná.

**Mýtné nesmí škodit obyvatelům měst a vesnic dotčených průjezdnou dopravou ani řidičům ostatních vozidel!**

**Požadujeme proto**, aby prioritou v dalším využívání mýtného systému byly zájmy obyvatel měst a vesnic trpících negativními dopady silniční dopravy. Ke zlepšení současné situace je potřeba provést následující opatření:

- Rozšířit mýtné i na silnice I., II. a III. třídy.
- Vyjmout z povinnosti platit mýtné vozidla sloužící k veřejné linkové osobní dopravě dotované z veřejných rozpočtů.
- Postupně navyšovat a upravovat mýtné poplatky tak, aby přispívaly jako motivační prvek k přesunu části přeprav nejen mimo obce, ale také na ekologičtější způsoby dopravy (železnice, využívání kombinovaných dopravních systémů).
- Reinvestovat výnosy z mýtného podle předem jasného klíče tak, aby přispívaly k dalšímu snižování zátěže společnosti nákladní silniční dopravou.

**Apelujeme** na politickou reprezentaci, vzešlou z voleb v květnu 2010, aby se systémem mýtného začala urychleně zabývat a ve spolupráci s kraji a obcemi připravila rozšíření zpoplatnění o silnice první, druhé a třetí třídy od roku 2012. Zároveň s tím bude nezbytné navrhnout a zdůvodnit optimální výši poplatku a uvážlivě stanovit způsob využití jeho výnosů.

Jde to i jinak:

Vhodně zvolená opatření mohou mít významné přínosy. Za příklad dobré praxe lze považovat Švýcarsko, kde se pomocí mýtného systému daří alespoň omezovat nárůst kamionové dopravy a přesouvat nákladní dopravu na železnici. Téměř 2/3 z výnosů potom směřují do opatření na zatraktivnění železniční dopravy. Zbylou třetinu pak dostávají jednotlivé kantony na údržbu své silniční sítě.