

Omyly a fakta o rozšíření mýtného na silnice nižších tříd

V probíhající veřejné debatě o připravovaném rozšíření mýtného na všechny silnice první třídy a vybrané silnice druhé a případně třetí třídy se stále dokola vrací několik protiargumentů. Jsou mezi nimi samozřejmě věcné připomínky, které lze řešit nastavením systému pro výběr mýtného. Objevují se ale i zavádějící nebo vysloveně nepravdivá tvrzení. V tomto informačním listu uvádíme na pravou míru ta nejčastější.

1. omyl

„Zpoplatnění silnic nižších tříd bude ztrátové, neboť na nich musí být oproti dálnicím a rychlostním silnicím mnohem nižší kilometrický poplatek, a to přímo úměrně mnohem nižším měrným nákladům na jejich výstavbu, údržbu a obnovu.“

Skutečnost

Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly [1] skutečně musí být výběr mýtného založen na zásadě prosté návratnosti nákladů na zpoplatněnou síť silnic a dálnic. Tato směrnice se ale vztahuje pouze na síť transevropských komunikací TEN-T, kam v České

republice kromě některých dálnic a rychlostních silnic spadá už jen několik silnic I. třídy, které jsou navíc zpoplatněny již dnes. Zpoplatnění na zbytku silniční sítě mimo TEN-T musí pouze respektovat obecné zásady primárního práva EU, přičemž v tomto konkrétním případě je třeba zmínit zejména princip nediskriminace. To znamená, že dopravci z různých členských zemí nemohou být v rámci jednoho systému zpoplatnění v různé míře [2].

Pro úspěch rozšíření výběru mýta na silnice nižších tříd bude nezbytné vhodně nastavit kilometrické sazby. Zatímco logika platby podle jízdního komfortu by vedla k výrazně nižšímu zpoplatnění silnic nižších tříd, zohlednění dopadů na zdraví a životní prostředí obyvatel směřuje k opačným výsledkům. Značná část silnic první, druhé i třetí třídy totiž vede středem obcí, což má negativní dopad na zdraví a kvalitu prostředí tamních obyvatel [3]. Mezi oběma přístupy tudíž bude potřeba nalézt vyvážený kompromis. Navíc musí být sazby mýtného nastaveny v takovém vzájemném poměru, aby se objížďení dálnic a rychlostních silnic po silnicích nižších tříd přestalo vyplácet [4].

2. omyl

„Rozšíření mýtného na silnice nižších tříd bude ztrátové, protože po nich oproti dálnicím a rychlostním silnicím jezdí mnohem méně vozidel, zatímco náklady na rozšíření systému mýtného, přenos dat a kontrolu dodržování mýtné povinnosti budou vysoké.“

Skutečnost

Analýza výnosů a nákladů na rozšíření elektronického mýta [5], zadaná Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, konstatuje, že opravdové náklady na rozšíření výběru mýtného na silnice nižších tříd budeme znát až poté, co stát tuto službu poptá ve skutečném výběrovém řízení.

Již nyní je ale nutno zdůraznit, že na straně výnosů přibudou poplatky od těch dopravců, kteří se nyní mýtnému vyhýbají a objíždí dálnice a rychlostní silnice po nezaplatněných silnicích nižších tříd.

Lze očekávat, že rozšíření mýtného je donutí k návratu. Následně se ušetří na opravách objížděných komunikací, které často nebyly konstruovány na intenzivní zátěž těžkou nákladní dopravou. A sníží se rovněž náklady na kompenzaci škod na zdraví a majetku obyvatel žijících v sousedství dnešních objížděných tras.



Častá situace s kamiony v Jizerním Vtelnu.
Foto: majitel dotčeného domu pan M. Kašpárek

3. omyl

„Rozšíření výběru mýta na většinu silniční sítě povede pouze ke zdražení spotřebního zboží, zejména potravin a nebude mít žádný pozitivní efekt na dělbou přepravní práce ve prospěch železnice.“

Skutečnost

Inspirativním příkladem je Švýcarsko, které vybírá mýtné na celé silniční síti, a to v kilometrické sazbě, která několikanásobně převyšuje sazbu v České republice. Čistý výnos z výběru mýtného dosáhl

ve Švýcarsku v roce 2008 1,441 miliardy švýcarských franků (cca 23 miliard korun), přičemž ceny spotřebního zboží v důsledku výběru mýta vzrostly jen o zanedbatelných 0,11 % [6]. Dvě třetiny vybrané částky slouží na základě referendem schváleného zákona k rozvoji veřejné dopravy a transalpských železničních koridorů. Zbylou třetinu dostávají na údržbu silniční sítě, veřejnou dopravu či jiné výdaje jednotlivé kantony. Hůře dopravně dostupné regiony navíc dostávají ještě kompenzační bonus. Díky tomuto modelu je objem zboží přepraveného železnicí přes Alpy po švýcarském území dlouhodobě o více než 2/3 vyšší, než kolik ho po stejné trase přepraví nákladní auta.

Lze tedy očekávat, že rozšíření mýtného i na silnice nižších tříd nepovede ani v České republice k významnému zvýšení cen spotřebního zboží. Větší část nárůstu nákladů na přepravu se vykompenzuje jinak.

Na straně dopravců půjde o další stimul k redukci tzv. prázdných jízd, což povede k vyššímu průměrnému vytížení vozidla a snížení vlastních nákladů. Velcí prodejci spotřebního zboží pak budou muset vzhledem ke značné konkurenci ve svém oboru kompenzovat nemalou část skutečného nárůstu cen dopravy snížením svých marží.

Rozšíření mýtného na komunikace nižších tříd nebude mít negativní dopady ani na zásobování malých venkovských prodejen, neboť ty bývají zaváženy vozidly s nejvyšší povolenou hmotností do 3,5 tuny, která mýtné povinnosti nepodléhají.

Pro změnu dosavadních trendů v nákladní dopravě ovšem bude nezbytné, aby stát na základě promyšlené, dlouhodobé a závazné koncepce investoval dostatek prostředků do modernizace železničních tratí, výstavby veřejných logistických center a obnovy i novostaveb železničních vleček. Po určitou dobu by měl také pokračovat v podpoře

pořizování speciálních přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu.

4. omyl

„Podle modelových studií [7] objíždí zpoplatněné dálnice a rychlostní silnice pouze naprostá menšina nákladních vozidel, nejedná se tedy o skutečný problém.“

Skutečnost

Průměrné procento objíždějících vozidel nevypovídá naprosto nic o zatížení nejlépe používaných neplacených úseků. Na vysoce zatížené dálnici se úbytek několika stovek nákladních aut za den výrazně neprojeví, ale v obcích postižených objížděním představuje srovnatelný nárůst výrazné problémy. Zvláště pro obyvatele, kteří bydlí hned vedle silnice. Intenzivní provoz těžkých nákladních aut na úzké a křivolaké „okresce“ navíc snižuje bezpečnost silničního provozu i mimo obce [8].

5. omyl

„Požadovat mýtné na silnicích nižších tříd by měly stát a kraje až poté, co je uvedou do řádného stavu.“

Skutečnost

Stav mnoha silnic nižších tříd je skutečně neuspokojivý. Ovšem velký podíl na tom má právě nákladní doprava. Těžká nákladní vozidla nad 12 tun nejvyšší povolené hmotnosti se na dopravním opotřebením komunikací podílejí ze tří čtvrtin. Způsobují tedy větší škody, než by odpovídalo součtu jejich celkového daňového zatížení a odvedeného mýtného. Je tudíž jenom na místě, aby provozovatelé nejtěžších vozidel přispívali ve větší míře. Doposud je totiž dotují řidiči osobních automobilů, kteří silnice opotřebovávají jen minimálně. Suma, kterou tito řidiči odvedou do státního rozpočtu prostřednictvím spotřební daně a daně z přidané hodnoty z motorových paliv, na dálničních známkách a na silniční dani je zatím ve srovnání s kamiony neúměrně vysoká [9].

Vydáno: prosinec 2011

Kontakt

- Aleš Kuták, Dopravní federace, telefon 775 927 210, email ales.kutak@dopravnifederace.cz

Prameny

- [1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- [2] A Price Worth Paying. A guide to the new EU rules for road tolls for lorries. Druhé vydání studie European Federation for Transport and Environment z roku 2007 je dostupné na adrese http://www.transportenvironment.org/Publications/pr ep_hand_out/lid:458
- [3] Kvantifikace externích nákladů z jízdy nákladního vozidla na zpoplatněných a objížděných trasách. Studie, kterou pro Dopravní federaci zpracovalo Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy v říjnu 2011, je dostupná na adrese http://dopravnifederace.cz/_files/Maca_externi_naklad y_opr.pdf
- [4] Nastavení mýtného z hlediska objíždění. Pro Dopravní federaci zpracovala Motran Research, s.r.o. v září 2011. Studie je dostupná na adrese http://dopravnifederace.cz/_files/file/Dopravni_studie _Dufek.pdf
- [5] Analýza výnosů a nákladů na rozšíření elektronického mýta při zavedení výkonového zpoplatnění silnic I., II. a III. třídy pro vozidla nad 3,5 t. Studie, kterou pro Ředitelství silnic a dálnic ČR zpracovaly v roce 2011 Fakulta dopravní ČVUT a Deloitte Advisory, s.r.o., je dostupná na adrese http://dopravnifederace.cz/_files/file/analyza%20vynosu_rozsireni%20myta.PDF
- [6] Fair and efficient. The Distance-related Heavy Vehicle Fee in Switzerland. Studie ARE z roku 2010 je dostupná na adrese <http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/index.html?lang=en>
- [7] Projekt VaV č. 1F51D/119/120 Modelování dopadu ceny a rozsahu zpoplatnění pozemních komunikací na silniční síť s využitím dopravního modelu ČR a návazné evropské sítě. Pro Ministerstvo dopravy ČR zpracovala CityPlan, s.r.o. v prosinci 2005.
- [8] viz například http://www.lidovky.cz/kamiony-zamoruji-okresky-a-otravuji-lidi-f14-/ln_domov.asp?c=A110508_192530_ln_domov_ana
- [9] Spravedlivé zpoplatnění silniční a železniční dopravy. Výsledky disertační práce A. Bartheldiho z dubna 2009 jsou dostupné na adrese http://dopravnifederace.cz/_files/file/Spravedlive%20zpoplatneni.pdf