



Analýza trendů silniční nákladní dopravy

I.část

ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA Z ŘEŠENÍ

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ÚKOLU

1. **Identifikační kód úkolu:** smlouva číslo - 1750/05/01
číslo úkolu nositele - 17507
2. **Zadavatel: Zelený kruh, o.s.** Lublaňská 18, 120 00 Praha 2,
IČO: 148 88 009
Pověřený pracovník: Ing. Zuzana Drhová
3. **Zhotovitel: Centrum dopravního výzkumu - BRNO**
zastoupený: Ing. Josef Mikulík, CSc., ředitel
4. **Zodpovědný řešitel úkolu:** Ing. Vladimír Žák
5. **Spoluřešitel:** Ing. Tomáš Sobota
6. **Předmět řešení úkolu:**
Zpráva se zabývá zpracováním I. části - Analýzy trendů v silniční nákladní dopravě v ČR v letech 1995-2003. Analýza se stane základem další studie Zeleného kruhu a Hnutí DUHA určené pro politiky, novináře, úředníky a další, kteří ovlivňují dopravní politiku a mohou napomoci k omezení růstu silniční dopravy v ČR.
7. **Doba řešení:** 02-03/2005

Obsah zprávy:

1. Úvodní část	4
1.1 Cíl a účel materiálu	4
1.2 Členění zprávy, termíny zpracování a zdroje dat	4
1.2.1 Termín zpracování.....	4
1.2.2 Zdroje dat.....	4
1.3 Seznam použitých zkratk ve zprávě.....	5
2. Informace o vývoji silniční nákladní dopravy v ČR - 1995 až 2003	6
2.1 Vývoj silniční, železniční a kombinované dopravy v ČR.....	6
2.1.1 Přeprava zboží v silniční dopravě.....	6
2.1.2 Přeprava zboží v železniční dopravě.....	7
2.1.3 Přeprava zboží kombinovanou dopravou.....	9

2.2	Struktura vozového parku v silniční dopravě.....	10
2.2.1	<i>Struktura vozového parku nákladních vozidel.....</i>	<i>10</i>
2.2.2	<i>Struktura vozového parku - tahače.....</i>	<i>11</i>
2.2.3	<i>Struktura vozového parku - návěsy a přívěsy.....</i>	<i>12</i>
2.2.4	<i>Vývoj kapacity nákladních vozidel v silniční dopravě.....</i>	<i>13</i>
2.2.5	<i>Vývoj spotřeby paliv v dopravě ČR.....</i>	<i>14</i>
2.3	Očekávané trendy vývoje nákladní dopravy v ČR.....	14
2.4	Prognóza vývoje dopravy v ČR ve vazbě na očekávané hospodářský rozvoj.....	14
2.4.1	<i>Trendy vývoje přepravy zboží po silnici.....</i>	<i>16</i>
2.4.2	<i>Trendy vývoje přepravy zboží po železnici.....</i>	<i>16</i>
2.5	Zatížení silniční sítě těžkou nákladní dopravou v kontextu se železnicí.....	17
2.5.1	<i>Silniční síť a její zatížení.....</i>	<i>17</i>
2.5.2	<i>Zatížení a opotřebení silniční sítě podle kategorií vozidel.....</i>	<i>18</i>
2.5.3	<i>Volné kapacity železniční sítě v kontextu se silniční dopravou.....</i>	<i>19</i>
2.6	Externí náklady.....	20
2.6.1	<i>Externí náklady podle jednotlivých kategorií vozidel.....</i>	<i>21</i>
3.	Dopravní politika a legislativa ČR v porovnání s EU.....	21
3.1	Dopravní politika v letech 1993-1998.....	21
3.2	Dopravně politické zásady a principy Dopravní politiky z roku 1998.....	22
3.3	Zhodnocení proklamovaných záměrů a cílů z roku 1998.....	23
3.4	Dopravně-politické zásady a principy Dopravní politiky na léta 2005 - 2013.....	24
3.4.1	<i>Stav a východiska dopravy v roce 2004.....</i>	<i>25</i>
3.4.2	<i>Globální cíle a priority Dopravní politiky pro léta 2005-2013.....</i>	<i>25</i>
3.4.3	<i>Hlavní priorita č.1 - výtah.....</i>	<i>26</i>
4.	Současná situace a konkurence na dopravním trhu ČR.....	28
4.1	Současná situace a konkurence silnice-železnice.....	28
4.2	Současná situace na dopravním trhu ČR – kapacita versus výroba.....	28
5.	Současná opatření pro podporu kombinované dopravy.....	30
5.1	Současná situace KD v ČR.....	30
5.2	Legislativní opatření na podporu KD.....	32
5.2.1	<i>Vládní a legislativní podpora kombinované dopravy v ČR 1998-2000.....</i>	<i>32</i>
5.2.2	<i>Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční.....</i>	<i>32</i>
5.2.3	<i>Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.....</i>	<i>32</i>
5.2.4	<i>Ostatní opatření na podporu KD.....</i>	<i>32</i>
5.2.5	<i>Návrh nových opatření na podporu rozvoje KD.....</i>	<i>33</i>

Seznam příloh:

1. Externí náklady z přepravních procesů v ČR
2. Přehled přímé podpory kombinované dopravy v letech 1995-2003
3. Hlavní terminály a železniční tahy kombinované dopravy v ČR
4. Emise v dopravě ČR 1997-2003
5. Přehled právních předpisů v působnosti MD

1. Úvodní část

1.1 Cíl a účel materiálu

Zpracování I.část **Analýzy trendů v silniční nákladní dopravě**, na kterou naváže řešitel návrhu konkrétních způsobů jejího omezování. Zpracovaná analýza se stane základem studie Zeleného kruhu a Hnutí DUHA určené pro politiky, novináře, úředníky a další, kteří ovlivňují dopravní politiku ČR. Je proto koncipována přehledně s ohledem na cílovou skupinu, tj. jako srozumitelný text doplněný ilustrativními grafy a tabulkami.

Hlavní důraz je kladen na trendy vývoje nákladní dopravy od roku 1995, porovnání silniční nákladní dopravy s dopravou železniční.

1.2 Členění zprávy, termíny zpracování a zdroje dat

Zpráva tvoří I.část **Analýzy trendů v silniční nákladní dopravě**, ta je dále členěna na další části podle zadané osnovy dle uzavřené smlouvy takto:

Informace o vývoji silniční nákladní dopravy v ČR v letech 1995 až 2003

- její současný stav
- očekávané trendy v horizontech roků 2010 a 2015;
- analýza trendů (interpretaci dat) doplněnou grafy, podrobná data jsou v tabulkové podobě.

Hlavní části podle zadané osnovy jsou:

- vývoj silniční, železniční a kombinované nákladní dopravy v ČR
- struktura parku nákladních vozidel na českých silnicích
- zatížení silniční sítě nákladní dopravou v kontextu se železnicí (*včetně komentáře k dopadům na silniční síť – těžká nákladní vozidla*)
- zatížení z nákladní dopravy v ČR; *především trendy u emisí včetně CO₂ (případně i hluku) a nehod s účastí motorového vozidla majících za následek úmrtí nebo zranění osob; externí náklady v ekonomickém vyčíslení doplnit pouze jako ilustrativní údaj*
- dopravní politika a legislativa ČR v porovnání s EU a s vybranými progresivními státy – *rozsah max. 2 stránky*
- současná situace a konkurence na dopravním trhu ČR – *kapacita versus výroba*
- současná opatření pro podporu kombinované dopravy a jejich opora v legislativě – *zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční; zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.*

1.2.1 Termín zpracování

Pracovní verze analýzy byla zpracována a odeslána v elektronické podobě objednateli 21.2.2005, objednatel zaslal zhotoviteli připomínky k pracovní verzi dne 3.3.2005. Konečná verze zprávy obsahuje zapracované připomínky a další doplňky vč. 4. příloh.

1.2.2 Zdroje dat

Zhotovitel vychází převážně z údajů Statistické ročenky MD ČR 2000-2003 a statistiky CDV Brno. Data jsou doplněny s využitím dalších projektů CDV, ve zprávě jsou analyzovány oficiální podklady z dopravní politiky MD ČR a platných směrnic EU.

Informační zdroje jsou následující:

1	Statistická ročenka dopravy 2000, 2003 -Centrum dopravního výzkumu Brno
2	Vytížení dálniční a silniční sítě - Zpráva německého sdružení automobilových výrobců - leden 2005
3	Oceňování škod způsobenými přepravními procesy na ŽP a jejich internalizace - zpráva za rok 2004 - Centrum dopravního výzkumu Brno

4	Statistika - České dráhy 2002, 2003
5	Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury pro rok 2004 - schválený usnesením PSP ČR č. 815 dne 11.12.2003
6	Dopravní prognóza pro časové horizonty 2010-2015 - zpráva za 7/2004, Centrum dopravního výzkumu Brno

1.3 Seznam použitých zkratk ve zprávě

AD	Automobilová doprava
AGTC	Evropská dohoda o hlavních trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících
CDV	Centrum dopravního výzkumu Brno
CEMT (ECMT)	Evropská konference ministrů dopravy, založená r. 1953, přidruženými členy jsou též Austrálie, Kanada, Spojené státy americké a Japonsko. (Conférence européenne des ministres des transports).
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
HC	Super velký kontejner - High Cube 45'
HDP	Hrubý domácí produkt
hrt	Hrubé tuny
IAD	Individuální automobilová doprava
KD	Kombinovaná doprava
LD	Letecká doprava
mil	milión
mld	miliarda
Ro-La	Doprovázená kombinovaná doprava- (Rollende – Landstrasse) přeprava kamionů po železnici
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SND	Silniční nákladní doprava
SRD	Statistická ročenka dopravy
tkm	tunokilometry
VD	Vodní doprava
VDA	Německé sdružení automobilových výrobců
VK	Velké kontejnery VK 20' až VK 40', anglické označení C20' až C40'
VN	Výměnné nástavby
ZP	Zivotní prostředí

2. Informace o vývoji silniční nákladní dopravy v ČR - 1995 až 2003

2.1 Vývoj silniční, železniční a kombinované dopravy v ČR

Jedná se o tabulkové a grafické přehledy o vývoji nákladní dopravy v ČR - *silnice, železnice a kombinovaná doprava*, doplněné o krátké komentáře.

2.1.1 Přeprava zboží v silniční dopravě

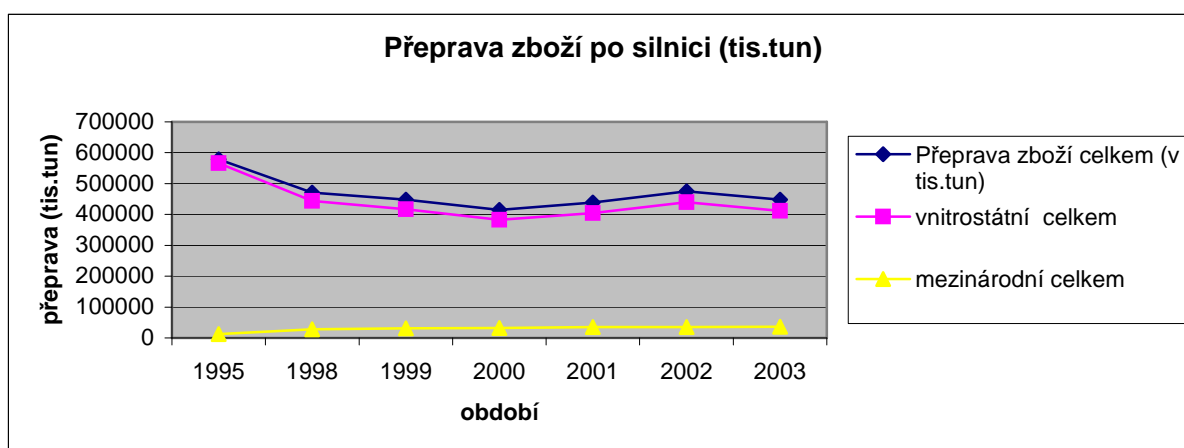
Přeprava a výkony v silniční dopravě jsou dány ukazatelem přepravy zboží v tunách a výkonem v tunokilometrech. Členění dat je na vnitrostátní a mezinárodní dopravu, ta je dále členěna na dovoz, vývoz a tranzit.

Tabulka 1 - Přeprava zboží po silnici

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	578796	470 888	448300	414 725*	438683	474 883	447 956
<i>z toho podle druhu přepravy:</i>							
vnitrostátní celkem	566017	443 370	416720	382 287	403932	439 725	411 367
mezinárodní celkem	12779	27 518	31580	32 437	34751	35 158	36 589
v tom: vývoz	5540	13 414	16751	18 346	19014	19 007	19 313
dovoz	6083	8 417	13444	12 341	14196	13 768	15 070
tranzit ve třetích zemích	1156	5 687	1385	1 750	1533	2 383	2 205
kabotáž na území cizích států	0	0	0	0	8	0	0
Přepravní výkony (v mil.tkm)	31268	33 911	36964	39 036	40 260	45 059	46 564
<i>z toho podle druhu přepravy:</i>							
vnitrostátní celkem	14696	17 931	16930	15 986	16082	17 411	17 395
mezinárodní celkem	16572	15 980	20034	23 050	24178	27 648	29 169
v tom: vývoz	7184	7 240	10161	11 595	12238	13 816	13 913
dovoz	7888	6 078	8451	8 887	9964	10 130	12 109
tranzit ve třetích zemích	1500	2 662	1421	2 568	1975	3 702	3 147
kabotáž na území cizích států	0	0	0	0	0	0	0

Zdroj: SRD 2002 a 2003

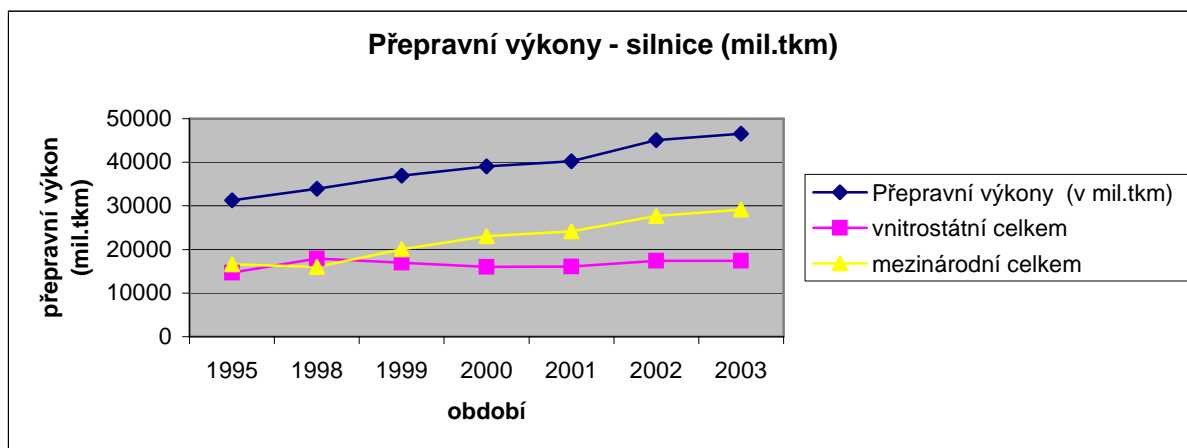
**) Poznámka - Pokles objemu přepravy zboží v roce 2000 byl způsoben nižší výrobou a výrazným zvýšením cen pohonných hmot. Průměrná cena benzínu NATURAL 95 se v roce 2000 oproti roku 1999 zvýšila z 23,12 Kč/l na 28,80 Kč/l (o 24,57 %), motorové nafty z 18,99 Kč/l na 24,75 Kč/l (o 33,33 %) – zdroj MPO/ČSÚ.*



Komentář:

Maximální objem zboží byl přepraven v roce 1995, v období 1998-2003 se množství přepraveného zboží snížilo o 4,87%, výjimkou byl pouze rok 2002.

V množství přepraveného zboží po silnici má rozhodující podíl vnitrostátní přeprava, která představuje 91,84 % přepraveného zboží (v roce 2003).



V přepravních výkonech v roce 2003 naopak převyšuje mezinárodní doprava vnitrostátní zhruba o 63 %, to je dané počtem ujetých km, které jsou při mezinárodní dopravě vyšší než ve vnitrostátní.

Výkony silniční přepravy se mezi lety 1998 a 2003 zvýšily v mezinárodní přepravě o 82,53 % (export se zvýšil o 92,17 %, import o 99,23 %).

Tranzit přes území ČR po silnici se v dopravních statistikách přímo nesleduje, protože je zajišťován cizími dopravci. Data jsou zjišťována sčítáním, odbornými odhady a výpočty z dat celní správy.

CDV Brno nemá v současné době k dispozici potřebná data o tranzitu, zejména jsou důležitá v důsledku jeho zvýšení v roce 2004. Jejich zjištění je objednáno u společnosti TRANIS a bude k dispozici až po 25.3.2005

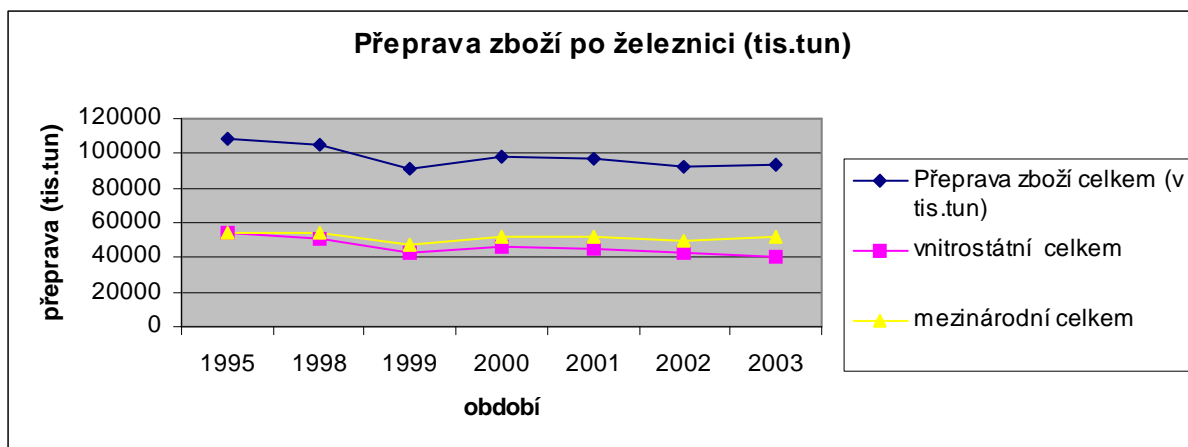
2.1.2 Přeprava zboží v železniční dopravě

Přeprava a výkony v železniční dopravě jsou dány rovněž ukazatelem přepravy zboží v tunách a výkonem v tunokilometrech. Členění dat je obdobné jako ve výše uvedené tabulce, tedy na vnitrostátní a mezinárodní dopravu, dále na dovoz, vývoz a tranzit v mezinárodním režimu .

Tabulka 2 - Přeprava zboží po železnici

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	108 871	104 788	90734	98 253	97218	92 005	93 292
<i>z toho podle druhu přepravy:</i>							
vnitrostátní celkem	54562	51 075	43229	46 040	45196	42 757	40 845
mezinárodní celkem	54309	53 713	47506	52 213	52022	49 247	52 448
v tom: vývoz	27246	25 415	24661	24 579	23759	21 913	22 692
dovoz	21466	22 053	17627	20 908	21167	20 301	22 442
tranzit přes ČR	5597	6 245	5218	6 726	7095	7 033	7 313
Přepravní výkony (v mil.tkm)	22623	18 709	16713	17 496	16882	15 810	15 847
<i>z toho podle druhu přepravy :</i>							
vnitrostátní celkem	10330	8 195	7117	7 399	7091	6 658	6 516
mezinárodní celkem	12293	10 514	9596	10 097	9791	9 152	9 330
v tom: vývoz	7751	6 114	5796	5 690	5342	5 073	5 104
dovoz	2998	2 725	2333	2 587	2597	2 368	2 320
tranzit přes ČR	1544	1 675	1469	1 820	1852	1 711	1 907

Zdroj: CDV, SRD 2002 a 2003

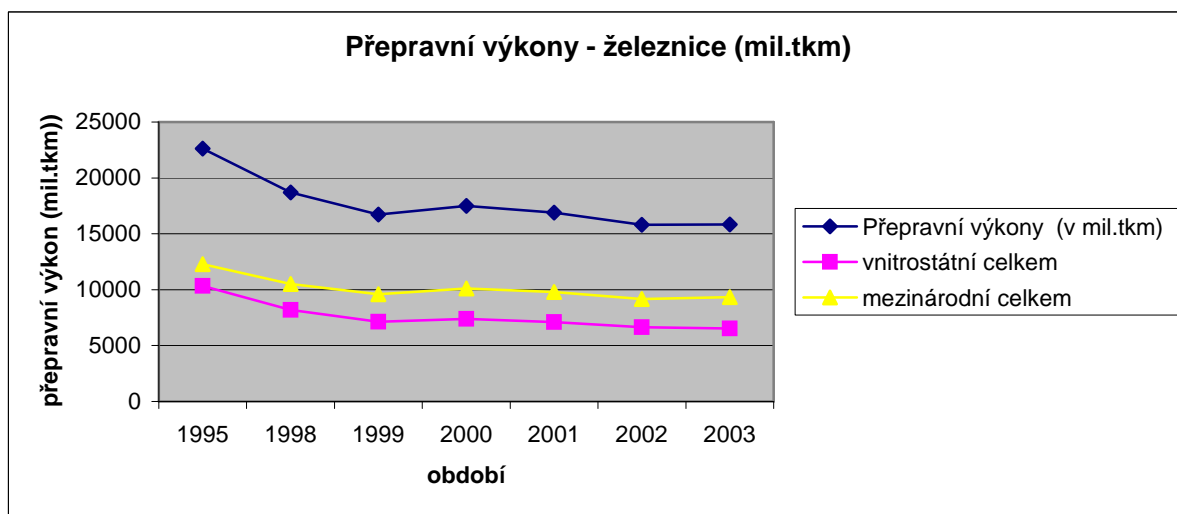


Komentář:

Maximální objem zboží za ČR bylo přepraveno v roce 1993 ve výši 123,73 mil.t, od tohoto roku se množství přepraveného zboží po železnici neustále snižuje, výjimkou byl pouze rok 2003 kdy nastalo mírné zvýšení. Kritický rok pro železnici byl v roce 1999, to bylo přepraveno nejméně zboží (90 734 tis.t). V období let 1998 - 2003 došlo k celkovému snížení množství přepravovaného zboží na železnici o 14 %. Tento stav je pro dobrou funkci a rozvoj ČD již kritický.

V množství přepraveného zboží po železnici má významný podíl jak vnitrostátní, tak mezinárodní přeprava. Mezinárodní přeprava činí 56,2 % (rok 2003), režim je však evidován pouze na tratích ČD, není tedy přímo porovnatelný se silniční dopravou.

Množství přepraveného zboží hovoří bilance mírně ve prospěch režimu mezinárodní přepravy oproti v přepravě vnitrostátní, ta představuje 43,8 % podíl přepraveného zboží.



V přepravní výkony jsou sledovány pouze na území ČR, od roku 1992 dochází k jejich trvalému poklesu, v roce 2003 činil pokles výkonů od roku 1995 cca 30%, proti roku 1998 byl ve výkonech pokles o 15%.

Pro dokreslení situace uvádíme, že v roce 1992 byly dosaženy výkony 31,11 mld.tkm.

Tranzit zboží přes území ČR se statisticky u železnice sleduje, data jsou evidována v režimu tranzit přes ČR. Díky příznivým cenám ČD a geografickému rozložení sítě od roku 1995 stále roste.

Další posouzení vývoje přepravy zboží po železnici:

- z hlediska vývozu a dovozu -dovoz je přibližně na stejné úrovni jako vývoz,
- za sledované období 1995-2003 došlo k celkovému poklesu přepravních výkonů na železnici o 30%, z toho pokles přepravních výkonů u vnitrostátní přepravy činí 37 % a u mezinárodní přepravy činí pokles 24 %.

2.1.3 Přeprava zboží kombinovanou dopravou

Pro charakteristiku výkonů pro KD jsou vypracovány tab. 3-5, jsou použity ukazatele přepravy v jednotkách (kontejnery, výměnné nástavby a doprovázená doprava kamionů v systému Ro-La). Přeprava zboží v tab. 3 je uváděna v *ks přepravních jednotek (velkých kontejnerů nebo výměnných nástaveb)* a jejich *hrt* v členění na vnitrostátní a mezinárodní dopravu. Ta je dále členěna na dovoz, vývoz a tranzit.

V tab. 4 je uvedena přeprava nákladních automobilů po železnici - **Ro-La** v *ks automobilových souprav*, jejich hrubá hmotnost v *hrt* je členění na vývoz a dovoz, vše je v režimu mezinárodní KD. V tab 5 je pak souhrnně uvedena kombinovaná přeprava celkem za ČR.

Tabulka 3 - Přeprava zboží kombinovanou dopravou - velké kontejnery a výměnné nástavby

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava velkých kontejnerů celkem (ks) *	53856	87417	94456	169078	210175	252791	297027
<i>z toho podle druhu přepravy :</i>							
vnitrostátní					45183	53982	64400
mezinárodní celkem					164992	198809	232627
V tom: vývoz					68360	87193	101909
dovoz					69699	88833	103325
Tranzit přes ČR					26933	22783	27393
Přeprava velkých kontejnerů celkem (tis. hrubých tuny)	1214	2227	2449	2901	2773	3411	4072
<i>z toho podle druhu přepravy:</i>							
vnitrostátní					455	618	783
mezinárodní celkem					2318	2792	3289
V tom: vývoz					963	1180	1346
dovoz					952	1246	1516
Tranzit přes ČR					402	367	427
Přeprava zboží kombinovanou dopravou - výměnné nástavby							
	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava výměnných nástaveb celkem (ks)	1 450*	16002*	19098*	26579*	46412	41239	28138
<i>z toho podle druhu přepravy :</i>	**	**	**	**			
Vnitrostátní					6392	4870	2027
mezinárodní celkem					40020	36369	26111
V tom: vývoz					12200	7882	2234
Dovoz					11659	8047	2619
Tranzit přes ČR					16161	20440	21258
Přeprava výměnných nástaveb celkem (tis. hrubých tuny)	152	171	203	282	491	480	420
<i>z toho podle druhu přepravy:</i>	**	**	**	**			
Vnitrostátní					65	53	23
mezinárodní celkem					425	427	397
V tom: vývoz					93	51	42
Dovoz					51	61	8
Tranzit přes ČR					282	315	346

**)do roku 2000 se jedná o počet žel.vozů ložených kontejnery **)podrobná data pro období 1995-2000 nejsou k dispozici.*

Tabulka 4 - Přeprava nákladních automobilů po železnici - Ro-La

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet přepravených automobilů celkem (ks)	85228	99406	96342	103433	84040	71803	93022
<i>z toho podle druhu přepravy :</i>							
vnitrostátní	0	0	0	0	0	0	0
Mezinárodní celkem	85228	99406	96342	103433	84040	71803	93022
V tom: vývoz	48871	47372	45538	49594	41187	34150	45090
dovoz	36357	52034	50804	53839	42853	37653	47932
Přepravené automobily celkem (tis. hrubých tuny)	2557	2774	2749	3122	2463	2149	2723

Zdroj: SRD 2002 a 2003

V červnu 2004 byla linka Ro-La Lovosice – Drážďany zrušena z důvodu zrušení celních bariér a vstupních povolení pro kamiony v důsledku vstupu ČR do EU.

Poznámka: V souvislosti s nárůstem tranzitujících vozidel z/do Německa a přetížením přechodu Cínovec (pro vozidla nad 7,5 tuny) se dnes uvažuje o znovuzavedení této linky. Největší efekt by ale nastal, pokud by ČD dokázaly zajistit prodloužení této linky až do Brna, kde je možné využití stávajícího překladiště.

Tabulka 5 – Celková přeprava zboží kombinovanou dopravou za ČR (tis.hrt.t)

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava velkých kontejnerů celkem (tis. hrubých tuny)	1214	2227	2449	2901	2773	3411	4072
Přeprava výměnných nástavb celkem (tis. hrubých tuny)	152	171	203	282	491	480	420
Mezisoučet přepravy jednotek (tis. hrubých tuny)	1366	2398	2652	3183	3264	3891	4492
Přepravené automobily celkem (tis. hrubých tuny)	2557	2774	2749	3122	2463	2149	2723
Přeprava zboží kombinovanou dopravou – celkem za ČR (tis. hrubých tuny)	3923	5172	5401	6305	5727	6040	7215

Zdroj: CDV Brno

Komentář:

V množství přepraveného zboží v režimu KD (tis. hrubých tuny) se od roku 1995 zvýšil o 84%, to bylo ovlivněno přepravou po lince Ro-La.

Samotné množství přepraveného zboží v režimu jednotek VK a VN (tis. hrubých tuny) se od roku 1995 zvýšilo o 230% a to je velmi pozitivní. Navíc tento trend stále pokračuje.

Maximální objem zboží v režimu KD za ČR byl přepraven v roce 2003 ve výši 7,2 mil.hr.t.

Převážný podíl přeprav v režimu KD je zajišťován po železnici, vodní doprava se v posledních letech již na tomto druhu přepravy nepodílí.

Tranzit KD přes území ČR je evidován ve statistikách železnice jako tranzit běžného zboží, v uváděných tabulkách o KD zde proto není.

Za sledované období 1995-2003 došlo:

- k celkovému nárůstu objemu o 84% a u jednotek o 230 %,
- tento podíl je ale stále malý a činí jen 7,7 % podíl z přepravy po železnici a
- pouze 1,35 % podíl z celkové přepravy silnice a železnice v ČR v roce 2003.

2.2 Struktura vozového parku v silniční dopravě

Členění vozového parku je provedeno na nákladní vozidla, tahače a návěsy a přívěsy. Kapacita parku v silniční dopravě je sledována na provozní hmotnosti (tis.t) nákladních vozidel, návěsů a přívěsů v tab.9.

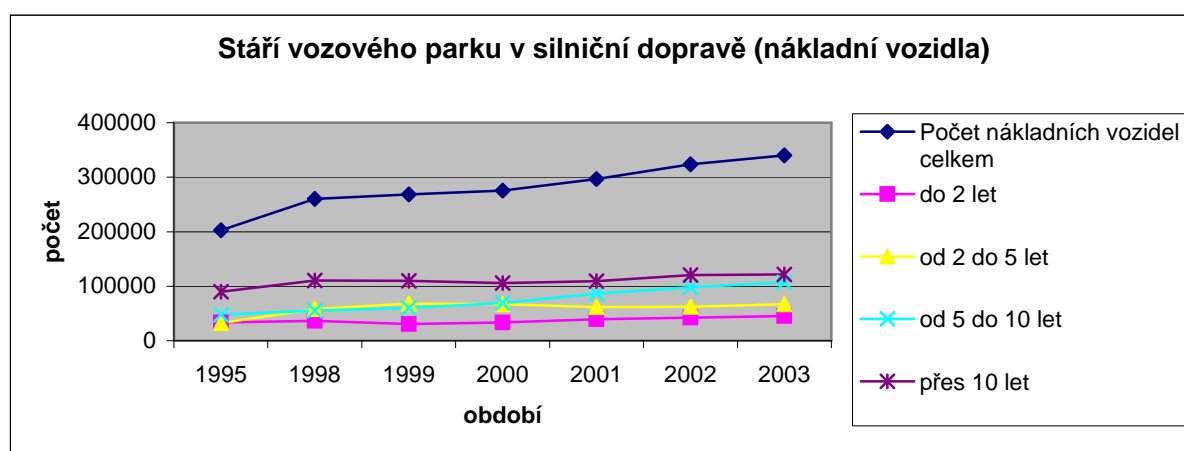
2.2.1 Struktura vozového parku nákladních vozidel

V následující tabulce 6 je zachycen vývoj vozového parku nákladních vozidel registrovaných v ČR v letech 1995 až 2003. Rozdělení celkového počtu je z hlediska stáří podle věkových kategorií a podílu jednotlivých věkových kategorií na celkovém počtu vozidel.

Tabulka 6 – Stáří vozového parku v silniční dopravě - nákladní vozidla

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet nákladních vozidel celkem (ks)	202929	260 276	268259	275 617	296412	323 434	340 094
Procentní růst od roku 1995	100	128	132	136	146	159	168
Stáří podle věkových kategorií (ks):							
do 2 let	33398	36 482	30289	33 762	39562	42 517	45 048
od 2 do 5 let	32090	57 952	68249	66 925	61381	62 302	66 717
od 5 do 10 let	47552	55 175	59973	69 223	86349	98 331	106 744
přes 10 let	89889	110 667	109748	105 707	109120	120 284	121 585
Stáří vyjádřeno v procentech:				% podíly			
do 2 let	16,46	14,02	11,29	12,25	13,35	13,15	13,24
od 2 do 5 let	15,81	22,27	25,44	24,28	20,71	19,26	19,62
od 5 do 10 let	23,43	21,20	22,36	25,12	29,13	30,40	31,38
přes 10 let	44,30	42,52	40,91	38,35	36,81	37,19	35,76

Zdroj: SRD 2002 a 2003



Komentář:

Z údajů tabulky o celkovém počtu nákladních vozidel vyplývá, že významně vzrostl v ČR počet vozidel v silniční dopravě od roku 1995.

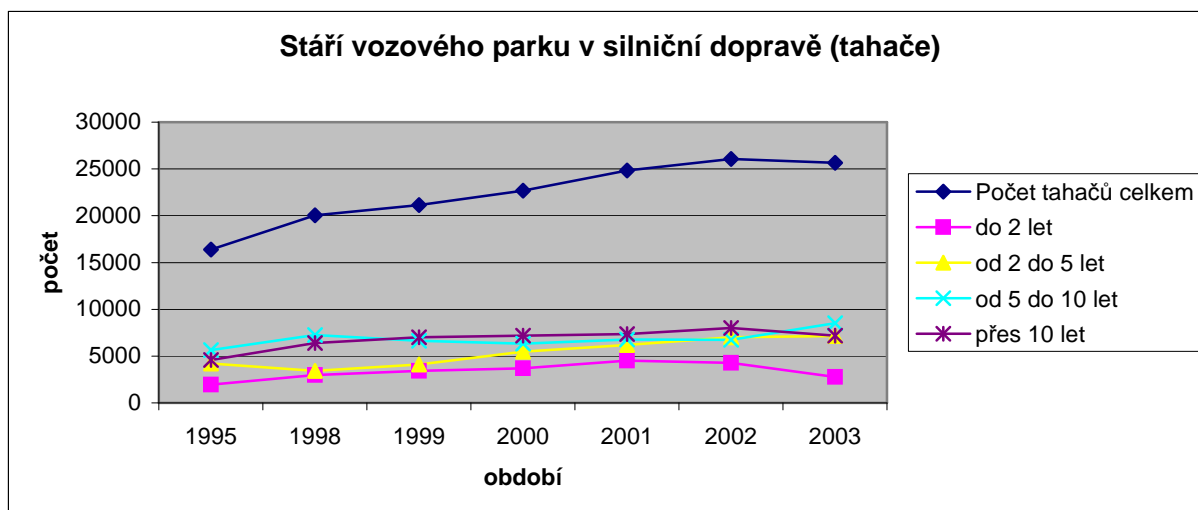
V roce 2003 se počet vozidel zvýšil o 68% oproti roku 1995, v období 1998-2003 se počet vozidel zvýšil o 30,7%. Z údajů je patrné i složení parku vozidel podle věku, 2/3 vozidel je starších jak 5 let, 1/3 vozidel je pak starších jak 10 let.

2.2.2 Struktura vozového parku - tahače

Tabulka 7 – Stáří vozového parku v silniční dopravě - tahače

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet tahačů celkem	16382	20 035	21151	22 669	24823	26 061	25 652
Procentní růst od roku 1995	100	122	129	138	151	159	156
Stáří podle věkových kategorií:							
do 2 let	1949	2 988	3405	3 708	4516	4 281	2 780
od 2 do 5 let	4205	3 421	4090	5 459	6180	7 015	7 145
od 5 do 10 let	5638	7 246	6640	6 314	6768	6 751	8 533
přes 10 let	4590	6 380	7016	7 188	7359	8 014	7 194
Stáří vyjádřeno v procentech:				%			
do 2 let	11,90	14,91	16,10	16,36	18,19	16,43	10,84
od 2 do 5 let	25,67	17,08	19,34	24,08	24,90	26,92	27,85
od 5 do 10 let	34,41	36,17	31,39	27,85	27,27	25,90	33,27
přes 10 let	28,02	31,84	33,17	31,71	29,64	30,75	28,04

Zdroj: SRD 2002 a 2003



Komentář:

Z údajů tabulky o celkovém počtu tahačů je patrné, jak významně vzrostl v ČR jejich počet od roku 1995-2003, tedy o 56%, v období 1998-2003 se počet tahačů zvýšil o 28,2% .

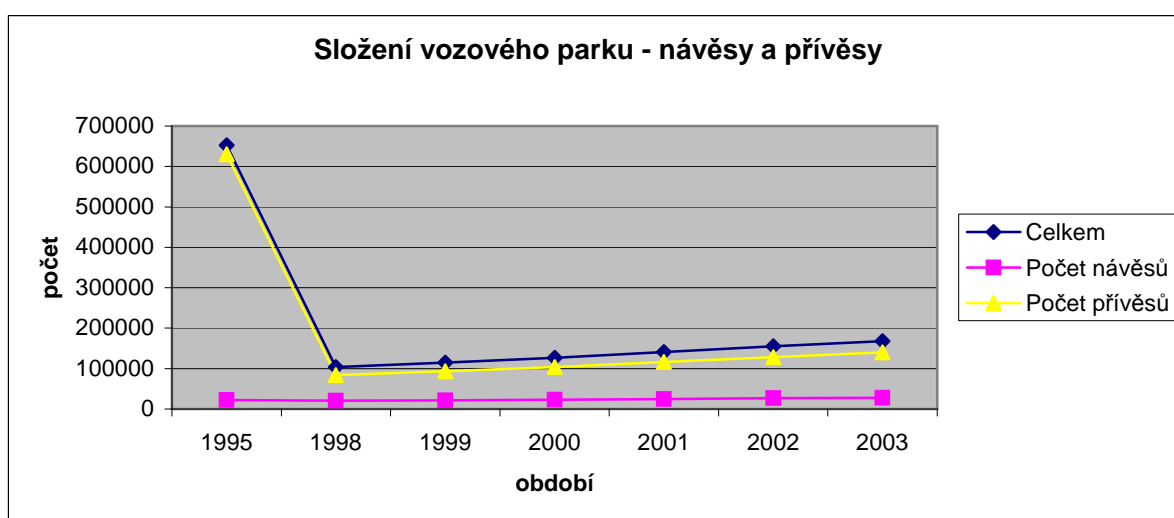
Z údajů je také patrné, že 1 /3 vozidel není starších jak 5 let, složení parku tahačů je tedy příznivější jak u nákladních vozidel.

2.2.3 Struktura vozového parku - návěsy a přívěsy

Tabulka 8 – Vozového park v silniční dopravě – návěsy a přívěsy

	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet návěsů a přívěsů celkem	652 771	103 928	114 690	126 853	140 694	155 228	167 841
<i>z toho:</i>							
Počet návěsů	22 074	20 283	21 483	22 780	24 509	26 809	27 654
Počet přívěsů	630 697	83 645	93 207	104 073	116 185	128 419	140 187

Zdroj: SRD 2002 a 2003



Komentář:

Z údajů tabulky 8 vyplývá, jak se významně obměnil park v silniční přípojných vozidel od roku 1995.

V roce 2003 se počet návěsů zvýšil o 26% oproti roku 1995, v období 1998-2003 se počet návěsů zvýšil o 36% .

Naopak počet přívěsů od roku 1995 klesl, v období let 1998-2003 nastala velká obměna parku a počet přívěsů vzrostl o 68%.

Ze sčítání na silnicích v roce 2002 vyplývá, že v ČR jsou návěsy a přívěsy často využívány k přepravám.

Využití přípojných vozidel z celkového počtu sledovaných vozidel a souprav činí:

- přívěsy do 12t cca - 42%,
- přívěsy nad 12t - 64%,
- návěsů je 99% (silniční tahače jezdí logicky minimálně jako sólo).

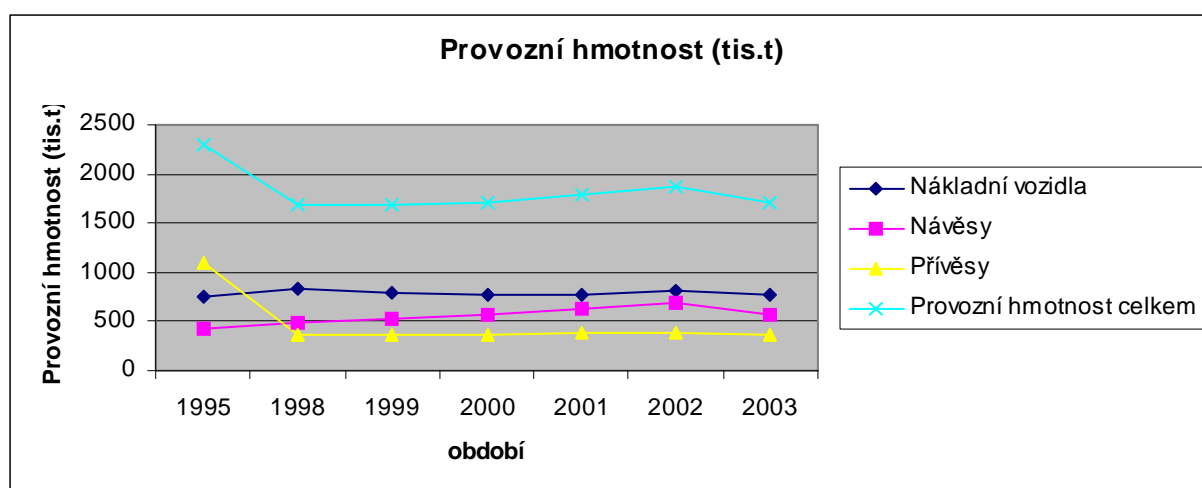
2.2.4 Vývoj kapacity nákladních vozidel v silniční dopravě

Vývoj kapacity v silniční dopravě je možné demonstrovat na sledované provozní hmotnost (tis.t) nákladních vozidel a přípojných vozidel v silniční dopravě.

Tabulka 9 – Vývoj kapacity nákladních vozidel v silniční dopravě

Provozní hmotnost (tis.t)	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Nákladní vozidla	762	831	801	765	779	810	769
Návěsy	430	491	529	572	623	682	578
Přívěsy	1101	373	366	366	378	383	358
Provozní hmotnost celkem (tis.t)	2293	1695	1696	1703	1780	1875	1705
Procentní růst od roku 1995	100	74	74	74,2	77,6	81,7	74

Zdroj: SRD 2002 a 2003



Komentář:

V roce 2003 byla celková provozní hmotnost (tis.t) nákladních a přípojných vozidel v silniční dopravě ve výši 1705 tis.t.,

Max. provozní hmotnost byla sice v roce 1995 vlivem velkého počtu přívěsů, ty jsou již vyřazeny a tak byla bereme, že max. provozní hmotnost byla v roce 2002 ve výši 1875 tis.t.

Z údajů tabulky lze vyvodit závěr, že od roku 1998 se výrazně kapacita parku nemění, dochází však výrazné obměně a modernizaci parku.

2.2.5 Vývoj spotřeby paliv v dopravě ČR

V následující tabulce 10 je pro ilustraci uvedena i spotřeba paliv z které lze též odvodit vývoj a dynamiku rozvoje jednotlivých druhů dopravy v ČR, důležité údaje jsou proto zvýrazněny.

Tabulka 10 – Spotřeba paliv v dopravě (v tis.tun)

Spotřeba paliv podle druhů dopravy v tis.t v ČR	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
IAD benzín	1521	1619	1774	1708	1 758	1 725	1 879
IAD nafta	73	139	154	175	202	213	279
IAD bionafta	2	15	19	24	24	24	27
IAD LPG	0	2	14	13	14	32	30
Automobilová doprava:							
AD benzín	3	3	3	3	3	4	4
AD nafta	186	250	232	268	312	273	337
AD bionafta	2	17	20	26	25	26	29
AD LPG	0	1	3	3	3	4	15
Silniční nákladní doprava:							
SND benzín	151	161	196	206	213	247	225
SND nafta	666	824	830	905	1002	1050	1126
SND bionafta	12	90	109	140	136	141	157
SND LPG	1	8	35	36	39	36	35
Železnice:							
ŽD nafta	242	222	197	171	193	180	214
ŽD bionafta	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
Vodní doprava:							
VD nafta	31	24	25	22	19	17	19
Letecká doprava:							
LD benzín	9	6	3	3	3	3	3
LD petrolej	177	160	189	189	182	202	240
Celkem nafta silnice AD+SND	866	1181	1191	1339	1475	1490	1649
Celkem nafta železnice ŽD	242,2	222,2	197,2	171,2	193,2	180,3	214,3

Zdroj: CDV 2003

Komentář:

Z tabulky vyplývá, že rozhodující podíl na celkové spotřebě energie v dopravě má motorová nafta, v roce 2003 byl její podíl cca 78%.

Z tabulky je patrné, jak výrazně stoupá spotřeba nafty na silnici, zejména v důsledku růstu silniční nákladní dopravy (proti roku 1995 vzrostla spotřeba nafty u SND o 70%!), na železnici naopak spotřeba nafty klesá.

2.3 Očekávané trendy vývoje nákladní dopravy v ČR

Centrum dopravního výzkumu Brno sleduje podrobně trendy vývoje jednotlivých druhů dopravy a v **Dopravní prognóze pro časové horizonty 2010-2015** (zpráva za 7/2004) předkládá MD ČR prognózy pro jednotlivé časové horizonty podle scénářů, které se odvíjejí podle předpokládané predikce vývoje národního hospodářství v ČR (Podklady-Makroekonomické predikce ČR- MF ČR).

2.4 Prognóza vývoje dopravy v ČR ve vazbě na očekávané hospodářský rozvoj

Moderní hospodářské systémy 21. století se vyznačují růstem výroby s vysokou přidanou hodnotou a na ni napojenou dopravní soustavou, ta zajišťuje kapacitní propojení s logistickými řetězci od výroby až po distribuci výrobků ke spotřebiteli..

Růst požadavku na mobilitu je bohužel faktor spojený s růstem ekonomiky i transformací výrobní základy a je obdobný jako v mnoha jiných zemích. V některých vyspělých zemích EU byl tento nárůst mobility u distribučních procesů úspěšně optimalizován koncentrací přepravních proudů v nákladní přepravě, zejména větším využíváním železniční, kombinované a vodní dopravy a také zlepšením spedičních služeb pro malý a střední podnikatelský stav v sektoru průmyslu, obchodu a služeb.

V ČR se dynamicky rozvíjí ekonomika (2004 růst HDP 4%) a tím návazně stoupá poptávky po nákladní dopravě a roste i požadavek na vyšší mobilitu společnosti. V nastávajícím období do roku 2010 a 2015 se očekává rapidní růst mobility u nákladní dopravy v ČR jak je patrné z následující prognózy CDV.

V dopravní prognóze pro horizonty 2010 až 2015 se pro ČR uvažují následující podmínky:

Ekonomika: mírný růst HDP 3,5%, po roce 2005 4-5%, finanční zatížení obyvatelstva bude nadále růst, později poklesne.

Obyvatelstvo a životní úroveň: Zdanění a poplatky obyvatel mírně porostou, cena PHM a cena za užívání pozemních komunikací dál poroste, do roku 2010 však internalizaci nedojde.

Dopravní síť: Plynulý nárůst dokončení žel.koridorů, dálnic a rychlostních silnic vč.obchvatů, do roku 2015 se ale dokončí cca 75-80% výstavby.

Tabulka 11 – Prognóza vývoje nákladní dopravy v ČR

	Vývoj		Prognóza CDV		
	2003	2004*	2006	2010	2015
Přeprava zboží celkem (v mil.tun)	542,5	555,2	575,8	6 07	635
% růst dopravy v ČR	97,7	100	103,6	109,3	114,4
V tom doprava (v mil.tun)					
Silniční	448	460	482	502	524
% růst silniční dopravy	97,7	100	103,6	109,3	114,4
Železniční	93,3	94	91,5	102	110
% růst železniční dopravy	97,7	100	103,6	109,3	114,4
Vodní	1,2	1,3	1,6	3	3,7
Letecká	0,02	0,02	0,03	0,03	0,04
Přepravní výkony celkem (v mil.tkm)	63 000	66 000	69 000	77 200	83 700
% růst	95,4	100	104,5	117	126,8
V tom doprava (v mil.tun)					
Silniční	46 600	49 500	54 000	57 000	60 000
% růst silniční dopravy	94,1	100	109	115,1	121,2
Železniční	15 800	15 900	15 600	19 000	21 500
% růst železniční dopravy	99,4	100	98,1	119,5	135,2
Vodní	500	500	700	1 300	1 500
Letecká	40	40	60	70	90

*)pro rok 2004 se jedná o odhad, přesné výsledky ČSÚ zatím nebyly známy.

Komentář:

Z tabulky vyplývá, že růst celkové přepravy zboží v porovnání s rokem 2004 vzroste cca 10% do roku 2010 a o 14,4% do roku 2015, růst výkonů v dopravě bude ale prakticky 2x vyšší, v porovnání s rokem 2004 vzrostou výkony dopravy v ČR o cca 17% do roku 2010 a o 26,8% do roku 2015!

Růst objemu přepravy na železnici i na silnici bude stejný, ovšem za předpokladu, že růst výkonů u silniční dopravy bude redukován přesunem zboží na železnici, podrobnosti jsou uvedeny dále. To si však vyžádá značné finanční náklady a nemalé úsilí!

V uvedené prognóze je s tímto přesunem počítáno, (viz. růst výkonů žel.dopravy v roce 2010 a 2015), Pokud by k tomu nedošlo, výkony v silniční dopravě by vzrostly v roce 2015 o cca 33 až 35% oproti roku 2004.

2.4.1 Trendy vývoje přepravy zboží po silnici

Na podkladě předpokládané predikce vývoje národního hospodářství v ČR byla zpracována prognóza vývoje silniční nákladní dopravy pro horizonty 2010-2015. Při zpracování prognózy byl uvažován zejména nárůst přepravní vzdálenosti ze 104km na 120 km a pokles přepravních potřeb průmyslu v ČR vlivem změny výroby a uplatnění nových technologií a logistiky.

Tabulka 12 – Trendy vývoje přepravy zboží po silnici

Přeprava zboží po silnici	Vývoj		Prognóza CDV		
	2003	2004*	2006	2010	2015
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	448	460	482	502	524
% růst silniční dopravy	97,7	100	103,6	109,3	114,4
Přepravní výkony (v mil.tkm)	46 600	49 500	54 000	57 000	60 000
% růst výkonů silniční dopravy	94,1	100	109	115,1	121,2

Zdroj: Dopravní prognóza pro časové horizonty 2010-2015 CDV 2004, *)pro rok 2004 se jedná o odhad, přesné výsledky ČSÚ zatím nebyly známy.

Komentář:

Z uvedených dat je zřejmé, že silniční nákladní doprava bude v ČR nadále růst, zejména ale budou růst výkony a to o cca 21% oproti roku 2004. To bude zejména v důsledku závislosti nových výrobních kapacit na logistickém zásobování využívající dnes výhradně silniční síť.

V horizontech 2010 a 2015 se již předpokládá omezení růstu silniční dopravy mj. posílením úlohy železnice a rozvojem KD.

Pokud by nedošlo k přesunu zboží na železnici a železniční doprava by nadále stagnovala, lze odvodit, že výkony v silniční dopravě by vzrostly v roce 2015 o cca 33 až 35% oproti roku 2004.

Dalším problémem je zde tranzit cizích dopravců přes území ČR, ten je nutné k těmto výkonům připočítat, řešení a popsán bude odděleně.

2.4.2 Trendy vývoje přepravy zboží po železnici

Na podkladě předpokládané predikce vývoje národního hospodářství v ČR byla zpracována prognóza vývoje i pro železniční nákladní dopravy pro horizonty 2010-2015.

Při zpracování prognózy byl uvažována ta skutečnost, že dobudováním železničních koridorů se zvýší přepravní rychlost a nastane i větší rozvoj kombinované dopravy. Předpokládá se vyšší využití železniční dopravy na delší vzdálenost a tím se zvýší průměrná přepravní vzdálenost ze 169km na cca 205 km, tak jako tomu je např. v Rakousku.

Tabulka 13 – Trendy vývoje přepravy zboží po železnici

Přeprava zboží po železnici	Vývoj		Prognóza CDV		
	2003	2004*	2006	2010	2015
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	93,3	94	91,5	102	110
% růst železniční dopravy	97,7	100	103,6	109,3	114,4
Přepravní výkony (v mil.tkm)	15 800	15 900	15 600	19 000	21 500
% růst výkonů železniční dopravy	99,4	100	98,1	119,5	135,2

Zdroj: Dopravní prognóza pro časové horizonty 2010-2015 CDV 2004, *)pro rok 2004 se jedná o odhad, přesné výsledky ČSÚ zatím nebyly známy.

Komentář:

z uvedených dat je zřejmé, že železniční doprava bude do roku 2008 stagnovat, její růst se předpokládá až v horizontu let 2010, výraznější růst nastane až v roce 2015.

Tento trend je dán omezeními investicemi ČD a její hospodářskou situací.

Růst celkové přepravy zboží v porovnání s rokem 2004 vzroste cca 9,3% do roku 2010 a o 14,4% do roku 2015.

Prognóza počítá s růstem výkonů v železniční dopravě do roku 2010 o cca 19,5% v porovnání s rokem 2004, do roku 2015 se předpokládá růst výkonů železniční dopravy o cca 35%! Tento růst by měl částečně omezit další růst výkonů u silniční dopravy.

To si ale vyžádá značné investiční náklady na nákup nové technologie (zejména žel.vozů), počítá se s rozvojem KD a dalších služeb. Jejich objem by měl představovat nárůst 14,4% u přepravy zboží do roku 2015 (16mil.t), ve výkonech to činí 35,2% (cca 5 400 mil.tkm).

2.5 Zatížení silniční sítě těžkou nákladní dopravou v kontextu se železnicí

2.5.1 Silniční síť a její zatížení

ČR má rozvinutou silniční i dálniční síť, ta se ale za posledních 10 let nerozvíjí v kontextu s prudkým nárůstem počtu automobilů a je dnes je již značně přetížená.

Tabulka 14 – Dálniční a silniční síť v ČR

Ukazatel	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Délka silnic a dálnic celkem (km)	55 500	55 394	55 432	55 408	55 427	55 422	55 447
<i>z toho:</i>							
Evropská silniční síť typu E	2 655	2 655	2 655	2 644	2 637	2 082	2 599
Dálnice v provozu	414	499	499	499	517	518	518
Rychlostní komunikace	*	*	*	299	300	305	320
Silnice	55 086	54 895	54 933	54 909	54 910	54 904	54 929
<i>v tom:</i>							
Silnice 1.třídy	6 459	5 005	6 005	6 031	6 091	6 102	6 121
Silnice 2.třídy	14 273	14 660	14 686	14 688	14 636	14 668	14 667
Silnice 3.třídy	34 354	34 242	34 242	34 190	34 183	34 134	34 141
Místní komunikace	66 449	72 300	72 300	72 300	72 300	72 300	72 300

Zdroj: Ročenka dopravy 2002,2003- CDV Brno

- 1) Rychlostní komunikace jsou obsaženy v silnicích 1. třídy
- 2) v roce 1997 došlo ke změně číslování silnic 1, 2 a 3. třídy

České dálnice a ostatní silnice jsou vlivem růstu počtu automobilů od roku 2000 přetíženy. Podle údajů německého sdružení automobilových výrobců VDA v ČR připadá na jeden kilometr dálnice 7412 osobních vozů a to řadí ČR na 8. místo ze sledovaných evropských zemí. V porovnání počtu vozidel na silniční síť již na 4. místě v Evropě!

V následující tabulce 12 je uvedeno 16 zemích západní Evropy (v tabulce jsou označeny *), zde připadá na 1 km dálnic v průměru 3969 automobilů.

Zatížení dálniční sítě v ČR je ale ještě vyšší, zejména s přihlédnutím zvýšenému tranzitu nákladních vozů po vstupu ČR do EU a zavedení mýtného v Rakousku a Německu. Odhaduje se, že denně dnes přes území ČR projede 20-35 tis. tranzitujících nákladních vozidel, některé zdroje uvádí dokonce až 40 tis. vozidel.

ČR tak dosáhlo úrovně Austrálie, Argentiny či Řecka, horší situace než v ČR je podle VDA v Polsku, kde na 1 km dálnice připadá 28 110 vozidel, nejhůře ze sledovaných zemí je na tom Rumunsko, kde na 1 km dálnice připadá 30 876 osobních automobilů (tam je ale vystavěná malá dálniční síť).

Tabulka 15 – Počet osobních automobilů na 1 km dálnice a silnice

Počet osobních automobilů na 1 km dálnice a silnice							
Evropa:				Ostatní vybrané státy světa:			
Poř.	Stát	na 1 km dálnice	na 1 km silnice	Poř.	Stát	na 1 km dálnice	na 1 km silnice
1	Rumunsko	30876	16	1	Japonsko	8241	47
2	Polsko	28110	30	2	Argentina	7688	25
3	Irsko*	15200	16	3	Austrálie	7214	25
4	Norsko*	9664	21	4	Korea	3544	107
5	V. Británie	8532	79	5	Jižní Afrika	2077	11
6	Španělsko*	8039	29	6	Mexiko	2061	41
7	Řecko*	7772	33	7	USA	1462	21
8	ČR	7241	68				

9	Maďarsko	5554	18			
10	Itálie*	5199	72			
11	Slovensko	4521	32			
12	Německo*	3721	205			
13	Nizozemsko*	3250	57			
14	Švédsko*	2549	19			
15	Chorvatsko	2587	46			
16	Slovinsko	1779	42			
17	Francie*	2443	34			
18	Finsko*	3766	29			
19	Belgie*	2819	32			
20	Ukrajina	2547	33			
21	Rakousko*	2534	31			
22	Turecko	2474	13			
23	Portugalsko*	2333	63			
24	Švýcarsko*	2208	54			
25	Dánsko*	1895	26			

Zdroj: VDA – SRN 2004

Komentář:

Ještě horší situace je v zatížení klasické silniční sítě, kde z 32 vybraných zemí světa je ČR s počtem 68 osobních automobilů na 1 km silnic na 28. místě světa a 4. místě v Evropě. Průměr tohoto ukazatele v 16ti sledovaných zemích západní Evropy je 51 osobních automobilů na 1 km silnic.

2.5.2 Zatížení a opotřebení silniční sítě podle kategorií vozidel

Současným největším problémem je zatížení a následné opotřebení silniční sítě ČR těžkými silničními vozidly, vč. tranzitní dopravy, která za poslední léta prudce stoupá. Opotřebení infrastruktury podle jednotlivých kategorií vozidel lze dnes určit za předem stanovených předpokladů různými výpočty.

V následující tabulce 16 je vyjádřeno opotřebení podle kategorií vozidel, které bylo publikováno CDV Brno v roce 2004.

Destrukční účinky na komunikace rostou s nápravovým tlakem, proto účinky byly počítány jako poměr hmotnosti vozidla k počtu náprav dle odzkoušené metodiky převzaté z Německa a USA.

Tabulka 16 – Zatížení silniční sítě podle kategorií vozidel

Označení kategorie vozidel		Počty vozidel využíváných 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
Opotřebení infrastruktury celkem:					77 248
z toho nákl.automobily N1ažN4 (cca 91,3%)					70 562
<i>Dále je možné specifikovat opotřebení:</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

V tabulce 16 jsou uvedeny počty skutečně využívaných vozidel v provozu, jejich průměrné proběhy za rok které byly použité k výpočtu.

Komentář:

Z tabulky je patrné, že výrazný podíl (91,3%) na opotřebení silniční a dálniční sítě má provoz nákladních vozidel, zejména u těžkých vozidel nad 12t činí opotřebení 85%. Navíc značná část těžkých vozidel jezdí s přívěsy a to způsobuje další škody a opotřebení.

Z tabulky také vyplývá, že celkový odhad opotřebení silnic v ČR činí v cenách 2004 cca 77mld.Kč/rok. Obdobná částka (80mld.Kč) je odhadována jako optimální výše prostředků na dopravní infrastrukturu ročně.

Rozpočet SFDI na rok činí ale 44 mld.Kč, v něm je financování silnic a dálnic zajištěno pouze ve výši 27,5 mld.Kč, to je tedy pouze 1/3 skutečného opotřebení silnic v ČR za rok.

Ještě složitější situace nastane, pokud by se do provozu silničních vozidel zahrnuly i tzv. vyvolané externí náklady jak je uvedeno v příloze 1.

Také existuje tzv. zanedbanost údržby dopravní infrastruktury, ta je v ČR je odhadována ve výši cca 800 mld.Kč. Pokud tuto částku rozložíme na 10 let, je nutné investovat ročně cca 80-100 mld.do silniční a železniční sítě.

2.5.3 Volné kapacity železniční sítě v kontextu se silniční dopravou

V železniční dopravě je situace zcela odlišná a železnice disponuje dostatečně volnou kapacitou v nákladní přepravě. Navíc jsou dokončovány nákladné rekonstrukce žel.koridorů a je otázkou, z jakých příjmů budou ČD splácet úvěry na tyto zrekonstruované tratě, když se po nich nepřepravují projektované přepravní proudy.

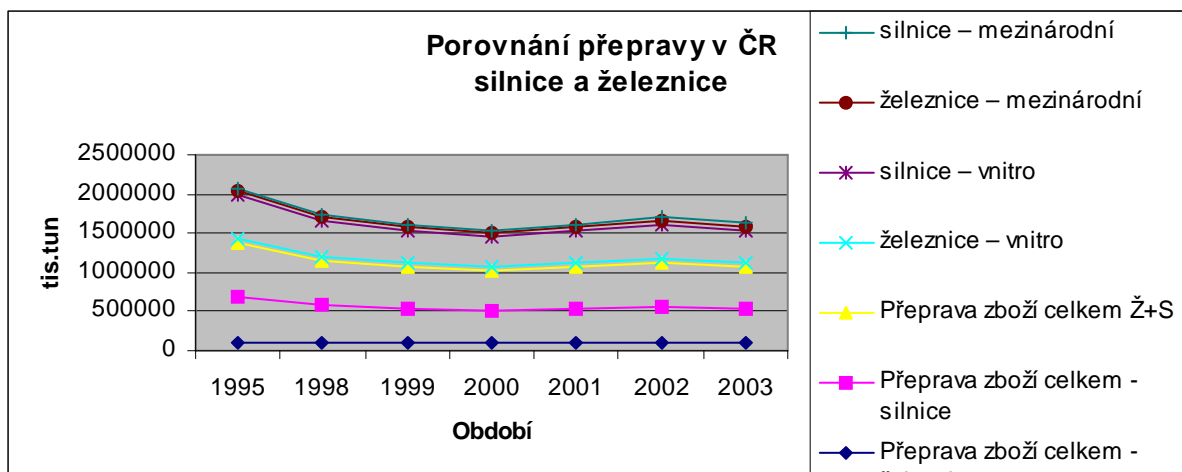
V tab. 17 je uvedeno srovnání přepravy zboží a výkonů na železnici se silniční nákladní dopravou.

Tabulka 17 – Porovnání přepravy zboží po železnici a po silnici v ČR

Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Železnice	108871	104788	90734	98253	97218	92005	93292
Silnice	578796	470888	448300	414725	438683	474883	447956
Přeprava zboží celkem Ž+S (v tis.tun)	687667	575676	539034	512978	535901	566888	541248
<i>Porovnání přepravy S-Ž (tis.t):</i>							
Železnice – vnitro	54 562	51 075	43229	46 040	45196	42 757	40 845
Silnice – vnitro	566 017	443 370	416 720	382 287	403932	439 725	411 367
Železnice – mezinárodní	54 309	53 713	47 506	52 213	52022	49 247	52 448
Silnice – mezinárodní	12 779	27 518	31 580	32 437	34751	35 158	36 589
Železnice - tranzit přes ČR	5 597	6 245	5218	6 726	7095	7 033	7 313
Silnice - tranzit přes ČR**	**						

Zdroj: CDV, SRD 2002 a 2003

**bude doplněno po získání dat z TRANISu



Z tabulky je zřejmý pokles přepravy zboží na železnici a růst přepravy po silnici, zejména přepravy celkem a přepravy mezinárodní.

Tabulka 18 – Porovnání přepravních výkonů na železnici a silnici v ČR

Přepravní výkony (v mil.tkm)	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Železnice	22623	18709	16713	17496	16882	15 810	15847
Silnice	31268	33 911	36964	39036	40260	45059	46564
Podíl dělby přepravy Ž/S	1,382	1,812	2,211	2,231	2,385	2,850	2,938
Porovnání vnitrostátní přepravy:							
Železnice - vnitro	10 330	8 195	7117	7 399	7091	6 658	6 516
Silnice - vnitro	14696	17 931	16930	15 986	16082	17 411	17 395

Komentář:

V období mezi r.1995 - 2003 došlo k celkovému snížení výkonů na železnici o 30 %,podíl dělby výkonů se změnil z 1,38 na 2,9 ve prospěch sil.dopravy.

Porovnání mezinárodní dopravy Ž/S není relevantní vzhledem k rozdílnému vykazování.

Volná kapacita u železniční přepravy představuje dnes cca (40%) 30-40 mil.t zboží, ve výkonech to představuje 8 000-10 000 mil.tkm.

V části 2.4 jsou podrobně popsány očekávané trendy vývoje přepravy zboží jak po silnici, tak po železnici. Z uvedených dat je zřejmé, že silniční nákladní doprava bude v ČR nadále růst, zejména budou růst její výkony.

2.6 Externí náklady

Externí náklady vznikají v důsledku škod na ŽP a zdraví lidí. Metodika určování výše škod se v průběhu posledních let výrazně zdokonalila, ale doposud neexistuje jednotná v rámci EU.

CDV Brno se danou problematikou podrobně zabývá a od roku 2001 byly vypracovány studie o externích nákladech z dopravy a dopadech na ŽP. Ve zprávě za rok 2004 „Oceňování škod způsobenými přepravními procesy na ŽP a jejich internalizace“ jsou aktualizována data vč. nejnovějších odhadů externích nákladů dle jednotlivých druhů dopravy a i jejich daňové zátěže.

Podle vypracované studie z roku 2001 jsou vyvolané externí náklady specifikovány v těchto oblastech:

- **dopravní nehody**
- **hluk**
- **emise - škod na zdraví lidí**
- **emise skleníkových plynů.**

V příloze 1 jsou uvedeny podrobně - Externí náklady z přepravních procesů v ČR

Pro hodnocení daňové zátěže jednotlivých druhů dopravy je dnes nezbytné znát výši externích nákladů a zejména na základě těchto znalostí lze objektivně harmonizovat dopravní trh zajistit tzv. internalizací externích nákladů (zpoplatnění uživatelů infrastruktury).

2.6.1 Externí náklady podle jednotlivých kategorií vozidel

Externí náklady podle jednotlivých kategorií vozidel lze dnes určit za předem stanovených předpokladů různými výpočty.

V následující tabulce 19 jsou uvedeny externí náklady vztažené k jednotlivým kategoriím vozidel, které vychází ze zprávy za rok 2004 pod názvem „Oceňování škod způsobenými přepravními procesy na ŽP a jejich internalizace“.

Tab. 19 – Externí náklady podle jednotlivých kategorií vozidel

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
Celkové externí náklady 2004				127 415

Komentář:

Celkové vyvolané externí náklady ze silniční dopravy za rok 2004 jsou touto metodou odhadovány ve výši 127 mld.Kč, v roce 2001 to bylo ještě 92 mld.Kč.

3. Dopravní politika a legislativa ČR v porovnání s EU

Doprava je jedním z klíčových odvětví hospodářství ČR a má značný významem i pro mezinárodní vztahy. Poptávka po přepravě osob i zboží neustále roste a úkolem MD a ostatní veřejné správy je vytvořit právní a ekonomické podmínky pro:

- poskytování veřejných služeb v dopravě,
- pro podnikání v dopravě,
- zajištění odpovídající infrastruktury pro přepravu.

3.1 Dopravní politika v letech 1993-1998

Dopravní politika z roku 1998 reagovala na společenské změny, ke kterým došlo v období 1990-1995 a vycházela z následujících výchozích podmínek :

- zásadní změna vlastnických vztahů,
- postupná změna struktury průmyslu,
- nová orientace evropských trhů,
- další narovnávání cenové struktury a změna cen vstupů,
- výrazné snížení poptávky po přepravě a změna dělby přepravní práce,
- další zhoršování technického stavu dopravní infrastruktury,
- nesoulad modernizace silniční sítě a výstavby nových kapacit dálnic a silnic s nárůstem intenzit dopravy,
- vzrůstání váhy ekologických aspektů.

V této době se již projevily negativní dopady v důsledku absence promyšlené dopravní politiky z let 1991-1995, zejména:

- prudký rozvoj individuálního motorismu,
- růst disproporcí v dopravě v důsledku nekoordinovaného rozvoje silniční a individuální dopravy
- omezování podpory veřejné dopravy,
- nedokončení transformačního procesu v dopravě, zejména krize na železnici trvala nepřetržitě po celé období a ta se tak stala nespolehlivou pro velké přepravce, to se projevovalo poklesem železniční dopravy,
- nevyhovující kvalita dopravní infrastruktury dopravy v důsledku omezování financí,
- růst zadlužení u velkých dopravních subjektů, zejména ŠD později ČD
- celkový negativní dopady z liberalizace a otevření trhů na sektor dopravy s výjimkou silniční dopravy,
- celkový růst nezaměstnanosti, sociálních dopadů na obyvatelstvo a opomíjení kritického stavu v dopravě umocnilo nepříznivý vývoj dopravy v těchto letech.

Dílčí závěr: Pro období dopravní politiky z let 1993-1995 se dá konstatovat, že poučení z chyb a omylů z dřívějších dopravních politik států EU bylo zcela minimální.

3.2 Dopravně politické zásady a principy Dopravní politiky z roku 1998

Až v roce 1998 byl připraven propracovaný dokument o Dopravní politice ČR při uplatnění koncepčního a programového přístupu založeného na spolupráci veřejného a soukromého sektoru a metodických zkušeností dopravně vyspělých zemí EU.

Zejména je nutné ocenit, že bylo navrženo:

- zvýšení závaznosti dokumentu o dopravní politice na úroveň závazků vlády ČR,
- orientace na podporu a rozvoj těch druhů dopravy, které jsou z hlediska spotřeby energie, záboru území a vlivů na životní prostředí a regulaci provozu nejšetrnější
- respektování požadavků na životní styl, neporušenost prostředí, životní standard a současně svobodnou vůli člověka ve vztahu k volbě času, trasy a způsobu přepravy omezenou jen s ohledem na jiný veřejný zájem
- vytvoření logistického propojení jednotlivých druhů dopravy v nákladní dopravě a integrovaných systémů v osobní dopravě
- tvorba právních předpisů konformních s právními předpisy ES
- orientace na sladění zájmů jednotlivce, podnikatelského subjektu a vlády
- přijatelnost dopravní politiky ze strany obyvatelstva
- trvalá koordinace se záměry sousedních i dalších evropských států zejména v modernizaci dopravních sítí

Tvorba dopravní politiky ČR od roku 1998 byla již odvozena od zásad dopravní politiky EU a to se mělo projevit zejména v:

- účelném využití zdrojů a území
- využití komparativní výhody geografické polohy státu
- odpovídajícím kvalitním propojení s evropskou dopravní sítí
- funkčností odpovídající dlouhodobé přepravní poptávce společnosti včetně zajištění dopravní obsluhy území
- ochraně životního prostředí, která stanoví ekologická kritéria únosnosti pro volbu dopravních prostředků
- neustálém zvyšování bezpečnosti dopravy a její spolehlivosti
- technické vyváženosti odpovídající akceptování parametrů obvyklých v dopravně vyspělých státech
- dlouhodobou stabilitou programových záměrů.

Základním cílem dopravní politiky z roku 1998 ČR byla trvale udržitelná mobilita osob a věcí, zajištění dopravních požadavků pro svobodný obchod a optimální podpora a rozvoj dopravního systému v rámci udržitelného rozvoje.

K tomu byla přijata strategie udržitelných způsobů dopravy s podporou environmentálně šetrných způsobů a omezováním způsobů nejméně šetrných.

Dílčí cíle dopravní politiky na toto období bylo zejména:

- harmonizace podmínek pro dopravce vstupující na dopravní trh
- postupná implementace jednotlivých dopravně politických opatření EU do podmínek ČR
- zajištění funkčnosti dopravní soustavy z hlediska systému obrany státu a našeho vstupu do NATO
- dokončení transformace dopravní soustavy, zejména železniční dopravy
- zachování ingerence státu na rozvoji dopravní infrastruktury
- vytvoření konkurenčního prostředí pro dopravce na dopravním trhu
- pokračování efektivních programů rozvoje dopravní infrastruktury
- novelizace právních předpisů vedoucích k harmonizaci regulace přístupu k povolání, včetně prokazování odborné a finanční způsobilosti
- uplatňování prvků aktivní a pasivní bezpečnosti u dopravních prostředků
- podpora veřejné dopravy před dopravou individuální
- aktivní spolupráce na tvorbě regionálních rozvojových programů
- snižování a eliminace negativních dopadů dopravy na životní prostředí
- zkvalitňování veřejné osobní dopravy
- postupné zlepšování mobility pro občany se sníženou schopností pohybu a orientace
- novelizace soustavy daňových a oborových zákonů s cílem harmonizace systému daní a poplatků týkající se dopravy včetně postupné internalizace externích nákladů dopravy.

Dílčí závěr: Proklamované záměry a cíle se podařilo naplnit jen z části, zejména v důsledku toho, že vláda řešila jiné prioritní problémy a finanční zdroje do dopravy byly omezeny.

3.3 Zhodnocení proklamovaných záměrů a cílů z roku 1998

Železniční doprava v roce 1998 se začala orientovat na dopravu hromadného zboží na delší vzdálenosti, kombinovanou dopravu a tranzitní dopravu.

Zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách umožnil v ČR zcela liberální přístup na železniční infrastrukturu. Na rozdíl od Směrnice Rady č. 95/18/EC však v té době nevyžadoval prokazování finanční způsobilosti a to umožnilo podnikání i fyzickým osobám.

Požadavky EU k harmonizaci železniční dopravy, uplatněné ve směrnících 95/18 a 95/19 (zejména prokazování finanční způsobilosti dopravce a zrušení možnosti podnikat na dráze pro fyzickou osobu) bylo zpracováno až do novely tohoto zákona.

Zde je nutné konstatovat, že se nepodařilo železnici urychleně revitalizovat, původní cíl zvýšit podíl železnice na nákladní a osobní dopravě se nenaplnil, v důsledku toho přešlo zboží i cestující na silniční dopravu.

V silniční dopravě rostla nákladní silniční doprava výrazným tempem a celkově ovlivňovala dopravní trh a také negativně logistiku u nově vznikajících výrobních a prodejních kapacit.

Tento negativní vývoj byl umožněn především:

- nabídkou ceny pohybující se těsně nad hranicí nákladů, nevytvářející předpoklady pro obnovu vozidlového parku (především ve vnitrostátní dopravě),
- absencí účinných opatření států k revitalizaci železnice a zajištění internalizaci externích nákladů v silniční dopravě,
- absencí účinných nástrojů k ovlivňování logistiky u nově budovaných výrobních a prodejních kapacit v ČR.

Dílčí závěr: V rámci dopravní politiky a v souladu s EU proběhla harmonizace předpisů a i daňové zvýhodnění pro tzv. „zelená vozidla“ (EURO I, EURO II a další), to podpořilo obměnu vozidlového parku (ale i jeho zvýšení) a upevnilo konkurenční postavení silniční dopravy na trhu.

V silniční mezinárodní dopravě nastal problémem s nedostatkem vstupních povolení a počtem žadatelů, později byl tento problém vyřešen novým systémem rozdělování zahraničních povolení, která tehdejší MDS pro dopravce dodatečně zajišťovala pod tlakem dopravců.

V silniční mezinárodní dopravě začal od roku 1996 stoupat počet tranzitujících vozidel přes ČR v důsledku nízkého zpoplatnění tranzitu.

3.4 Dopravně-politické zásady a principy Dopravní politiky na léta 2005 - 2013

Dopravní politika České republiky na léta 2005 - 2013 je komplexním materiálem, který stanovuje strategické a koncepční cíle v oblasti dopravy a dopravních sítí. Dosud platná Dopravní politika schválená vládou v roce 1998 usnesením č. 413/1998 definovala strategii pro tuto oblast před vstupem ČR do EU.

Jedním z hlavních důvodů pro zpracování nové dopravní politiky státu je vydání Bílé knihy EU: ***Evropská dopravní politika pro rok 2010 - čas rozhodnout z roku 2001.***

Tento dokument kriticky hodnotí dosavadní vývoj mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů (především silniční dopravy), které působí nepříznivěji na okolí a dává podněty ke změnám.

Dalším impulsem byly závěry Johannesburgského summitu o udržitelném rozvoji konaného v roce 2002.

Pojetí udržitelného rozvoje na základě třech pilířů:

- ekonomický,
- environmentální,
- sociální.

Poznámka: Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby. Udržitelný rozvoj je podrobně definován Johannesburgským Summitem a má tři pilíře: ekonomický – ekologický – sociální.

Toto nové pojetí je důvodem k přehodnocení dosavadního vývoje v dopravě ve prospěch té, kteřá přináší nejmenší negativní vlivy na životní prostředí.

V neposlední řadě je také důvodem k aktualizaci dopravní politiky usnesením vlády ČR č. 1248/2004 schválená Strategie udržitelného rozvoje, která se tím stává základním kamenem pro zpracování dalších sektorových politik.

Dopravní politika z roku 2004 je připravena pro období po vstupu ČR do Evropské Unie (období 2005-2013), zatím je tento dokument v připomínkovém řízení.

Jedná se o zpracovaný dokument ve kterém je ve větší míře uplatněn koncepční a programový přístup a metodické zkušenosti dopravně vyspělých zemí států EU.

Vychází z hodnocení:

- Dopravní politiky České republiky z roku 1998,
- z dokumentu EU „***Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout***“
- ze SWOT analýzy zpracované Ministerstvem dopravy v přípravné fázi v prosinci 2002, do ní jsou zpracovány doporučení a závěry Strategie udržitelného rozvoje ČR schválené Usnesením Vlády č. 1242/2004.

Dopravní politika podrobně deklaruje, co stát a jeho exekutiva:

- musí učinit v oblasti dopravy (mezinárodní vazby, smlouvy),
- učinit chce (bezpečnost, udržitelný rozvoj, ekonomika, ekologie) a
- učinit může (finanční aspekty).

Dopravní politika je koncipována v kontextu mezinárodními závazky, které ČR přijala či hodlá přijmout v souvislosti se svým členstvím v OSN, OECD a EU s respektováním specifických podmínek a potřeb ČR.

Dopravní politika vychází z Bílé knihy EU: ***Evropské dopravní politiky do roku 2010 – čas rozhodnout*** a aplikuje národní specifika. Zároveň je určena jako metodická pomůcka pro regulaci dopravy na regionální úrovni. Dopravní politika navazuje na cíle dopravní politiky z roku 1998 v nových podmínkách členství v EU a zohledňuje změny, ke kterým došlo v uplynulém období.

3.4.1 Stav a východiska dopravy v roce 2004

- Společnost vyžaduje větší mobilitu v návaznosti na vstup do EU.
- Růst přepravy v jednotlivých druzích dopravy je nerovnoměrný, a tím se prohlubuje disproporce mezi nimi.
- Doprava v ČR je plnohodnotnou a integrální součástí evropského dopravního prostoru, proto je třeba vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti českých dopravců.
- Kongesce se projevují na hlavních silničních tazích a ve městech, na letišti Praha/Ruzyně by k nim došlo bez jeho dalšího rozvoje, železniční infrastruktura vykazuje nedostatečnou kapacitu zejména v příměstských oblastech.
- Podpora veřejné dopravy není vždy využívána účelně a hospodárně z důvodu konkurence mezi drážní a autobusovou dopravou.
- Veřejná doprava je provozována na bázi zastaralých systémů řízení, kdy integrované dopravní systémy jsou organizovány jen v omezených územích, v omezené funkčnosti, bez většího propojení mezi kraji. Ve většině lokalit je integrovaný systém pouze nadstavbou systému (usnadňující využívání městské a příměstské dopravy), nikoliv principem propojujícím všechny druhy dopravy v celém území regionu.
- Není dokončeno napojení všech regionů na kvalitní silniční a dálniční síť a na modernizovanou železniční síť a na mezinárodní letiště.
- Doprava ve městech není systémově řešena a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke zklidnění center měst.
- Stávající dopravní infrastruktura je ve špatném stavu v důsledku dlouhodobého nedostatku financí na údržbu, a zejména na obnovu, nejsou dostatečně prováděny úpravy vedoucí k odstraňování nedostatků v bezpečnosti, propustnosti a staré ekologické zátěže na stávající dopravní infrastrukturu.
- Podíl technologií inteligentních dopravních systémů a moderní zabezpečovací techniky na řízení a zabezpečení dopravních a přepravních procesů zaostává za potřebami.
- Osobní drážní doprava a veřejná linková doprava poskytují často pomalé a nekvalitní služby, což vede k volbě individuální dopravy.
- Nákladní železniční doprava a vnitrozemská vodní doprava nejsou schopny poskytovat kvalitní služby podle potřeb zákazníků, což vede k přechodu na silniční dopravu, k vyššímu zatěžování silniční infrastruktury a ke kongescím na silnicích.

3.4.2 Globální cíle a priority Dopravní politiky pro léta 2005-2013

Globální cíl Dopravní politiky pro léta 2005-2013:

Cílem je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy, které jsou základem strategie udržitelného rozvoje.

Priority dopravní politiky:

priority dopravní politiky vycházejí z globálního cíle a jsou vzájemně systémově provázány. Doprava musí být uskutečňována s ohledem na celospolečenskou efektivitu, to se již neobejde bez zapojení všech druhů dopravy podle jednotlivých segmentů přepravního trhu, kde jsou efektivní.

Priorita 1 - Dosažení vhodné dělby mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu. Pro takový dopravní systém je nezbytné vytvořit základní podmínku, kterou je kvalitní dopravní infrastruktura, to řeší následná priorita.

Priorita 2 - Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury. Dopravní infrastruktura, jakož i služby ve veřejném zájmu ve veřejné osobní dopravě a zavádění nových technologií jsou velmi náročné na finanční prostředky., tím se zabývá priorita následující priorita.

Priorita 3 - Zajištění financování v sektoru dopravy – jedná se zejména o hledání nových forem financování dopravní infrastruktury.

Priorita 4 - Zvýšení bezpečnosti dopravy - velkým problémem je dnes samotná bezpečnost dopravy, nejen v samotného provozu, ale i z hlediska ochrany před patologickými jevy společnosti i před neočekávanými přírodními jevy.

Priorita 5 - Podpora rozvoje dopravy v regionech - dopravní politika se musí řešit nejen na celostátní a evropské úrovni, ale i na úrovni regionální a obecní v rámci principu subsidiarity. Výstupy budou metodickou pomůckou pro tvorbu regionálních a obecních dopravních politik.

Všechny uvedené priority a z nich vycházející specifické cíle a opatření mají průřezový charakter:

- Zavádění nových progresivních technologií včetně inteligentních dopravních systémů a telematiky a výsledků výzkumu a vývoje.
- Rovnost šancí a sociální politika
- Zachování konkurenceschopnosti českých dopravců v podmínkách otevřeného trhu
- Ochrana životního prostředí

3.4.3 Hlavní priorita č.1 - výtah

V návaznosti na řešení dané problematiky uvádíme podrobnější výklad následující priority:

Priorita 1 - Dosažení vhodné dělby mezi druhy doprav zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu

Specifický cíl: Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě

Současné a plánované dopravní soustavy nemohou být úspěšné, pokud nebudou založeny na principu logistiky a systém nebude propojen uceleným logistickým řetězcem.

V zemích EU je v současnosti v provozu již zhruba 60 logistických center využívajících více druhů dopravy, obdobná síť logistických center musí vzniknout i v České republice.

Hlavním efektem z uvažovaných logistických center se očekává v optimalizaci distribučních procesů v nákladní přepravě, koncentrace přepravních proudů v nákladní přepravě a zejména větší využívání železniční, kombinované i vodní dopravy.

Zde je nutné podotknout, že tento záměr měl být realizován již dříve, zejména při rozvoji velkých obchodních center a nových výrobních kapacit. Ta dnes mají logistická napojení výhradně na silniční síť a také se výrazně ruší železniční vlečky do řady na stávajících objektech. Problematika veřejné logistiky se netýká jen resortu dopravy, ale zejména průmyslu a obchodu, jde o servis výrobním podnikům a firmám ve službách a obchodu. V případě veřejné logistiky se jedná o služby určené pro malý a střední stavu.

Malé firmy a živnostníci nemají k dispozici potřebné zásilkové služby a nemohou také budovat svá vlastní distribuční centra jako velké firmy, tento stav se pak projevuje provozem velkého počtu užitkových vozů na silnicích v ČR.

Poznámka: Veřejná logistická centra „VLC“ jsou přínosem i pro velké firmy, dalším partnerem veřejné logistiky je i MMR, neboť jde o rozvoj regionů. Jde-li o službu průmyslu, musí se vytipovat lokality pro VLC podle rozmístění průmyslově-obchodních aktivit. Teprve v rámci takto vytipovaných regionů se musí hledat vhodné konkrétní místo podle podmínek daných dopravními sítěmi (nutno zapojit co nejvíce druhů dopravy podle podmínek daných dopravními sítěmi a ekonomikou provozu a zohlednit tranzitní směry). Dosud se o problematiku VLC nezajímalo prakticky MMR ani MPO.

Doprava pak následně problémy řešila primárně podle dopravních sítí (např. upřednostnění Břeclavě na úkor Brna). Počet lokalit musí být optimalizován, aby se přepravní proudy co nejvíce koncentrovaly (přílišný počet přepravní proudy tříští, malý počet naopak prodlužuje svozovou vzdálenost, čímž se poskytované služby od klientů vzdalují).

Z uvedeného vyplývá, že veřejný sektor musí mít na veřejné logistické síti zájem a měl by jí podpořit. Ve všech okolních státech takové systémy vznikají nebo se připravují (Německo přes 30 GVZ, buduje je Maďarsko - BILK), připravuje je Polsko i Slovensko (Žilina, Bratislavský přístav, Košice (s návazností na širokorozchodnou trať)).

Veřejná logistická centra se však nesmí zaměřovat za komerční – ta si zřizují velké firmy pro vlastní potřeby nebo logistické firmy v nich nabízejí své služby, převážně pak jen pro velké firmy (to je pro ně lukrativní). Také se orientují většinou jen na silniční dopravu, protože silniční nákladní doprava platí jen zhruba 2/3 vyvolaných nákladů na infrastrukturu (ostatní externí vůbec).

To pak v praxi vede podle ekonomických propočtů k tomu, že je lepší snížit skladové zásoby zrychlením přepravy, protože vyšší četnost dopravy se zdá z tohoto pohledu laciná (neoprávněně).

V letech 2000 až 2003 z důvodů snižování zásob řada velkých firem zrušila regionální mezisklady a založily distribuční systém s jedním velkým distribučním centrem pro celou ČR, v některých společnostech i pro celý kontinent. To dokládají komerční logistická centra vznikající zejména na dálniční síti v okolí Prahy (cca 75 % kapacit v ČR, tím se ve středočeském regionu výrazně zvýšila intenzita provozu kamionů).

Tento trend vede ke zmenšování zásilek a k častější distribuci. Pokud by velké firmy mohly využívat VLC jako regionální distribuční centra, omezily by se mnohé protisměrné přepravy.

Navrhovaná opatření:

- **zpracovat koncepci veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě. Problematika se týká resortů dopravy, průmyslu a obchodu a místního rozvoje. Výběr lokalit, kde by měla nová centra vznikat, musí vycházet především z potřeb podnikatelské sféry, doprava pak bude činitelem, který určí v rámci vybraného regionu konkrétní místo s ohledem na síť dopravní infrastruktury a možnosti jejich rozvoje. Důležitá je i spolupráce ze strany regionálních orgánů,**
- **podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou. Je-li investorem akciová společnost, je možná alternativa, že správce veřejného rozpočtu (např. obec, svazky obcí, kraj) se stane akcionářem s vkladem do základního jmění akciové společnosti, ze kterého se hradí investiční výstavba. Přímá investiční podpora může být poskytnuta podle vyhlášených pravidel rovněž z fondu zaměstnanosti,**
- **podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika),**
- **připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě.**

Opatření v oblasti zpoplatnění dopravní infrastruktury:

v silniční dopravě:

- **postupně objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává – od roku 2006 se bude postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury, které to umožní,**

v železniční dopravě:

- **stanovit cenu za přidělení kapacity železniční dopravní cesty, za její rezervaci i za nevyužívání přidělené kapacity železniční dopravní cesty a harmonizovat tuto cenu s cenou za užití dopravní cesty,**

Opatření v oblasti škod na životním prostředí:

- **zajistit dodržování limitů znečištění ovzduší z dopravy stanovených v zákoně o ochraně ovzduší a v příslušných vyhláškách a nařízeních,**
- **prosazovat odstraňování starých ekologických zátěží.**

V silniční dopravě bude zaveden systém výkonového zpoplatnění a budou zpřísněny podmínky přístupu na trh silniční dopravy. Vývoj v silniční nákladní dopravě předpokládá přepravy na kratší vzdálenosti, kde je silniční doprava nezastupitelná.

Tento vývoj bude vhodné podpořit a nastavit stanovením nových zákonných podmínek přístupu na trh v silniční dopravě.

Vzhledem k tomu, že zejména silniční doprava je zdrojem nejvýznamnějších skleníkových plynů (CO₂, CH₄), je jedním z cílů dopravní politiky postupné snižování jejich emisí.

V příloze 4. jsou uvedeny další údaje - Emise v dopravě v ČR.

4. Současná situace a konkurence na dopravním trhu ČR

4.1 Současná situace a konkurence silnice-železnice

Situace na dopravním trhu ČR je charakterizována již od roku 1990 bouřlivým rozvojem silniční dopravy a naopak útlumem a stagnací železniční dopravy. To je způsobeno zejména těmito faktory a skutečnostmi:

Na straně železnice:

- *přeprava zboží po železnici stále klesá v důsledku nedostatečného vyrovnání se s novými podmínkami na trhu a v důsledku tvrdé konkurence ze strany silniční dopravy,*
- *nevhodné skladbu nákladních vozů, počet nákladních vozů od roku 1995 výrazně klesl o 34% v důsledku jejich nadbytečnosti,*
- *převážné výkony železnice stále klesají, park vozů není stále dostatečně využíván,*
- *pro nové nabízené služby chybí nové a speciální vozy, na pořízení ale nejsou investice.*
- *náklady na přepravu u železnice stále rostou, navíc železnice hradí poplatek za dopravní cestu u jednoho tkm činí cca 0,26 Kč, tj. cca 27% provozních nákladů!*
- *ostatní náklady na provoz železnice stále rostou v důsledku neúměrného růstu vstupu, malé rentability a vysokých fixních nákladů na systém, to je patrné rozbořem a porovnáním poklesu výkonů a nákladů.*

Na straně silniční dopravy:

- *přeprava zboží po silnici se stále zvyšuje, její objem je prakticky omezen jen výrobou zboží a její spotřebou,*
- *počet nákladních automobilů od roku 1995 výrazně stoupl o 121 tis. ks,*
- *převážné výkony ale v tomto poměru tak výrazně nevzrostly, park vozidel není tedy využíván (to bylo m.j. způsobeno zejména dlouhými čekacími dobami vozidel na hranicích, proto dopravci pořizovali větší počet vozidel, po otevření hranic bude podle odhadu 1/3 vozidel nadbytečná).*
- *náklady na provoz silničních vozidel stále rostou, ale v důsledku silné konkurence jsou nabízené ceny nízké a rovněž jejich meziroční nárůst nižší, činí 8 až 10 %.*

Silniční nákladní doprava má v ČR proti železnici tyto výhody:

- *neplatí úhradu dopravní cesty ani vyvolané externí náklady,*
- *systém nabízí dopravu z domu do domu,*
- *obměna parku silničních vozidel přinesla výrazný růst kvality nabízených služeb,*
- *zájem o silniční přepravu v konkurenci ze železniční stále roste, to umožňuje její další rozšiřování a i zkvalitňování nabídky.*
- *privatizací došlo v tomto sektoru dopravy k tvrdé konkurenci, v jejím důsledku tak dochází k tvrdé konkurenci a výraznému potlačení cen.*

V současné době se na dopravním trhu v ČR (v důsledku uvolnění celních bariér na celních silničních přechodech) projevuje přebytek nabídky přepravních kapacit cca 30 až 40%. To vyvolá ve svém důsledku pokles počtu skutečně provozovaných nákladních vozidel, pokles cen a redukuje to i počet dopravců.

4.2 Současná situace na dopravním trhu ČR – kapacita versus výroba

V současnosti mohou růst výkony nákladní dopravy rychlejším tempem než ekonomika, na straně železnice i silničních dopravců je dostatečná volná kapacita. Očekávaný růst **převážné náročnosti v nákladní dopravě** je důsledkem vlivu globalizace a také špatně nastavených ekonomických pravidel (*absence plné úhrady infrastrukturních a externích nákladů*).

V důsledku toho mají přepravci, výrobci a obchodníci snahu minimalizovat náklady spojené s výrobou a následným distribučním procesem.

To vede k novým logistickým modelům, kde se upřednostňuje:

- rychlost dodávky,

- přesnost dodávky,
- spolehlivost dodávek.

V podmínkách, kdy veškeré vyvolané náklady z dopravy nejdou na vrub přepravců (zejména v silniční nákladní dopravě), to vede:

- **k orientaci logistiky výhradně na silniční nákladní dopravu,**
- **zkracování dodacích lhůt,**

a to vede k následnému:

- **zvyšování dopravních výkonů,**
- **růstu počtu vozidel,**
- **příjmům do státního rozpočtu za daně a DPH.**

V silniční dopravě je provozován dostatečný a zmodernizovaný park silničních vozidel, který stále převyšuje kapacitu výroby. Je to zejména v důsledku uvolnění celních bariér na hraničních přechodech, kdy část parku byla vázána dlouhými čekacími časy při odbavení, a také změnou výrobní základny. Výroba dnes produkuje výrobky s vyšší užitnou hodnotou, s nižší spotřebou vstupů a nižší přepravní náročností v porovnání s 80 lety.

Proti tomu ale dnes působí faktor růstu přepravní náročnosti v důsledku mezinárodně provázané logistiky výroby a distribuce zboží.

Procentní podíl oborů dopravy na tvorbě HDP je sestaven z údajů roku 2001 a 2002, obory dopravy se na celkovém HDP podílely následovně:

Tabulka 20 Podíl na tvorbě HDP

	2001		2002	
HDP v ČR	2 315,3 mld. Kč		2 414,7 mld. Kč	
Doprava celkem (mil. Kč), (% z HDP)	86 558	3,74%	82 784	3,428%
z toho:				
silniční (mil. Kč), (% z HDP)	65 015	2,801%	61 251	2,536%
železniční (mil. Kč), (% z HDP)	15 635	0,675%	13 651	0,565%
vnitrozemská vodní (mil. Kč), (% z HDP)	182	0,007%	270	0,011%
letecká (mil. Kč), (% z HDP)	5 726	0,247%	7 612	0,315%

Zdroj: SRD 2002 a 2003

Pro posouzení postavení druhů dopravy v tvorbě HDP byl zvolen ukazatel podílu, srovnání je provedeno v následující tabulce.

Tabulka 21 – Podíl druhů dopravy při tvorbě HDP

Druh dopravy:	2001	2002
Železniční doprava	18,06 %	16,49%
Silniční doprava	75,11 %	73,98 %
Vodní doprava	0,21 %	0,32 %
Letecká doprava	6,61%	9,19 %

Zdroj: SRD 2003, rok 2003 není ještě znám.

Dílčí závěr:

Silniční doprava se podílí cca 3/4 na tvorbě HDP % z celého podílu dopravy, to ukazuje na její výraznou úlohu při tvorbě HDP (srovnání v rámci sektoru dopravy).

Vývoj kapacity v silniční dopravě je možné také sledovat na celkové provozní hmotnost (tis.t) jak je uveden v tab.9. Z údajů tabulky lze vyvodit závěr, že od roku 1998 se sice výrazně nemění kapacita, dochází však k obměně a modernizaci parku, který má nyní volnou přepravní kapacitu ve výši cca 30-35%.

Také výrazně roste počet dodávkových a užitných vozidel, které používají k přepravám drobní živnostníci a podnikatelé a to jen umocňuje dispomobilní přepravní kapacitu v silniční dopravě.

V roce 2003 byla celková provozní hmotnost (tis.t) všech nákladních vozidel v silniční dopravě ve výši 769 tis.t. ,celková provozní hmotnost (tis.t) všech nákladních vozidel s přívěsy a návěsy činí 1705 tis.t.

V železniční dopravě je situace obdobná, železnice disponuje dostatečně volnou kapacitou v nákladní přepravě které nejsou využívány po nákladné rekonstrukci žel.koridorů, ve výkonech to představuje až 30-40 %.

Volná kapacita u přepravy zboží představuje dnes cca (40%) 30-40 mil.t zboží, ve výkonech to představuje 8 000-10 000 mil.tkm.

V části 2.4 jsou popsány očekávané trendy vývoje přepravy zboží po silnici a železnici. Z uvedených dat je zřejmé, že silniční nákladní doprava bude v ČR nadále růst, zejména ale budou růst její výkony.

V horizontech 2010 a 2015 se předpokládá omezení růstu silniční dopravy právě přesunem zboží na železnici, využití její infrastruktury a kapacity.

Počítá se s rozvojem KD a dalších služeb, jejich objem by měl představovat nárůst 14,4% do roku 2015 (16mil.t), ve výkonech 35,2% (5 400 mil.tkm).

V železniční dopravě bylo (paradoxně ve srovnání se silniční dopravou) zavedeno **zpoplatnění železniční dopravní cesty** na bázi marginálních nákladů.

Železniční doprava se musí v těchto složitých podmínkách orientovat především na rychlou a kvalitní nákladní přepravu zapojenou do logistických procesů (v souvislosti s veřejnými logistickými centry) a zajištěním služeb „z domu do domu“.

5. Současná opatření pro podporu kombinované dopravy

5.1 Současná situace KD v ČR

Síť překladišť kombinované dopravy byla do roku 98 poměrně hustá a obsahovala celkem 16 překladišť, ale s prudkým poklesem výroby (zejména exportu v letech 92-96) se staly mnohé terminály nadbytečnými a proto největší operátor v ČR - ČSKD Intrans a.s. přistoupil v roce 1999 k její redukci. Zrušil 6 terminálů a 1 terminál zmodernizoval, nyní se v ČR provozuje celkem 13 překladišť.

Nejvíce využívaný systém přeprav KD je ve velkých kontejnerech (VK ozn. C 20´-40´), ale rozvíjí se rychle systém výměnných nástaveb (VN). Systém přepravy silničních návěsů není v ČR používán i když lze na některých terminálech manipulovat i se silničními návěsy.

Současná opatření na podporu KD jsou nedostatečná a z úrovně MD ČR by měla být vypracována nová koncepce pro tuto oblast. Navíc došlo k privatizaci sítě překladišť bez podílu ČD a jejich majitelé sledují čistě vlastní záměry a priority.

Vlastníci (operátoři) překladišť dnes preferují výhradně přepravy ucelenými vlaky z přístavů Hamburk, Brémy a Rotterdam, rozvoz jednotek se dnes po ČR uskutečňuje výhradně po silnici. Rovněž vnitrozemská přeprava jednotek je většinou po silnici, po železnici jde minimum jednotek. Síť překladišť byla v roce 1999 redukována a počet překladišť klesl jak dokládá tabulka.

Mapa hlavních terminálů a žel.tras KD v ČR je uvedena v příloze 3.

Tabulka 22 – Počet překladišť

Ukazatel	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Počet překladišť KD celkem	23	20	14	14	13	11	13
podle druhů dopravy:							
železnice-silnice	19	17	10	10	9	7	9
železnice-silnice –voda	4	3	4	4	4	4	4
podle možnosti manipulace s přepravními jednotkami:							
velké kontejnery	22	19	13	13	12	10	12
výměnné nástavby	6	7	7	7	7	5	5
doprovázená doprava Ro-La	2	2	1	1	1	1	1
podle maximální nosnosti manipulační zařízení:							
do 34 tun	10	11	-	-	4	2	3
nad 34 tun	12	8	13	8	8	8	10

Zdroj: Ročenka dopravy 2003, CDV Brno

Současná síť překladišť a jejich vybavení vyhovuje zejména pro kontejnerový dopravní systém, pro systém výměnných nástaveb jen z části.

Využívání kombinované dopravy je zaměřeno především na nedoprovázenou kombinovanou dopravu a to především na přepravy kontejnerů VK 20' až VK 40', v některých terminálech i VN a kontejnery High Cube 45'. Možnosti manipulace s jednotkami kombinované dopravy jsou patrné z následující tab. 23.

Tabulka 23 – Technické vybavení terminálů v ČR

Terminál	Délka jeřábové dráhy	Počet kolejí pod jeřábem	Délka překládkové koleje	Ostatní koleje	Úložné prostory	Možnost manipulace
Jednotky	m	ks	m	m	TEU	
Operátor – ČSKD INTRANS, a.s. – 7 Terminálů:						
Brno - Horní Heršpice	270	3	3 x 260	-	4000	VK20'-40'HC 45', VN (max 36t);
České Budějovice	265	2	2 x 240	2 x 370	450	VK 20'-40' (max 36t); VN(max 24t),
Lovosice	není	2	140, 160	383	1000	VK 20' - 40', HC,(max.24t)
Ostrava - Přívoz	není	2	2 x 200	3 x 250	1000	VK 20'-40' (max 36t);
Pardubice	není	1	2 x240, 270	2 x 270	1000	VK 20' - 40';HC, (max. 25t)
Praha - Žižkov nákl.nádr.	není	4	260 ,3 x 215	346	5000	VK 20' - 40' (max 28t); HC a VN (max 41t),
Přerov - Horní Moštěnice	132	1	280	-	400	Vk 20'-40', HC (max 36t);
Operátor – Metrans, a.s. – 2 Terminály:						
Praha Uhřetěves	není	9	7 x 600 2 x 700	2300	3000	VK 20'-40' (max 42t); HC a VN (max 38t)
Lípa u Zlína	není	4	2 x 250	2700	1000	VK 20'-40' (max 42t); HC a VN (max 38t)
Operátor – Bohemiakombi s.r.o. – 1 Terminál – Ro-La:						
Lovosice Ro-La	není	-	2 x 550	564+720	0	Není

Zdroj: ČSKD INTRANS, a.s., Metrans, a.s., Bohemiakombi s.r.o., CDV 2003

Doprovázená přeprava systému Ro-La není od roku 2004 provozována, poslední linka byla v provozu na relaci Lovosice – Drážďany do 6/2004.

5.2 Legislativní opatření na podporu KD

5.2.1 Vládní a legislativní podpora kombinované dopravy v ČR 1998-2000

Vláda schválila v roce 1998 dopravní politiku na podkladě příprav na vstup do EU. Tento materiál byl jeden z programových dokumentů nutných při vstupu ČR do EU. Česká republika se v něm připojila k celoevropským snahám rozvíjet a podporovat kombinovanou dopravu a zavazuje se v něm dále dodržovat opatření k podpoře kombinované dopravy v souladu s dohodou AGTC a ostatními směrnicemi EU, které byly a jsou postupně realizována:

- v dopravně politických opatřeních na úrovni vlády ČR
- systémovou podporou kombinované dopravy - ve vládním usnesení č. 414 z roku 1998 byl schválen postup do roku 2000 i výhled do roku 2005..
- podporou podnikatelských záměrů privátních subjektů.

Podpůrné programy byly ze strany MD (dříve MDS) zaměřeny především na:

- nákup speciálních železničních vozů pro kombinovanou dopravu prostřednictvím Českých drah (v budoucnu se počítá s dotacemi pro další železniční operátory),
- podpora podnikatelských projektů při zavádění nových systémů kombinované dopravy a dopravních prostředků (výměnné nástavby a jejich nosiče),
- modernizace nebo doplnění překládacích mechanismů v terminálech kombinované dopravy,
- podporu modernizace nebo výstavbu terminálů a rozšiřování jejich služeb.

Mimo tyto přímé intervence je podpora realizována i nepřímo v rozvoji dopravní infrastruktury ČR, pozornost je zaměřena především na:

- propojení dopravní soustavy ČR a sousedních zemí,
- koordinaci rozvoje ve vazbách na mezinárodní koridory,
- budování sítí celostátního a regionálního významu v souladu s požadavky přepravní poptávky.

Podrobný přehled přímé finanční podpory kombinované dopravy v letech 1995-2003 je v příloze 2

Legislativní (nepřímá) podpora kombinované dopravy je zajištěna následujícími legislativními opatřeními.

5.2.2 Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Podpora KD je dána osvobozením silničních vozidel zapojených do kombinované dopravy od silniční daně podle počtu realizovaných jízd v roce.

5.2.3 Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

Podpora KD je zajištěna také administrativním opatřením – tzv. výjimka silničních vozidel zapojených do kombinované dopravy ze zákazu provozu silničních nákladních vozidel ve dnech pracovního klidu (omezení jízd dle zákona č. 99/1989 Sb., § 34, odst. 3 ve znění vyhlášky 123/93 Sb.)

5.2.4 Ostatní opatření na podporu KD

Z mezinárodních opatření je na podporu rozvoje kombinované dopravy v České republice realizováno:

- přistoupení k Dohodě AGTC od 23.11.1994, a postupná úprava hlavních směrů sledovaných "Dohodou" na území ČR.
- vlastní investiční dotace na modernizaci I.a II. železničního koridoru ČD zajistily úpravu tratí na parametry dle Dohody AGTC (bylo to ale bez úprav překladišť),
- ze Směrnice 91/440 EEC je v ČR aplikováno:
 - účetní oddělení provozu infrastruktury a dopravní činnosti v zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách,

- ze Směrnice 95/18 EEC je v ČR aplikováno:
 - odstranění monopolního postavení provozovatele a vstup nových dopravců s platnou licenci na železniční infrastrukturu v zákoně č. 266/1994 Sb. o dráhách.

Podle Nařízení Rady č. 1107/70 o poskytování pomoci v dopravě železniční, silniční a vnitrozemské vodní ve znění pozdějších předpisů, se v článku 3 uvádí, že členské státy **mohou podporovat rozvoj kombinovaných přeprav** poskytováním investiční pomoci do infrastruktury kombinované dopravy (překladiště), na pevná a mobilní zařízení pro překládku a na speciální zařízení určená pouze pro kombinovanou přepravu.

5.2.5 Návrh nových opatření na podporu rozvoje KD

Vzhledem ke zkušenostem z minulého období z oblasti podpory KD ve formě účelově vázaných finančních prostředků by bylo vhodné v rámci státní podpory rozpracovat následující návrhy:

- podporu na nákup železničních vozů pro kombinovanou dopravu směřovat na vozy vyráběné v ČR, sledovat jejich využití u ČD, vč. kvality služeb v rámci nabídky nedoprovázené kombinované dopravy,
- poskytnout dotace na nákup výměnných nástaveb s udáním časového horizontu, po který by se dotace poskytovaly, protože v ČR existuje potřeba přeprav ve výměnných nástavbách,
- podporovat nákup speciálně upravených vozidel silničních vozidel pro přepravy VN či systému OKD-ACTS, za splnění podmínky, že tyto silniční prostředky budou využívat pouze v rámci kombinované dopravy na území ČR,
- zahrnout do podpory i nákup doplňujících zařízení ke stávajícím či nově nakupovaným manipulačním zařízením pro kombinovanou dopravu a přepravu (např. kleštin pro manipulace s výměnnými nástavbami),
- podpořit rozvoj informačních a telematických systémů v oblasti rozvoje KD a logistiky zákazníků, podporovat vznik informačních a telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika).
- připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě.

Důležité je také zpracovat koncepci veřejných logistických center (VLC) v nákladní dopravě a zakomponovat využití KD. Výběr lokalit, kde by měla nová centra vznikat, musí vycházet především z potřeb podnikatelské sféry, doprava pak bude činitelem, který určí v rámci vybraného regionu konkrétní místo s ohledem na síť dopravní infrastruktury a možnosti jejich rozvoje.

Rozvoj VLC je nutné podpořit přímými investičními dotacemi, tento záměr by měl být koordinován s rozvojem a dotacemi pro překladiště KD může být poskytnuta podle vyhlášených pravidel rozvojových fondů.

V zahraničí se také osvědčil systém odměňování za předanou zásilku na železnici, jedná se o platbu silničnímu dopravci, která se zřekl vlastní přepravy zásilky a předal ji k přepravě na železnici.

Hlavním zdrojem pro financování rozvoje KD musí být postupné zpoplatnění externích nákladů silniční dopravy v ČR. Jedná se o prosazení principů trvale udržitelného fungování dopravy v dopravní politice státu spojeného s procesem plného zpoplatnění (internalizace) externalit. Je nezbytné prosadit a objektivizovat zásadu, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit takové náklady, jaké jeho činnost vyvolává – od roku 2006 se bude postupně zavádět výkonové zpoplatnění silniční infrastruktury, které to již umožní.

***Na závěr této zprávy vám pro další orientaci přikládáme ještě:
Přehled právních předpisů v působnosti MD, který je uveden v příloze č.6***