



# Kamionová doprava a rozšiřování mýtného

Ekologické organizace Hnutí DUHA a Dopravní federace prosazují reformu mýtného, která by zajistila, aby v ulicích a na silnicích ubylo kamionů. Cílem je:

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

## Kamionové dopravy přibývá

Silniční nákladní doprava v České republice vzrostla od konce devadesátých let o polovinu, přičemž mezinárodní přeprava stoupla o 120 %. Příčinou není rostoucí objem přepravovaného zboží, ale prodlužování průměrné přepravní vzdálenosti, která stoupla ze 72 km na 118 km.

## Ekonomické i zdravotní škody

Cenou za intenzivnější kamionovou dopravu jsou poškozené vozovky a další externí náklady, které se přenáší na společnost. Roste ri-

ziko nehod, přibývá hluku a zdraví škodlivých výfukových plynů ve městech a vesnicích.

Nákladní doprava je příčinou 59 % emisí oxidů dusíku a 58 % škodlivých mikročastic prachu na českých silnicích a dálnicích. [1]

Kamiony také spotřebují velké množství nafty, takže zbytečně roste závislost na importu surovin. V roce 2009 utratila česká ekonomika každý den za dovoz ropy a ropných výrobků 246 milionů korun. [2]

Mnoho nákladů by přitom šlo přeložit z kamionů na železnice. A velká část dálkové – vesměs kamionové – přepravy je celkem zbytečná. Česká republika během roku 2009 dovezla 112 tisíc tun brambor a vyvezla 43 tisíc tun brambor, dovezla 61 tisíc tun jablek a vyvezla 46 tisíc tun jablek, dovezla 19 tisíc tun másla a vyvezla 6 tisíc tun másla. [2]

Zdánlivá výhodnost silniční nákladní dopravy vyplývá z nezohledňování jejích dopadů v její ceně. Přitom škody, které v České republice způsobí, činí 77 miliard korun ročně na infrastrukturu, dalších 46 miliard pak připadá na ostatní externalizované náklady. [3]

## Reforma mýtného

Hlavním řešením je lepší mýtné. Nemělo by sloužit pouze k tomu, aby státní kase pokrylo část nákladů na opravy vozovek. Mělo by rovněž motivovat firmy i spotřebitele, aby své

zboží namísto kamionů více přepravovaly vlakem a více využívaly místních dodavatelů.

Vhodně zvolená opatření mohou mít významný přínos a měla by stát v centru dopravní politiky země. Švýcarsku se po zavedení mýtného na celé silniční síti dařilo po pět let (2001-2006) omezovat nárůst kamionové dopravy (o 23% oproti scénáři bez mýtného) a spolu s dalšími kroky na straně investic a nabídky hodlá dlouhodobě stimulovat dopravce k přesunu nákladní dopravy na železnici. [4]

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

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

## Rozšíření na všechny silnice

Prvním krokem – na který teprve musí navázat další opatření – je rozšíření mýtného na všechny silnice tak, aby se předešlo ekonomicky motivovanému objíždění mýtných úseků.

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

Proto mnoho kamionů objíždí zpoplatněné úseky po zbytku silniční sítě, kde mýtné zavedeno není. Nárůst těžké dopravy tak zbytečně poškozují zejména silnice 1., 2. a 3. třídy a hlavně škodí obyvatelům stovek měst a vesnic hlukem, emisemi a vibracemi.[5] Silnice a ulice se stávají nebezpečnějšími pro motoristy, chodce i cyklisty.

Experti odhadují, že placené úseky objíždí asi 10 % nákladních vozidel v daném směru [6]. To je velké množství, uvážíme-li, že již taková míra objíždění může v obcích podél frekventovaného tahu vést ke dvojnásobně většímu znečištění ovzduší z dopravy [6].

Dalším zatížením pro lidi v postižených obcích je zvýšení mýtného poplatku na dálnicích

v pátek odpoledne a večer, které platí od února 2010, jakož i zvýšení celkových sazeb mýtného od ledna 2011 – to vše trend obtížnění opět o něco posílilo.

Mýtné tak zatím ani zdaleka nepřispívá k regulaci nákladní dopravy, která by měla přimět dopravce, aby s těžkými vozidly jezdili především po páteřní silniční síti, a postupně je motivovat k přesunu nákladů na železnici.

## Váhavý postup vpřed

V minulých třech letech byla úspěšně otestována možnost zavedení hybridního systému, tvořeného kombinací mýtných bran u dálnic a satelitního systému sledování zpoplatněných vozidel na ostatních silnicích.

Ministerstvo dopravy se chystá zpoplatnit 5 500 km silnic 1. třídy a vybrané silnice 2. a 3. třídy ve správě krajů (k vyhlášení výběrového řízení na dodavatele zpoplatnění má dojít v prvním pololetí 2011). Ostatní silnice mají být podle potřeby řešeny zákazem průjezdu těžkých nákladních vozidel. Zdá se však, že váhání převažuje nad tahem na branku: původní termín od půli roku 2012 se již pomalu mění na „po roce 2013“; také požadavky krajů hodlá Ministerstvo dopravy seškrtat. Přitom veškerá opatření budou mít smysl pouze v případě, že se koncepčně zaměří na:

1. Zpoplatnění co největší části silnic 2. a 3. třídy a stanovení jasných kritérií pro další rozšiřování mýtného systému.
2. Zajištění faktického respektu k zákazům tranzitu těžkých nákladních vozidel na těch krajských komunikacích, které nebudou výkonově zpoplatněny.

Pro funkčnost posledně jmenovaného opatření však neexistují dostatečné dohledové kapacity na straně Policie ČR a obecních policí. Proto je potřeba, aby bylo mýtné po dohodě s kraji zavedeno již od začátku na větší části krajských silnic než nyní Ministerstvo dopravy plánuje.

3. Rozšíření mýtného na silnice nižšího řádu bude nutné koncipovat tak, aby nedošlo k negativním dopadům na zásobování a dopravní obslužnost řídké obydlených oblastí. V ČR se dnes používá paušalizující systém odstupňování kilometrických sazeb podle počtu náprav. To znevýhodňuje lehčí vozidla s nižším destruktivním účinkem na

vozovku. Shodou okolností jsou právě ona využívána pro zásobování a někdy i pro veřejnou osobní dopravu v řídké obydlených, zejména okrajových regionech. Proto je nezbytné zahájit diskusi o výraznějším odstupňování poplatků, aby v mnohem větší míře odrážely destruktivní účinek vozidla na vozovku. Takové nastavení pak povede k relativně nižším sazbám pro menší vozidla.

Někteří politici navrhuji, aby se časem začalo hradit mýtné na dálnicích i u osobních aut. To může být správné řešení, ovšem pouze za splnění dalších důležitých podmínek:

1. Stát a kraje budou dostatečně podporovat a rozvíjet atraktivitu veřejné dopravy.

2. Systém nebude motivovat k objíždění zpoplatněných úseků i u osobní dopravy, což by znamenalo další ránu pro život v obcích i bezpečnost na silnicích.

## Autobusy

Oproti tomu krokem, který lze učinit poměrně snadno, je vyjmout z povinnosti platit mýtné autobusy, jež slouží k veřejné linkové dopravě dotované z veřejných rozpočtů. MD zde zatím schválilo alespoň snížení mýtného poplatku pro autobusy od září 2011 [7].

Je však absurdní pokračovat v praxi, kdy stát a kraje podporují veřejnou dopravu jak verbálně, tak – byť v nedostatečné míře – finančně, a z této dopravy je pak do státní kasy vybíráno mýtné.

## Sazby mýtného

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

Ačkoli těžká nákladní vozidla působí největší opotřebením infrastruktury, naprostá většina příjmů z daní a poplatků pochází od uživatelů osobních aut. Rovněž tuto disproporci by mohlo narovnat navýšení poplatků podle toho, kdo a kde nejvíce škodí. Na tuto změnu by měl navázat konkrétní dlouhodobý plán dal-

ších opatření na zahrnutí působených škod do ceny všech druhů dopravy. Tím spíše, že podle nedávno schválené Bílé knihy o dopravě se tímto směrem bude ubírat celá EU [8].

Proto Dopravní federace a Hnutí DUHA navrhuji postupně – krok po kroku – zvyšovat a upravovat mýtné poplatky tak, aby zajistily dostatek prostředků na údržbu i investice a hlavně působily coby účinná motivace k přesunu dálkové přepravy zboží na železnici a k výraznějšimu podílu nakupování produktů od místních výrobců.

## Investice výnosů

Čistý roční výnos z mýtného činí po odečtení nákladů na výběr zatím několik miliard korun. Jeho výraznou část – v roce 2010 cca 23 % – spolknou platby provozovatelské firmě Kapsch. Zde je velký prostor ke změnám, například ve Švýcarsku činí provozní náklady mýtného systému jen 7 % vybrané částky.

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

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

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

V ČR také po takovém způsobu redistribuce kraje a obce volají, což se odráží například v podpoře memoranda za rozšíření mýtného pro nákladní dopravu podpořeného mj. Dopravní komisí Asociace krajů i předsednictvem Svazu měst a obcí. [9]

## Velká výzva

Hnutí DUHA v iniciativě *Velká výzva* prosazuje nový zákon podle britského vzoru, který dále rozhybe investice do moderních zelených řešení: efektivní železnice, místních potravin, zateplování domů nebo čisté energetiky, pohodlné veřejné dopravy či snadné recyklace. Legislativa má po vzoru Velké Británie závazně stanovit, že české exhalace skleníkových plynů budou do roku 2050 klesat o 2% ročně.

Vysoká hustota železniční sítě, velký podíl využívání veřejné dopravy a relativně vysoké přepravní výkony nákladní železniční dopravy dávají České republice dobrou startovní pozici pro menší závislost na automobilové dopravě. Rovněž v konstrukcích vozidel pro železnici a MHD má český průmysl tradičně dobrou pozici. Je však nutné infrastrukturu výrazně modernizovat a v nákladní dopravě cíleně investovat do multimodálních systémů, veřejných logistických center a posílení atraktivity železnice.

## Další informace

- Studie Slepá ulice: politika dálkové přepravy zboží, její ekonomické souvislosti, ekologické důsledky a možná řešení (Zelený kruh a Hnutí DUHA, 2005):  
[www.hnutiduha.cz/uploads/media/Slep\\_a\\_ulice\\_preprava\\_kamiony.pdf](http://www.hnutiduha.cz/uploads/media/Slep_a_ulice_preprava_kamiony.pdf)
- Publikace Dopravní federace:  
[www.dopravnifederace.cz/publikace-analyzy/publikace-dopravni-federace](http://www.dopravnifederace.cz/publikace-analyzy/publikace-dopravni-federace)

## Vydáno: květen 2011

## Kontakt

- Pavel Příbyl, vedoucí programu Veřejné finance a životní prostředí, Hnutí DUHA, telefon 603 207 249, email [pavel.pribyl@hnutiduha.cz](mailto:pavel.pribyl@hnutiduha.cz)
- Aleš Kuták, Dopravní federace, telefon 775 927 210, email [ales.kutak@dopravnifederace.cz](mailto:ales.kutak@dopravnifederace.cz)

## Prameny

- [1] Kalkulace Hnutí DUHA podle: Zpráva o životním prostředí České republiky v roce 2008, MŽP, Praha 2009
- [2] Český statistický úřad: Databáze zahraničního obchodu,  
<http://apl.czso.cz/pll/stazo/STAZO.STAZO>
- [3] Bartheldi, A., Spravedlivé zpoplatnění silniční a železniční dopravy, Vědeckotechnický sborník ČD 27/2009
- [4] Spolkový úřad pro územní rozvoj (ARE), Fair and efficient, The Distance-related Heavy Vehicle Fee (HVF) in Switzerland, Švýcarsko 2010  
<http://www.aren.admin.ch/themen/verkehr/00250/00461/index.html?lang=en>
- [5] <http://dopravnifederace.cz/mapa>
- [6] Obcházení povinnosti placení mýtného. Závěrečná zpráva pro MD, Fakulta dopravní ČVUT, Praha 2007
- [7] Pro autobusy bude v systému mýta vytvořena samostatná kategorie s vlastní tarifní tabulkou. Ta bude členěna dle emisních kategorií a bude platit jednotně pro dálnice, rychlostní komunikace i silnice I. třídy. Mýtné pro autobusy bude od 1.9.2011 nastaveno na úrovni platné k 1.1.2010 pro silnice I. třídy (2 nápravy) s navýšením o 25 % (s výjimkou emisní kategorie Euro V a vyšší, obdobně jako u ostatních skupin vozidel). Od stejného dne nebudou autobusy podléhat pátečnímu zvyšování sazeb. Výsledkem obou kroků bude výrazné snížení mýtného pro tento druh hromadné dopravy.
- [8] Evropská komise, Bílá kniha - Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Brusel 2011  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:HTML>
- [9] <http://dopravnifederace.cz/temata/mytne-pro-silnicni-nakladni-dopravu/memorandum-za-rozsireni-mytneho-systemu/>