

Dopravci už zaplatili na mýtném čtvrt miliardy – titulek jednoho z článků (v tomto případě Hospodářské noviny z 22. ledna) uvádí téma, které jako nejvýznamnější změna letošního roku stále vyvolává emoce, kladné i záporné. Především tím, že zasahuje do trhu dopravy. Proto ho jako fenomén není možné nechat ležet jen tak. Také proto jsme také – i když po necelém měsíci „zkušeností“ s mýtem je zatím příliš brzy na hodnocení – oslovili několik významných osobností ze světa logistiky a položili jim čtyři otázky k tématu „mýtné“. Jejich odpovědi přinášíme tak, jak jsme je dostali. Protože vaše zkušenosti s mýtným jsou zřejmě velmi různorodé, očekáváme vaše reakce na tuto anketu na adrese redakce logisticnews@reliant.eu. K vašim příspěvkům se rádi vrátíme v pokračování této ankety.

Otázky:

1. Jako občan souhlasíte s principem mýta i s nastavením parametrů? Vyhovuje vám systém jeho výběru i určení co do účelu i poměrné velikosti finální částky? Proč ano, proč ne?
2. Jako podnikatel/představitel podnikatelů pocítíte dopad výběru mýtného jako negativní nebo pozitivní krok? Znamená to pro vás větší nebo menší administrativní zatížení?
3. Přesunete ve svých kalkulacích zvýšené náklady na svoje klienty anebo se s nimi (byť pod tlakem konkurence) o břemeno podělíte?
4. Je vám známo, že někdo z vašeho profesního okolí využívá mýta jako záminky pro zvyšování cen, byť se na něj vzhledem k tonáži jeho vozového parku vztahuje minimálně nebo vůbec?



■ Ing. David Pinka
Člen představenstva
Technický ředitel
UNIPETROL
DOPRAVA, a. s.

1. *Jako občan, který ročně najezdí na soukromých i služebních cestách mezi 50–60 tisíci km, souhlasím s jakýmkoliv principem zpoplatnění využívání naší silniční, nejenom dálniční sítě pro nákladní automobily! O principu využití technologie a nastavení výběru mýta již bylo vedeno množství diskusí, jistě lze souhlasit s tím, že by systém mohl být lépe propracován, měl by zahrnout více kilometrů silnic a měl by odpovídat systémům použitým v sousedních státech. Na druhou stranu si dokážu představit, kolik času by potřebovali naši zákonodárci ke shodě, což by vedlo k ještě pozdějšímu datu spuštění systému. Termín 1. 1. 2007 byl pro mne jako občana termínem pozdním, jako pro představitele společnosti podnikající v železniční přepravě termínem velmi pozdním! Mýtné mělo být funkční již od roku 2004, kdy ČR přistoupila k EU.*
2. *Jak jsem již naznačil je zavedení mýtného na silniční nákladní přepravu pro železniční přepravce jakási satisfakce, která sice přišla s velkým zpožděním, nicméně je zde a je funkční. Jako společnost doufáme, že mýtné přispěje alespoň k částečnému srovnání nákladů na infrastrukturu, která je spojena s provozováním automobilové nákladní dopravy. Náklady na infrastrukturu v železniční přepravě jsou po celá léta zahrnuty v nejrůznějších, neustále se zvyšujících, poplatcích. Z výše uvedených důvodů vidíme příležitost, že se některé po silnici přepravované substráty vrátí zpět k železniční přepravě, ze kterých v posledních 7–10 letech odešly právě k přepravě silniční.*

Otázky 3. a 4. jsou v tomto smyslu irelevantní, netýkají se mne ani nás.



■ Petr Kašík
Výkonný ředitel
Svaz dopravy České republiky

1. *Výběr mýta má základ v principu, na kterém se EU dohodla. V rámci harmonizace dopravních oborů by všichni zúčastnění měli hradit náklady za opotřebování dopravní cesty, úměrné jejímu užívání. Realitou je, že dopravci již nyní, vyjma těch v letecké dopravě, hradí spotřební daň z pohonných hmot s tím, že zpět se do dopravní infrastruktury z úrovně státu vrací pouze 9,1 % a z úrovně krajů necelých 11 % a to ještě bez přímé vázanosti v RUD.*
2. *Budoucnost výběru mýtného je dle mého názoru zcela jistě v satelitních systémech, které budou navázány na evropský systém Galileo. Svaz zásadně nechtěl vstupovat do odborných technických diskusí, aby nebyl napaden za neobjektivitu. Za výběr je odpovědná státní správa, která má možnost si vybrat nejkvalitnější poradce a rozhodnout o konečném výběru systému. Určení plátců je nedokonalé, neboť od počátku by měla být zahrnuta i auta nad 3,5 tuny. Tím, že se postupuje v několika etapách, je nastoleno nekonkurenční prostředí v silniční nákladní dopravě a oddaluje se sledování skutečných zátěžových proudů nákladní dopravy. Osobně jsem přesvědčen, že jeden z nejčennějších výstupů, co výběr mýtného přinese, budou údaje o skutečných zátěžových proudech a o skladbě vozidel užívajících příslušné komunikace. Tato statistika musí být rozhodující pro rozhodování o prioritách výstavby potřebných dopravních sítí. Velikost finální částky za úhradu mýtného je víceméně politické rozhodnutí a vychází z přeplněnosti nejvíce zatížených dopravních koridorů a také z toho, že schází prostředky na výstavbu a údržbu dálničních sítí. Jsem přesvědčen, že vzhledem k tomu, že doprava v roce 2006 vytváří již více než 10 % HDP ČR, musí dopravní podnikatelé požadovat, aby prostředky vyprodukované v dopravním sektoru byly v daleko větší míře vráceny do dopravních staveb.*

3. Je samozřejmostí, že pro podnikání silničního dopravce je dopad výběru mýtného do bilanční rozvahy velmi nepřijemnou skutečností. Naopak konkurenční druh dopravy toto navýšení nákladů silniční dopravy vítá. Nejvíce se toto týká železniční nákladní dopravy, která při kalkulaci nákladů za přepravu musí počítat s cca 35% úhradou celkových nákladů za použití železniční dopravní cesty, což je hlavním důvodem, že je dnes konkurenceschopná pouze v ucelených vlacích na větší přepravní vzdálenost.

Ohledně administrativního zatížení – myslím, že se samostatnou fakturací mýtného bude spojená zvýšená administrativa, ale bude zvládnutelná.

Nebylo správné, aby politické rozhodnutí o výběru mýtného bylo přeneseno na dopravce. Svaz vždy zásadně prosazoval, aby mýtné bylo možno klientovi účtovat jako samostatnou položku při fakturaci za dopravu, což se podařilo do zákona prosadit. Jaký bude skutečný dopad značné konkurence ukáže čas.

4. Není mi to známo, ale právě toto bylo jedním z důvodů proč Svaz požadoval placení mýtného i u nákladních vozidel nad 3,5 tuny.



■ Ing. František Kyncl
Člen představenstva
ČSAD Hodonín, a. s.

1. Zavedení mýta odpovídá současným tendencím, uplatňovaným v EU. Základní idea výběru mýta je stará jako obchodování samo. Kdo má moc mýto vybírat, pak to dříve nebo později udělá. Souhlas nebo nesouhlas dopravce není podstatný. S tím se lze jen smířit. Nic jiného se s tím dělat nedá. Je jen věcí výběřčího, jehož jménem má být tato daň z pohybu vozidel/zboží/osob vybírána, jak bude stanovena výše vybírané částky, způsob jejího výběru, rozsah plátců této daně i rozsah zpoplatněné sítě.

Současné nastavení systému vzbuzuje rozpaky a jisté napětí jak mezi dopravci, tak mezi objednateli/ uživateli dopravních služeb.

2. Současné nastavení parametrů výběru (vybraná síť komunikací, vymezená úzká kategorie vozidel), celou problematiku pro obě strany spíše zamlžuje, vytváří prostor pro úvahy o vyhýbání se povinnosti mýto platit a vytváří nerovné podmínky. Tento stav bude jistě podléhat změnám, které budou určeny vývojem politických preferencí a odvahy státní správy, kam až si v daném čase troufne jít. Konečnou hranicí je jen zpoplatnění

celé silniční sítě pro všechna vozidla. Při dostatku politické odvahy se zdůvodnění vřdycky najde. Ve svém důsledku to přinese zprůhlednění problematiky a zmenšení prostoru pro tzv. „alternativní řešení“, protože zpoplatnění budou všichni a prakticky všude. To ale nutně přinese přehodnocení použité (instalované) technologie.

Pro dopravce představuje výběr mýta a jeho zúřadování nárůst finančního i organizačního zatížení. Mýtný systém vždy identifikuje pouze dopravce a částka vyměřená mýtným systémem je výběřčím vždy účtována k tíži dopravce. Císař tak hned v prvním kole, bez jakékoliv diskuze, dostane co je císařovo. Dopravce se pak v konečném důsledku nedobrovolně stává garantem státu za výběr mýtného. Dopravce přitom současně garantuje plnění měšce napojených institucí (provozovatel systému, bankovní instituce apod.). Zda se mu z toho od státu něco vrátí ve formě zlepšené infrastruktury je zatím ve hvězdách. Politici a média o tom vedou spory, provozovatel systému se usmívá a má své jisté.

3. Z logiky věci je mýto vázáno na dopravu (pohyb) zboží/osob/vozidel po vybrané (zpoplatněné) komunikaci. Povinnost platit mýto ve velké většině případů vzniká teprve při plnění objednávky dopravy nebo přímé souvislosti s ní. Tento náklad výběřčímu bezprostředně hradí osoba, která dopravu fyzicky realizuje. Dopravci tak nově vzniká objektivně nutný náklad, který dopravní operaci zdraží. Z tohoto důvodu by mýto mělo být neoddiskutovatelnou součástí ceny za dopravu, kterou hradí objednavatel dopravy.

Dopravením zboží/osoby/vozidla na nové místo podle potřeby objednavatele se vytvoří přidaná hodnota, která umožní/usnadní realizaci zboží/služby. Každý přepravovaný kg zboží a každé mýtem zpoplatněné vozidlo je v pohybu na základě konkrétní objednávky konkrétního objednavatele, který by měl nést nárůst ceny dopravy, které zavedení mýta přináší.

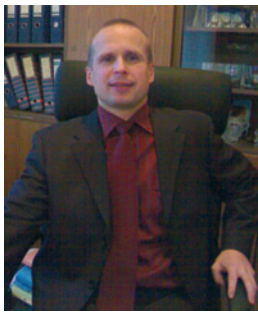
Mýto se stává nákladem dopravce pouze ve velmi omezeném počtu případů (např. přepravní výkon pro vlastní potřeby jako doprava vlastního zboží, přistavení vlastního vozidla k provedení opravy/údržby vozidla, návrat nevytíženého vozidla). Diskutabilní může být mýtné vznikající při přestavování vozidla k objednanému přepravnímu výkonu. Je mi jasné, že skutečný přenos nákladů na mýtné, které bude nucen dopravce uhradit za objednavatele dopravy, se bude dít ve vysoce konkurenčním prostředí, a proto bude mít různou, někdy i skrytou formu. V některých případech, zejména z konkurenčních nebo smluvních důvodů a po určitou dobu, ponese dopravce zvýšené náklady sám.

Principiálně ale mýto vždy zůstane nákladem, který je vázán na realizaci dopravy a mělo by být součástí ceny dopravy jako nutný náklad. Následně postupující nové zavádění a rozšiřování mýta nutně povede k postupnému zdražování služeb i zboží pro konečné spotřebitele.

Současné nastavení mýta podle mého názoru samo neovlivní přechod dopravy zboží ze silnice na železnici.

Efektivita stávajícího způsobu výběru mýta a způsob nakládání s vybranými prostředky běžného občana nebo podnikatele je mimo možnost jakéhokoliv posouzení. Veřejnost je masírována nejrůznějšími, mnohdy vzájemně si odporujícími údaji, a proto ji ze svého pohledu nemohu hodnotit.

4. Neodůvodněné zvyšování ceny dopravy neoprávněným započítáváním neuhrazeného mýtného bude pro dopravce, s ohledem na konkurenční prostředí, velmi problematické. Tato snaha se však nedá úplně vyloučit, zejména u velkých dopravců disponujících rozsáhlým a kombinovaným parkem, kteří provozují kombinované distribuční systémy. Zásadní omezení takové tendence přinese až zpoplatnění všech vozidel na všech relevantních komunikacích.



■ Ing. Tomáš Roubíček
Generální ředitel
ČSAD Semily, a. s.

Jenom na úvod, ČSAD Semily, a. s. je dnes čistě autobusovou společností, která provozuje cca 200 busů, převážně v dopravní obslužnosti čtyř krajů (Liberecký, Hradecký, Ústecký a Středočeský...), jsme i velkým hráčem na trhu v oblasti jak smluvní tak i zájezdové dopravy...

Díky za oslovení, nejste ani první a zdaleka ne poslední medium, které zajímají informace ohledně mýtného... Pokusím se vám odpovědět jak v obecné poloze, tak i zodpovězením vašich otázek.

- 1–2 *Na komplexní hodnocení zavedení mýtného je dnes hodně brzo. Přesto lze dnes udělat několik obecných závěrů. S mýtným jako takovým lze obecně souhlasit, samozřejmě za předpokladu, že výnosy z něho budou využity na zlepšení dopravní infrastruktury a nikoliv v rámci přerozdělování např. na sanaci důchodové reformy... apod. Co se týká systému výběru, domnívám se, že mikrovlivný systém je dnes morálně zastaralý, podstatně dražší oproti systému satelitnímu, se kterým se mimo jiné počítá i při zpoplatnění vybraných silnic I. tříd. Se zavedením mýtného bylo a je stále dost problémů, které jsou způsobeny rychlým najetím systému výběru mýtného, nízkým počtem distribučních míst, + další provozní problémy, které průběžně řešíme s provozovatelem systému firmy Kapsch. K výši sazeb není připomínek, je správné, že se zohledňují*

ekologicky čistá vozidla EURO III a vyšší, které mají nižší sazby, jako představiteli autobusových firem se mi ale nelíbí, že nebyly osvobozeny – tak jako je tomu např. v sousedním Německu – od placení mýtného dopravci, kteří zajišťují po zpoplatnění úsecích dopravní obslužnost... Samozřejmě mýtné je takto vícenáklad, který musí zaplatit cestující... V tomto smyslu hovořit o posilování úlohy veřejné dopravy před individuální asi nemůžeme, což je určitě škoda.

Samozřejmě mýtné znamená i určité administrativní zatížení, jak ve fázi přípravy – nákup jednotek premid, jednání s bankami a jejich garance, tak i následné zúčtování došlých faktur a jejich přefakturace jednotlivým zákazníkům, kdy i metodika vyúčtování mýtného je poměrně složitá a jednotlivé výpisy jsou nepřehledné..., kdy musíte rozlišit např. během jednoho dne vyúčtování z jedné faktury pro více zákazníků. Z toho plyne obecný závěr – mýtné cenu navyšuje.

3. ANO

4. neznám takový případ.



■ Ing. Petr Prokop
Ředitel společnosti
Jipocar a. s.

1. *Ani trochu nesouhlasím. Je to další krok, který nahrává přesunu evropského průmyslu do Asie. Je to zoufalý počín evropského drážního loby a krůček k umělé zaměstnanosti v EU. Existují daleko efektivnější nástroje na získání peněz, např. formou spotřební daně z paliv atd... Když už výběr mýta, tak jednotně v celé EU, alespoň z hlediska technologie. Pokud jde o částku, tak je to stejně jedno. Zvykneme si. Někteří ještě pamatujeme benzín za 2 koruny...*
2. *Pokud se vše podaří přenést na zákazníka, tak je to vlastně jedno. Jsou s tím však nemalé administrativní vícenáklady – práce navíc, jako např. kontrola faktur, reklamace, výměna jednotek, atd.*
3. *Celé přesouváme*
4. *Zatím ne, dokonce bychom i my rádi toho využili, ale spíše opak je pravdou, protože nově zpoplatněné úseky dálnice, jako například nové úseky dálnice za Rozvadovem v Německu, či budoucí poplatky za silnice I. tř. v ČR, atd... se budou obtížně dostávat dodatečně do cen. Takže spíš budeme ještě něco trtit.*



■ Ing. Rodan Šenekl,
Člen představenstva,
Náměstek generálního
ředitele pro nákladní
dopravu

1. *Jako občan se zavedením mýtného souhlasím už jenom proto, že byl tento systém výkonového zpoplatnění vybraných komunikací konečně zaveden, a že z vybraného mýtného bude možné vynakládat více prostředků na údržbu a výstavbu komunikací, které jsou ve špatném stavu. Jako občan bych očekával i zvýšení bezpečnosti na silničních komunikacích tím, že ubude ze silnic několik stovek kamionů. Avšak vzhledem k dnešnímu nastavení parametrů je tato představa zatím nereálná, proto je třeba systém rozšiřovat. Kdo komunikace používá, ať také přispívá více na jejich údržbu i výstavbu. Nevidím v tom nic nespravedlivého.*
2. *Právě jako představitel největšího dopravního podniku v České republice, orientovaného na železnici, budu v této anketě asi jediný, který zavedení mýtného vítá. Vnímám ho jako první krok ke srovnání podmínek v podnikání na české dopravní infrastruktuře, tedy mezi podnikateli v železniční a silniční dopravě. Po následně provedených krocích by mýtné mohlo pomoci změnit poměr ve využívání infrastruktury více směrem k železnici, spolu se zlepšeními, i dopravní situace na silničních komunikacích. Železnici by jistě prospělo mýtné na silničních komunikacích ve vyšší hladině včetně rychlejšího rozšiřování i na další komunikace.*
3. *Železnice není zavedením mýtného postižena. Pouze v rámci kombinované dopravy v případě zajišťování svozů a rozvozů zásilek při použití dálnic může dojít k mírnému zvýšení nákladů, které však budou promítnuty do cen zákazníkům. Aby však nedošlo ke znevýhodnění tohoto progresivního systému v příštích letech*

po rozšiřování mýtného na další komunikace, bude třeba více rozvíjet nejen kombinovanou dopravu zahuštěním sítě terminálů pro překládku kontejnerů, ale bude potřeba budovat více míst pro překládku zboží mezi silnicí a železnicí obecně. O to se snažíme. Železnice by se tak mohla stát dostupnější a v kombinaci se silniční dopravou na kratší vzdálenosti by se celý systém dopravy nemusel ani kvůli mýtnému výrazně zdražovat a přenášet náklady na zákazníky a občana. Optimální dělba práce mezi dopravními obory je pojem na místě. Dnes hovoříme o koncepci výstavby logistických center s kolejovým napojením, rail-portů, překladišť a obnově vleček. Tak jako postupné rozšiřování mýtného, tak i koncepce budování logistických center s vazbou na železnici je součástí dopravní politiky vlády a jako podnikatelé v oboru železnice ji podporujeme.

4. *Takové informace nemám, ale určitě lze takové nápady očekávat.*



■ Jan Kučera
Ředitel společnosti
Bohemia Cargo s. r. o.

1. *Jako občan s principem mýta v současné podobě nesouhlasím. Domnívám se, že státu jde v této chvíli pouze o zvýšení příjmu z daní a s výstavbou a rekonstrukcí silnic to nemyslí až tak vážně. Velmi k tomu bohužel pomáhá dlouhodobě rozkolísaná politická situace, kdy si většina poslanců hájí pouze své lokální zájmy a vlády se často střídají. Mýto za použití dálnic se dá pochopit, ale zpoplatnit ostatní silnice? Neznám v Evropě jinou zemi, která by si zavedla mýtné na dálnicích i na všech o třídou nižších komunikacích. Dřívější směrnice EU to dokonce ani neumožňovala. Loňská novelizace to sice připouští, ale podle mého odborného výkladu odst. 1) čl. 7 směrnice EU by mělo jít o případy, kdy by se mohla doprava masově odklonit od transevropské silniční sítě. Stát také jasně nezdůvodnil k čemu má vlastně mýto sloužit. K získání financí na investice, opravy, údržbu, nebo k přesunu zboží na koleje? Navíc osvětová kampaň byla velmi nekorektně vedena. Vysvětlovalo se laické veřejnosti, že mýto zaplatí dopravci a ubudou kamiony ze silnic. Nikdo odpovědný nedokázal říci, že kamionů neubude a mýto že zaplatíme všichni v ceně zboží.*
2. *Zvýšené administrativní zatížení časem určitě zapomeneme. Finanční dopady však mohou dočasně zkomplikovat situaci na dopravním trhu. Menší dopravci budou mít potíže s likviditou a ne všem těm větším se podaří nechat si mýto zaplatit od zákazníků. V tomto ohledu jsem očekával razantnější tlak dopravních firem od začátku roku na zákazníky. Speditéři a logističtí operátoři hájí pochopitelně zájmy zboží a jsou pod stálým tlakem svých příkazců na snižování nákladů. Problémem může být i složitost výpočtu mýta předem – o ceně se jedná většinou předem! – nevíme, jak ekologické vozidlo pojedje a kudy pojedje. Pokud bych měl najít nějaké pozitivum, tak by to mohl snad být první krok k harmonizaci podmínek za použití dopravní cesty mezi silniční a železniční dopravou. Pochopitelně by se měla přezkoumat objektivita výpočtů u obou cest.*
3. *Nevím, zda se to podaří během jednoho roku – záleží na vývoji trhu s ložným prostorem. Když se nás zákazníci na podzim při přípravě rozpočtů ptali o kolik se tedy jedná, nedokázali jsme to pořádně ani spočítat. Až do vánočních svátků nebylo zcela jasné ani to, zda budou silnice 1. tř. zpoplatněny od léta, měnily se sazby a podmínky používání na dálnicích. Začátkem roku je zatím jen velmi málo klientů ochotno akceptovat mýtné náklady v plném rozsahu. Osobně se domnívám, že teprve až část dopravců opustí trh a stoupne poptávka po dopravě, zákazníci nakonec budou nuceni mýto akceptovat. Jak je známo, každý začátek roku provází určitá stagnace spotřeby i výroby a to k rychlejšímu uplatnění mýta příliš nepomáhá.*
4. *Ne, takový případ neznám ani u dopravců ani u speditérů. Silniční doprava se potácí stále kolem hranice rentability, náklady není nutno maskovat mýtem, protože o ceně stejně rozhoduje trh a ne náklady.*