

Kapsch zpoplatní budoucí dálnice a rychlostní silnice

Ministerstvo dopravy změnilo obsah II. etapy výstavby mýtného

► Stát v nejbližší době podepíše se společností Kapsch dodatek ke smlouvě o mýtném, kterým se pozmění původní parametry II. etapy zpoplatnění. Původně měla vyrůst mýtná zařízení na tisícovce kilometrů silnic 1. třídy. Podle dodatku Kapsch rozšíří mikrovlnný mýtný systém na budoucí dálnice a rychlostní silnice, které se začnou budovat do roku 2017. Dohromady by tak mělo být pokryto na 2000 kilometrů komunikací. Od ledna 2007, kdy začal fungovat mýtný systém na stávajících přibližně tisíci kilometrech, zaplatili dopravci již přes 4,3 miliardy korun. Už v červenci přitom hodnota předepsaného mýta dosáhla 2,8 miliard a podle Kapsche se tak v podstatě zaplatily náklady na výstavbu mýtného systému v České republice. Dalších deset let bude mýtný systém kromě provozních nákladů státu již jen vydělávat.

Z původních silnic 1. třídy plánovaných pro II. etapu zůstalo zhruba 200 kilometrů se 44 mýtnými branami. Mýtné se tak bude vybírat na silnicích, které propojují českou dálniční síť se zahraničím nebo vedou od dálnic k velkým městům. Jde o úseky, kde se v příštích letech počítá s dálnicí a mýtné brány se na ně poté přesunou. Kamiony o hmotnosti 12 a více tun tak zaplatí například na dálničním přivaděči z Jihlavy, na silnici číslo 33 mezi Hradcem Králové a Náchodem nebo mezi Přerovem a Frýdkem-Místkem. Naopak zdarma budou jezdit kamiony i nadále po silnici číslo tři z Prahy do Českých Budějovic; a to i přesto, že dokončení jihočeské dálnice D3 je stále v nedohlednu. Podle vyhlášky bude průměrná sazba mýtného na silnicích 1. třídy 2,6 koruny za kilometr. Skutečně zaplacená suma se ale bude lišit podle počtu náprav, denní doby jízdy nebo množství emisí. Na dálnicích platí nyní kamionová doprava v průměru 4,05 koruny za kilometr. Vybrané „jedničky“ Kapsch připojí do mýtného systému ještě do konce roku 2007. Ministerstvo dopravy také rozhodlo, že se od roku 2009 rozšíří hranice pro zpoplatnění na vozidla s hmotností od 3,5 tuny.

MD se ale zcela nevzdalo ani myšlenky na mýtné i na silnicích nižších tříd. V současné době si úřad nechává zpracovávat analýzy, které vyhodnotí finanční výhodnost

masového rozšíření mýtného na silnice 1., 2. a 3. třídy. Silnice nižších tříd by ale hlídaly místo mikrovlnných bran družice a stát by pravděpodobně vypsal výběrové řízení na satelitní palubní jednotky.

Budoucnost mýta ve světě i u nás hodnotí generální ředitel společnosti Kapsch Karel Feix.

„Státy zavádí výkonové zpoplatnění kamionů proto, aby je donutily spravedlivě zaplatit za výraznější opotřebení silnic. Aby vyrovnaly náklady za použití pozemních komunikací s železnicemi. Aby do jisté míry omezovaly toky těžké nákladní dopravy. A konečně aby přinesly další finance na výstavbu silnic. Z pohledu státu je naprosto jedno, jak těchto cílů dosáhne. Proto i věčné debaty o těch či oněch technologiích byly a jsou zbytečné, často podněcované jen konkurenčním obchodním bojem. Stát coby správného hospodáře musí zajímat, zda mýtný systém splní jeho požadavky a jak efektivně a s jak malými náklady tak učiní. Všechno ostatní patří do teoretických debat na vysokých školách a konferencích.“

Mýto se vybíralo od nepaměti, už ve starověku či středověku museli pocestní odevzdat poplatek za průchod mostem či nějakým územím. Mýtné budky s nutností při placení zastavit vozidlo známe z celé



Evropy. Skutečnou revoluci ale znamenaly teprve plně elektronické mýtné systémy, které nijak neomezují plynulost dopravy a mohou automaticky zpoplatňovat desítky či stovky automobilů v jediném okamžiku. Po celém světě, od Austrálie, Jižní Ameriky a Asie až po Evropu, tak začaly doslova závodit v zavádění těchto moderních systémů. Státy se však soustřeďují na zpoplatňování

dopravně významných a silně zatížených komunikací a stále se spíše vyhýbají formám celoplošného vybírání mýtného. Má to několik důvodů. Rozsáhlý mýtný systém na silnicích nižších tříd s malým nebo zanedbatelným provozem nákladních aut je zatížen enormními náklady na přenos dat, což v kombinaci s nízkými sazbami za kilometr činí systém neekonomickým. Nezanedbatelný může být i dopad do mikroekonomiky jednotlivých regionů a stále diskutabilnější se ukazuje i funkce regulace dopravních toků, která jde proti logice vývoje samotné ekonomiky. Proto lze v budoucnu i přes ojedinelé experimenty očekávat, že se státy soustředí na zpoplatňování tranzitní sítě s hustým provozem.

Elektronické mýtné systémy míří docela jiným směrem – do velkých měst a jejich center. Ta jsou přesycena množstvím automobilů i když jinak skvěle funguje hromadná doprava. Lidé jsou obtěžováni exhalacemi, hlukem a neustálými zácpami. Regulační prvek mýtného je tady nasnadě. Velká města jsou hospodářsky silná, a tak zde je i významný ekonomický potenciál vybraného mýta. Londýn nebo Stockholm ukazují, že pokles dopravy je obrovský, statistiky ukazují 30 či 40% úbytek vozidel. Hustota městských sídel zatím umožňuje využít pro zpoplatňování kombinaci systémů pro rozpoznávání registračních značek s mikrovlnnými systémy a povinnými palubními minijednotkami. Prahu tento úkol čeká a podle vyjádření zástupců metropole začnou přípravné práce již letos na podzim.

Poslední, nepřijemnou, ale nezbytnou kapitolou pak bude výkonové zpoplatnění osobních automobilů, k němuž směřuje vývoj v Evropské unii a čeká nás všechny kolem roku 2012. Povede rovněž ke spravedlivějšímu přispívání jednotlivců na opotřebení silnic přesně podle intenzity, se kterou je využívají. Mýtné poplatky však musí být nastaveny natolik sociálně citlivě, aby zachovaly křehkou společenskou rovnováhu a vedly pouze k omezení zbytečných jízd, které jen zatěžují životní prostředí.

Na to jak se II. etapa mýtného projeví v praxi, jsme se zeptali významných českých dopravců, jejich odpovědi přinese me v příštím čísle.