

Anketa – Mýtné II. etapa

Text: redakce

Na tomto místě přinášíme několik názorů na zavedení II. etapy mýtného. Odpovědi nejsou názorem redakce a plně vyjadřují názor respondenta ankety.

Otázky:

1. Jak se promítla I. etapa mýtného do cen služeb silniční dopravy a co předpokládáte, že přinese II. etapa?
2. Domníváte se, že je opodstatněné plánované zpoplatnění vozidel nad 3,5 tuny od roku 2009?

■ Rudolf Domanský
výkonný ředitel
ČSAD Mělník, a.s.

1. Nemáme přesnou evidenci kolik procent z mýta se podařilo promítnout do cen, ale odhaduji tak asi 60 %. Prakticky nulové promítnutí bylo u importů (alespoň v našem případě). Domnívám se, že II. etapa, tak jak je, přinese pouze inflaci.
Chápal bych, kdyby II. etapa zahrnovala pouze propojení státních hranic s dálnicemi a páteřovými silnicemi I. třídy.
2. Zpoplatnění od 3,5 tuny chápu jako jakési narovnání podmínek pro podnikání v silniční dopravě.



■ Ing. Anna Hanáková,
ředitelka divize
dopravy a logistiky
společnosti FTL – First
Transport Lines, a.s.

1. I. etapa mýtného se nám podařila promítnout do cen ze 70 %. II. etapa přinese tolik, kolik dovolí konkurenční prostředí. Rozhodně si ale myslím, že finanční prostředky získané z mýtného by měly být použity pouze na opravu silničních komunikací a nikam jinam.
2. Dle mého názoru by měla být zpoplatněna všechna vozidla, tzn. i osobní. Všechna vozidla přece používají a ničí komunikace. Praxe nejen u našich západních sousedů je taková, že poplatek za použití dálnice platí i osobní vozidlo.



■ Tomáš Flanderka
vedoucí divize
nákladní dopravy
ČSAD Liberec, a.s.

1. Od 1. ledna se spustilo naplno elektronické mýtné, které u nákladních aut nahradilo dálniční známky. Tím samozřejmě vyvstala otázka, kdo ponese břímě mýtného na tuzemských i zahraničních relacích, zda zákazník – objednatel přepravy, nebo zda dopravce unese v nákladech na přepravu tuto promítnutou položku. V současnosti lze říct, že nárůst cen vlivem připočítávání mýtných poplatků do finální ceny přepravného nese po dohodě povětšinou zákazník. Převážně se jedná řádově o stokorunové částky, které je zákazník schopen akceptovat jako nutné zlo. Samozřejmě konkurenční boj na trhu nutí dopravce kompenzovat tyto příplatky snížením cen kilometrového tak, aby byl vliv na cenu s co možná nejmírnějším dopadem. Musíme brát v úvahu i kolísání cen PHM, ale pro představu:

1 jízdní souprava, jezdící trasu JIT Liberec – Mladá Boleslav ujede za ideálního stavu denně tuto trasu 9× během 24 hodin. Počítejme tedy Euro 3 sazbu, ta činí 303,- Kč za projeté úseky a teoreticky máme 251 pracov-

ních dní roku 2007. Takže $303 \times 9 \times 251 = 684\,477,-$ Kč !!! Dálniční známka dříve stála směšných 12 000 Kč!!! Je názorně vidět, kolik může stát „vytáhnout“ z kapes dopravců, potažmo podnikatelských firem – jejich zákazníků!!!

Nyní už tedy víte, jak se promítla cena mýtného do přepravy! Bohužel se mnohdy nepromítá vybraná částka státem do investic na zkvalitnění povrchu silniční sítě v ČR, budování nových nemluvě! Dále musíme poukázat, že mýtné krabičky firmy Kapsch (výherce výběrového tendru a ne zrovna nejlevnějšího „vítězného“ projektu) se nám jeví jako značně poruchové a od počátku roku se jich muselo vyměnit řádově k desítkám!



■ Jan Holemý
manažer dopravy
a zasilatelství
O.K. TRANS PRAHA, s.r.o.

1. Zavedení mýtného vedlo v drtivé většině ke zdražení služeb silniční dopravy, neboť tyto ceny již před zavedením mýtného klesaly vlivem tržního prostředí na úroveň, kdy již nebylo možné pro dopravce zahrnout nové nákladové vstupy bez adekvátní korekce cen směrem nahoru. Stejný scénář tedy zákonitě bude uplatněn spuštěním II. etapy, kdy navýšené dopravné o mýtné bude promítnuto do cen zboží koncovým zákazníkům.
2. Vozidly tohoto typu jsou prováděny především rozvozy komodit pro denní spotřebu – tedy potravin. Lze očekávat, že dopad nutného zvýšení dopravného o mýtné na ceny zboží v tomto případě bude citelnější než v I. etapě. Fakticky se jedná o další daň, kterou ve finále zaplatí koncoví zákazníci, tedy každý z nás. Z tohoto důvodu vnímám toto plánované zpoplatnění vozidel nad 3,5 tun za neopodstatněné.



■ Jiří Hák,
ředitel
HAKSPEED CZ s.r.o.

1. První etapa mýtného se absolutně nepromítla do cen u mezinárodní kamionové dopravy. Naopak všem dopravcům vzrostly další náklady na provoz. Posloužilo jenom k tomu, že naši zákazníci měli další důvod zdražit své zboží s odvoláním na mýtné a dražší naftu. To vše u mezinárodní kamionové přepravy.

U vnitrostátní přepravy se většinou dopravců podařilo mýtné fakturovat jako zvláštní položku. To ve svém důsledku znamená, že mýtné se promítlo do cen přepravovaného zboží a zaplatí ho všichni, kteří si toto zboží kupují. Určitě by stálo za to, aby si někdo dal tu práci a spočítal, kolik jedna taková souprava odvede na spotřební dani, DPH a jiných poplatcích souvisejících s provozem do státní kasy.

Možná by to posloužilo k tomu, že by veřejnost neměla tak negativní pohled na tento druh dopravy a kamiony by nebyly brány jako nutné zlo a dopravci byli vytěsněni až na samý okraj společnosti.

Poznámka z praxe:

Při obvyklé splatnosti faktur 60–90 dnů se dopravce dostává do situace, kdy mýtné musí zaplatit do 14 dnů po uskutečnění přepravy, ale zaplacení dostane za přepravu po 60–90 dnech. Tím dochází k tomu, že dopravce dotuje (úvěruje) mýtné, ještě než ho má ve skutečnosti zaplacené. S tím musí dopravce ve svém cash flow počítat, protože se jedná o náklady placené předem.

Mýtné musí dopravce platit i z cesty, kdy vozidlo pouze přistavuje pro danou přepravu. Tyto cesty jsou pak opět nákladem pro dopravce.

2. Se zavedením mýtného u vozidel nad 3,5 tun „plně souhlasím“. Doporučil bych ovšem, aby státní správa nezapomněla na mýtné pro dětské kočárky, příruční vozíky, jízdní kola, dětské tříkolky, koloběžky, kolečkové brusle, ale i pro chodce, kteří mají větší hloubku dezénu u bot víc jak 1,6 mm.



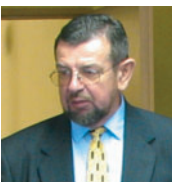
■ Ing. Martin Drábek
ředitel
CS EXPRESS

1. Zavedení mýta znamenalo samozřejmě zdražení dopravních služeb. Dopravní firmy přistoupily k účtování mýta na zákazníka různým způsobem. Od neúčtování, přes prostou přefakturaci, až po diverzifikované účtování podle různých ukazatelů. Systémové přepravy účtují mýtné podle pásmového ceníku a „balíkovky“ zase podle hmotnostního ceníku. V převážné většině tedy dopravci přeúčtují mýtné na zákazníka, ale na druhou stranu musím říci, že zákazníci přijali toto zdražení jako určitou formu daňové povinnosti dopravce. Podstatné je, že se rozptýlily počáteční obavy, kdy účtování či neúčtování mýta se stane plošně konkurenční výhodou či chcete-li nevýhodou mezi dopravními firmami.

Zpoplatnění dálnic je pro kamionovou dopravu věcí běžnou ve vyspělých evropských zemích a není tedy důvod, proč by tomu mělo být u nás jinak. Jenom nám tu chybí větší průhlednost využití takto získaných prostředků zpět do silniční infrastruktury.

Druhá etapa, ve které bude zpoplatněno cca 200 km silnic 1. třídy, nebude nijak výrazná ve finančním dopadu na zákazníka. Jde o silnice 1. třídy, které propojují jednotlivé dálniční úseky a průměrné zpoplatnění jednoho kilometru se bude pohybovat okolo 1,90 Kč. Tedy skutečně žádné dramatické změny.

2. Zda to považuji za opodstatněné, jde ruku v ruce s tím, jaké další komunikace hodlá stát zpoplatnit. Pokud dojde v další etapě k plošnému zpoplatnění silnic 1. třídy, tak jak je navrhováno, považuji zpoplatnění kategorie vozidel nad 3,5 tuny celkové hmotností za neopodstatněné a nesprávné. Logiku věci vidím ve zpoplatnění této kategorie na dálnicích a silnicích 1. třídy, které vedou souběžně s dálničními úseky, nebo propojují jednotlivé dálniční úseky, kdy ostatní silnice zůstanou nezpoplatněny. A to za předpokladu diferencované výše poplatku pro tuto kategorii. Pokud tomu tak nebude, pak lze očekávat velmi tvrdý ekonomický dopad na zákazníky, kteří využívají služeb silniční dopravy.



■ Josef Kafka
ředitel
KafkaTrans

1. První etapu mýtného se nám podařilo vcelku bez větších problémů promítnout do přepravních cen. Zákazník už v dostatečném časovém předstihu toto navýšení zakalkuloval do svých cen. Věděl, že je to prokazatelná položka částí dopravného. Výhodou bylo zavádění mýtného počátkem roku, kdy začínaly platit dlouhodobé zpravidla smluvní roční ceny.

Mýtné v II. etapě se budeme samozřejmě snažit opětovně promítnout do přepravních cen. Otázkou zůstává, jak se nám to podaří. Vzhledem ke zkušenosti při zavádění I. etapy, kdy naši zákazníci akceptovali navýšení cen o konkrétní mýtné, se domnívám že II. etapa bude pro dopravce poněkud složitější. Problém vidím v akceptaci navýšení pouze na některých silnicích a skutečném termínu zahájení výběru mýtného. Obávám se, že budeme se zákazníkem polemizovat, zda právě na některé přepravě účtovat mýtné či nikoliv. Domnívám se, že mýtné druhé etapy by mělo být vybíráno plošně nebo vůbec.

2. Ano, se zpoplatněním vozidel nad 3,5 tuny od 2009 souhlasím.

Toto opatření vyrovná konkurenční prostředí v silniční dopravě. Tím mám na mysli nový směr v optimalizaci transportních tras a nákladů. V současnosti jsou některé skupiny dopravců znevýhodněny na úkor těch, kteří mýto dosud neplatí.

Rovněž dopravce zboží bude zcela určitě jinak pohlížet na dopravní náklady v poměru k množství přepraveného zboží. Otevře se další prostor pro činnost logistických center a bude docházet k dalšímu zefektivňování přepravního řetězce.

Na druhou stranu si musíme uvědomit skutečnost, že díky mýtnému, které budou platit všichni dopravci se zvýšené náklady promítnou do téměř všech cen.