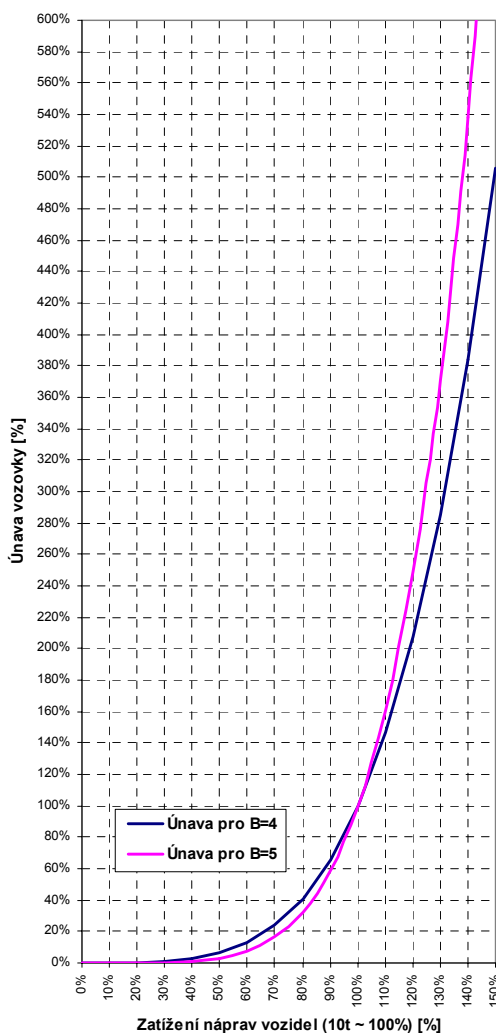


## Mýtné od zahraničních dopravců můžeme na hraničních přechodech ČR inkasovat okamžitě

Německo a následně i Rakousko jednostranně zavádějí koncem tohoto roku na dálnicích elektronické mýtné pro nákladní vozidla. Mýtné se bude platit podle počtu ujetých kilometrů a podle typu a velikosti vozidla, tedy nikoliv za to, jak je vozidlo zatíženo, jak ve skutečnosti poškozují silniční síť. Jde v podstatě o další nespravedlivý způsob výběru daní, které mají být použity na údržbu německých silnic. Bude to znamenat citelné zdražení dopravy především pro dopravce z východních států. Aby se tento drahý projekt vyplatil, musí být hned od začátku zavedeny přísné kontroly a tvrdé sankce ze strany německých správců dálnic.

I u nás chybí ročně miliardy Kč na údržbu silnic a dálnic. Již v r. 1995 jsme po vzoru Německa zavedli dálniční nálepky, jejichž výroba a distribuce je čím dál dražší, takže jen malá část z vybraných peněz nakonec skončí ve fondu na opravy silnic. Smutné však je na tom to, že větší část peněz za nálepky zaplatí řidiči osobních vozidel, jejichž vozidla dálnici neničí, naopak na nekvalitních silnicích jsou osobní vozidla rychleji opotřebovávána. Z přiloženého grafu je vidět, jak se zvyšuje únava silnic se zvyšujícím se zatížením nápravy vozidla. Jízdu osobního vozidla, jehož hmotnost náprav obvykle nedosahuje jedné tuny, ani ty naše staré silnice prakticky nezaregistrují. Avšak zvýšení zatížení nápravy těžkého nákladního vozidla nad projektovanou mez např. jen o 5% zvýší součinitel únavy - opotřebení silnice nejméně o 21 %.



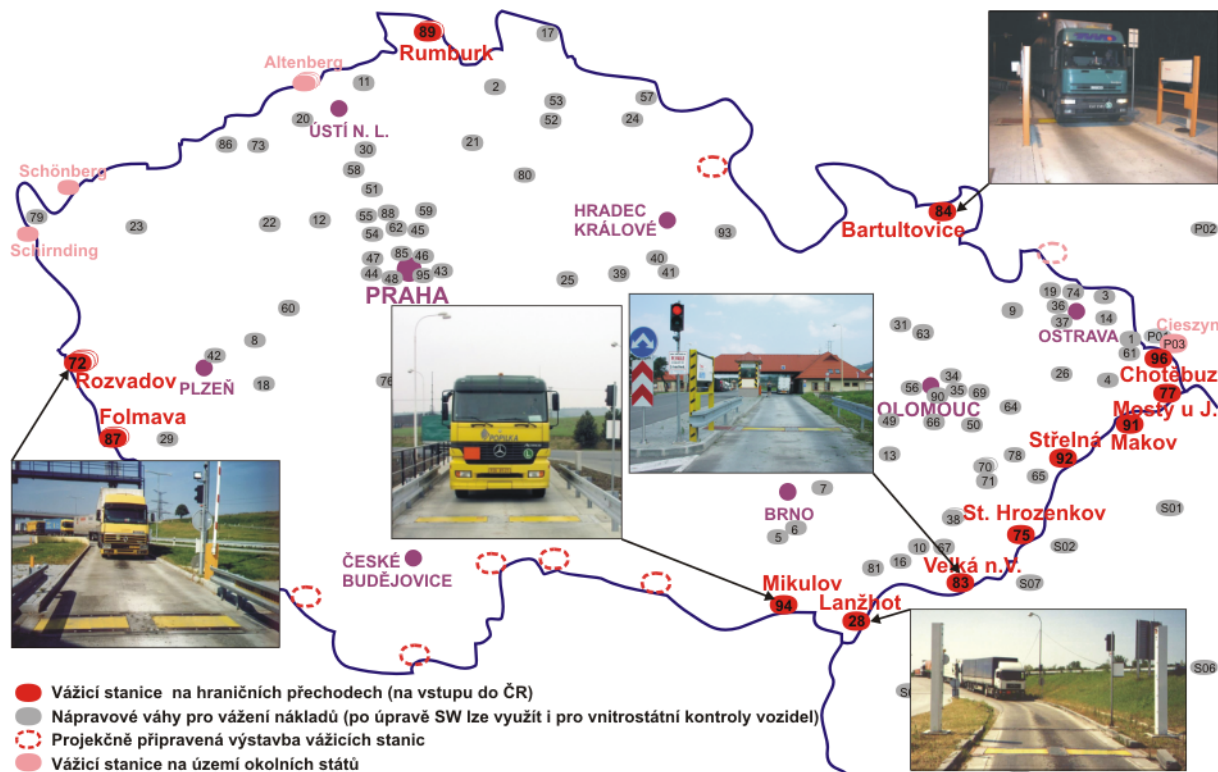
Naše silnice i velká část dálnice byla budována za socialismu anebo dříve a to na projektované nápravové zatížení 10 t. Podobně tomu bylo i v dalších východoevropských zemích jako v Polsku nebo v Maďarsku. Maďaři, na rozdíl od nás, si však při vstupních jednáních s EU vyjednali, že nejméně do roku 2008 bude na jejich území povoleno největší zatížení náprav silničních vozidel jen 10 t a budou je kontrolovat vážením na hraničních přechodech. Naopak u nás Ministerstvo dopravy již v r. 1995 zvýšilo ve vyhlášce č. 102/1995 Sb. povolené zatížení hnací nápravy vozidla z 11 na 11,5 t. V následných novelách této vyhlášky se pak zlikvidovaly i další omezující faktory zatížení vozidel a tak dnes máme povoleny na pozemních komunikacích jedny z nejvyšších hmotnostních limitů v Evropě [§14 a § 15 vyhlášky 341/2002 Sb.], vyšší než sousední Německo nebo Rakousko. Není to také jedna z příčin rychlé devastace naší silniční sítě v posledních deseti letech?

O omezení přetěžování silničních vozidel a o šetření silnic se začalo u nás usilovat již v 80-tých letech. Ve smyslu nařízení vlády ČSFR z r. 1991 se o něco později, po oddělení Slovenska, začalo i na našich hraničních přechodech s výstavbou vázicích stanic, které měly rozhodnutí vlády naplnit. Dnes má Celní správa ČR v provozu 22 pevně instalovaných vah na 15-ti hraničních přechodech - viz mapka, kde se

obr. 1: Růst únavy vozovky v závislosti na zatížení náprav vozidel



reguluje u každého nákladního vozidla SPZ, domovský stát, cílový stát a automaticky se při vážení provede klasifikace vozidla - zjistí se jeho velikost a hlavně všechny jeho hmotnostní parametry, zatížení náprav, povolené poměry zatížení atd.



obr. 2: Rozmístění nápravových vah na území ČR – červeně váhy provozované celní správou

Pořadí nápravy	Zatížení nápravy	Strany (info)	Rozvor (info)	Zatížení skupiny	Přetížení [t]	Přetížení [%]	Poplatek	Poměr hmotnosti přívěs/tahač	Podíl řízených náprav tahače
1	6,48 t							156 %	41 %
2	9,42 t								
3	8,40 t		2,70 m	24,84 t	0,84 t	4 %	5000 Kč		
4	8,32 t								
5	8,12 t								
Souprava:	40,74 t								
Tahač:	15,90 t								
Přívěs:	24,84 t				0,84 t	4 %			
Za zvážení:							500 Kč		
POPLATKY CELKEM:							5500 Kč		

Zjištěné závady na zatížení vozidla:  
Přetížený přívěs  
Přetížené nápravy nebo skupiny  
Lehký tahač vzhledem k přívěsu

obr. 3: Kompletní rozbor zatížení vozidla vč. poplatků dle platného znění zákona o správních poplatcích



Dosud se neregistruje počet km, které hodlá vozidlo na našem území projet, což však by byla banální úprava v programech počítačů. Počítače, ze kterých se váhy řídí, lze snadno přes servery Celní správy propojit mezi sebou a tak mezi Rozvadovem, Lanžhotem a dalšími HP lze nejen posílat dokumenty o tranzitní přepravě, což se dnes děje, ale i doklad s rozбором o zatížení vozidla. Mýtné, které můžeme od zahraničních dopravců inkasovat by bylo spravedlivé - za tuny a ujeté kilometry jako v Maďarsku a navíc oproti elektronickému mýtnému v Německu můžeme zamezit provozu vozidel nebezpečně naložených, což dnes navržené elektronické mýto neřeší. Příslušný zákon alespoň na výběr správních poplatků za přetížená vozidla od zahraničních dopravců máme v platnosti již 11 let [položka 33 zákona 368/1992 Sb., odst. B, písm. b)]. Bohužel u nás, jako obvykle a na rozdíl od Slováků, se ani tento zákon nedodrží, za přetížená vozidla se poplatky nevybírají a nebezpečně naložená vozidla se vpouští do republiky a nikdo nekontroluje, zda právě takové vozidlo u nás nezahavarovalo.

Ročně je zaregistrováno na vstupech do ČR 3 272 210 nákladních vozidel (údaj z r. 2002), z toho celá jedna polovina je vozidel zahraničních dopravců a z toho dále také jedna polovina, přesně 871 476 vozidel, jen naši republiku přejíždí - přímý tranzit. Cizích tranzitujících vozidel je víc než všech u nás registrovaných nákladních vozidel dohromady. Nestálo by za to Ministerstvu dopravy společně s Celní správou spustit pro zahraniční dopravce náš vlastní systém mýta v tentýž den, kdy Německo spustí svůj? Nestálo by za to dobudovat v naší malé republice náš nenákladný systém kontroly silniční dopravy, který je z větší části hotový, a vyvarovat se opětovnému převzetí drahého německého a přitom opět polovičatého elektronického mýta? Evropská komisařka pro dopravu paní Loyola de Palaciová předpokládá, že elektronické mýto se zavede v celé Evropě do roku 2012, tedy do 10-ti let. Máme na to, abychom byli jedni z prvních (rok 2005?), u kterých se budou vychytávat "mouchy" nového systému a dnes systém právě dokončovaný se bez užitku vyhodí?

Pro měsíčník Tachograf Zpracoval: J. Vysloužil, 20.8.2003