

Spravedlivé tržní dopravní prostředí v ČR v rámci EU

Emil Šlachta

Úvod

Poradenská organizace zabývající se řešením problematiky v dopravě a v životním prostředí, metodami řízení a organizování, SBP Consult, s.r.o. zpracovala v letech 2004, 2005 výzkumný projekt „Vypracování systému na vytváření spravedlivého prostředí dopravního trhu včetně harmonizace zpoplatnění užívání dopravní infrastruktury“. Hlavním cílem bylo vypracování zásad pro harmonizaci dopravního trhu v ČR s respektováním požadavků a doporučení EU.

Řešení projektu pokrývá tři sféry:

- 1) Rešerše a analýzy dokumentů EU k předmětné problematice. Strukturování problematiky.
- 2) Dílčí úkoly k řešení harmonizace dopravního trhu v ČR.
- 3) Počítačové modely pro tvorbu variant potřeb a zdrojů, a jejich vyhodnocení (s výhledem do roku 2020).

Pozn.:

Číslování kapitol a odstavců je upraveno podle potřeb tohoto příspěvku. Merito věci je však v plném souladu se schválenými výsledky řešení výzkumného projektu. Logika systémového uspořádání vede k opakování některých informací, ale z různých aspektů.

Rešerše a analýzy dokumentů EU k předmětné problematice. Strukturování problematiky.

Cíl dokumentů EU

Dílčím cílem dokumentů EU souvisejících s problematikou uvedeného výzkumného projektu je zejména umožnit dočasnou kompenzaci doplňkových finančních břemen dopravním podnikům z důvodů:

- vyloučení nerovnosti vyvolávajících narušení podmínek konkurence na dopravním trhu, v souladu se společnou (evropskou) dopravní politikou,
- uspokojování potřeb koordinace dopravy, resp. náhrad z nezaplacení určitých závazků vyplývajících z koncepce veřejné služby,
- poskytnutí pomoci pro krytí nákladů vztahených k infrastruktuře, k provozu jakož i k rozvoji dopravních systémů, které ostatní dopravní podniky nenesou resp., které jsou všeobecně hospodárnější.

Oblast pravidel závazků veřejné služby v ekonomické oblasti je v ČR řešena v podstatě v souladu s pravidly EU a nenarušuje podmínky pro konkurenci na dopravním trhu.

Strukturování zásad

harmonizace dopravního trhu

Pro strukturování zásad na harmonizaci dopravního prostředí v ČR (nejen tržního) bylo ve výzkumném projektu zvoleno uspořádání podle definovaných dílčích cílů. Z něj uvádíme:

- Základní informace
- Blokový diagram pro strukturování zásad pro harmonizaci
- Specifikace problematik pro tvorbu harmonizace
- Strukturování zásad
- Zásady pro všechny druhy dopravy
 - Všeobecná pravidla pro harmonizaci
 - Tarifikační systémy
 - Sazby zpoplatnění v tarifikačních systémech
 - Státní, resp. veřejné podpory:
- určitých dopravních infrastruktur,
- ekologicky příznivých doprav,
- dopravy ve veřejném zájmu - základní dopravní obslužnost a jiné podpory ve veřejném zájmu.
- Vytvoření počítačových modelů pro tvorbu a hodnocení variant finančních potřeb a zdrojů v časových řadách
- Neparagrafovaný návrh legislativních úprav.

Konstatování

Z dokumentů EU i z logiky věci plyne, že v dohledné době nelze vytvořit absolutně spravedlivé tržní prostředí v dopravě. Lze však vytvořit určitou harmonizaci, tj. relativně spravedlivé dopravní prostředí, a to v úrovních:

- A) harmonizace mezi státy EU,
- B) harmonizace mezi druhy dopravy v ČR,
- C) harmonizace mezi dopravci v každém druhu dopravy.

V každé úrovni je spravedlnost závislá na: a) realizaci jednotného tarifikačního systému, b) finančních podporách a jiných intervencích.

Ad a) Tarifikační systémy a sazby v nich nelze mezinárodně závazně sjednotit.

Ad b) Finanční podpory (zejména dotace ze státních a jiných veřejných zdrojů) narušují zásadu „každý za své“, tj. že každý druh dopravy si má na sebe vydělat. Podpory jsou však potřebné a budou zachovány i v rámci EU. Je třeba posuzovat zda podpory státu zejména na výstavbu a modernizaci infrastruktur jsou ve vzájemně srovnatelných relacích mezi druhy dopravy, zda jsou v souladu s dopravní politikou ČR a EU, a zejména zda nedeformují relativně spravedlivé konkurenční prostředí.

lům včetně informací o zjednaných nápravných opatřeních.

Zkreslené výsledky mohou být zapříčiněny následujícími skutečnostmi: Senzibilita hodnotitelů v čase roste a tím se snižuje celkové hodnocení (v průběhu půl roku klesla celková spokojenost z hodnoty 2,4 na 2,6 při rozsahu stupnice 1 - zcela spokojen až 5 - zcela nespokojen). Obdobný efekt nastává i u některých špatně hodnocených kritérií, a to i přes to, že se skutečný stav nemění.

Měření spokojenosti a kvality služeb pomocí této metody přináší i přes chybějící reprezentativnost (a tedy částečně zkreslené hodnocení) celou řadu poznatků, které není možné zjistit reprezentativním dotazováním. Její podstatnou výhodou je přiměřený finanční náklad a dostupnost v kteroukoliv dobu. V Berlíně je aplikována od roku 1996 a s její pomocí se podařilo například zlepšit vybavenost zastávek přístřešky a některé přestupní vazby. Dalším významným aspektem této metody je vázání zákazníků a funkce hodnotitelů kvality jako multiplikátorů mezi dopravcem a cestující veřejností.

Závěr

Uvedená analýza metod měření spokojenosti zákazníků se službami MHD byla použita jako základ pro návrh vlastní modifikované metodiky, určené pro provádění měření spokojenosti v dané skupině měst v České republice. Podrobnosti k této metodice budou uvedeny v některém z příštích čísel revue Doprava. ■

Ing. Michal Matoušek, Ph.D.

pracovník Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“

Dopravní fakulta Jana Pernera

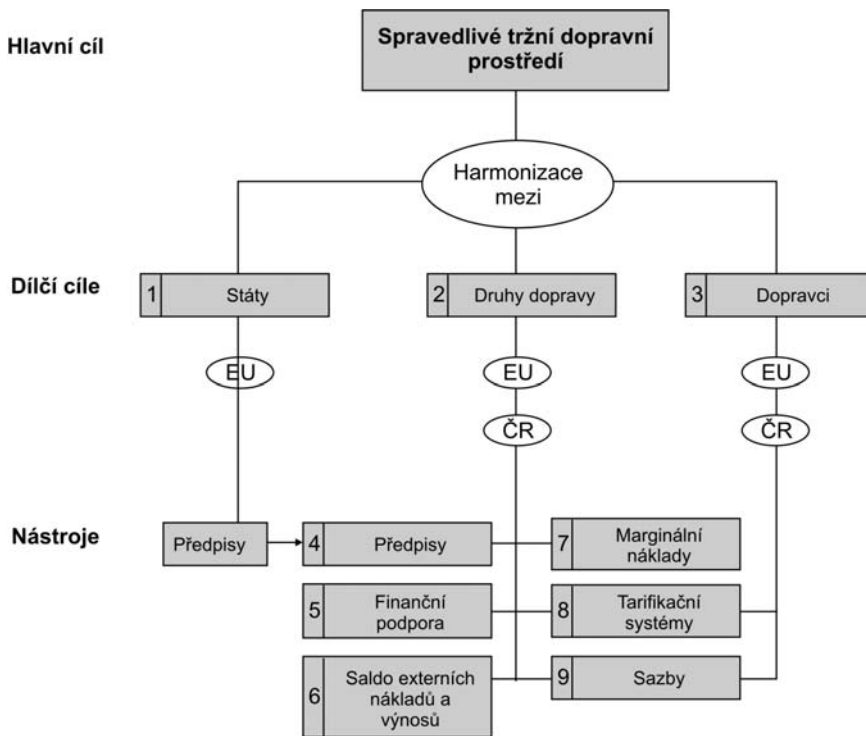
Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice připravuje ve dnech 14. - 15. září 2006 Čtvrtou mezinárodní vědeckou konferenci „Nové výzvy pro dopravu a spoje“.

Cílem konference je seznámit vědeckou a odbornou veřejnost s novými trendy vědeckých poznatků v dopravě a spojích a možnostmi jejich aplikace v praxi.

Výsledky jednání konference přispějí k definování a možnostem uplatnění nových vědeckých poznatků v dopravě a spojích v oblastech managementu, politiky, informační a provozní technologie, infrastruktury a elektrotechniky, dopravních prostředků a spolehlivosti. Výměna názorů a poznatků mezi předními zahraničními a domácími vědeckými odborníky, manažery a odborníky z praxe přispěje k poznání a formulování nových aplikovatelných trendů v dopravě a spojích.

Více na <http://isc.uprce.cz>

(Gal) ■



Obr. 1: Blokový diagram pro strukturování zásad harmonizace

Specifikace problematik pro tvorbu harmonizace

Absolutně spravedlivé prostředí v celé EU nelze vytvořit jen úplným liberalizovaným dopravním trhem zejména z těchto důvodů:

- V různých státech jsou rozdílné podmínky s rozdílnými tarifikačními systémy a s různými sazbami v tarifikačních systémech.
- Předpisy EU obsahují jen některé omezující podmínky (limitující sazby).
- Každý stát má možnost stanovit sazby nad kvantifikovaným spodním nebo pod kvantifikovaným horním limitem.
- Veřejný zájem je třeba respektovat.
- Existují různé externí přínosy různých druhů dopravy pro celou společnost, které je třeba zohlednit.

Relativně spravedlivé prostředí pro konkurenci mezi druhy dopravy v rámci státu lze vytvořit. Závisí na těchto faktorech:

- Vypracování jednotného tarifikačního systému (druhů zpoplatnění), pokud to bude možné.
- Stanovení různých sazeb (plateb) pro uživatele dopravních infrastruktur na základě výpočtů jejich vlivů na fixní (kapitálové) a na variabilní (běžné) výdaje (zejména u silniční dopravy), jakož i na základě salda mezi externími náklady a externími výnosy.
- Využití marginálních nákladů, které jsou vyvolány jednicovým přírůstkem u každého druhu dopravy; projeví se jednak ve fixních nákladech (zvětšení kapacity plně vytížené infrastruktury), jednak ve variabilních nákladech (zvýšené nároky na údržbu a opravy, na řízení dopravy, a na

správu dopravní infrastruktury).

Marginální náklady mají jednak krátkodobý a jednak dlouhodobý aspekt.

- Vypracování teorie a provedení kvantifikací marginálních nákladů zohledňující tyto skutečnosti: příjmy směřující na pokrytí marginálních nákladů ze zpoplatnění „přírůstkových“ uživatelů infrastruktury dopravními prostředky, vyvolávajících potřebu zvětšení kapacity (např. u pozemních komunikací vybudování dalšího dopravního pruhu nebo u železnic vybudování další koleje), nemohou pokrýt celé náklady na zvětšení kapacity, ale jen určité procento nákladů, odpovídající procentu zvětšení intenzity dopravy. Zbývající část je třeba pokrýt z jiných zdrojů.
- Vytvoření varianty metodických postupů při tvorbě tarifikačního systému v silniční a v železniční dopravě reflektující marginální náklady.
- Opatření, aby příjmy ze zpoplatnění dopravních prostředků, resp. uživatelů dopravních cest, byly zcela nebo v převážující míře alokovány na druhy infrastruktury podle druhu dopravy, který byl zdrojem těchto příjmů.
- Při začleňování externích nákladů do tarifikačního systému a do sazeb, po očistění o externí výnosy, vzít na vědomí, že je lze vypočítat nebo zjistit jen orientačně a jejich internalizaci lze realizovat jen velmi uvážlivě a v postupných krocích.
- Při posuzování relativní spravedlnosti trhu pro druhy dopravy vzít na vědomí existenci počítačového modelu „EDD“ (SBP 2005).

Pozn.:

1) Zvětšení kapacity dopravní cesty bude větší, než vyžaduje přírůstek dopravních prostředků na ní. Vytvoří se tedy „nadbytečná“ kapacita, která se příznivě projeví zvýšením plynulosti a zrychlením dopravy, zvýšením bezpečnosti a omezením kongescí na pozemních komunikacích, což bude mít příznivý vliv na snížení externích nákladů, zejména dopadů do životního prostředí.

2) Stanovení marginálních nákladů a zejména jejich zavedení do praxe ve formě ekonomických nástrojů v sektoru dopravy je zatím poněkud vzdálené, mělo by však být řešeno.

3) Při internalizaci externích nákladů dopravy podle zásady „kdo škodí, platí“ je třeba vzít reciprocně do úvahy výnosy jednotlivých druhů dopravy.

Hlavní důvody proč v současné době nelze vytvořit absolutně spravedlivé tržní dopravní prostředí v konkurenci mezi druhy dopravy v ČR jsou:

- Různé formy finančních podpor s EU různým projektům.
- Státní resp. veřejná podpora v ČR:
 - vybraným investicím,
 - určitým dopravcům (např. doprava ve veřejném zájmu – základní dopravní obslužnost území),
 - rozvojovým programům a výzkumným projektům.
- Problémy s kvantifikací externích nákladů dopravy, s jejich snížením o externí výnosy a se spravedlivou internalizací pro druhy dopravy.
- Nejistota v kvantifikacích marginálních nákladů, jejich přenesení na původce, (alespoň v silniční dopravě a v železniční dopravě) a zejména problémy s jejich cíleným využitím.

Hlavní podmínky pro vytvoření relativní spravedlnosti tržního prostředí pro dopravce v každém druhu dopravy:

- Relativní spravedlnost zahrnutou pod pojem „harmonizace“ lze teoreticky poměrně dobře zajistit vytvořením logického tarifikačního systému a stanovením relevantních sazeb (daní a poplatků) v každém z nich.
- Příjmy a jejich alokace (do dopravní infrastruktury a pro podporu dopravy ve veřejném zájmu) musejí být transparentně dokumentovány.
- Finanční podpora ze státních či jiných veřejných zdrojů a podpora ze zdrojů EU nesmí narušit zásady spravedlivého tržního prostředí v dopravě.

Všeobecná pravidla pro harmonizaci

Harmonizace mezi druhy dopravy, mezi dopravci, resp. mezi uživateli dopravních infrastruktur má dva klíčové faktory:

- Zpoplatnění:
 - tarifikační systém,

- sazby v tarifikačním systému.
- Státní či jiná veřejná podpora v ČR a podpora ze zdrojů EU:
- určitých dopravních infrastruktur nebo jejich částí,
- doprav ekologicky příznivých,
- dopravy ve veřejném zájmu,
- ochrany životního prostředí.

Harmonizovaný systém na zpoplatnění uživatelů dopravních infrastruktur je základní podmínkou pro tvorbu relativně spravedlivého tržního prostředí v dopravě. Problém je teoreticky řešitelný, ale velmi obtížně (až neprůchodně) jednotně realizovaný v praxi všech států EU. Cílem je dosáhnout alespoň relativní spravedlnosti.

Státní či jiné veřejné finanční podpory jak vybraných dopravních infrastruktur, tak vybraných doprav, jsou a dlouho budou nutné. Jsou v zájmu celé společnosti, ale narušují absolutní spravedlnost dopravního trhu.

Tarifikační systém

Tarifikačním systémem rozumíme soubor nástrojů státu na tvorbu a výběr poplatků a daní (zpoplatnění) od uživatelů dopravních infrastruktur, tedy právnických subjektů (v podstatě dopravců) i fyzických subjektů (v podstatě jen v silniční dopravě).

Jednotlivé druhy tarifikační mají různé dopady na entity uživatelů dopravních infrastruktur. Je tedy třeba hledat kompromis. Při tom je zřejmé, že nelze vytvořit jednotný tarifní systém platný pro všechny státy EU, a obtížně vytvořit jednotný systém pro všechny druhy dopravy v jednom státu.

Sazby zpoplatnění v tarifikačních systémech

Pro stanovení sazeb je třeba respektovat zejména tato hlediska:

- Limity (meze) stanovené předpisy EU.
- Vlivy dopravního prostředku na poškození a opotřebování dopravní cesty, na marginální náklady pro zvyšování kapacity, a na nárůst nároků na opravy a údržbu dopravní cesty.
- Vyvolávání nejen externích nákladů dopravním procesem, ale i výnosů.
- Platby za zvýšený komfort, který poskytuje dopravní infrastruktura pro dopravní prostředky (např. dálniční známky nebo výkonové mýtné).
- Ekonomická únosnost pro plátce.
- Sociální a politická přijatelnost pro veřejnost a pro státní politiku.

Finanční podpory

Stát finančními podporami investic ovlivňuje konkurenční schopnost určitého druhu dopravy. Přesunuje výnosy z jednoho druhu dopravy na jiný, nebo přímo využívá možnosti státního rozpočtu. Tím se narušuje platnost zásady „každý za své“.

Pozn.:

Pro získávání přehledu o finančních potřebách a finančních zdrojích jednotlivých druhů dopravy je vypracován počítačový model „EDD“ - Ekonomika druhů dopravy.

Podpora může mít tyto formy nebo účely (při respektování zákonných omezení):

- Financování nebo dofinancování výstavby, modernizací a odstraňování zanedbání dopravní infrastruktury rozdílně pro druhy dopravy.
- Financování nebo dofinancování staveb či opatření na ochranu životního, zejména obytného prostředí.
- Legislativní opatření na internalizaci salda externích nákladů a externích výnosů druhů dopravy.
- Podpora dopravy ve veřejném zájmu.
- Jiné, doposud nedefinované formy.

Do systémového zpracování podpory druhů dopravy patří tato logika, resp. budoucí činnosti:

- Definování a nové kvantifikace externích nákladů dopravy.
- Definování a kvantifikace účasti státu na pokrytí určitých externích nákladů dopravy.
- Očištění externích nákladů o účast státu.
- Definování a kvantifikace externích výnosů dopravy.
- Kvantifikace salda pro internalizaci externích nákladů.

Definování dílčích úkolů k řešení harmonizace dopravního trhu v ČR

Doprava obecně

1) Vytvořit tarifikační systém ekvivalentní pokud možno pro všechny druhy dopravy, v prvním kroku pro silniční dopravu a pro železniční dopravu. Odlišit poplatky nebo ceny za použití dopravní cesty s vyšším komfortem.

2) Stanovit sazby v tarifikačním systému v prvním kroku pro silniční dopravu a pro železniční dopravu tak, aby byly respektovány limity (meze) stanovené předpisy EU, a aby sumy zpoplatnění byly pro plátce v obou druzích dopravy srovnatelné; v druhém kroku sazby stanovit i pro leteckou dopravu a pro vnitrozemskou vodní dopravu; pro tvorbu sazeb využívat počítačové modely.

3) Pro posuzování relativní spravedlnosti mezi druhy dopravy aktualizovat ročně počítačový model „EDD“ (Ekonomika druhů dopravy) kvantifikující varianty potřeb a varianty finančních zdrojů druhů dopravy v časových řadách.

4) Posoudit spravedlnost přidělování budoucích podpor ze SFDI (Státní fond dopravní infrastruktury) na základě přijatých projektů a v rámci zavádění relativní spravedlnosti dopravního trhu stanovit procentuální finanční přiděly pro jednotlivé druhy dopravy.

5) Podporovat intermodalitu dopravy, včetně státní finanční podpory na technickou

a časovou úpravu přestupů mezi druhy dopravy. Pro tyto účely vázat prostředky ve SFDI nebo v příslušné kapitole státního rozpočtu.

6) Ze státního rozpočtu podpořit logistické a telematické technologie, zejména (ale nejen) pro lepší vyřízení silničních nákladních vozidel.

7) Prioritně podporovat napojení na transevropské dopravní sítě, zejména do stavbu železničních koridorů a úpravy silničních hraničních přechodů.

8) Zpracovat marginální náklady u jednotlivých druhů dopravy na:

- financování (dofinancování) investičních nákladů pro zvýšení kapacity dopravní infrastruktury,
- financování vícenákladů na opravy a na údržbu dopravní cesty vyvolané zvýšenou intenzitou dopravy.

9) Posoudit možnosti a způsoby přenesení částí marginálních nákladů na uživatele dopravní infrastruktury.

10) Realizovat harmonogram opatření pro etapy zlepšování spravedlnosti dopravního trhu:

- mezi druhy dopravy,
- mezi dopravci v rámci každého druhu dopravy.

11) Nově zpracovat kvantifikace externích nákladů v měrných jednotkách pro druhy dopravy a nově zpracovat jejich internalizace s odečtením nově zpracovaných měrných externích výnosů druhů dopravy (stanovit měrná salda).

12) Internalizovaná salda, stanovená podle bodu 11, zpracovat do zpoplatnění (tarifikace a sazby) uživatelů dopravních infrastruktur.

13) Vypracovat možnosti regulování druhů dopravy v souladu s předpisy a s doporučeními EU (vyhlášky, finanční podpory, sociální podmínky). Po jejich odsouhlasení zajistit jejich zavedení do praxe.

14) V souladu s předpisy EU aktualizovat státní či jiné veřejné finanční podpory silniční a železniční osobní dopravě ve veřejném zájmu ve zdůvodněných případech, a v prokázané oprávněnosti požadavků; zlepšit kontrolu jejich správného použití.

15) Upravit systém sociální politiky v dopravě v souladu s EU a zajistit jeho realizaci.

16) Realizovat pravidla pro používání dopravních infrastruktur jejich uživateli v souladu s předpisy a s požadavky EU.

17) Na transevropských spojích řídit dopravu systémem přijatým v EU.

18) Účastnit se mezinárodních harmonizačních jednání a rozšířit spolupráci.

Silniční doprava

1) Při financování základní dopravní obsluhy území - ve veřejném zájmu - hledat lepší lokální vyřízení autobusů spojením „základní obslužnosti“ a „ostatní obslužnosti“ s definováním přijatelných limitů čekání na spoj nebo přijatelné ztráty času

osob v „ostatní obslužnosti“.

2) Nově stanovit silniční daň (daň z vozidla) podle účinků vozidel na vozovky a jimi vyvolané náklady na provedení stavebních a udržovacích prací na odstranění závad.

3) Výkonové mýtné na pozemních komunikacích založit jednak na agresivité vozidel na vozovky, jednak na externích nákladech vyvolaných emisemi. Zatížení domácích dopravců kompenzovat snížením silniční daně (daně z vozidla).

4) Aktualizovat počítačový model „ESD“ (Ekonomika silniční dopravy) pro tvorbu a hodnocení variant sazeb v jednotlivých druzích zpoplatnění uživatelů pozemních komunikací.

Železniční doprava

1) Ze státních prostředků podpořit výzkum a vývoj zejména dopravních prostředků; posoudit zda není vhodnější dovoz. (Kvalitnější dopravní prostředek zlepší služby a tím se zvýší konkurenční schopnost železniční přepravy vůči silniční.)

2) Využívat přístupné možnosti podporování provozu železniční dopravy z hlediska její relativní příznivosti vůči životnímu prostředí.

3) Zajistit stejné podmínky pro různé železniční právní subjekty na využívání železniční infrastruktury (nejen dopravní cesty).

4) Podporovat systém kabotáží pro omezení vracení prázdných vlaků.

5) Zvažovat možnost vymezení některých úseků tratí jen pro nákladní dopravu, nebo vymezení časových koridorů pro zkvalitnění nabídky přepravy nákladů.

6) Účastnit se plně mezinárodního trhu v železniční dopravě a spolupracovat na zvýšení její bezpečnosti.

7) Zkvalitnit nabízené služby (nejen moderními dopravními prostředky) a informační systém pro zvýšení konkurenční schopnosti železniční dopravy.

Letecká doprava

1) Zatížit výrazně, ale spravedlivě, provozovatele letecké dopravy externími náklady vyvolanými:

- hlukem,
- emisemi plynů.

2) Korigovat letištní sloty podle dostupné kapacity vzdušného prostoru.

3) Harmonizovat letištní poplatky se státy EU.

4) Letecký petrolej zdanit v souladu se státy EU.

Vnitrozemská vodní doprava

1) Ze SFDI podporovat modernizace stavů vnitrozemských i námořních v českém majetku nebo v dlouhodobém nájmu.

2) Mezinárodně sjednotit (pokud se to již nestalo) technické požadavky na vnitrozemská vodní plavidla, na certifikace kapitánů a na sociální podmínky pro posádku.

„Ekologická daň“ z dopravy

V současné době se v EU připravuje (v době vydání tohoto článku už bude zřejmě zveřejněno) rozhodnutí, že sazby výkonového mýtného na dálnicích a na vybraných silničních budou stanoveny v závislosti na emisích produkovaných vozidly.

Jsmo toho názoru, že výkonové mýtné má být v první řadě odvozeno od škod, které na vozovkách způsobují vozidla různých kategorií (nejen hmotnost vozidla, ale i nápravové tlaky, četnosti zatížení atd.).

Domníváme se, že sazby výkonového mýtného vázané jen na emise vozidel nejsou logicky správné.

Emise závisí nejen na vlastnostech vozidel (kategorie EURO), ale i na spotřebě pohonných hmot, z nichž by část „ekologické daně“ měla být částí spotřební daně.

Pozn.:

Nelze předpokládat, že např. při sazbě výkonového mýtného cca 4 Kč/vozokm, stanovené pro vozidlo o celkové hmotnosti 12 tun a více, by mohla přinést až 14 mld. Kč za rok. Při politickém rozhodnutí o výši sazeb výkonového mýtného je třeba zvážit nebezpečí likvidace řady českých silničních dopravců a uvolnění dopravního trhu silničním dopravcům ze zahraničí.

Nelze doufat, že by došlo ke snížení požadavků na silniční přepravu a tím se podstatně zvýšily výkony železniční dopravy (s důrazem na slovo podstatně).

Výkonové mýtné je jistě harmonizačním opatřením, je však třeba zvážit možnosti kompenzace pomocí jiných poplatků českých silničních dopravců.

Dopravní politika ČR

Harmonizaci dopravního trhu je třeba v dopravní politice ČR zohlednit ve dvou sférách:

- spravedlivý přístup k dopravnímu trhu,
- finanční politika státu, zejména vytvoření tarifikačního systému a sazeb v něm, a hrazení definovaných nákladů státem, či jinou veřejnou sférou.

Posuzování priorit podporování druhů dopravy by mělo respektovat tyto skupiny kritérií (jednotlivá kritéria jsou ve výzkumném projektu podrobněji definována a existují jejich expertně stanovené váhy) při respektování opatření EU:

- spolehlivost přepravy,
- význam pro společnost,
- ekologické aspekty,
- mezinárodní aspekty,
- ekonomický efekt.

Možnosti vytvoření spravedlivého tržního prostředí v dopravě realizací definovaných dílčích cílů

1) Absolutně spravedlivé prostředí v celé EU nelze vytvořit jen na úplně liberalizovaném dopravním trhu.

2) Přijatelné relativní spravedlivé prostředí pro konkurenci mezi druhy dopravy

v rámci státu lze vytvořit harmonizačními opatřeními.

3) Relativní spravedlnost tržního prostředí pro dopravce v každém druhu dopravy lze poměrně dobře zajistit a to vytvořením logického harmonizovaného tarifikačního systému a stanovením harmonizovaných sazeb (daní a poplatků) v každém z nich.

4) Pro hledání optimálních harmonizací je třeba použít počítačových modelů jakožto systémů na podporu rozhodování umožňujících tvorbu a hodnocení variant.

Zjednodušené strukturování zásad pro realizaci harmonizace dopravního trhu v ČR agregací předchozích informací

Tři úrovně zásad:

- Zásady jež je nutné respektovat na základě předpisů EU.
- Zásady k možnému začlenění do dopravní politiky ČR.
- Zásady pro tvorbu algoritmů počítačových modelů.

Členění zásad pro všechny druhy dopravy:

- Všeobecná pravidla pro harmonizaci.
- Tarifikační systém.
- Sazby v tarifikačních systémech.
- Státní či veřejné podpory.

Factory prioritních zásad pro harmonizační opatření:

- Zpoplatnění:
 - tarifikační systém,
 - sazby v tarifikačním systému.
- Státní, resp. veřejná podpora:
 - určitých dopravních infrastruktur,
 - doprav ekologicky příznivých,
 - dopravy ve veřejném zájmu,
 - ochrany životního prostředí.

Počítačový model „EDD“ - Ekonomika druhů dopravy

Počítačových (PC) modelů pro optimalizaci kvantifikací na podporu harmonizace bylo vytvořeno více. Zmíníme zde jen PC model umožňující tvorbu a hodnocení variant potřeb a variant možných zdrojů pro různé finanční podpory pro různé druhy dopravy, nenarušující podstatně spravedlivé tržní prostředí. Tento PC model je velmi potřebným nástrojem pro tvorbu dopravní politiky a pro tvorbu příslušné kapitoly státního rozpočtu.

PC model pracuje v prostředí Excel a obsahuje následující tabulky:

Pozn.:

Kvantifikace údajů v tabulkách jsou na www.sbp.cz.

Tab. A1 - Tvorba variant ročních finančních potřeb podle variant rozvoje celé dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Tab. A2 - Tvorba variant finančních potřeb pro pětiletá období podle variant roz-

voje celé dopravní infrastruktury (mil. Kč)

Tab. A3 - Tvorba variant ročních finančních zdrojů pro celou dopravní infrastrukturu (mil. Kč)

Tab. A4 - Tvorba variant finančních zdrojů pro pětiletá období pro celou dopravní infrastrukturu (mil. Kč)

Tab. A5 - Tvorba variant příjmů SFDI (mil. Kč)

Tab. A6 - Matice variant pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury variantami zdrojů (%)

Tab. A7 - Matice variant pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury variantami zdrojů (%) pro pětiletá období

Tab. B1 - Potřeby a zdroje infrastruktury druhů dopravy - dělba podle nákladů

Tab. B2 - Potřeby a zdroje infrastruktury druhů dopravy - dělba potřeb podle přidělených procent.

Uživatel modelu může z klávesnice měnit kvantifikace v zelených buňkách tabulek. Bílé buňky jsou zamknuté a obsahují vzorce a pokyny pro přenos údajů mezi tabulkami a buňkami. Model dopočítává důsledky různých voleb.

Na vstupu model pracuje v časových řadách se třemi variantami potřeb a třemi variantami možných zdrojů, a to nejdříve pro celou dopravní infrastrukturu a následně v třídění na jednotlivé druhy dopravy.

Varianty potřeb zdrojů jsou automaticky zpracované do matic, z nichž lze usuzovat na optimální a reálnou kombinaci potřeb a zdrojů.

Pro názornost lze údaje z matic vyjádřit graficky, automatizovaně PC modelem v časových řadách, nebo v sloupcových grafech.

Pozn.:

V tabulkách B1 a B2 je prezentována jen jedna kombinace potřeb a zdrojů.

Závěr

Tento příspěvek si neklade vyšší cíle než podat základní informaci o výzkumném řešení jehož cílem je napomáhat vytváření spravedlivého tržního prostředí v dopravě. Zájemcům budou poskytnuty podrobné informace a umožněn přístup k PC modelu „EDD“.

Kvantifikované údaje v PC modelu „EDD“ jsou expertní názory z poloviny roku 2005. Bude je třeba aktualizovat nejméně jedenkrát ročně podle měnících se ekonomických možností a úprav dopravní politiky.

Ing. Emil Šlachta, DrSc., SBP Consult, s.r.o., poradenská organizace ve sférah dopravy a životní prostředí

Modelování dopadu ceny a rozsahu zpoplatnění pozemních komunikací na silniční síť

(s využitím dopravního modelu ČR a návazné evropské sítě)

Arnošt Bělohlávek, Peter Sükenník, Petr Hofhansl, Lubomír Tríska

Úvod

Zpoplatnění dopravní infrastruktury je jedním z prostředků podílení se uživatelů na výstavbě, údržbě a opravách dopravní infrastruktury a externích nákladech způsobovaných provozem vozidel. Jednoznačným trendem současnosti je elektronický výběr poplatků (EFC – Electronic Fee Collection), které oproti současnému časovému systému vybírání poplatků za používání silniční infrastruktury umožňuje spravedlivější vybírání poplatků pouze dle uskutečněných výkonů, umožňuje ochranu citlivých území a center měst nastavením vyšší hladiny zpoplatnění a tím vymezení dopravy mimo tato území. Existuje několik technologií tohoto výběru. Ať již bude v našich podmínkách využít rakouský nebo německý model elektronického výběru mýtného, což je otázka použité technologie, nákladů uživatele na pořízení potřebného zařízení, návratnosti nákladů vložených do vybudování celého systému a provozních nákladů, bude velmi důležitým bodem stanovení optimální ceny pro různé kategorie vozidel a rozsahu zpoplatnění silniční infrastruktury.

Cena za zpoplatnění (za 1 km) infrastruktury musí být pro uživatele akceptovatelná, aby nevznikal zásadní přesun výkonů na nezpoplatněné úseky infrastruktury, kde by vzhledem ke zpoplatnění nejvyšších kategorií komunikací a odlivu na nižší kategorie komunikací vznikaly větší ekonomické i environmentální škody. Na druhé straně musí být cena nastavena tak, aby byl systém efektivní a přinášel zisk.

Název tohoto příspěvku je stejný s názvem výzkumného úkolu realizovaného v průběhu roku 2005 firmou CityPlan. Cílem projektu bylo vypracovat analýzu vlivu optimální ceny zpoplatnění vybrané silniční sítě a vlivů zpoplatnění na okolní síť.

Úloha byla rozdělena do tří dílčích kroků, kde první se věnuje souhrnu stavu poznání v oblasti tématu projektu, sběru dopravně inženýrských dat. Druhá nosná část projektu představuje přípravu modelu, samotné modelování a analýzy. Náplní třetího dílčího cíle je formulace doporučení ceny a důsledků výše zpoplatnění.

Stav poznání

Dostupná literatura a novinové články se vesměs zabývají způsobem výběru mýtného a technickým řešením výběru mýtného. V podstatě se jedná o propagaci určitého

ho systému. Nejvýše se lze dozvědět o spolehlivosti výběru a o celkových vybraných částkách. Problémy s objížděním zpoplatněných tras se vyskytují velmi sporadicky.

Důvodem je zatím nedostatečná zkušenost s výkonnostním mýtným. V Rakousku bylo zavedeno 1. 1. 2004 a v SRN 1. 1. 2005. Zatím neuplynula dostatečně dlouhá doba, aby byly k dispozici kvalitní analýzy. V SRN zpracovává první analýzu PTV Drážďany v letošním roce, prakticky se stejným termínem jako má náš projekt.

Jediným použitelným materiálem jsou údaje uvedené v projektu „Elektronické platby mýtného (EFC)“. Závěr je velice opatrný: „Objíždění by se při mýtném 0,124 EUR/km vyplatilo pro 20 % objíždějících vozidel“. To by ovšem mělo nepřijemné ekologické dopady, nemluvě o devastaci silnice II/605. Situace D 5 s plně funkční souběžnou silnicí II/605 není typickým příkladem.

Předpoklady, varianty

Před modelováním bylo potřebné stanovit jednotlivé varianty řešení a definovat předpoklady, které jsou v modelu směrodatné. Pro hodnoty mýtného dle kategorie komunikace jsme jako výchozí hodnotu použili 4,05 Kč/km na D + R a 1,90 Kč/km pro směrově nedělené silnice I. třídy (údaj dle MD ČR). Při variantách výpočtů s různou výší mýtného jsme poměr 4,05:1,90 dodržovali. Pro stanovení podílu výše mýtného mezi hmotnostními kategoriemi jsme vycházeli z principu spravedlivé diskriminace. Pro plnou objektivitu jsme vzali v úvahu rozdílnou výši nákladů při různých typech přepravy a různé průběhy vozidel při provádění těchto přeprav. Takto vypočtené vážené průměry nákladů jsou pro vozidla hmotnostní kategorie 3,5-12 t a nad 12 t v poměru 1:1,5. Tento poměr, který jsme stanovili z váženého podílu nákladů, (materiál ČESMAD BOHEMIA) byl použit pro výpočty.

Časové kritérium (hodnota ceny času) nám rozdělilo varianty na 3 skupiny, a to pro rok:

- 2007, kdy jsme uvažovali se zpoplatněním dálnic a rychlostních komunikací pro nákladní vozidla nad 12 t,
- 2017, kdy jsme uvažovali se zpoplatněním kategorie D, R a vybrané sítě I. třídy v rozsahu podle doporučení MD ČR pro nákladní vozidla nad 3,5 t,
- 2027, kdy jsme uvažovali se zpoplatněním kategorie D, R a vybrané sítě I. třídy