

# VLIV ZPOPLATNĚNÍ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ROZVOJ KOMBINOVANÉ DOPRAVY

Jaroslav Kleprlík<sup>1</sup>, Michaela Ledvinová<sup>2</sup>

---

## 1. ÚVOD

Efektivní a bezpečný dopravní systém s kvalitní infrastrukturou je považován za nezbytnou podmínku pro skutečnou integraci členských zemí a pro zajištění svobody volného pohybu osob a zboží. Cílem optimalizace dopravního systému je dosažení udržitelného rozvoje dopravy.

Pro dosažení stavu udržitelné dopravy při vhodné dělbě přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy, s využitím synergických efektů a se zajištěním účasti uživatelů na vzniklých nákladech, je nutné zajistit odpovídající rozsah a kvalitu páteří dopravní infrastruktury.

## 2. NAPOJENÍ DOPRAVNÍCH SÍTÍ

Pro zlepšení kvality a rychlosti dopravy, snížení kongescí a podnícení ekonomiky rozšířené EU se buduje Trans-evropská dopravní síť TEN. Realizace TEN by měla snížit negativní dopady na životní prostředí a přispět k více harmonickému územnímu rozvoji. Problémem však jsou nejen chybějící finance, ale také nedostatečná koordinace výstavby komunikací a synchronizace investic mezi sousedními zeměmi EU. Je tedy nezbytné, aby vlády jednotlivých zemí a soukromý sektor pracovaly na dopravních projektech společně a koordinovaně, tj. efektivněji než je tomu v současné době.

V souladu se závazky vyplývajícími z členství ČR v EU je nezbytné vytvořit kvalitní napojení dopravních sítí ČR na evropskou dopravní síť. Evropská komise zdůraznila význam kvalitní dopravní sítě stanovením 29 prioritních projektů Trans-evropské dopravní sítě TEN – T (*Trans-European Network – Transport*). Tyto projekty předpokládají výstavbu nových či modernizaci stávajících dopravních cest a jejich propojení s cílem usnadnit a zefektivnit dopravu napříč celou Evropskou unií.

Řada prioritních projektů EU se týká také dopravní sítě ČR. Jedná se např. o tyto projekty:

---

<sup>1</sup> Doc. Ing. Jaroslav Kleprlík, PhD., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-532 10 Pardubice, tel.: +420 466 036 431, fax: +420 466 036 303, E-mail: [jaroslav.kleprlik@upce.cz](mailto:jaroslav.kleprlik@upce.cz)

<sup>2</sup> Ing. Michaela Ledvinová, PhD., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, CZ-532 10 Pardubice, tel.: +420 466 036 203, fax: +420 466 036 303, E-mail: [michaela.ledvinova@upce.cz](mailto:michaela.ledvinova@upce.cz)

- Železniční spojení z Atén do Drážďan - zavedení evropského železničního signalizačního a řídicího systému (ERTMS/ECTS – European Rail Traffic Management System/European Train Control System) a elektrifikace železničního úseku Brno – Norimberk;
- Železniční spojení z Gdaňsku do Vídně - modernizace železničního úseku Katovice – Břeclav;
- Dálniční spojení z Gdaňsku do Vídně - dálnice Katovice – Brno – Vídeň.

Jednou z předností ČR je výhodná poloha ve středu Evropy s poměrně hustou silniční a železniční sítí. Délka železniční infrastruktury je v současné době 9 602 km, tj. hustota cca 0,12 km/km<sup>2</sup>. Délka silniční sítě bez započítání místních komunikací je 55 447 km, tj. hustota cca 0,7 km/ km<sup>2</sup> [1]. ČR má tak díky tomu příležitost stát se evropským logistickým centrem mnoha nadnárodních společností.

Kvalita dopravní infrastruktury v ČR však neodpovídá z důvodu nízké míry investování a nedostatečné údržby a oprav potřebám, které jsou na ni kladené v současné době. Často tak zaostává za běžnou úrovní v dopravně vyspělých státech EU. Stav dopravních cest a především silničních mostů je dlouhodobě nepříznivě ovlivňován nedostatkem vkládaných finančních prostředků a to jak do údržby a oprav, tak i do modernizace. V důsledku limitu výdajů rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) není možné plně zabezpečit rozvoj silniční infrastruktury. K redukci investičních potřeb dochází také v oblasti železniční dopravy.

Hlavním kritériem výstavby nových komunikací je dopravní zatížení stávající dopravní sítě. Řada stávajících hlavních silničních tahů, které mají být nahrazeny dálnicemi a rychlostními silnicemi, je dopravně přetížena. Na četných úsecích dochází nejen k rekurentním dopravním kongescím, ale i jiným negativním vlivům jako je růst počtu dopravních nehod, vyšší emise hluku a znečištění.

Síť dálnic a rychlostních komunikací v ČR je plánována a postupně budována v návaznosti na Trans-evropskou dopravní síť TEN – T. Nyní tvoří tuto síť cca 40 % dálnic a rychlostních silnic. V cílovém stavu má být síť TEN – T v ČR složena výlučně z těchto komunikací o celkové délce cca 2 100 km. Tohoto stavu by bylo možno v závislosti na soustředění finančních prostředků dosáhnout kolem roku 2020 [2].

### **3. ZPOPLATŇOVÁNÍ UŽIVATELŮ INFRASTRUKTURY**

Základní zásadou zpoplatňování uživatelů infrastruktury je skutečnost, že příslušný poplatek musí zahrnovat nejen infrastrukturální náklady, ale postupem času i náklady externí. Mezi externí náklady patří náklady související hlavně s dopravními nehodami, kongescemi, znečišťováním ovzduší a hlukem. To platí pro všechny druhy dopravy a kategorie uživatelů, a to soukromé i komerční.

Hlavním záměrem zpoplatnění užívání infrastruktury není měnit celkovou úroveň daní a poplatků, ale jejich strukturu. A to tím způsobem, aby bylo možno integrovat externí a infrastrukturu náklady do ceny za přepravu.

Daně a poplatky specifické pro dopravu v EU jsou následující:

- daň z vozidel (v ČR je to silniční daň) - je vybírána ročně ve všech státech EU a může být rozlišována podle různých parametrů vozidla mající vliv na životní prostředí a zatížení infrastruktury,
- daň z minerálních olejů - spotřební daň, jejíž výše může záviset na typu paliva,
- uživatelské poplatky včetně mýtného za použití vybrané infrastruktury - zejména dálnic, mostů, tunelů, horských průsmyků.

Obecně lze konstatovat, že prostředky na výstavbu a údržbu infrastruktury získávají státy převážně prostřednictvím daně z vozidel a spotřební daně. Obě tyto položky tvoří společně s uživatelskými poplatky převážnou část nákladů provozovatelů silniční nákladní dopravy.

Stanovisko Hospodářského a sociálního výboru (2001/C 260/03) z 11. července 2001 k „Vlivu na konkurenceschopnost, který je vytvářen rozdíly v silniční dani a zdanění licencí v členských státech EU“ poukazuje zejména na složitost zdanění a výdajů v oblasti poplatků vybíraných v souvislosti s dopravou a rozdílnost v přerozdělování výnosů, směřování infrastrukturálních výdajů a realizaci dopravní politiky.

#### **4. ZPŮSOB ZÍSKÁVÁNÍ FINANČNÍCH ZDROJŮ V ČR**

Z provozu vozidel po pozemních komunikacích v České republice jsou v současné době získávány finanční prostředky prostřednictvím daní a poplatků. Výnosy ze silniční daně, spotřební daně z minerálních olejů (pouze 20%) a dálničních poplatků tvoří příjem Státního fondu dopravní infrastruktury. Výnosy z ostatních daní (převážná část daně z minerálních olejů, DPH, daň z příjmu) jsou příjmem státního rozpočtu a nejsou tedy zpětně přímo určeny pro financování dopravní infrastruktury.

Pro zajištění návratnosti finančních prostředků od uživatelů zpět do silniční infrastruktury je zapotřebí účelového zpoplatnění (daň nebo poplatek musí v sobě nést informaci, kam má směřovat). V případě ČR by veškeré prostředky z daní (silniční daň, podíl spotřební daně z minerálních olejů), časových poplatků (dálniční známky) a připravovaného výkonového zpoplatnění (elektronické mýtné) měly plynout do SFDI, jehož úkolem je zajistit jejich efektivní využití k financování potřeb silniční infrastruktury (výstavba, modernizace, provoz a údržba).

V rámci spravedlivějšího zpoplatňování uživatelů dopravní infrastruktury je v EU trendem to, že přímé daně (např. silniční daň) klesají a nepřímé daně (např. spotřební daň z minerálních olejů) a poplatky (dálniční poplatky, mýtné) rostou.

#### 4.1. Silniční daň

Silniční daň upravuje v ČR zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. Silniční daň tedy umožňuje jednorázově zpoplatnit vozidlo se zohledněním jeho parametrů. Pro silniční nákladní vozidla závisí sazba daně na součtu největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počtu náprav. Zpoplatnění však nezohledňuje skutečné náklady způsobené provozem vozidla podle ujeté vzdálenosti.

Slevu na silniční daň je možné uplatnit v případě kombinované dopravy. Kombinovaná doprava je tímto zákonem definována jako přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, při které se využije též železniční nebo vnitrozemská vodní doprava, pokud úsek po železnici nebo vnitrozemské vodní cestě přesahuje vzdálenost 100 kilometrů vzdušnou čarou a pokud její počáteční nebo konečný úsek tvoří přeprava po pozemní komunikaci:

- mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo překladištěm kombinované dopravy, nebo
- mezi místem nakládky nebo vykládky zboží a vnitrozemským přístavem, jestliže nepřesahuje vzdálenost 150 kilometrů vzdušnou čarou.

U vozidla používaného výlučně k přepravě v počátečním nebo konečném úseku kombinované dopravy činí sleva na dani 100 %. U vozidla, které uskuteční v kombinované dopravě po železnici ve zdaňovacím období více jízd uvádí slevy tabulka 1.

Tabulka 1. Slevy silniční daně v kombinované dopravě

Počet jízd ve zdaňovacím období	Sleva z daně
více než 120 jízd	90 %
91-120 jízd	75 %
61-90 jízd	50 %
31-60 jízd	25 %

Je-li vzdálenost ujetá po železnici územím České republiky delší než 250 kilometrů, započítává se pro účely slevy na dani taková jízda jako dvě jízdy.

Nárok na slevu na dani prokazuje poplatník přepravními doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, případně nakládací a vykládací železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu.

#### 4.2. Daň z minerálních olejů v ČR

Patří mezi spotřební daně dle zákona č.353/2003 Sb., o spotřebních daních ve znění pozdějších předpisů. Zde je upraven předmět daně, vznik povinnosti daň z minerálních olejů přiznat a zaplatit, základ a sazby daně. Spotřební daň

z minerálních olejů je nepřímou daní, kterou platí každý provozovatel vozidla při odběru pohonných hmot a maziv.

Spotřební daň z minerálních olejů umožňuje na rozdíl od daně silniční zpoplatnit vozidlo podle skutečně ujeté vzdálenosti, protože je obsažena v ceně pohonných hmot. Nelze však zohlednit všechny parametry vozidla (př. celkovou hmotnost, počet a odpružení náprav).

Poměrně vysoké úrovně zdanění paliva jsou určitým mechanismem pro regulaci chování uživatelů dopravy a pro splňování ekologicky motivovaných cílů v oblasti emisí. To by však mělo být doprovázeno transparentností při přidělování „nápravných“ finančních prostředků: zejména vzhledem k dopravní infrastruktuře nebo ochraně životního prostředí.

#### **4.3. Zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v ČR**

V současné době je v České republice užívání vybrané sítě pozemních komunikací zpoplatněno podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, pomocí dálničních kupónů členěných podle hmotnosti a času. Podle tohoto zákona podléhá nyní v ČR zpoplatnění 712,4 km vybrané sítě dálnic a rychlostních silnic (seznam úseků je zveřejněn ve vyhlášce MD ČR č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích v platném znění). Nařízením vlády č. 571/2004 Sb., se stanoví výše poplatku za užívání dálnic a rychlostních silnic silničními motorovými vozidly nebo jízdní soupravou. Tento systém časového zpoplatnění byl zaveden v roce 1995 a počítá se s ním i nadále, až do vybudování systému založeném na zpoplatnění výkonovém s tím, že lze postupně využít úpravy výše poplatků v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Výnosy z prodeje dálničních kupónů jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.

Finanční prostředky získané od uživatelů dopravní infrastruktury ve většině případů nepostačují k pokrytí nákladů, které tímto užíváním vznikají. Důsledkem jsou mimo jiné vysoké nároky na úhradu nepokrytých nákladů z jiných veřejných zdrojů. Dlouhodobým cílem dopravní politiky vyspělých států s tržní ekonomikou je proto zahrnutí těchto nákladů do cen placených příslušnými uživateli.

Je nutné vytvořit spravedlivý a přesný systém zpoplatnění, kde uživatel dopravní infrastruktury bude hradit skutečnou výši nákladů, kterou provozem vozidla způsobuje. Současný systém časových poplatků a daní z vozidla v silniční dopravě nesouvisí přímo s dopravními výkony vozidla a tak jej nelze považovat za spravedlivé ocenění. Řešením je výkonové zpoplatnění, které vede ke spravedlivějšímu zpoplatnění uživatelů dopravních sítí.

Navržená etapizace výkonového zpoplatňování pozemních komunikací v ČR podle [3]:

- dálnice a rychlostní silnice v rozsahu cca 850 km od 1.1.2006,
- dálnice, rychlostní silnice a vybrané silnice I. tř. v rozsahu cca 2 500 km od 1.1.2007,
- ke zvážení další zpoplatnění vybraných silnic I. tř. v rozsahu cca 500 km od 1.1.2007.

#### **4.4. Stav zpoplatnění železniční dopravní infrastruktury v ČR**

V železniční dopravě v ČR je sice v současné době uplatňován princip výkonového zpoplatnění, avšak ještě zdaleka nedochází k plné úhradě nákladů infrastruktury jejími uživateli. V závislosti na harmonizaci podmínek přístupu na dopravní cestu byl vypracován a k 1. 1. 2003 zaveden nový systém zpoplatnění železniční dopravní cesty, který nahradil systém předchozí, jenž nebyl v souladu s evropskou legislativou. Poplatky patří do souboru regulovaných cen. Ve Výměru MF ČR ze dne 1. prosince 2004, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami je stanovena Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah (v sekci A pro nákladní vlak), která je následně rozpočítána na:

- vlakové kilometry – složku ceny spojenou s řízením bezpečnosti a provozu na dopravní cestě (poplatek je stanoven v závislosti na ujeté vzdálenosti - Kč/vlkm),
- hrubé tunové kilometry – složku ceny spojenou se zajištěním provozuschopnosti dopravní cesty (poplatek je stanoven v závislosti na hmotnosti a ujeté vzdálenosti - Kč/1000 hrtkm).

Výpočet ceny musí respektovat zásadu užití marginálních nákladů (dle směrnice Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, o zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci). V tomto ani v žádném jiném dokumentu EU však není stanoven jednoznačný postup k určení těchto nákladů.

Předpokládá se rozšíření stávajícího mechanismu výpočtu ceny za použití železniční infrastruktury o vliv rozdílné kvality a významu dopravní cesty (koridory, další hlavní tahy, ostatní celostátní tratě, regionální tratě) a dopravního zatížení jednotlivých tratí. Tím by bylo možné dopravce motivovat k lepšímu využití tratí s volnou kapacitou a naopak k odlehčení „přeplněných tratí“. Hlavním cílem ale je zohlednění kvality tratě a s tím souvisejícího vlivu na lepší plynulost provozu a výslednou rychlost přepravy.

Pro aktuální rozhodování o výši poplatků za užití dopravní cesty platí, že cena musí být stanovena s ohledem na dopravce tak, aby ji byli schopni uhradit. A to

v kontextu konkurence jak silniční dopravy, tak i železnice okolních států. Příliš vysoká cena by vedla k objíždění české sítě a tím ke snížení výnosů z tranzitní dopravy.

## 5. ZÁVĚR

Pro zlepšení kvality a rychlosti dopravy, snížení kongescí a podnícení ekonomiky rozšířené EU se buduje Trans-evropská dopravní síť TEN. Prostředky na výstavbu a údržbu infrastruktury získávají státy EU (tedy i ČR) také prostřednictvím daně z vozidel a spotřební daně. V rámci spravedlivějšího zpoplatňování uživatelů dopravní infrastruktury je v EU trendem to, že přímé daně klesají a nepřímé daně a poplatky rostou.

V železniční dopravě v ČR, narozdíl od poplatků za užívání silnic a dálnic, je v současné době uplatňován princip výkonového zpoplatnění.

Výše zpoplatnění dopravní infrastruktury, silniční daně a jejich slev stejně tak jako daně z minerálních olejů ovlivní nejenom silniční dopravu, železniční dopravu, ale rovněž i rozvoj kombinované dopravy.

## 6. POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Ročenka dopravy ČR 2003
- [2] Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2005-05-04] dostupné z:  
< <http://www.mdcz.cz> >
- [3] Státní fond dopravní infrastruktury [cit. 2005-05-04] dostupné z:  
< <http://www.sfdi.cz> >
- [4] Stanovisko Hospodářského a sociálního výboru (2001/C 260/03) z 11. července 2001 k „Vlivu na konkurenceschopnost, který je vytvářen rozdíly v silniční dani a zdanění licencí v členských státech EU“
- [5] Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční v platném znění
- [6] Zákon č.353/2003 Sb., o spotřebních daních v platném znění
- [7] Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění
- [8] Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1999/62/ES, o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- [9] Výměr MF ČR ze dne 1. prosince 2004, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami
- [10] Směrnice Rady 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, o zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci.

## 7. ANOTACE

Příspěvek se zabývá problematikou dopravních sítí v železniční a silniční dopravě. Přibližuje zásadu EU z hlediska zpoplatňování uživatelů infrastruktury, která musí zahrnovat nejen infrastrukturální náklady, ale postupem času i náklady externí.

Seznamuje s daněmi a poplatky specifickými pro dopravu v EU a v ČR, které zahrnují daň z vozidel, daň z minerálních olejů, uživatelské poplatky včetně mýtného. Dále přibližuje výkonové zpoplatňování železniční dopravní infrastruktury v ČR.

Výše zpoplatnění dopravní infrastruktury, silniční daně a jejich slevy stejně tak jako daň z minerálních olejů ovlivní nejenom silniční dopravu, železniční dopravu, ale rovněž i rozvoj kombinované dopravy.

## **8. ABSTRACT**

The paper analysis the interaction the transport infrastructure toll and the pickaback transport expansion. There are described the financial resources in the different ways, road toll and railway toll. In the paper end the price calculation is analysed.

*Příspěvek vznikl za podpory grantového projektu GA ČR číslo 103/05/2043  
„Optimalizace sítí a síťových procesů“*