

ROZHOVORY

Česmad podporuje snížení daně z pohonných hmot

16.11.2011 - 10:58 | Rozhovor

Na dotazy ekonomické redakce ČIA odpovídal Martin Felix, který působí jako tiskový mluvčí Sdružení automobilových dopravců Česmad Bohemia. V rozhovoru se dotazujeme zejména na aktuální téma snížení dani z pohonných hmot, zvýšení DPH a na financování dopravní infrastruktury.

Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny ČR schválil snížení spotřební daně z pohonných hmot, návrh bude nyní projednávat Poslanecká sněmovna. Cílem je zvýšit příjmy resortu, a to zhruba o 5 miliard Kč. Souhlasíte s tímto návrhem? Jaké konkrétní změny by nižší spotřební daň z pohonných hmot přinesla českým dopravcům?

S tímto návrhem samozřejmě souhlasíme, neboť částečně vychází i z naší iniciativy. Již před zvýšením spotřební daně jsme varovali, že místo aby si rozpočet polepšil o korunu z každého litru nafty, přijde o celých 10 Kč, protože dopravci přesunou tankování do levnějších zemí. Přesně to se stalo. Snížení bychom samozřejmě uvítali jak kvůli zvýšeným příjmům do rozpočtu (pevně věříme, že by jej přineslo), tak samozřejmě k částečnému snížení nákladů našich dopravců. V letošním roce vzrostlo české mýtné o 25 % a v příštím roce poroste o dalších 25 %. Čeští dopravci mají stále větší problémy konkurovat východoevropským a především polským firmám, které mají velmi nízké náklady a ve svých zemích značnou podporu.

Jak se projeví zvýšení sazby DPH z 10 % na 14 % od 1. ledna 2012 na trhu dopravců?

Zvýšení sazby dopadne na dopravce obecně jako na všechny ostatní zvýšenými náklady, specifické problémy ale očekáváme především u dopravní obslužnosti, tedy autobusové dopravy, která spadá do nižší sazby. Je otázka, kdo a v jaké výši uhradí zvýšenou prokazatelnou ztrátu.

Sdružení Česmad Bohemia v srpnu vydalo prohlášení, že financování dopravní

infrastruktury není dostatečné. Jak by podle vás mělo Ministerstvo dopravy ČR financování dopravní infrastruktury řešit? Jakým způsobem by bylo možné získat finance na zlepšení její kvality?

Silniční doprava přináší do rozpočtu ročně více než 100 miliard Kč. Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) ale dostává se spotřební daně na uhlovodíková paliva necelých 10 %, ostatní mizí ve státním rozpočtu. Zde je třeba zvýšit procento odvodu alespoň na 20 %. Plánované snížení spotřební daně by také mělo přinést očekávané navýšení jejího výběru o 5 - 8 miliard Kč.

Které konkrétní úseky silnic podle vás vyžadují ty nejnnutnější investice? S jakými finančními prostředky by měl stát kalkulovat?

Zásadní problém je, že stále není dokončena dálniční síť. Při pohledu na mapu se vlastně o síti nedá ani hovořit. To že nemáme v 21. století dálniční spojení se svými sousedy (Rakousko, Polsko) a s Německem a Slovenskem nedostatečné, je ostudné. Kromě nedokončené D8 a D11 je v nedohlednu spojení s Rakouskem po D3. Velmi citelně chybí také severní alternativa k přetížené D1, tedy silnice R 35. Přestože se o ní uvažovalo již před válkou, pochybuji, že se jí vůbec dočkáme.

Co se týká kvality, je jedna věc dosluhující dálnice D1, kde se snad dočkáme rekonstrukce, druhá věc je kvalita nových staveb. Nelze nevidět, že přes jejich vysokou cenu a mnohdy příliš velkorysé řešení (nájezdy, mosty, tunely...), je provedení nekvalitní a dochází k opotřebením podstatně dříve, než třeba v sousedním Německu, kde intenzita provozu je mnohdy ještě daleko vyšší.

Z hlediska silničních dopravců je velmi slabým místem naší infrastruktury nedostatek parkovacích míst pro kamiony, kterých chybí nejméně 2 000 a situace se přes různé proklamace spíše zhoršuje, než zlepšuje. Kvůli nedostatečné kapacitě parkovišť v podstatě nelze splnit některé zákonné požadavky, například při prázdninovém zákazu jízd v pátek odpoledne. Způsobuje to ale i obecné problémy pro dodržování režimu práce osádek, kdy řidiči předepsaný odpočinek nemají buď vůbec kde vykonat, nebo se tak děje za nevyhovujících a často lidskou důstojnost urážejících podmínek.

Nepochybně důležité stavba posledních let je část Pražského okruhu, na druhou stranu je i ona obrazem mnoha typických nectností. Při závratné ceně jednoho milionu korun za metr okruhu se zapomělo třeba na rozmrazování mostů a v zimních měsících je často tato strategická komunikace nesjízdná. Navíc je pouze torzem Pražského okruhu, a dokud nebude dobudována alespoň východní část přes Běchovice spojující D1 s D11, místo které je používána část vnitřního okruhu, tj. Jižní spojka, nelze hovořit o uspokojivém řešení.

Jistě si v roce 1989 nikdo nemyslel, že se tohoto okruhu nedočkáme ani po dvaceti letech. Další zpoplatňování silniční sítě považujeme za efektivní maximálně na zhruba 1000 km silnic 1. třídy. Zpoplatňovat ostatní silnice 1. třídy a komunikace nižších tříd považujeme za ekonomický nesmysl, ba téměř sebevraždu, která by opět byla evropským unikátem.

Jak hodnotíte záměr Ministerstva dopravy zvyšovat podíl přepravy realizovaný přes železnici na úkor dopravy silniční? Jakým způsobem by měli autodopravci na tento trend reagovat? V čem spatřujete možná rizika, popřípadě nové možnosti pro autodopravce?

Všechna dopravní odvětví by měla mít na trhu rovné podmínky. Na železnici se platba za dopravní cestu již po několikáté snižuje, na silnici naopak zvyšuje a plánuje se další rozšiřování zpoplatnění na silnice nižších tříd. To jako rovné podmínky příliš necítíme. Silniční doprava má ze své podstaty mnoho výhod a je prakticky nezastupitelná a železnice ji nemůže nahradit, ať bude silnice jakkoliv penalizována. Preference železnic jen dále zvyšuje nároky na státní rozpočet, zvyšování mýtného je naopak jen skrytým zdaňováním veškerého zboží obyvatelstvu. Disproporce je dobře vidět na dopravní obslužnosti, kde stát přispívá železnici na 1 km jízdy částkou 102 Kč, zatímco autobusům 6x nižší, tedy pouze 17 Kč.

V nákladní dopravě však k žádným velkým přesunům ze silnic na železnice nedojde. Ukazují to zkušenosti celé Evropy, která se o různé druhy podpory snaží desítky let a výsledkem je stále se snižující podíl železnice a bohužel pouze zdražení dopravy po silnici.

Z prohlášení sdružení vyplývá, že testy na dálnicích D1 a D5 ukázaly na pouhé 4 % přetížených kamionů. Znamená to, že dle vás není potřeba instalovat váhy na měření kamionů?

Hlavní problém s přetěžováním nákladních vozidel je u sypkých materiálů (stavební vozidla) dřevařů, případně kovošrotu. Ty po dálnicích téměř nejezdí a pevně zabudovaným vahám se stejně vyhnou. Instalování vah pro předvýběr a následné převážení vozidel nijak nezpochybňujeme a budeme rádi, že se tak odstraní nekalá konkurence, která váhové limity nedodrží. Automatické vážení s automatickým pokutováním, které nefunguje nikde na světě, však enormně administrativně zatíží státní aparát i dopravce, neboť nepochybně bude zdrojem obrovského nárůstu správních řízení. Navíc se obáváme, že postih bude zaměřen výhradně na české dopravce, neboť stát zatím neprokázal schopnost vybírat pokuty od zahraničních subjektů, dokonce ani dlužné mýto.

Autor: Nina Pecková, redaktorka ČIA



 [Vytisknout](#) |  [Poslat emailem](#)

DALŠÍ ZPRÁVY Z RUBRIKY

- 22.11.2011 10:45 Heger: Reálně mzdy lékařům loni vzrostly o 20 pct
- 21.11.2011 10:50 Brůna: Husky i v krizi drží ziskovost a expanduje
- 18.11.2011 10:08 Evraz: Výroba oceli v 1H překročila loňskou úroveň
- 18.11.2011 09:59 Donoval: Ekospol prodává byty i díky doporučení
- 15.11.2011 10:40 mBank:Nepoženu se do nabídky všech produktů

MOHLO BY VÁS ZAJÍMAT

**Doprava pro manažery
Czech AM pro manažery**

Zkušební provoz | Ukázka zdarma |
Zkušební provoz | Ukázka zdarma |

NAŠE PRODUKTY

CÍLOVÉ SEGMENTY

Manažerské přehledy
News pro firemní web
Individuální řešerše
News pro mobility
Produktové balíčky

[Více ...](#)

SKUPINY OBORŮ

Ekonomika a makro
Energetika
Finance
Retail
Telekomunikace

[Více ...](#)