



Vážení čtenáři,

Zpoplatnění dopravního zatížení (kongescí) je zaváděno již delší dobu, poprvé bylo realizováno v **Singapuru** v roce 1975. V EU se přetížení dopravních komunikací projevuje v městských oblastech a jejich okolí a stojí téměř 100 miliard Euro ročně. Světová zdravotnická organizace odhaduje okolo 1.3 milionů úmrtí ročně po celém světě v důsledku znečištění ovzduší, z čehož je velké procento způsobeno emisemi ze silniční dopravy. Přesto však toto zpoplatnění dopravy není natolik rozšířeno jako sdílení jízdních kol a automobilů (bikesharing a carsharing). Nicméně se zdá, že se v posledních letech **zvýšil zájem** o tento velmi diskutovaný systém tvorby cen.

Ukázaly se stávající systémy zpoplatnění jako úspěšné? Jaké jsou překážky pro zavedení zpoplatnění dopravního přetížení? Jak můžeme zvýšit přijetí veřejností? Odpovědi na tyto otázky naleznete v tomto e-updatu!

Nezmeškejte konferenci ECOMM 2015, která bude v Utrechtu od 20. do 22.května 2015. Podrobnosti naleznete zde [přehled ECOMM a registrace!](#)

Zpoplatnění dopravního zatížení v Evropě



Zpoplatnění dopravního zatížení je poplatek pro řidiče automobilů v městském prostředí a je často omezen pouze na pracovní dobu. Spadá do kategorie opatření zaměřených na zpoplatnění silnic, jejichž součástí je i silniční mýto, vzdálenostné či časově omezené poplatky a poplatky za znečišťování vozidly. Zpoplatnění silnic je obvykle realizováno jako způsob splácení dluhu na náklady financování silnic, ovšem poplatky za přetížení dopravních komunikací se snaží ovlivnit poptávku po dopravě a odradit od využívání přetížených silnic v přetížených časech.

Několik měst zkoumalo možnosti zpoplatnění dopravního přetížení (některé příklady jsou uvedeny [na tomto seznamu](#)) a několik studií ukazuje, že by poplatky za přetížení dopravy byly prospěšné, např. ve Štýrském Hradci a ve Vídni v Rakousku ([VCÖ list](#)), a v Helsinkách ve Finsku (viz studie z let [2009](#) a [2011](#)).

Avšak jen několik evropských měst zpoplatnění skutečně využívá, a to:

- Durham, VB: Poplatek za přetížení dopravy prováděn v malém měřítku (2002)
- Londýn, VB: Zpoplatnění dopravního přetížení (2003)
- Stockholm: Švédsko: Daň za dopravní přetížení (2006)
- Valleta: Malta (2007)
- Milán, Itálie: Oblast C (2012) vznikla z daňového systému Ecopass za znečištění
- Gothenburg, Švédsko (2013, pokračování bylo zamítnuto v září 2014)
- V Norsku není zavedeno zpoplatnění dopravního přetížení, některé městské mýtné systémy jsou mu podobné - v Oslu, Bergenu a Trondheimu.

Různé plány, různé cíle

Hlavním důvodem pro zavádění zpoplatnění dopravního přetížení je **internalizace externích nákladů**. Britské ministerstvo dopravy odhaduje, že téměř polovina ujetých kilometrů ve Velké Británii má okrajové externí náklady - pod 5 pencí, ovšem jízdy v nejvíce dopravně přetížených oblastech ve Velké Británii vykazují vysoké externí náklady ve výši 2.50 liber na



The former pay booth at exit for the congestion charge in Durham. The system now uses Automatic number plate recognition.

kilometr. Celkové daně z paliv a vozidel tyto externality nepokryjí (Instituce pro fiskální studie: [Palivo k zamyšlení](#)).

K dispozici je široká škála **možností jak plánovat** zpoplatnění dopravního přetížení tak, aby posloužilo plnění hned několika cílů politik. Nyní se blíže podíváme na nejčastěji citované politické cíle a výsledky, kterých stávající systémy zpoplatnění dosahují.

Snížení dopravního přetížení a optimalizace dopravního systému

V mnoha evropských městech vede dopravní přetížení k plynutí času a k následným ekonomickým nákladům. (viz výroční zpráva [TomTom Traffic Index Europe 2013](#)). V Londýně byl hlavním cílem zpoplatnění dopravního přetížení efektivní provoz dopravního systému: snížení kongescí, zlepšení autobusové dopravy, zlepšení časové spolehlivosti pro řidiče automobilů a účinnější městská logistika.

Evropské systémy zpoplatnění mají následující dopady:

- Snížení kongescí: 30 % v Londýně (**ex-post hodnocení 2007**)
- Snížení počtu soukromých vozidel přijíždějících do zpoplatněných oblastí: 21 % v Londýně, 28,5 % v Miláně a 29 % ve **Stockholmu**; snížení hladiny provozu o 85 % v **Durhamu**. Ve **Valllettě** zaznamenali 60 % pokles dlouhého stání vozidel, ale došlo k 34 % nárůstu krátkého parkování vozidel.
- Zvýšení rychlosti veřejné dopravy ve špičce: 7 % pro autobusy a 4 % pro tramvaje v Miláně.



Entrance of the Congestion Charge zone in London. Photo by [Mariordo](#) / CC BY-SA 3.0

V **Gothenburgu** klesl provoz ve špičce o 20 % během prvního měsíce zpoplatnění, ale po dalších 10 měsících byla intenzita provozu jen o 8 % až 11 % nižší než před zavedením poplatků. V Londýně se hladiny kongescí po zpoplatnění dostaly zpět na téměř stejnou úroveň jako před zpoplatněním. Možným vysvětlením je nárůst poptávky po dopravě, ale také nárůst po stavbách v centru města a možná přeměna většího silničního prostoru na prostor pro cyklisty a chodce (zdroj: [Šestá výroční zpráva TfL o dopadech a blogspot zpoplatnění silnic](#)). V každém případě by byly kongesce v Londýně mnohem horší bez zavedení poplatků.

Zlepšování kvality ovzduší a snižování znečištění

Město Milán se v úvodu zaměřilo na snižování kvality životního prostředí a redukcii znečištění. Zde začali nejprve aplikovat ECOPASS, poplatky za znečištění, což sice vedlo k přesunu na ekologická vozidla, ale úroveň dopravního přetížení neklesla. V roce 2012 to bylo nahrazeno **oblastí C**, kombinací zpoplatnění dopravního přetížení s nízko-emisní zónou, kam je zakázán vjezd nejvíce znečišťujícím vozidlům.

Studie o vlivu na životní prostředí v důsledku zpoplatnění dopravního přetížení ukazuje **různé výsledky**, že došlo k významnému snížení množství škodlivin v ovzduší v Miláně (CO₂ - 35 % a PM₁₀ -18 %), v Londýně (CO₂ a PM₁₀ -12 %) a ve Stockholmu (PM₁₀ -18 %). (Zdroj: Rupprecht Consult, 2014). Zpoplatnění dopravních kongescí je podporováno také systémem EMAS - viz referenční dokument [Nejlepší praxe environmentálního managementu pro sektor veřejné správy](#)).

Generování příjmů a podpora volby jiných druhů dopravy

Zpoplatnění kongescí může generovat příjmy, které lze dále využít na investice do udržitelných dopravních módů. Podobně jako fondy ve čtyřech největších městech v Norsku, která svoje plány mobility - SUMP - nebo „městské balíčky opatření“ („Bypakke“) financuje z příjmů ze systému mýtného. Prostřednictvím těchto investic a překážek ve formě poplatků může zpoplatnění kongescí významně podporovat navýšení pěší, cyklistické a veřejné dopravy. V Miláně se počet uživatelů veřejné dopravy zvýšil o 12 % v pozemní dopravě a o 17 % uživatelů v metru. I přes klesající vliv automobilové dopravy v **Gothenburgu** se v průběhu prvního roku nadále zvyšoval počet cestujících ve veřejné dopravě. Počet multimodálních cest vzrostl o 10 % a parkování pro auta na parkovištích park and ride vzrostl z méně než 70 % na 85 %. Zajímavé je, jak ukazuje [studie ve Stockholmu](#), že systémy zpoplatnění kongescí mohou lidi obecně povzbudit k větší ohleduplnosti k životnímu prostředí.

Větší kvalita života a bezpečnost silničního provozu

Snížení dopravy a kongescí uvolní prostor pro jiné účely. Jak již bylo zmíněno dříve, v Londýně bylo přiděleno více silničního prostoru udržitelným způsobům dopravy. Chůze a jízda na kole jsou v důsledku snižování kongescí bezpečnější. Významným vedlejším účinkem londýnského zpoplatnění byl pokles **dopravních nehod a nehod na jízdním kole**. V Miláně se počet dopravních nehod snížil o 24 %.





Children cycling in Hyde Park in London

Citlivá diskuze

V některých zemích, jako je např. Slovenská republika, není žádný právní základ pro zavedení poplatků z dopravního přetížení. Ovšem i když takový základ existuje, tento typ poplatků je stále velmi citlivé téma pro politiky a občany. Několik plánovaných systémů zpoplatnění bylo zrušeno politickými debatami, např. v **New Yorku**, nebo veřejnými referendy, např. v **Edinburghu** a **Manchesteru** ve Velké Británii; a po 1, 5 roce bylo zavedení systému zrušeno i v **Gothenburgu**. I země s dlouhou tradicí mýtných systémů, jako např. **Norsko**, stále vážají, zda zavést poplatky za dopravní kongesce. Vedle stávajících mýtných systémů v osmi norských městech mají města Trondheim a Kristiansand speciálně zavedené poplatky ve špičkách, kdy dochází k přetížení. Norsko ovšem nemá zavedeno zpoplatnění dopravních kongescí jako takové, přestože právní základ je pro ně stanoven od r. 2011, a to v zákoně o provozu na pozemních komunikacích [mapa](#).



In 2006, the majority of surrounding municipalities were against the Stockholm congestion tax (marked in red). Map by [Slarre](#) / CC BY-SA 3.0

Odpůrci zpoplatnění kongescí je často považují za další výdaj, který zvyšuje už tak vysokou úroveň zdanění motoristů. Některé výzkumné zprávy z Norska ukazují, že v době dopravní špičky v Oslu byla měla být cena za využití přetížených komunikací okolo 30-40 Norských korun (zhruba 3.5 až 4.6 Euro), aby došlo k ovlivnění objemu dopravy.

Dalšími námitkami jsou:

- Přesunutí provozu do přilehlých oblastí. V mnoha případech nebyl pozorován žádný takový dopad, výjimkou je pouze **Gothenburg**.
- Ztráta zákazníků v těchto oblastech. Tato problematika byla hodně diskutovaná v Londýně, ale **jedna studie** předkládá výsledky, které ukazují, že dopad byl většinou neutrální.
- Náklady na instalaci nové technologie (výběr poplatků) a vyšší administrativní náklady než tradiční výběr daní.
- Rozdílnost: poplatky za kongesce jsou typem regresivní daně (fixní), což znamená, že nízkopříjmové skupiny platí mnohem větší část ze svých příjmů, než skupiny bohatší. V současné době je tato problematika diskutována v **Cíně**.



Congestion charging in Gothenburg - Photo by [Erik Lundin](#) / CC BY-SA 3.0

V každém případě, pokud bude zavedeno zpoplatnění dopravních kongescí, potřebují města vynikající a cenově dostupné alternativy k automobilové dopravě. Většina měst, jež úspěšně zavedla poplatky, investovala hodně financí do veřejné dopravy a do infrastruktury pro pěší a cyklistickou dopravu. Nedostatečná kapacita veřejné dopravy je hlavním důvodem, proč např. finské Helsinky stále vážají zavést poplatky z kongescí (více čtěte [zde](#)).

Jak získat podporu?



The centre of Valletta in 2005 - Photo by [Jens Reimann](#) / CC BY-SA 1.0

Samozřejmě, pokud má být zpoplatnění kongescí přijato veřejností, musejí být dopravní zácpy a znečištění ovzduší ve městě vnímáno jako skutečný problém. Toto pravděpodobně vysvětluje, proč byl v malém městě Gothenburgu systém zpoplatnění po 1.5 roce odmítnut, zatímco v mnohem větším městě Milano ohromujících 79 % voličů souhlasilo s omezením a zpoplatněním v zóně C a proč se ve Stockholmu po zavedení poplatků zvýšil zájem o veřejnou dopravu z 36 % na 74 %.

Město Stockholm se k počáteční opozici veřejnosti postavilo tak, že navrhlo zpoplatnění na **sedmiměsíční zkušební dobu**, což bylo přijato nepatrnou většinou (51 %). V kombinaci s masivním a nákladným zlepšením veřejné dopravy se podařilo získat přízeň občanů a udržet ji i pro dlouhodobý systém zpoplatnění. Další pokus, který by mohl občany přesvědčit při zavádění poplatků za kongesce, je na jeden měsíc zavést danou oblast jako zónu bez aut, jako tomu bylo na **prvním světovém festivalu EcoMobility** v Suwonu v Jižní Koreji.

Zájem obchodů a firem ve zpoplatněné oblasti mohou být vyřešeny speciálními opatřeními. V Miláně doba zpoplatnění končí brzy ve čtvrtek, takže lidé mohou využít tuto dobu na pozdní nákupy (zdroj: [ec.europa.eu](#)). Ve Valettě na Maltě si mohou firmy, restaurace a obchody



koupit poukázku (spadající do systému zpoplatnění této zóny) na bezplatné časové parkování pro své zaměstnance a zákazníky. Obyvatelé zpoplatněné oblasti získají 40 vjezdů zdarma každý rok.

Výhradní využití výnosů ke zlepšení mobility, dopravních služeb, infrastruktury pro udržitelné druhy dopravy a ke zvýšení dostupnosti a zlepšení městského prostoru činí zpoplatnění zón přijatelnější pro veřejnost. Poplatky za kongesci v Londýně mají **výslovnou podporu** od sdružení podnikatelů London First, jelikož dopravní zácpy představují ekonomickou zátěž i pro podniky.

Alternativy poplatků za dopravní kongesci



Photo by Holger.Ellgaard / CC BY-SA 3.0

Podle **Economist**, nelze dostatečně řešit dopravní zácpy bez nějaké formy zpoplatnění uživatelů silnic. „Pro mne je těžko pochopitelné, proč v této kapitalistické společnosti, kde se využívá pružný trh k distribuci většiny zboží v životě, se stále užívá přetížený silniční prostor, čekání v kolonách atd., říká Björn Abellsson z obce Sundsvalls na **LinkedIn**. Každé město si však bude muset posoudit, zda zavedení poplatků za kongesci je nejlepším způsobem řešení městského dopravního systému, v kontextu politického klimatu atd. Podívejme se na některé alternativy.

I přes úspěšný příklad malého systému zpoplatnění dopravních kongescí v **Durhamu**, by menší města s kompaktním „průchozím“ centrem preferovala pravděpodobně investice do pěších ulic a stavby více tras pro veřejnou a cyklistickou dopravu. (Rupprecht Consult, 2014)



Photo by Andrew Hill / CC BY-SA 2.0

Soudě podle počtu zavedených systémů se méně kontroverzním a pravděpodobně i levnějším řešením zdají být omezení vjezdu do daných oblastí. Některé systémy obsahují prvky zpoplatnění dopravního přetížení, jako jsou např. **zóny s omezeným provozem** v Itálii (např. Řím, Janov, Florencie), kde je přístup omezen na konkrétního uživatele, jako jsou obyvatelé, taxikáři a invalidé, a někteří z těchto uživatelů platí roční poplatek za povolení.

Omezení vjezdu či poplatky za znečišťující vozidla v nízké-emisních zónách (LEZ) jsou poměrně běžné v Německu, Itálii, Dánsku a Nizozemsku. V Německu byla města spíše nucena toto zavést, například tím, že ekologické organizace hrozily soudními boji. Toto téma je stále hodně debatováno a jedna studie odhalila, že mnohem účinnější opatření pro čisté ovzduší by mohlo být dosaženo např. omezením, přesměrováním nebo zpomalením provozu na čtvrtinu nejvíce zatíženého času v porovnání s trvalými opatřeními. V Rakousku, byla zavedena první environmentální zóna v Grazu, nevznikla však díky referendu. LEZ lze úspěšně kombinovat s poplatky za kongesci, jak dokazuje oblast C v Miláně a LEZ, které pokrývají většinu **Velkého Londýna**. Kromě toho by měly být v Londýně v roce 2020 zóny s poplatky za kongesci změněny na **ultra nízké-emisní zóny**, což poplatky zvýší.



Photo by Psychonaut/Markus Baumer / CC BY-SA 2.0

Do určité míry, parkovací politikou a zvyšováním parkovacích poplatků lze dosáhnout stejných cílů jako zpoplatněním kongescí. V roce 2012 představilo město Nottingham **výnosy z parkovacích stání** jako alternativu ke zpoplatnění kongescí, o což se nyní zajímá několik dalších britských měst, protože se tento způsob jeví jako méně politicky kontroverzní řešení, které také docílí snížení kongescí a zvyšování příjmů na zlepšování dopravní infrastruktury. Ale samozřejmě, zaparkovaná auta nepříspějí ke kongescím tak moc jako auta jedoucí, parkovací poplatky nemají vliv na tranzitní provoz a mnozí řidiči automobilů mají parkovací místa v centru města zdarma. Ovšem ve vzájemné kombinaci parkovací politiky a zpoplatnění kongescí vytvářejí užitečné synergie. Nebo při zavedení poplatků za kongesci mohou být poplatky za parkování sníženy, což může být politicky přijatelnější, jako např. v Singapuru.

Na **Jakartě** v Indonésii a v **Pekingu** v Číně alternativní systémy řízení poptávky po dopravě by měly být téměř nahrazeny poplatky za kongesci. V **Jakartě** by mělo zpoplatnění kongescí nahradit stávající systém sdílení aut „tři v jednom“, které vyžaduje obsazenost automobilu nejméně třemi lidmi, pokud budou chtít jet po určitých komunikacích během ranní a večerní špičky v pracovních dnech. V čínském **Pekingu** v současné době probíhá politika koncových SPZ, kdy je autům s SPZ končícími na určité číslo zakázáno v určitých dnech jezdit do centra města. Funguje zde i **loterie SPZ**, která každý měsíc omezuje počet registrací nových SPZ.

V Nizozemsku proběhlo mnoho experimentů na dobrovolné bázi, které měly ulehčit kongescím během dopravní špičky, zejména na dálnicích, viz **projekty jak se vyhnout špičce**.

Belgie, je velmi hustě obydlenou a dopravně přetíženou zemí, je zde zvažována spíše celonárodní daň z ujetých kilometrů. Systém pro nákladní vozidla by měl být uveden v roce 2016 (viz toto **video**), ale navržený poplatek za kilometr pro soukromá vozidla vyvolal vášnivou debatu, která nebyla dále konkretizovaná. V roce 2011 **zkušební projekt** s fiktivními poplatky za kilometr ukázal, že lidé změnili své chování k lepšímu a zpoplatnění kongescí lze realizovat kilometrovým zpoplatněním. Rovněž finské Ministerstvo dopravy a spojů studovalo výhody možného přechodu na daň z ujetých kilometrů (2014).



Kombinace opatření



Photo by Neville / CC BY-SA 3.0

Vedle celé škály opatření pro udržitelnou mobilitu je při přípravě plánů městské mobility - SUMP důležité zahrnout do celého systému také zpoplatnění kongescí. Poplatky za kongesci mohou odradit některé řidiče a úroveň přetížení dopravy se sníží, naopak jiní řidiči tím mohou považovat vjezd do města za více atraktivní. Management mobility může hrát důležitou roli při zmírňování negativních dopadů zpoplatnění na okolní oblasti, a může pomoci k trvalé pozitivní změně dopravního chování.

V Londýně zpoplatnění kongescí funguje ve spojení s opatřeními managementu mobility, jako jsou kampaně pro různé cílové skupiny, pro školy a firemní plány mobility **plány mobility**. Stejně tak Nottingham využívá parkovací poplatky společně s nástroji managementu mobility ke zlepšení dopravní situace ve městě.



The HentMEG car-pooling app in Bergen, Norway. <http://2pluss.info/>

Další silná kombinace je podpora spolujízdy se zpoplatněním kongescí. Rychlá možnost volby u spolujízdy může nabídnout dobrou alternativu k využívání vlastního osobního automobilu s jistou mírou flexibility, které by veřejná doprava nedosáhla. Norský státní silniční úřad realizuje **pilotní projekt** (odkaz v norštině) v Bergenu, kde městská rada požádala o posouzení zavedení slevy na mýtném pro auta, která využívají spolujízdu. Ale když se podíváme na **diskuzi kolem app Uber** je zřejmé, že některé právní záležitosti je třeba vyřešit dříve, než se spolujízda a sdílení aut stanou plnohodnotnou součástí nabídky v dopravě.

Co přinese budoucnost?



Je jasné, že poplatky za přetížené úseky dopravní sítě mohou být mocným nástrojem, pokud jsou na místě potřebná právní opatření a další dopravní alternativy. Je těžké říci, zda budou poplatky za kongesci rozšířeným jevem, je to na rozhodnutí místních samospráv a jejich obyvatel, zda jsou připraveni přijmout tento odvážný krok.

Objevte více



Source: openstreetmap.org / CC BY-SA 2.0

V minulosti bylo využito několika zdrojů na téma zpoplatnění kongescí a zpoplatnění silnic:

- Přehled o systémech zpoplatnění silnic a LEZ: www.urbanaccessregulations.eu
- Přehled právních předpisů EU
- Blog <http://roadpricing.blogspot.com>
- E-learningový kurz TIDE: **Poplatky uživatelům dopravy: jak to funguje, výzvy a výhody**. (Rupprecht Academy, 2014)
- Společnost Paper Nordic Communications Corporation: **Road pricing by tradable slots** (2013)
- Diplomová práce na Lundske univerzitě: **Zpoplatnění kongescí v městských oblastech – teorie a případové studie**
- **Zpráva projektu COMPETENCE „Dopravní zácpy a zpoplatnění silnic“** (2006)
- **Project CURACAO** – znalosti založené na městském dopravním zpoplatnění a případové studie

*Publikace: Rupprecht Consult, 2014. Zavedení zpoplatnění kongescí, připraveno na podporu rozvoje referenčního dokumentu EMAS v **nejlepší praxi environmentálního managementu pro sektor veřejné správy**

Připravované akce

- **Závěrečná konference PUMAS**
12. května 2015 – Benátky, Itálie
www.eltis.org



- **CIVITAS školení o řízení mobility v podnicích a formách**
20. května 2015 – Utrecht, Nizozemí (na konferenci ECOMM)
www.civitas.eu
- **ECOMM – Evropská konference k managementu mobility**
20.-22. května, Utrecht, Nizozemí
více na [webových stránkách](#), krátký [přehled](#) a [registrace](#)
- **Druhá evropská konference o SUMP**
16.-17. června 2015 – Bukurešť, Rumunsko
www.eltis.org
- **Třetí světový kongres mobility (Wocomoco)**
25.-26. červen, Innsbruck, Rakousko
více na [webových stránkách](#)

Pro více informací, prosím navštivte [kalendář EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

 ECOMM 2015

 allinx

 feedback

 subscribe

 unsubscribe

 fullscreen

 news archive