

## Politika a technologie

ITS international, březen/duben 2005, str. 50

Varování Jeana Mesqui, výkonného ředitele ASFA (L'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage – Asociace francouzských koncesionářských dálničních společností a provozovatelů mýtnic na dálnicích a mostech)

Mým záměrem je vyvrátit iluzi, že je možné zvýšit příjmy z nových poplatků použitím nových technologických prostředků, aniž bychom si nejdříve uvědomili, že důležitá politická rozhodnutí musí předcházet před rozhodnutími technickými. Pokusil jsem se analyzovat situaci v Evropě, se zaměřením na politický rámec, technické prostředky – a v neposlední řadě – na funkce clearingové společnosti ve složitém světě mýtného a silničních poplatků.

Během několika posledních měsíců nahradilo Německo svůj zastaralý systém dálničních známek novým, plně elektronickým systémem poplatků pro nákladní vozidla. Aby byl tento nový systém přijatelný pro unie přepravců, vláda uvedla, že část příjmů bude věnována na zlepšení dopravní infrastruktury.

Nicméně, přepravci museli přijmout fakt, že část příjmů budou sdílet se státní správou. Není stanoven speciálně vytvořený subjekt, který by finance spravoval, a tak zůstává otevřena otázka, jak budou tyto finance používány v dlouhodobém horizontu.

V červnu 2004 vypsal Velká Británie veřejnou soutěž na vlastní projekt zpoplatnění silničních přepravců (LRUC – Lorry Road-User Charging), který je podobný švýcarskému modelu, kde se uskutečňují platby na všech vozovkách v zemi. Systém je provozován spolu s Ministerstvem dopravy UK a Celním úřadem UK a – stejně jako v Německu – příjmy nejsou konkrétně určeny ke zlepšování dopravní infrastruktury.

Technické prostředky pro uskutečnění platby za vozidlo závisí na politickém rozhodnutí, které je autorizuje. Pokud je síť, za kterou má být placeno, omezena, například jen na dálniční síť, rakouský příklad ukazuje, že jednoduchá a dobře chápaná rozhodnutí jsou ta nejlepší.

Nebo může síť být příliš velká, například celý národní dálniční systém. V takové případě, švýcarský příklad ukazuje, že využití existující palubní jednotky, která je povinná na Evropské úrovni – tachometru, je pravděpodobně lepší než komplexní určování polohy na bázi satelitu. (Komplexita zde nespočívá v určování polohy, ale v potřebě palubních aktualizovaných elektronických map!)

Bez ohledu na zvolenou technologii, otázce týkající se uživatelů nevybavených tímto zařízením je věnována pravděpodobně nejmenší pozornost. Iluze, že „technologie umožní vše“ je bohužel velmi rozšířená, zakrývající tak mnohem větší otázku „jak umožníme platit uživatelům nevybaveným zařízením, když neexistují žádné mýtné brány?“

Navzdory těmto úvahám, Evropská komise (EC) si zvolila řešit technické otázky před těmi politickými. Jelikož je snazší rozhodnout o technických otázkách, členské státy EU a Evropský parlament schválili v březnu 2004 Směrnicí ES předložený návrh na interoperabilitu elektronického vybírání poplatků (EFC – Electronic Fee Collection). Nakonec dospěla Evropská komise k abnormálnímu kompromisu, který stanovuje, že v roce 2009 má každý dodavatel EFC navrhnout palubní zařízení, které je kompatibilní jak pro satelit, tak pro technologii vyhrazeného spojení krátkého dosahu DSRC (Dedicated Short Range Communication).

### CLEARINGOVÉ SPOLEČNOSTI

Každý ví, jak fungují mobilní telefony a letecká přeprava. Aniž bychom znali technické detaily, můžeme kamkoliv telefonovat (nebo cestovat) za použití různých operátorů a dopravců a přímo platíme jen jednomu. Situace v mýtném je tomuto velmi vzdálená a ve skutečnosti se stává více komplexní – protože jednotliví účastníci jsou velmi rozdílní.

V Evropě existují původní operátoři mýtného, koncesionáři, kteří jsou smluvními dodavateli EFC, a operátoři silničních služeb. Existují také externí smluvní vydavatelé EFC, jako třeba banky, které

nepatří přímo do systému mýtného. V Německu a Švýcarsku existuje nový druh účastníka. Ve Švýcarsku je předním operátorem ministerstvo financí národní vlády, které má plátce mýtného jako přímé „zákazníky“. V Německu systém pro vládu provozuje soukromá společnost.

Výměna peněz mezi koncesionáři je možná, ale stává se komplikovanou, účastní-li se jí velký počet účastníků. To se stává ještě komplikovanější u bank, které mají svá vlastní pravidla týkající se klientů. Je efektivní provádět takové výměny mezi národní ministerstvy financí? Nakonec bude jistě odpověď „ano“. Ale dosáhnout toho bude vyžadovat velké množství času a nebude to snadné.

Věřím, že existence technických prostředků pro zavedení „mýtného pro otevřené vozovky“ by neměla vytvořit základ přepravní nebo platební politiky. Naopak, přepravní politika musí stanovit požadavky, které umožní výběr příslušných technických prostředků.

Zpoplatňování „bezplatných dálnic“ – nebo alespoň platby za nákladní vozidla – může být dobrým řešením problému získávání nových fondů pro zlepšování, údržbu a správu vozovek. Ale vytvoření nového poplatku není dobré řešení, protože neexistuje záruka, že tyto prostředky budou použity na silniční infrastrukturu.

Na druhé straně, systémy, které umožňují koncesionářům a organizacím vybírajícím mýtné ponechat si finanční prostředky, které získají zvýšením mýtného, a použít je pro stavbu, údržbu a provoz vozovek znamenají do budoucna dobré řešení.