

PŘEHLED ZPRÁV

Středočeské obce uzavírají silnice pro kamiony, Praze se to nelíbí	2
Německo láká. Firmy už neví, jak udržet lidi	3
Česká republika bude od září připravena na jednotné evropské mýto	5
Za problémy D8 nemůže voda ani lom, ale ŘSD, říká expert na sesuvy půdy	6
Česko nebude žalovat Němce za jejich mýto pro auta	9

PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

Středočeské obce uzavírají silnice pro kamiony, Praze se to nelíbí

Denik.cz

15. 05. 2017

Rubrika: Z regionu

Autor: Andrea Karlíková

V Praze se o tom mluví, ve středních Čechách konají. Řeč je o tranzitní dopravě, kterou na svých silnicích nechce snad nikdo. Od léta nově **kamiony** neprojedou Říčany, další obce z obavy, že by se **kamiony** přesunuly k nim, zvažují stejné řešení. Vedení Prahy to považuje za nefér jednání.

"Na začátku přitom byla právě Praha a vyjádření náměstka primátorky Petra Dolínka, že chce vjezd **kamionů** do metropole zakázat. Vzápětí se zvedla velká vlna nevole od starostů obcí ve Středočeském kraji, které se obávaly, že pokud by pražský zákaz začal platit, všechny **kamiony** budou projíždět přes ně. Velkým kritikem Dolínkova přístupu byl tehdy starosta Říčan Vladimír Kořen (Sdružení nezávislých kandidátů Klidné město).

K Říčanům se přidaly Úvaly

A nyní po roce jednání a příprav, si Říčany a okolní obce mohou oddychnout, s vydáním zákazu **kamionů** přišly dřív. "Hlavní město velmi reálně uvažuje o podobném opatření. O přípravě projektu čteme měsíc co měsíc v novinách. Nemohli jsme čekat, moc jsme nemluvili a jednali jsme," oznámil minulý týden starosta Vladimír Kořen.

Zákaz bude platit na silnicích II. a III. tříd, půjde například o dálniční přivaděč z Říčan a okolí na dálnici D1, tedy silnici II/101. Poté, co budou v této oblasti zákazové značky rozmístěny, řidiči **kamionů**, kteří ve městě nebudou mít nakládku ani vykládku, skrz ní projedou jen za cenu pokuty.

"Vše je teď ve fázi výběru firmy, která dopravní značení rozmístí. Já doufám, že během června už budou na svém místě," dodává Kořen. Do konce roku se navíc k zakazu **kamionů** na silnici II/101 připojí město Úvaly. "Říčany byly se zákazem o něco napřed, u nás je to zatím ve schvalovacím procesu. Když půjde vše dobře, na podzim by skrz Úvaly **kamiony** už neprojely," upřesňuje vedoucí odboru investic a dopravy v Úvalech Petr Matura.

I Praha má řešení

Rychlé jednání Říčan a dalších středočeských měst ovšem nemile překvapilo náměstka Dolínka. "Co se teď stane? Zase všechny **kamiony** budou posílat do metropole. Praha je tlačena ministerstvem dopravy a autodopravci, aby takové kroky nedělala, ale všude okolo **kamiony** zakážou? To mi nepřipadá fér," namítá.

Nicméně také v hlavním městě se rýsuje konkrétní podoba řešení. Magistrát uvažuje o dvou variantách, jak **kamiony** delší 12 metrů na svém území omezit. Při té mírnější by delší **kamiony** nemohly sjet z Pražského okruhu do centra Prahy, průjezd po okruhu včetně jeho dočasného vedení přes Chodovskou a Štěrboholskou radiálu by ale zůstal nedotčen, při radikálnější verzi by se Jižní spojka uzavřela **kamionům** zcela.

Náměstek primátorky se přiklání spíše k druhé variantě. "Opravdu nemůžeme za to, že stát nebyl schopen dokončit okruh kolem Prahy," říká. Nicméně vše bude ještě záležet na jednání s ministerstvem dopravy, které by se mělo uskutečnit na konci května. Tam by měl zaznít jasný závěr, k jaké variantě nakonec metropole opravdu přistoupí.

Autodopravci: nejdříve je třeba dostavět okruh



Že nakonec nedojde ani k jedné variantě, doufá Sdružení automobilových dopravců **Česmad Bohemia**. Mluvčí sdružení **Martin Felix** navíc pokládá naprosté uzavření Jižní spojky za neuskutečnitelný záměr. "Jižní spojka je sice zatížená, ale stále je to velkokapacitní komunikace, po které projede asi deset tisíc **kamionů** denně. Kdyby se potkaly tyto **kamiony** na silnicích II. a III. třídy, tak to těm obcím ohromně zkomplikuje život, ty silnice ani nejsou na takovou zátěž přizpůsobeny, způsobilo by to naprostý kolaps dopravy," říká.

Také proto považuje postupné uzavírání středoevropských silnic II. a III. třídy pro tranzitní dopravu, která nemíří do některého z místních logistických center nebo překladišť, za legitimní. Pro Prahu vidí jediné řešení: dostavět pražský okruh, do té doby musí být Jižní spojka **kamionům** přístupná.

Okolní obce nadšené nejsou

Krok, ke kterému přistoupilo vedení města Říčany, ovšem nejspíš nepocítí jen Pražané, obávají se ho i okolní obce, které se do oblasti zákazu už nevešly. Vladimír Kořen sice namítá, že na plánu pracoval tým odborníků, který ho vytvořil tak, aby jeho účinnost nezhoršila situaci s tranzitní dopravou v dalších obcích, ty ale jeho slovům příliš nevěří.

"Až se zavřou Říčany, tak se u nás počet projíždějících **kamionů** teprve zvýší," obává Tomáš Rychta, starosta Štíhlí, které leží asi osm kilometrů od vytyčeného zákazu. Problém s **kamionovou** dopravou tu mají už dnes, v nejhorším případě skrz obec s necelými dvě stě obyvateli projede několik desítek **kamionů** denně, o jejichž zákazu tu ale dosud neuvažovali.

"Nejhorší je, že když to zakážeme my, tak se problém přesune dál, v tomto případě do Kostelce nad Černými lesy, a tam je to ještě horší, **kamiony** projíždí centrem, kde jim vyvalují kostky," namítá starosta. Podle něj to ale nakonec tak dopadne, jiné řešení nevidí. Smysl uvažovat o tom ale má podle něj jen ve chvíli, kdy se spojí víc obcí dohromady, a k takové domluvě dosud nedošlo. "Pokud za mnou přijde starosta z okolí, že budou dělat zákaz, tak já se k tomu samozřejmě připojím," dodává starosta."

Německo láká. Firmy už neví, jak udržet lidi

Mladá fronta Dnes

16. 05. 2017

Rubrika: Kraj Karlovarský

Zástupce hospodářské komory Oldřich Grill varuje před odlivem zaměstnanců

CHEB Firmy v kraji zápasí s nedostatkem zaměstnanců. "Za vyšší mzdou a nejrůznějšími sociálními úlevami, kterým tady vzhledem k české legislativě nedokážeme konkurovat, jdou do Německa kvalifikovaní, i ti bez kvalifikace," říká Oldřich Grill z představenstva krajské hospodářské komory a člen předsednictva sdružení dopravců **Česmad Bohemia**.

- Proč se podle vás tyto problémy týkají především příhraničí?

Je to specifická oblast. Na rozdíl od vnitrozemí trpí obrovským odlivem pracovních sil do Německa, které máme doslova za humny. To má samozřejmě negativní dopad na zaměstnavatele v regionu.

- Můžete být konkrétnější?

Zacvičení a zkušení zaměstnanci odcházejí za hranice kvůli vyšším výdělkům. Většina českých firem, a to i kdyby chtěla, si nemůže dovolit mít celkové náklady na zaměstnance, jako firmy v zahraničí. Jednak je zde vztah koruny vůči euru, pak vysoké odvodové zatížení české mzdy ve srovnání s

okolními zeměmi, a také sociální výhody, jako je například příspěvek na děti, na dopravu a další, které může německý zaměstnavatel nabídnout. To vše ztěžuje českým zaměstnavatelům konkurenceschopnost. Pokud ale zvýší náklady na lidskou práci, nemají už peníze na modernizaci a rozvoj. Firmy přestávají generovat zisk. A když navíc zapracovaní zaměstnanci odejdou, ukazuje se, že ani není kde brát nové síly na zaučení. V příhraničí už žádní zaměstnatelní lidé nejsou. Podívejte se na statistiky úřadu práce. Na Chebsku byla v dubnu nezaměstnanost jen 2,8 procenta!

- Podnikatelé v příhraničí si stěžují, že jim jejich němečtí konkurenti regulérně přebírají zaměstnance. Víte o tom?

Máme signály, že podnikatelé z Německa si jezdí nové zaměstnance do Česka cíleně vybírat. Často přímo do práce, například na stavbu. Chvilí se dívají, pak těm šikovným nabídnou práci, peníze. Pokud se dohodnou, není výjimkou, že například zedník prostě položí lžíci a jde. Z minuty na minutu. V dopravní branži není výjimkou, že řidiči dostávají nabídky přímo v místě nakládky či vykládky.

- Jste spolumajitelem dopravní společnosti. Mluvíte z vlastní zkušenosti?

Ten problém se zejména podél hranice nevyhne nikomu. Nemůžeme si dovolit vyplácet našim zaměstnancům nižší peníze, než by měli za hranicemi. V Německu chybí asi 80 tisíc řidičů. Ale například přídávky na děti ve výši 192 euro za první a druhé dítě, které v Německu vyplácí stát, dokážeme čelit jen velmi těžko. Tady už to je závislé na státní daňové politice a přístupu státu k podpoře rodin s dětmi.

- Pociťujete nějak současnou mzdovou politiku na chodu firmy?

Nerozšiřujeme náš vozový park, řešíme pouze obnovu stávajícího. Přestože evidujeme dlouhodobý převis poptávky, nemůžeme se rozšiřovat už proto, že by vozy neměl kdo řídit. Profesionálních řidičů je i v Česku jako šafránu. A než si nějakého vychováme a zajistíme mu nezbytnou kvalifikaci, nějaký čas to trvá a stojí to hodně peněz. To ani nehodlám rozvádět problematiku českého vzdělávacího systému, který nedokáže pro zaměstnavatele připravovat vhodné kandidáty na zejména technické profese. Dále je komplikované odhadnout, jak se může do budoucna vyvíjet vztah koruny vůči euru a jak budou vypadat opatření v podobě minimální mzdy, která vůči nám uplatňují země jako Německo, Rakousko, Francie a další.

- O jaká opatření konkrétně jde?

Požadují, aby naši řidiči s sebou měli do němčiny a francouzštiny přeloženou pracovní smlouvu a výplatnici, aby si tamní úředníci mohli ověřit, že dostávají minimální mzdu. To považuji za velmi ponižující. Vždyť pracovní smlouva je akt uzavřený podle českého práva mezi dvěma českými subjekty.

- Platí podobná opatření i pro zahraniční firmy, které mají pobočky u nás?

Zahraniční firmy těmto podmínkám nepodléhají. Nezbyvá než se ptát, zda bychom neměli podobnou politiku na našem území uplatňovat vůči německým a dalším firmám, které si v Česku postavily provozy právě proto, že je tu levnější pracovní síla. Bohužel, kvůli historickému vývoji bude muset Česko ještě nějakou dobu konkurovat cizině zejména levnější pracovní silou.

- Jaké jsou podle vás další problémy, typické pro pohraničí?

Nedostatek zaměstnanců je zásadní. Na Krajské hospodářské komoře Karlovarského kraje registrujeme signály také od firem na chebské průmyslové zóně, že dostupnost pracovních sil už je i pro ně limitujícím faktorem. I zaměstnavatelé, kteří potřebují především skladníky, baliče nebo řidiče vozíků, už nemají kde brát. Do Německa odcházejí i ti, kteří neumí řeč. Stačí, aby jim někdo ukázal, co mají dělat, a oni to prostě dělají.

- Z regionu ale mizí i vzdělanější lidé. Vysokoškoláci se nevracejí. Kde je chyba?

Nejsou zde pobídky, které by vytvářely pracovní pozice třeba pro vysokoškoláky. A tak firmy čeká velmi těžké období, protože nemají to nejdůležitější. Loajální zaměstnance ochotné pracovat.

- Co hrozí s odchodem těchto lidí?

Pohraničí je tak z hlediska perspektivy ohroženou oblastí a potřebuje specifickou ochranu, abychom byli konkurenceschopní. A to v různých oblastech. Ve stavebnictví, ve výrobě, v dopravě, ve školství. Když tu nebudou lidé, kteří by vytvářeli reálné hodnoty, nebudou firmy. Zastaví se investice, které jsou hybnou silou ekonomického, sociálního i kulturního růstu. Pohraničí zkrátka začne pomalu vymírat. Tohle by si měli odpovědní politici uvědomit a začít s tím něco dělat.

Česká republika bude od září připravena na jednotné evropské mýto

Logistika.iHned.cz

15. 05. 2017

Rubrika: ČTK

Česká republika bude od letošního září připravená na zavedení jednotného elektronického **mýta**. Takzvané EETS úspěšně otestovalo **Ředitelství silnic a dálnic** spolu s provozovatelem tuzemského **mýtného** systému, společností Kapsch. Na svých internetových stránkách to uvedlo **ministerstvo dopravy**.

Zavedení jednotného evropského **mýta** po ČR požaduje Evropská unie. Systém má umožnit **kamionům** projíždět celou Evropskou s jedinou **mýtnou** palubní jednotkou.

"Práce na dalším rozvíjení českého **mýta** a jeho otevření Evropě pokračují rychle, už v září budeme připraveni jednat s jednotlivými poskytovateli evropské služby elektronického **mýtného** o možnosti poskytovat tuto službu na území České republiky. Dopravcům se tak v příštích letech výrazně zkrátí administrace při placení **mýta**," řekl **ministr dopravy Dan Ťok**.

"Vítáme zavedení EETS, byť přichází s tříletým zpožděním. Pravdou ale je, že žádná země původní datum nestihla," řekl ČTK generální tajemník sdružení autodopravců **ČESMAD Bohemia Vojtěch Hromíř**.

Pro **kamionové** dopravce bude přínosem především to, že při projetí celou Evropu budou dostávat jeden souhrnný účet. Společnostem, které budou distribuovat palubní jednotky fungující ve všech zemích EU, nezbyvá než držet palce, dodal šéf sdružení.

Kapsch v minulosti jednotné evropské **mýto** zavedl například v Polsku nebo Rakousku. Kompletní náklady na realizaci EETS v Česku přijdou podle podepsaného dodatku na 282 milionů korun bez DPH.

Prostřednictvím mikrovlnných **mýtných** bran se **mýtné** v Česku vybírá od roku 2007 na více než 1400 kilometrech dálnic a vybraných částech silnic první třídy. V současnosti Kapsch systém spravuje na základě kritizovaného tříletého prodloužení smlouvy, které s firmou bez výběrového řízení uzavřelo **ministerstvo dopravy** vloni v srpnu.

Nový provozovatel má vzejít z výběrového řízení, které ministerstvo vypíše do poloviny letošního roku. Soutěž má být připravena jako otevřená, uchazeči budou moci nabídnout jakoukoliv technologii pro výběr dálničního poplatku. Za uplynulých deset let se na **mýtném** v Česku vybralo 77,5 miliardy korun, za loňský rok 9,89 miliardy korun.

Za problémy D8 nemůže voda ani lom, ale ŘSD, říká expert na sesuvy půdy

iHNed.cz

15. 05. 2017

Rubrika: CZ

Autor: Jan Menšík

Podle světového experta na sesuvy půdy Rolfa Katzenbacha byly před stavbou dálnice D8 z Prahy do Německa podceněny přírodní vlivy.

Sesuvu půdy by zabránila stavba sloupů, zdí nebo šachet.

Uzavření dálnice se nedá vyloučit, říká Katzenbach.

Dálnici D8 vedoucí z Prahy do Německa provází nejrůznější problémy. Nejvýraznějším však byl zával v roce 2013. Od té doby se **Ředitelství silnic a dálnic**, které za dálnici zodpovídá, snaží najít viníka.

Podle světového experta na sesuvy půdy Rolfa Katzenbacha za to nemůže ani tekoucí voda, ani Kámen Zbraslav, který těží v blízkém dole, jak tvrdí **ŘSD**. Problémem jsou podle něj neovládnuté průzkumy krajiny a podcenění přírodních vlivů.

Chyběly také nutné podpůrné stavby.

Jaký názor máte na problémy kolem dálnice D8?

Pokud se zaměříme na dálnici D8, ale i jiné relativně nedávno postavené cesty, musí být postaveny tak, aby splňovaly podmínky zákonů o životním prostředí. Navíc v souladu s veřejným míněním obyvatel daných regionů.

Tento fakt zmiňuji z důvodu, že toto kritérium je jedno z nejzásadnějších pro udělení povolení ke stavbě a pro design cesty. Z tohoto důvodu se dálnice většinou vedou místy, kde mnoho lidí nežije, aby bylo prosazení jejich výstavby snazší.

Co tedy musí stavitel splnit, aby se dálnice mohla postavit?

Aby se to podařilo, což znamená, aby od obyvatel nepřišel žádný protest a takového nesouhlasu nebylo použito při politické agitaci, jsou zásadním faktorem geologické aspekty.

V čem bývá problém?

Ve vnímání samotné krajiny. Staví se tam, kde by v dřívějších dobách naši dědečci a pradědečci dálnici nikdy nepostavili kvůli krajinnému rázu a historické jedinečnosti. Mezitím se v Česku řeší problém "sunoucí se krajiny" (tzv. creeping area, pozn. red.), která se neustále pohybuje ze svahů směrem k řekám. Ve většině případů k tomu dochází v těchto oblastech po stovky tisíc let. To ví každý.

Podmínky pro výstavbu D8 byly tedy špatné? Jak je bylo možné kompenzovat?

Pokud jsou podmínky špatné, je naprosto nutné vybudovat podpory pro stavbu, jako třeba sloupy, zdi a šachty.

Tady bych vám mohl ukázat příklad, který není z Česka, ale z Německa, ve kterém sám figuruji jako technický expert pro základy staveb a geoinženýrství. Jde o silnici přes řeku Moselu, zde jsou pod ní silné a vrstvené sloupy, jako bezpečnostní prvek stavby, táhnoucí se podél celé části stavby až k řece. Až po dvou letech debat se nám povedlo přesvědčit projektanty, že je esenciálně nutné postavit navíc další podpurnou konstrukci, abychom zaručili bezpečnost a stabilitu stavby.

Kdo je podle vás zodpovědný za problémy na D8?

Určování odpovědnosti není úplně moje specializace. Můj osobní názor ale je, že největší část odpovědnosti leží na smlouvách ohledně administrace a geofyzikálních aspektů stavby. Moje práce v roli inženýrského experta je zjistit, jestli je celá stavba v pořádku po stránce fyzikálních a geotechnických aspektů stavby, jako třeba jestli je stabilní podloží.

Bylo podle vás to podloží před stavbou dálnice stabilní?

V případě D8 byla krajina v pohybu již dávno předtím, než samotná stavba dálnice začala, ale její největší pohyb se projevil v momentě, kdy byla stavba a výkopové práce zahájeny. Dělníci odstranili obrovské množství zeminy, o kterou se opíral zbytek k řece se sunoucí půdy, s cílem vytvořit prostor pro dálnici. Půda, která byla vykopána a odvezena pryč, má ohromnou důležitost, protože tlačí proti mase půdy, která se sune směrem dolů.

Takže ten sesuv zapříčinilo to, že se ta půda odvezla pryč?

Výkopy byly hlavní příčinou sesuvu půdy, protože zde nebyla vytvořena žádná opěra proti sesouvající se zemině. V normálním případě by zde byla postavena podpurná zeď, kterou také označujeme jako kotvení. Tak bychom předešli sesuvu a hloubení zářezu dálnice by bylo bezpečné. Tato zeď by držela veškerou masu půdy, ale zde chyběla.

Podle vás tedy byl problém v tom, že nebyl dostatečně zvládnutý geologický průzkum terénu a ty práce neměly být vůbec zahájeny?

Z geotechnického pohledu byla celá tato problematika posuzovaná různými experty. Jejich názor však nebyl brán v potaz projektanty. Celý proces je velice náročný, když se snažíme stabilizovat výkopové práce. V tomto případě se tato opatření provedla výstavbou šachet a stavbou podpůrných sloupů, avšak až v momentě, kdy už bylo příliš pozdě. Je naprosto nezbytné taková opatření činit před samotným výkopem, ne až v jeho průběhu.

Mluvílo se o tom, že za sesuv mohla voda, mohlo to tak být?

Slyšel jsem argumenty ohledně vlivu vody, která měla způsobit sesuv půdy v červnu roku 2013 v důsledku velice silných dešťů. To byl nejspíš podstatný důvod sesuvu, ale jeho kořeny sahají mnohem dále, a sice do roku 2009, kdy bylo započato s prvním výkopem. Také údaje z půdních vod a studní z blízkého okolí neprokázaly žádný signifikantní nárůst dešťové a podzemní vody. Proto tedy faktor vody představuje v tomto případě až poslední stupeň, takzvaný jazýček na vahách, incidentu z roku 2013. V celkovém měřítku je vliv vody zcela irelevantní.

Takže tento argument pokládáte za neplatný?

Absolutně.

Když ne voda, dalším argumentem bylo to, že na sesuv měla vliv těžba kamene v blízkém dole?

Dopad těžby kamene byl absolutně nulový. Prostě těžba kamene na to neměla žádný vliv.

Domníváte se, že bude nezbytné dálnici uzavřít?

Výhodou této komplikované situace nicméně je, že tak pomalý sesuv má nějakou konstantní rychlost. Řekněme v řádech metrů za týden, nemám pro to však žádná konkrétní data, takže když do takového posuvu zasáhne nějaká další fyzikální proměnná, určitě to indikuje změna rychlosti sesuvu. V takovém případě je dozajista namístě rozhodnout o uzavření dálnice.

Myslíte si, že experti podcenili opatření předtím, než dálnici začali stavět?

Rozhodně.

Znáte nějaký podobný příklad z ciziny?

Problém nestabilních svahů, tedy přinejmenším přírodních svahů, je velmi častý, především kvůli potřebě změn v infrastruktuře. Stabilitu těchto takzvaných přírodních svahů musíme mít vždy na zřeteli, ať už se to týká budování železničních tratí, nebo dálnic.

Jsem členem Mezinárodního konsorcia pro výzkum sesuvů půdy (International Consortium on Landslides), což je iniciativa japonských kolegů.

Takže nejde o výjimku?

Jde o velmi běžný problém a je potřeba jej pečlivě analyzovat a vyhodnotit, aby bylo možno efektivně nalézt ty nejlepší stabilizační procedury, protože se jedná o velmi finančně a časově náročné záležitosti. To, že by se nejprve vybudovala dálnice a teprve poté se provádělo zajišťování stability terénu, což je problém v tomto případě, není tak úplně běžné.

Poté, co se ta pohroma tady přihodila, se lidé pokoušejí napravovat, co se mělo udělat již před pěti lety nebo ještě dříve.

Vaše technické hodnocení stavby je dost odlišné od zprávy brněnské VUT. Tam došli k závěru, že za situaci může kamenolom - co si o tom myslíte?

Nad tím závěrem jsem žasl, protože mi přišel založený spíše na emocích namísto faktů. Můj přístup se neodvíjel od výsledku. To, že k něčemu takovému dojde, šlo vypočítat již v předstihu, tedy ještě předtím, než tam ta dálnice vůbec stála.

A na každý pád víme (na základě dat dostupných z dalších měření, která byla mezitím provedena), že již v době, než tam ta dálnice byla postavena, byl svah nestabilní.

Běžně je zakázané v takových oblastech s jakýmkoliv kopáním začínat a každopádně je absolutně nezbytné přijmout nějaká stabilizační opatření.

Prvního srpna by se mělo konat soudní líčení mezi Ředitelstvím silnic a dálnic a Kamenem Zbraslav. Budete tam svědčit?

Přesně tak. To je pro mne velmi běžná situace, protože jsem k podobným případům zván často jako nezávislý expert. Všechno, co dělám, musí být nezávislé na subjektech, pro něž tu či onu věc zpracovávám, tedy nehledě na to, kdo mi za to platí. Jediné, co hraje roli, je fyzika a matematika, na nichž jsou mé posudky založeny.

Ale vy už pro **Ředitelství silnic a dálnic** pracujete na jiném projektu, je to tak?

Ano, pomáhám jim vyřešit problémy v ostravské oblasti, je tam hodně těžkostí. Takže jednou jsem na jedné, podruhé na druhé straně. V takovém případě je úsudek vytvořený čistě podle faktů nezbytný.

Česko nebude žalovat Němce za jejich mýto pro auta

Mladá fronta Dnes

16. 05. 2017

Rubrika: Ekonomika

Česká republika váhá, zda žalovat Německo kvůli jeho plánu zavést na dálnicích **mýto** pro osobní auta. Vláda zatím projednávání bodu odložila kvůli neúčasti **ministra dopravy Dana Ťoka** na včerejším jednání. **Ťok** je s prezidentem Milošem Zemanem na pracovní cestě v Číně.

Ministerstvo dopravy navrhuje počkat se žalobou na vyjádření Evropské unie. Podle premiéra Bohuslava Sobotky by se však Česko nemělo vzdát šance se k žalobě připojit v budoucnu.

"Finální podobu německého návrhu ještě neposuzovala Evropská komise, jejíž stanovisko je klíčové. Může totiž znovu otevřít s Německem řízení o porušení Smlouvy o fungování EU, nebo se přikloní k tomu, že německá úprava **mýta** evropská pravidla neporušuje. Pokud bychom měli podávat žalobu, stejně ji v prvním kroku musíme předložit Evropské komisi," řekl mluvčí **ministerstva dopravy** Tomáš Neřold.

Důvodem sporu evropských zemí o zavedení **mýta** v Německu je skutečnost, že nový systém dálničních poplatků počítá s výraznými úlevami pro německé občany. V praxi by tak měli za tamní dálnice platit v podstatě jen zahraniční řidiči.

"U nás máme ten systém zavedený tak, že naši lidé, když platí dálniční známky, tak si to ze žádné daně odečíst nemohou. V Německu bude možnost si to z jedné německé daně odečíst. To z mého pohledu není úplně fér a není to úplně v pořádku," uvedl Sobotka.

Němci na druhou stranu platí ze svých aut za provoz po silnicích mnohem vyšší daně než například Češi. Výše poplatků se odvozuje třeba od toho, kolik emisí jejich auto vypouští.

Německo chce zavést systém dálničních známek pro osobní auta, jejichž cena se bude odvíjet právě od toho, o jak ekologické auto jde. Maximální cena má být 130 eur ročně.