

Praha 24. července 2016

Úřad vlády České republiky
nábřeží Edvarda Beneše 4
118 01 Praha 1 – Malá Strana

na vědomí

Mgr. Petr Gazdík
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
Sněmovní 4
118 00 Praha 1 – Malá Strana

JUDr. Vojtěch Filip
předseda KSČM
Politických vězňů 9
110 00 Praha 1

Jan Birke
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
Sněmovní 4
118 00 Praha 1 – Malá Strana

Ing. Andrej Babiš
ministr financí
Letenská 15
118 10 Praha 1

Ing. Miroslav Kalousek
předseda TOP 09
Michnův palác, budova č. 2
Újezd 450/40
118 00 Praha 1 – Malá Strana

Ing. Jan Kroupa
generální ředitel
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 2023/12
140 00 Praha 4

Ing. Dan Ťok
ministr dopravy
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Tomio Okamura
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
Sněmovní 4
118 00 Praha 1 – Malá Strana

Bc. Milan Chovanec
ministr vnitra
Nad Štolou 3
poštovní schránka 21
170 34 Praha 7

prof. Ing. Pavel Ripka, CSc.
děkan Fakulty elektrotechnické ČVUT
Technická 2
166 27 Praha 6 – Dejvice

Vážení,

s ohledem na problémy doprovázející výběr mýta si Vám dovoluji navrhnout jednoduché řešení, které by oproti stávajícímu přineslo státu větší příjmy při nižších nákladech, a navíc by vedlo jak k větší bezpečnosti provozu na placených úsecích, tak i k omezení krádeží vozidel. Toto řešení nevyžaduje použití dálničních známek a ani žádných krabiček do nákladních vozidel. Rovněž nevyžaduje mýtné brány a lze jej téměř plně automatizovat.

Základem je snímání SPZ a typů aut (nákladní, autobusy, osobní) kamerami umístěnými na všech vjezdech a výjezdech z placených úseků. Tato technologie je již dostupná a neměl by být větší problém s jejím využitím pro výběr mýta. Jde totiž o klasické rozpoznávání obrazu z kamery, při kterém dnes již není problém zjistit typ auta a jeho SPZ (policie již obdobné řešení používá).

Kamery by stačilo umístit u kraje silnice například na sloup s veřejným osvětlením. Pro kontrolu správnosti přečtení a rozpoznání SPZ by bylo dobré snímat i SPZ na zadní straně vozidel pomocí kamer otočených o 180 °. Kromě výběru mýta by šlo záběry použít ke kontrole rychlosti vozidel a k zjišťování, jestli nejsou hlášena jako odcizená.

Pro zahraniční řidiče by kupříkladu stačilo umístit na hranicích automaty, ze kterých by si při opouštění České republiky vytiskli zálohový list, který by následně během měsíce nebo jiné doby uhradili. Také by případně mohli prostřednictvím těchto automatů rovnou provést bezhotovostní platbu. Kdyby řidič nezaplatil, pak by byl v zemích Evropské unie snadno dohledatelný. Kdyby byl neplatící řidič mimo EU, potom by při další trase do ČR se stejným vozidlem mohlo být dané vozidlo zadrženo do doby, dokud nebude uhrazena dlužná částka. Obyvatelé České republiky by platili jen za ujeté kilometry po placených úsecích, ale jen do určité výše (např. současná cena roční dálniční známky). Ročně by pak majitelům vozidel přišlo vyúčtování složenkou, ale pokud by částka byla nižší než třeba 200 Kč, pak by se ji nevyplatilo vybírat a vyúčtování by se odložilo až na další rok. Nebylo by proto nutné kontrolovat pravost dálničních známek a rovněž ani to, jestli je řidiči mají nalepené a vyplněné. Pracovníky celní správy a policie by šlo proto využít na plnění jiných úkolů.

Především podmínky jako mlha, hustý déšť nebo husté sněžení by ztěžovaly rozpoznávání SPZ a typů vozidel. Ale vzhledem k tomu, že tyto podmínky prakticky nikdy nepanují po celé délce dálnice, a navíc nejsou příliš časté, pak by tyto zhoršené podmínky neměly představovat problém při výběru mýta. Žádný systém není 100% a nemá ani smysl se v tomto případě snažit o takový systém, protože náklady by neúměrně rostly. Ani současný systém výběru mýta nedokáže u osobních aut řešit kontrolu dálničních známek za těchto nepříznivých podmínek. Kdo nyní jezdí bez dálniční známky za deště, v noci apod., ten lze jen obtížně kontrolovat. Nicméně navrhovaný systém by dosahoval větší úspěšnosti právě proto, že by kontroloval SPZ a typy aut na pár průběžných kontrolních úsecích a na všech vjezdech a výjezdech. Aby se předešlo problémům s rozpoznáváním SPZ u nákladních vozidel a autobusů v kolonách, stačilo by před kontrolní stanoviště přidat značku o povinných minimálních 5m či jiných rozestupech (současné technické řešení zpracování obrazu by nicméně mělo být schopné zvládnout rozpoznání SPZ, a to i výrazně znečištěných, i ve velmi ostrém úhlu kamerového snímání).

Kdyby vlastník vozidla v průběhu roku prodal auto, pak by při převodu automobilu na jiného majitele stačilo na dopravním inspektorátu zaplatit před převodem dlužnou částku za použití placených úseků silnic.

Náklady na vybudování takového systému by neměly překročit 1–1,5 miliardy korun a roční náklady na jeho provoz by se mohly pohybovat v rozsahu 0,05–0,1 miliardy korun. Je to samozřejmě podmíněno hospodárným přístupem. Jeden sloup se 4–6 kamerami (včetně napájení a datového připojení) by neměl přesáhnout milion korun. Na obsluhu funkčního systému by mělo bohatě stačit jen několik desítek osob, protože

téměř vše by se dalo poměrně snadno automatizovat. Oproti stávajícímu řešení by stát měl mnohem nižší náklady a výrazně větší příjmy, které by přinesly do státního rozpočtu ročně o několik miliard korun více než nyní.

Tento systém by mohl být vybudovaný během 6–8 měsíců, případně i dříve. Stačí se jen rychle rozhodnout a dobře naplánovat jednotlivé kroky. Ideální by bylo, kdyby byl zřízený buď státní podnik, který by dokázal řídit celý projekt ve spolupráci s některými vysokými školami, Ministerstvem dopravy a Policií České republiky, nebo by jej od samotného počátku řešila Policie České republiky například s Fakultou elektrotechnickou Českého vysokého učení technického v Praze, která by se postarala o vývoj a technickou podporu. Zapojení této fakulty do projektu by přispělo jak k vzdělávání studentů, tak i k vyšším příjmům fakulty. Řešit tento projekt přes soukromou společnost by pro stát bylo opět značně nevýhodné řešení, a navíc by to mohlo umožnit podplácení. Tento systém by následně mohla provozovat Policie České republiky, která by zároveň měla příjmy i z pokut za rychlou jízdu. Rovněž by jej bylo možné nabídnout jiným zemím, takže stát by mohl mít další trvalé příjmy do státního rozpočtu, a to pravděpodobně v rozsahu několika dodatečných miliard korun ročně.

I když by tento systém do státního rozpočtu přinesl ročně (oproti stávajícímu řešení) několik miliard korun navíc, jsou zde mnohá další jednoduchá řešení, která by do státního rozpočtu dokázala každoročně přinést až 100 miliard korun, a to bez propouštění státních zaměstnanců nebo snižování jejich platů. V případě zájmu mohu písemně dodat podrobnější informace.

S pozdravem

Jiří Řehoř
Jihovýchodní II. 867/4
141 00 Praha 4 – Záběhlice