

# LOGISTIKA A DÔSLEDKY REGULÁCIE CESTNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY

Jozef Gnap<sup>1</sup>, Drahomír Géc<sup>2</sup>

Európska komisia (EK) 28.3.2011 schválila tzv. Bielu knihu s názvom **Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho zdroje** [1].

Podľa EK budúca prosperita nášho kontinentu bude závisieť od schopností všetkých jeho regiónov udržať si úplnú a konkurencieschopnú integrovanosť do svetového hospodárstva. **Efektívna doprava je pri plnení tohto cieľa veľmi dôležitá.**

Ropa bude v najbližších desaťročiach čoraz vzácnejšia a jej zdroje budú stále neistejšie. Ako nedávno podotkla Medzinárodná energetická agentúra (IEA), čím menej sa svetu bude dať znižovať emisie uhlíka, tým viac bude stúpať cena ropy. V roku 2010 predstavovali náklady EU na dovoz ropy približne 210 miliárd EUR. Ak nevyriešime túto závislosť od ropy, mohlo by to vážne ovplyvniť možnosť ľudí cestovať - a našu hospodársku bezpečnosť - s katastrofálnymi následkami na infláciu, obchodnú bilanciu a celkovú konkurencieschopnosť hospodárstva EU.

**Bolo prijatých desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje; kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 % (vyberáme len tie, ktoré majú bezprostredný vzťah k cestnej nákladnej doprave):**

- Znížiť používanie „konvenčné poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050; dosiahnuť v centrách veľkých miest zavedenie mestskej logistiky v podstate bez emisii CO<sub>2</sub> do roku 2030.

- **30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy**, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Napomôcť by tomu mali efektívne zelené koridory nákladnej dopravy.

---

<sup>1</sup> Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, e-mail: [jozef.gnap@fpedas.uniza.sk](mailto:jozef.gnap@fpedas.uniza.sk)

<sup>2</sup> Ing. Drahomír Géc, DHL Logistics (Slovakia), externý doktorand Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDAS, e-mail: [Drahomir.Gec@dhl.com](mailto:Drahomir.Gec@dhl.com)

- Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EU plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.

- Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy.

- Uplatňovať v plnej miere zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a viac zapájať súkromný sektor do odstraňovania nezrovnalostí vrátane škodlivých dotácií, vytvárania ziskov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.

Do roku 2016 by sa mali upraviť poplatky a dane z dopravy. Celková záťaž pre odvetvie by zároveň mala odrážať celkové náklady dopravy, pokiaľ ide o infraštruktúru a externé náklady. Zrevidovať zdanenie motorových palív a jasne identifikovať komponenty energie a CO<sub>2</sub>. **Postupne zaviesť povinné spoplatnenie infraštruktúry pre ťažké nákladné vozidlá.** Nahradiť existujúce spoplatnenia používateľov režimom, ktorým by sa zaviedla spoločná tarifná štruktúra a nákladové komponenty ako napr. úhrada nákladov súvisiacich s opotrebovaním, hlukom a miestnym znečistením.

Často ako sa uvádza aj v tejto Bielej knihe zo strany EK je potrebná efektívna doprava pre konkurencieschopnosť EÚ. Bohužiaľ v prvej fáze budovania „Jednotného európskeho dopravného priestoru“ do roku 2016 sa počíta znovu len so zmenami v oblasti daní a poplatkov, bez väzby na reálnu efektívnosť jednotlivých dopravných systémov k konkurenčnému prostrediu EÚ. Očakával som v tejto Bielej knihe aj reálne výpočty resp. postupy pre posudzovanie efektívnosti prepravy nákladov a mobility obyvateľov EÚ, nie len konštatovania a „plánovanie“ s presnosťou na desiatky percent (znížime o 50 %, 40%, 30 %, takmer na nulu...). Bohužiaľ priveľká regulácia nezvyšuje efektívnosť prepráv. Európska únia potrebuje pre svoj systém hospodárstva s pridanou hodnotou kvalitnú a efektívnu dopravnú logistiku a tá sa bez cestnej dopravy nezaobíde. Je potrebná spolupráca jednotlivých druhov dopravy, nie jednostranné zaťažovanie cestnej dopravy daňami a poplatkami, ktorých výnosy smerujú aj na neefektívne projekty.

V SR sa aplikujú rôzne prístupy k regulácii cestnej nákladnej dopravy. Najčastejšie je to obmedzovanie vjazdu resp. prejazdu cestnej nákladnej dopravy pomocou dopravného značenia. Treba si uvedomiť, že SR je tranzitnou krajinou v smere sever-juh aj východ-západ a opačne, ale asi aj jeden faktor, že na exportných a importných prepravách pre náš priemysel sa veľkou mierou podieľajú zahraniční dopravcovia.

Vzhľadom na súčasný systém financovania údržby a opráv pozemných komunikácií na cestách II. a III. triedy, ktorá je na samosprávnych krajoch sa po zavedení mýta sa začali objavovať požiadavky na zákaz jazdy pre nákladné vozidlá nad 12 ton celkovej hmotnosti na týchto cestách. V Národnej rade SR prešla v prvom čítaní novela zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, ktorá má nasledovné ustanovenie: *„Na ceste II. triedy a III. triedy je zakázaná jazda motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 000 kg, okrem motorových vozidiel, ktoré majú nákladku alebo vykládku nákladu alebo výkon činnosti na mieste, ku ktorému je prístup len po ceste II. triedy alebo III. triedy. Vodič vozidla je povinný na príchod na miesto nákladky alebo vykládky nákladu alebo na miesto výkonu činnosti a na odjazd z tohto miesta použiť len nevyhnutný úsek cesty II. triedy alebo III. triedy.“* V dôvodovej správe sa okrem iného uvádza: *že obchádzanie spoplatnenej cestnej siete spôsobuje veľké problémy jednak správcovi ciest II. triedy a III. triedy, ktorí musia následne vynakladať nemalé finančné prostriedky na opravu týchto ciest, nakoľko tie nie sú na to konštruované, a jednak obyvateľom, ktorým prejazd nákladnej dopravy cez obce narúša statiku nehnuteľností. Ministerstvo vnútra sa umožňuje udeliť všeobecnú výnimku zo zákazu jazdy na cestách II. a III. triedy pre vozidlá nad 12 t. Predpokladá sa, že pôjde predovšetkým o úseky ciest, kde by uplatnenie zákazu znamenalo neúmerné predĺženie trasy.* [2]

Proti tomuto návrhu sa vzniesla najmä zo strany Združenia cestných dopravcov SR – ČESMAD Slovakia oprávnená kritika, ktorá viedla v konečnej fáze k vypusteniu tohto ustanovenia zo zákona o cestnej premávke, ktoré by sa nedalo plošne kontrolovať a malo by dopady do dopravnej logistiky v SR. Plošný zákaz má byť nahradený vybranými zákazmi na niektorých cestách II. a III. triedy.

Bohužiaľ v SR nám chýba dokončená sieť diaľnic a rýchlostných komunikácií a preto pre cestnú nákladnú dopravu, ale aj autobusovú dopravu a individuálny motorizmus, ktorý súvisí aj s cestovným ruchom je stále veľmi dôležitá sieť ciest I. triedy ktorých máme cca 3200 km. Bohužiaľ stav týchto ciest, aj vzhľadom na nedostatočnú údržbu a opravy v ostatných rokoch, je vo väčšine regiónov SR nevyhovujúci. Je paradoxom, že ani po zavedení spoplatnenie elektronickým mýtom niektorých ciest I. triedy (približne 1300 km) sa doteraz nezačalo s masívnou údržbou a opravami. Sú avizované projekty rekonštrukcie a opráv v druhom polroku 2011. Treba uviesť, že niektoré už boli začaté napríklad: oprava mosta na ceste I. triedy I/18 v Žiline na výjazde od Žiliny, oprava povrchu vozovky v obci Kračúnovce na ceste medzinárodného významu do Poľska a pod. Opravy na jednej strane

zlepšujú stav cestných komunikácií, ale na druhej strane počas ich vykonávanie sa vytvárajú dopravné zápchy, čo zhoršuje garancie dodacích lehôt. Dopravcovi, ale aj individuálni motoristi sa oprávnene pýtajú prečo sa napríklad oprava mosta pri Žiline nevykonáva nonstop s väčším nasadením kapacít, aby čas opravy bol čo najkratší.

V ostatnom období nám aj na cestách medzinárodného významu (s označením E) pribúdajú dopravné značky pred mostnými objektmi, ktoré „regulujú“ cestnú nákladnú dopravu. Napríklad na ceste I. triedy medzinárodného významu E 50 pribudol celý rad dopravných značiek B 25 - Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu, najmä na mostné objekty, ktorých dovolená zaťažiteľnosť neumožňuje tento vjazd. V praxi sa však využíva aj dodatková tabuľka celková hmotnosť (značka E 6) sa používa podľa vyhlášky č. 9/2009 Z. z. najmä v kombinácii s inými značkami, ktorých platnosť je potrebné obmedziť len na vozidlá, ktorých najväčšia prípustná celková hmotnosť presahuje údaj uvedený na dodatkovej tabuľke. Pri jazdnej súprave zloženej z jedného alebo z viacerých motorových vozidiel a z jedného alebo z viacerých prípojných vozidiel rozhoduje súčet najväčších prípustných celkových hmotností vozidiel (pozri tab. 1). [3]

*Tab. 1 Dopravné značky obmedzujúce okamžitú hmotnosť vozidiel na ceste I. triedy E 50 pri Martine*

ČÍSLO ZNAČKY	ÚDAJ NA ZNAČKE	OKRES	ÚSEK
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	23 t	Martin	2 620
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	23 t	Martin	2 620
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	22 t	Martin	6 599
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>38 t</b>	<b>Martin</b>	<b>6 599</b>
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>38 t</b>	<b>Martin</b>	<b>6 599</b>
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	22 t	Martin	6 599
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	26 t	Martin	2 580
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>45 t</b>	<b>Martin</b>	<b>2 580</b>
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	26 t	Martin	2 580
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>45 t</b>	<b>Martin</b>	<b>2 580</b>
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	16 t	Martin	2 568
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>34 t</b>	<b>Martin</b>	<b>2 568</b>
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	16 t	Martin	2 568
<b>E6 celková hmotnosť</b>	<b>34 t</b>	<b>Martin</b>	<b>2 568</b>
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	23 t	Martin	64 467
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	24 t	Martin	1 786
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	24 t	Martin	1 786
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	20 t	Martin	1 789
B25_Zákaz vjazdu vozidiel, ktorých okamžitá hmotnosť presahuje vyznačenú hranicu	20 t	Martin	1 789

Zdroj: Cestná databanka SSC

Predpokladá sa, že naschválený „plošný“ zákaz jazdy motorovým vozidlám s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou prevyšujúcou 12 ton na cestách II. a III. triedy v SR sa nahradí zákazmi na vybraných úsekoch ciest. Akou metodikou budú uvedené úseky vybrané nie je ešte známe a či bude vôbec nejaká jednoznačná metodika použitá je tiež otázne. Treba si však uvedomiť, že niektoré logistické centrá resp. sklady sú dislokované aj pri cestách II. triedy. Treba veľmi citlivo a hlavne odborne zvažovať zákazy jazdy nákladným motorových vozidiel, aby sa nestalo, že zásobovanie napr. výrobných firiem bude ohrozené resp. jeho efektívnosť sa podstatne zníži.

Tiež je určitou hrozbou pre logistiku v SR stav mostov na cestách I. a II. triedy. Ak by sa zaviedla dôsledná kontrola okamžitej hmotnosti vozidiel, to by tiež viedlo k zníženiu využitia jazdných a návesových súprav.

Čo sa týka vízie Európskej únie uvedenej v Bielej knihe, že 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Prevedenie „presun“, ako sa používa na iné druhy dopravy bude možný, až po bode zvratu, ktorý nastane ak sa vyčerpajú kapacitné možnosti cestnej nákladnej dopravy. Ide najmä o nedostatok vodičov cestnej nákladnej dopravy a požiadavky na profesionálneho vodiča, ktoré EÚ neustále sprísňuje. Predpokladá sa nárast prepravy tovarov v rámci EÚ do roku 2030 asi o 30-40 % a práve tento nárast by mohli absorbovať ostatné druhy dopravy, ak zvýšia svoju konkurencieschopnosť.

Podľa údajov od prevádzkovateľa mýta v SR zahraniční dopravcovia sa podieľajú na celkových príjmoch z mýta viac ako 40 %. Treba si uvedomiť, že SR je tranzitnou krajinou v smere sever-juh aj východ-západ a opačne, ale v SR vzniká aj zdrojová a cieľová doprava. Bohužiaľ na exportných a importných prepravách pre náš priemysel sa veľkou mierou podieľajú najmä zahraniční dopravcovia. Z hľadiska ekonomiky SR to nie je veľmi dobrá situácia, ak vyrobené výrobky v SR prepravujú dopravcovia, ktorí v SR neplatia dane a nezamestnávajú našich občanov.

V SR sa plánuje zavedenie od 1.1.2012 tzv. plávajúceho mýta. To znamená, že v čase dopravnej špičky môže byť výška sadzby oveľa vyššia ako v dopravnom sedle. Ak by sa k tomu mala prispôsobiť logistika a v dôsledku toho urobiť opatrenia aby sa nezvyšovali dopravné náklady vyžadovalo by si to viac nákladných vozidiel, ktoré by boli zaradené v rôznych prepravných systémoch, ale v čase dopravnej špičky by stáli. Na druhej strane je potrebné z hľadiska využitia personálu vo výrobných firmách a skladoch plynulý prísun

materiálu. V SR však k tejto aplikácii potrebujeme aj dostatočný počet parkovísk. Je potrebné uviesť, že zvýšenie mýta a aj zavedenie plávajúceho mýta sa prejaví vo zvýšených nákladoch na zásobováciu a distribučnú logistiku.

## Literatúra

- [1] Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného systému efektívne využívajúceho zdroje, EK Brusel, 28.3.2011, KOM(2011) 144
- [2] Návrh na novelu zákona NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov
- [3] GNAP, J. : Prístupy k regulácii cestnej nákladnej dopravy v SR, TRANSPORT a LOGISTIKA, č. 7-8/2011, str. 30-31, ISSN1338-3809



Internetové noviny pre rozvoj  
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851