

Vážený pan ministr

Mgr. Pavel Dobeš

Ministerstvo dopravy ČR

V Praze dne 16.10.2012

Vážený pane ministře,

Rádi bychom Vám poděkovali za možnost seznámit se s materiálem Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050. Oceňujeme vůli MDČR zapojit do tvorby tohoto důležitého materiálu i subjekty, které na dopravním trhu působí.

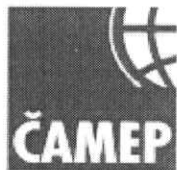
Jménem českých dceřiných společností čtyř globálně působících mezinárodních firem (DHL Express, Federal Express, TNT Worldwide Express a United Parcel Service) sdružených v České asociaci mezinárodních expresních přepravců (ČAMEP) Vám zasílám naše vyjádření ke zmíněnému dokumentu a rád bych Vás požádal, abychom byli informováni o dalších návazných krocích, které se dotýkají oblasti našeho podnikání.

S pozdravem,



Ing. Pavel Adamovský

Prezident asociace



Česká asociace mezinárodních expresních přepravců (ČAMEP), z.s.p.o.
Husova 242/9
110 00 Praha 1
Tel: +420 235 090 962
Fax: +420 235 090 905

Stanovisko ČAMEP k návrhu Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Jedním z hlavních cílů strategie je posílení konkurenceschopnosti ČR (2.5), které závisí v největší míře na schopnosti podnikatelských subjektů prosadit se na trhu. Jak strategie uvádí, logistika je klíčovým faktorem pro zajištění konkurenceschopnosti (4.1.3). Roli státu vidíme ve vytváření prostoru pro konkurenci, například budováním veřejné silniční, letecké a železniční infrastruktury.

Strategie uvádí, že „systém organizace nákladní dopravy v rámci logistiky není optimální. Moderní logistická řešení by měla splňovat parametry efektivního řízení přepravního řetězce v podobě optimalizace dopravy zboží a nákladů“ (2.5). Optimalizaci dopravního řetězce by však podle našeho názoru neměl řešit stát, ale jednotliví operátoři. Optimální řízení je takové, které vyhovuje objednateli dopravy.

V souvislosti s již dnes zhoršující se konkurenceschopností Evropy vůči zemím, na nichž neexistují tak přísná pravidla v oblasti ochrany životního prostředí, bychom rádi vyzvali MDČR, aby zvážilo, které další kroky jsou na evropské i národní úrovni nutné k, jak návrh uvádí, „postupné internalizaci externalit dopravy“ (2.5). Cíle, které si Dopravní politika v oblasti dopravní politiky klade, musejí být, jak správně uvádíte postaveny na principech hospodářské soutěže, a stát by neměl být tím, kdo má uvádět „jednotlivé články logistického řetězce... do souladu“ (4.1.3).

Z konkrétních opatření, která strategie navrhuje, se zásadně neztotožňujeme s uváděnými argumenty ve prospěch zákazu nočních jízd nákladní silniční dopravy (4.2.3). Domníváme se navíc, že tyto jsou v rozporu s jinými částmi Dopravní politiky, které jako jeden z nejpalčivějších problémů uvádí kongesce (4.2.2).

Pokud jde o zpoplatnění vjezdu do center měst, které dokument rovněž navrhuje (4.2.5), zkušenosti z jiných zemí ukazují, že bez kapacitní a funkční infrastruktury není toto opatření realizovatelné, navíc jeho příliš rigidní aplikace může výrazně poškodit podnikatele vyrábějící či zásobující provozovny v centrech měst a bude mít tak přímý dopad na zhoršení podnikatelského prostředí. Omezit zásobování a vjezd nákladních automobilů do měst „s ohledem na dopravní špičku“ (4.2.5) je zcela nepřijatelný požadavek.

Rovněž „rozšíření rozsahu zpoplatněné silniční sítě i kategorií zpoplatněných vozidel a zpoplatnění vybraných externích nákladů (hluk a znečištění ovzduší)“ (4.3.1) je třeba činit s ohledem na dopady tohoto kroku na podnikatelské prostředí v době hospodářské krize.

Česká asociace mezinárodních expresních přepraveců, říjen 2012

