Vysoká škola ekonomická v Praze

Národohospodářská fakulta

Hlavní specializace: Aplikovaná environmentální ekonomie

ZAVEDENÍ MÝTNÉHO V PRAZE Z POHLEDU ZÁJMOVÝCH SKUPIN

diplomová práce

Autor: Bc. Martina Hubená

Vedoucí práce: Ing. Eliška Vejchodská, Ph.D.

Rok: 2012

Prohlašuji na svou čest, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně a s použitím uvedené literatury.

Martina Hubená

V Praze, dne 1.1.2012

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Elišce Vejchodské, Ph.D. za vedení této diplomové práce, její cenné rady a ochotu. Dále Ing. Markétě Obůrkové za rady ohledně orientace v mediálních databázích.

Abstrakt

Diplomová práce zkoumá možnost prosazení mýtného v pražské centrální oblasti, která se dlouhodobě potýká s kongescemi. Ústředním cílem práce bylo zjištění, jak zájmové skupiny ovlivní zavedení mýtného v problémové pražské lokalitě. Zájmové skupiny prošly analýzou, na jejímž začátku byly identifikovány a vyhledány. Následovalo stanovení jejích přínosů a nákladů pro detailnější zjištění motivace a zhodnocení vlivu, který jednotlivé zájmové skupiny mohou mít.

V diplomové práci byla identifikována relativně silná a mýtným výrazně dotčená zájmová skupina z řad firemní sféry – poskytovatelé kurýrních služeb. Odborný odhad předpokládal zamítavý postoj této skupiny k zavedení mýtného. Tato domněnka se prostřednictvím dotazování dotčených subjektů potvrdila.

Klíčová slova:

Kongesce, mýtné, zájmové skupiny, veřejná politika

Klasifikace JEL: R41, D72

Abstract

This thesis examines the possibility of enforcing a toll in Prague's central region, which has long been struggling with congestion. The central objective was to determine how interest groups affect the problem of introducing tolls in the area of Prague. Interest groups underwent an analysis at whose beginning they were identified and searched out. A determination of its benefits and costs followed to provide a more detailed assessment establishing the motivation and the influence that various interest groups may have.

In this thesis, a relatively strong interest group from the corporate sector was identified, which would be significantly affected by the toll – the providers of courier services. Experts anticipate an assumption of negative attitudes by this group to the introduction of tolls, which is also confirmed in the/an interview with the stakeholders.

Key words: Congestion, road charging, interest groups, public policy

JEL classification: R41, D72

Obsah

Úvod ... 10
1 Doprava ... 12
1.1. Situace v Praze ... 12
1.2. Ekonomie kongescí ... 13
1.3. Politiky nápravy ... 14
1.3.1 Politika nečinnosti ... 15
1.3.2 Politika doplnění infrastruktury ... 15
1.3.3 Politika zvýšení nákladů na jízdu - mýtné ... 16
1.3.4 Politika snížení poptávky po automobilové dopravě ... 17
1.3.5 Management dopravy ... 18
1.4. Základní informace k modelu mýtného v Praze ... 19
1.4.1 Práce ČVUT v Praze ... 20
1.4.2 Analýzy mýtného Deloitte ... 27
1.5. Mýtné ve světě ... 27
1.5.1 USA ... 27
1.5.2 Londýn ... 28
1.5.3 Edinburgh ... 28
1.5.4 Stockholm ... 29
1.5.5 Singapur ... 29
2 Ekonomické myšlení - Teorie veřejné volby ... 30
2.1. Zájmové skupiny ... 30
2.2. Dobývání renty ... 31
2.3. Lobbying ... 32
2.4. Racionální neznalost ... 33
2.5. Byrokracie ... 33
2.6. Otázky prosaditelnosti politiky ... 34
2.7. Kategorizace ZS ... 36
3 Metodika přístupu k hodnocení ZS ... 37
3.1. Určení ZS, četnosti, přínosy a náklady, vliv ... 37
3.2. Metoda ověření odhadů ... 38
4 Analýza zájmových skupin ... 41
4.1. Identifikace ... 41

4.2. Početnost ... 44
4.3. Přínosy a komplikace ... 49
4.4. Síla zájmových skupin ... 55
4.5. Ověření hypotéz ... 60
Závěr ... 68
Seznam literatury ... 71
Seznamy tabulek a obrázků ... 75
Příloha ... 76

Úvod

Doprava je nutným předpokladem fungující ekonomiky. Díky ní se suroviny, lidé a zboží dostávají na místo, kde mohou vytvářet nové hodnoty, uspokojovat potřeby, přinášet vyšší blahobyt. Pokud začne mít problémy doprava, přesouvají se obtíže na další články hospodářského řetězce.

Dopravní situace měst, obzvláště metropolí, je velkou zkouškou fungování dopravy. Ve městech se koncentrují hospodářské výkony celé země. Potřeba přepravy, ať už výrobních faktorů či finální produkce, je zde vysoká. Navíc vykazuje rostoucí tendenci. Hustý tok dopravních výkonů koliduje s architektonickým rozložením centra Prahy.

Možností, jak řešit složitou dopravní situaci v centru města, existuje několik. Od pokusů o rozšíření infrastruktury (v centrální oblasti města se však jedná o řešení velmi problémové až nemožné), po snahy zvýšit náklady jízdy, tedy zavést mýtné. Zavedení mýtného může při správném nastavení motivovat motoristy k přemýšlení o alternativách ve způsobu cestování či změnách v cestovní trase.

Protože je dopravní situace v Praze neuspokojivá a lze předpokládat možné zhoršení do budoucna, rozhodla jsem se této problematice věnovat ve své diplomové práci. Diplomová práce nejprve nastíní situaci v Praze, problém vysvětlí pomocí ekonomie kongescí a představí možné politiky.

Dále bude pozornost již upřena na mýtné a jeho aplikaci na prostředí Prahy. Jak mýtné funguje v jiných městech, jak je (ne)úspěšné a co jeho zavedení předcházelo, je detailněji prozkoumáno v následující kapitole.

Nejvíce pozornosti je v diplomové práci věnováno vlivu zájmových skupin na prosazení zpoplatněné zóny v Praze. Domnívám se, že po kvalitně zpracovaném projektu jde o druhý nejdůležitější a zároveň nejkritičtější bod na cestě k zavedení mýtného. Tomu ale zatím nebylo věnování tolik pozornosti, jako například technické stránce projektu a ekonomické efektivitě.

Půjde o jednoduchou metodu postavenou na důkladné identifikaci, určení početnosti, rozpoznání síly za účelem konečného stanovení vlivu a určení možných nejvlivnějších

hráčů. Pro zájmovou skupinu, s nejvyšším odhadovaným vlivem bude provedeno ověření a to pomocí vhodné metody explorativního zjišťování (dotazníkové šetření, řízené/neřízené rozhovory).

V závěru diplomové práce by mělo být zřejmé, jakým směrem by se situace na poli zájmových skupin v Praze v souvislosti s mýtným v centrální části města měla ubírat. Zda bude převažovat tendence projekt podpořit či nikoliv. Jak silné motivace budou a co to bude znamenat pro tvůrce projektu a také pro samotnou implementaci.

O problematice je pojednáváno ve 4 kapitolách. Kapitola 1. Doprava popisuje současný stav, nachází a identifikuje problém, pátrá po možných nástrojích nabízejících řešení a poohlíží se po příkladech v jiných městech. Kapitola 2 předkládá relevantní znalosti ekonomického myšlení. V kapitole 3. Je popsána metodika postupu analýzy řešeného problému a v kapitole 4. Je tato analýza provedena.

1 Doprava

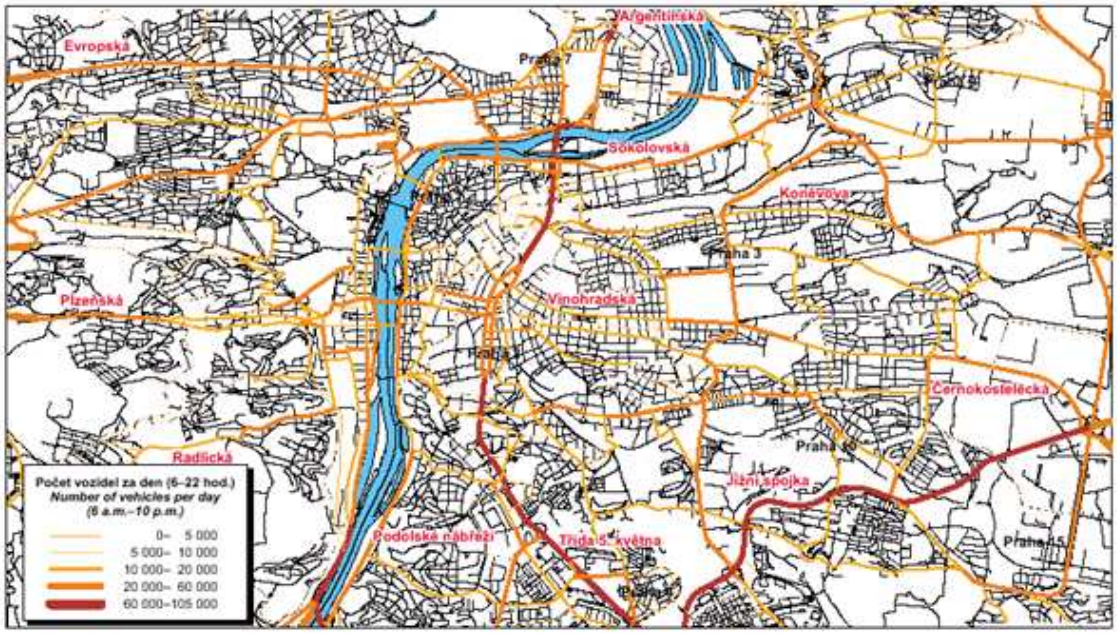
1.1. Situace v Praze

Téměř sto let od zhotovení prvního automobilu na území České Republiky nezadržitelně roste intenzita dopravy. V posledních 12ti letech vzrostl počet dopravních výkonů více než za předcházejících 100 let. Provoz v Praze měl jako jinde rostoucí trend s tím, že za druhé světové války a v poválečném období počet automobilů na silnicích poklesl. Od roku 1959 provoz opět rostl a roste až do dnešních dní a s sebou přináší nové dopravní problémy spojené s houstnoucím provozem a jeho zpomalováním. Tyto problémy byly zpočátku patrné v dopravních špičkách a měly pouze bodový charakter, klíčová byla kapacita křižovatek. V 90. letech s vlnou dalších a dalších automobilů se bodové přetížení rozlilo v celoplošný problém centra a některých částí středního pásma centra o rozměrech cca 7x6 km. Stíral se i rozdíl hustoty provozu ve špičkách a mimo ně. Zásadním vlivem byl růst životního stylu, v jehož důsledku docházelo k substituci služeb MHD osobní automobilovou dopravou. Oproti roku 1990 se ztrojnásobil počet automobilů, které denně projely Prahou. V roce 2002 se počet osobních automobilů vyšplhal k 600 tis. vozů, které projely Prahou v jednom dni v době od 6-22 hodin (ENVIS,2011).

Přitom v témže roce bylo přepraveno jedním osobním vozem průměrně 1,41 osob. Intenzita automobilové dopravy v běžném pracovním dnu od 0-24 h se v jednotlivých oblastech liší. Data jsou bohužel k dispozici pro rok 2006. V centrální oblasti intenzita dopravy stagnovala. Naproti tomu ve středním pásmu se provoz zvýšil o proti roku 2005 o 2 až 5 %. Oproti roku 1990 doprava ve středním pásmu ovšem roste výrazně troj až čtyřnásobně. I ve vnějším pásmu města došlo k nárůstu dopravních výkonů v roce 2006 oproti předešlému roku o 7 %. Co je ale především pro tuto práci podstatné, že ve srovnání s rokem 1990 došlo ke zvýšení počtu hlavně osobní automobilové dopravy.

Z ulic byly nejvíce přetížené: Argentinská, Sokolovská, Třída 5. Května, Jižní spojka, Podolské nábřeží.

Obrázek 1. Intenzita automobilové dopravy na vybrané komunikační síti v roce 2002, Praha centrum



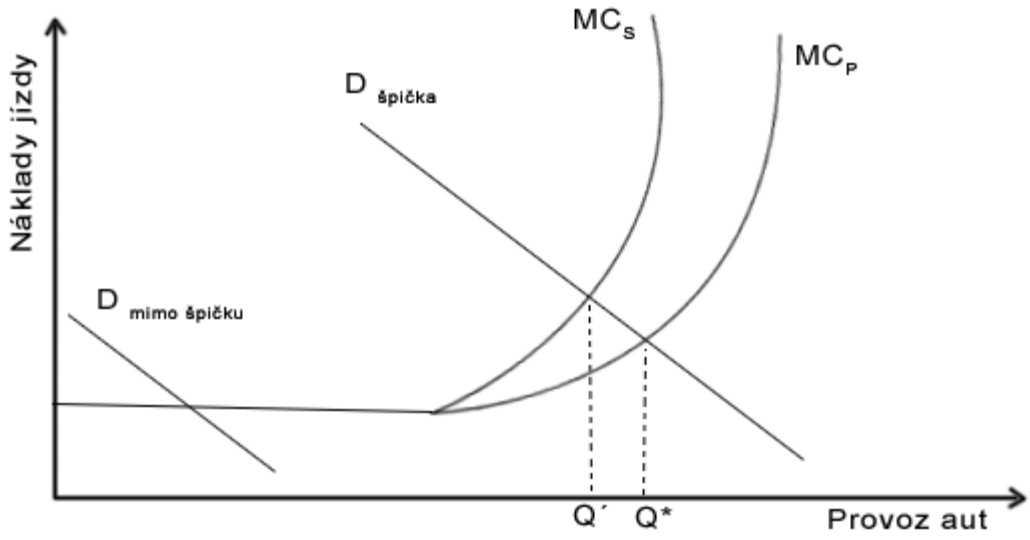
Zdroj. ÚDI, 2011

Všechny tyto informace a data naznačují a zároveň potvrzují rostoucí trend dopravy a to především osobní automobilové dopravy.

1.2. Ekonomie kongescí

Kongesce, neboli zpomalování dopravního provozu, je důsledek výskytu nadměrného počtu automobilů na komunikaci. Ekonomie tento jev vysvětluje nerovností společenských mezních nákladů jízdy a soukromých mezních nákladů jízdy. Kdy dodatečný účastník provozu působí jako externí náklad pro ostatní účastníky provozu, ale sám to tak nevnímá. To je důvodem, proč jsou společenské mezní náklady jízdy (MC_S) vyšší než soukromé mezní náklady jízdy (MC_P). V důsledku je tak kapacita silnic využívána nad svou společensky efektivní míru ($Q^*>Q´$), jak ukazuje graf (Vejchodská, 2007).

Obrázek 2. Vznik dopravních kongescí



Zdroj: Vejchodská, 2007

Ke kongesci ještě nedochází v okamžiku, kdy náklady jízdy zahrnují pouze náklady pohonných hmot, opotřebení a náklady času. Jakmile ale dodatečné vozidlo zpomalí plynulost provozu a náklady tím vzrostou, mluvíme o kongesci. Tu v grafu můžeme pozorovat od bodu, kdy se křivky MC_S a MC_P rozdělují (Vejchodská, 2007).

Kongesce bývají většinou autorů zabývajících se otázkami dopravy považovány za externí náklad, jsou ale autoři, kteří to tak nevnímají. Zdůvodňují to tím, že si zdržení v důsledku husté dopravy způsobují subjekty využívající komunikaci navzájem, ale tyto dopady už se netýkají zbytku společnosti (Brůhová-Foltýnová, 2006).

1.3. Politiky nápravy

Současná ekonomická teorie poskytuje řadu nástrojů, jimiž lze osobní dopravu regulovat. Hojně jsou využívané tržně konformní nástroje, dále měkčí přístupy např.: management poptávky po dopravě a možnosti dané novými technologiemi

využívajícími navigaci vozidel a plánování v dané situaci nejvhodnější trasu (Brůhová-Foltýnová, 2008).

Tržně konformní nástroje jsou nástroji ekonomické regulace. Očekáváme, že systémům dodají na efektivitě. Dle geografického pohledu můžeme sledovat ekonomické nástroje pokrývající území celého státu (daně a poplatky) a nástroje pro lokální využití (zpoplatnění vjezdu – mýtné, zpoplatněné parkování). Dalším hlediskem ekonomického nástroje může být způsob, jakým ovlivňují fixní či variabilní náklady uživatelů. Variabilní náklady ovlivňují daně z pohonných hmot nebo kilometru, fixní náklady se zvyšují daní z vozu (Brůhová-Foltýnová, 2008).

Dále bude pozornost věnována některým již zmíněným nástrojům, principům jejich fungování a četnosti jejich užití.

1.3.1 Politika nečinnosti

Jedna z možností, jejíž nespornou výhodou je její kapitálová nenáročnost. Ovšem také politika, která zřejmě nebude mít vliv na zlepšení stávající situace.Politika nečinnosti je zatím nejčastěji využívanou politikou. Tato politika může být logickou alternativou k ostatním politikám (Vejchodská, 2007).

1.3.2 Politika doplnění infrastruktury

Je po politice nečinnosti jednou z hojně využívaných politik redukce dopravních kongescí. Chybějící infrastruktura se jednoduše dobuduje, vyšší kapacita vstřebá větší dopravní objemy a kongesce zmizí. Bohužel má tato politika nevýhodu v tom, že nemůže být aplikována všude. Obzvláště ve městech, kde je centrum zaplněno památkově chráněnými budovami, je to téměř nemožné. Dalším úskalím je dočasnost efektu. Na zvyšující se kapacitu infrastruktury se motoristé časem adaptují a nejenom ti. Také developeři obratně využívají zvýšenou kapacitu dopravní infrastruktury ve svůj prospěch, svižněji budují další stavby. Vzhledem k centru Prahy, kterým se práce zabývá je tato politika vyloučena (Vejchodská, 2007).

Obrázek 3. Schéma dopravní indukce

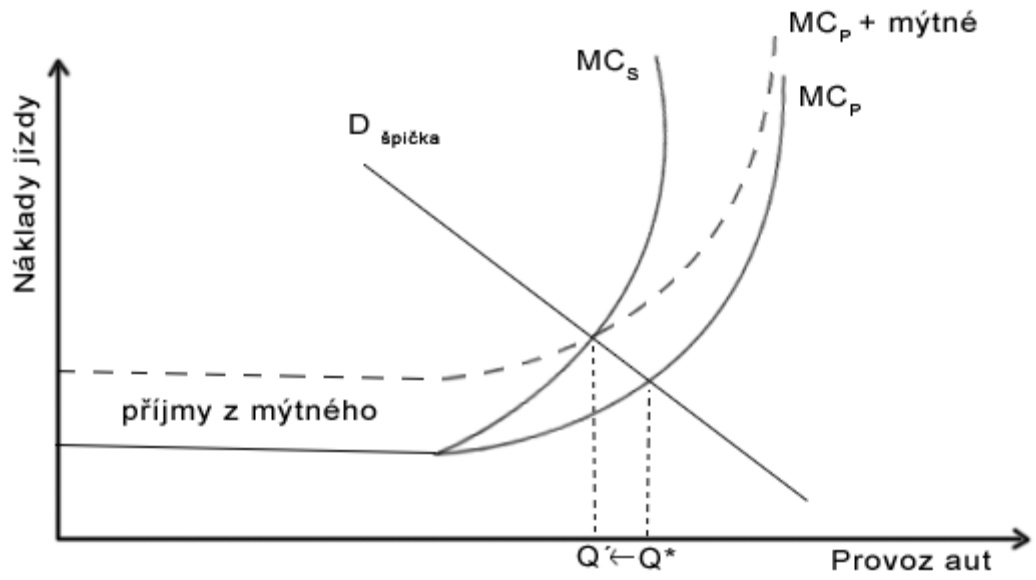


Zdroj: Vejchodská, 2007

1.3.3 Politika zvýšení nákladů na jízdu - mýtné

K využití této politiky vybízí nerovnosti mezních společenských a mezních soukromých nákladů jízdy, jako příčiny neoptimálního vytížení infrastruktury. Cíleně se snaží o odstranění tohoto rozdílu, což situaci optimalizuje. Mechanismus mýtného zvýší náklady jízdy jednotlivce, někteří motoristé nebudou ochotni za těchto podmínek využívat mýtným dotčené komunikace a provoz se sníží. Z počátku sice bude nutné metodou pokus omyl výši mýtného optimálně nastavit, za to efekt bude dlouhodobý s možností další adaptace na nově vzniklé skutečnosti (Vejchodská, 2007).

Obrázek 4. Optimalizace provozu - zavedení mýtného



Mýtné posune křivku mezních soukromých nákladů výše, vytvoří se tak nový průsečík s poptávkou v dopravní špičce a optimální množství poklesne z Q na Q´. Důsledkem bude nižší provoz.*

Zdroj: Vejchodská, 2007

1.3.4 Politika snížení poptávky po automobilové dopravě

Poptávku po osobní automobilové dopravě je možné snížit. Například zatraktivněním substitutů k tomuto druhu osobní přepravy. Město se může pokusit zvýšit kvalitu, rychlost a finanční dostupnost veřejné dopravy a vybudovat kvalitní sítě stezek pro chodce a cyklisty. Zde si ale nemůžeme být zcela jisti, k jak velkému vlivu na poptávku po automobilové dopravě dojde. Další způsob ovlivňující poptávku po osobní automobilové dopravě může být zpoplatnění parkování v určitých zónách města (Vejchodská, 2007).

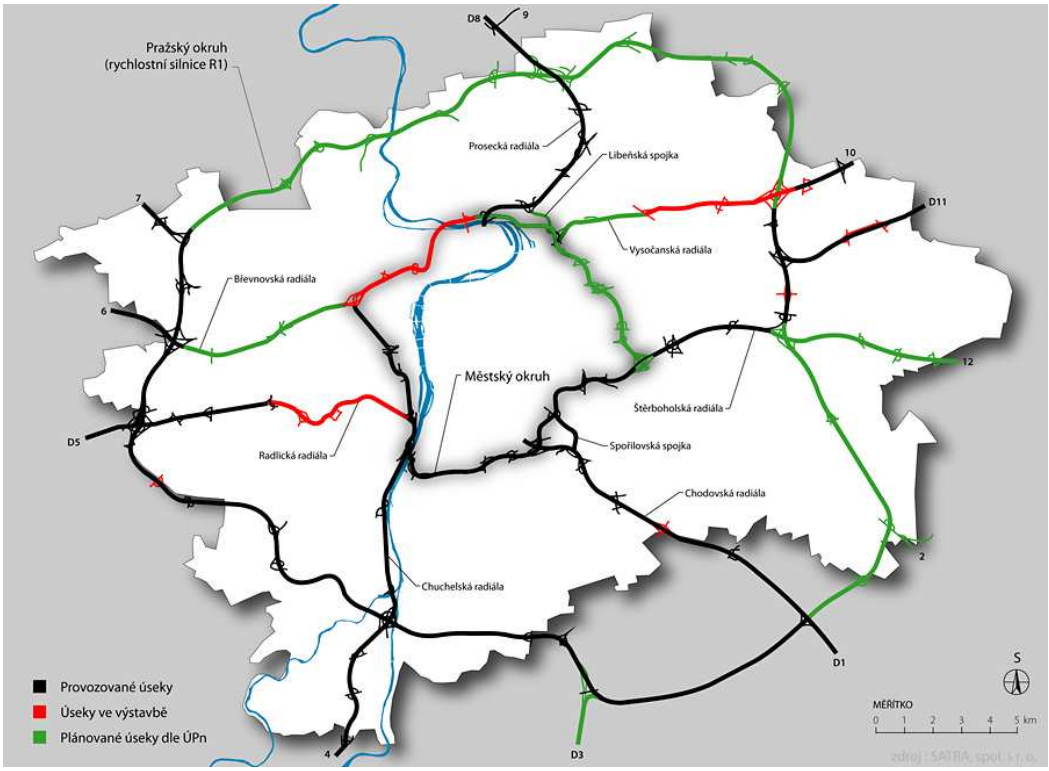
1.3.5 Management dopravy

Města potýkající se s problémem kongescí a jejich negativních důsledků za sebou jistě mají nějaké pokusy o politiky nápravy, některé jsou zavedené, u jiných se to možná nepovedlo. To vše jsou ale cenné informace a skutečnosti, na které by měl být brán zřetel. Lze se z nich poučit a pomoci si na základě těchto zkušeností odpovědět na otázku, jak lépe postupovat u plánovaných projektů.

Zvolit politiku nečinnosti je pro dnešní moderní město snažící se o prosperitu riskantním krokem, pokud si přeje prosperitu udržet a podporovat ji. Ignorace by mohla mít vliv na obchod, turistiku a život obyvatel. Praha zdá se, tento tlak vnímá a k této problematice se staví aktivně.

Doplnění infrastruktury je dnes Prahou chápáno ve smyslu dokončení Městského okruhu a Pražského okruhu. Pražský okruh je určený k vedení tranzitní dopravy a pro rozvádění dopravy po okrajových částech města. Vnitřní Městský okruh by na sebe měl navázat většinu dopravy soustředěnou v centrální části města. Pojítkem mezi těmito dvěma okruhy bude 7 radiál, z většiny přímo navazujících na dálnice. Dle harmonogramu výstavby dojde k zahájení stavby posledních částí na obou okruzích v roce 2014. Dokončení tohoto pražského páteřního systému nemůžeme tedy očekávat dříve než v roce 2015 (Magistrát hl.m. Prahy, 2011).

Obrázek 5. Městský a Pražský okruh



Zdroj: SATRA, spol. s r.o. , 2011

Praha je aktivní také v oblasti zlepšování alternativ k osobní automobilové dopravě. Podporuje cyklistiku ve městě. V plánu je dobudování propojeného a bezpečného systému cyklotras. Pokud se člověk zajímá o cyklistiku v Praze, najde přehledně podané informace pro cyklisty na stránkách magistrátu. K dispozici jsou tu informace o trasách, upozornění na nebezpečné oblasti.

1.4. Základní informace k modelu mýtného v Praze

Úvahy o mýtném napříč tiskem

S myšlenkou zavedení mýtného v Praze přišel v roce 2001 tehdejší hejtman Jan Kasl. Inspirovala ho návštěva Londýna, kde měl příležitost systém řízení dopravy v centru města, kde dříve býval velký dopravní kolaps vidět (Kasl, 2001). Po této

první vlaštovce ohledně mýtného následovala menší mediální přestřelka s tehdejším starostou Prahy 1 Janem Bürgermeisterem, který mýtné shledával jako neúčinné (Bürgermeister, 2001). Jak Kasl se myšlenky na zavedení mýtného nevzdal ani po tom, co skončil ve funkci primátora a zasazoval se o mýtné i jako člen zastupitelstva hlavního města Prahy v roce 2002. V té době na primátorskou židli usedl Pavel Bém (Kasl, 2002).

Od roku 2003 se o mýtném už mluvilo vážněji a projekt dostával konkrétnější obrysy. Mýtné se stalo součástí plánů, jak řešit tíživou dopravní situaci. Byly zpracovávány odborné studie a uvažovalo se, jaké legislativní změny budou muset být provedeny, neboť na výběr mýtného v českých městech neumí naše legislativa nahlížet. Odhady mluvily o 3 letech, které by byly nutné pro provedení těchto legislativních změn. To se dotkne jak zákona o hlavním městě, ale také silničního zákona. Praha totiž není jediné město, které má s dopravou v centru problémy, další jsou například České Budějovice. Vedle legislativního doplnění je nutné dobudování vnitřního a vnějšího okruhu, které bude páteří objízdných tras svádějící dopravní proudy mimo centrum.

Rok 2005 se nesl v duchu diskuse nad technologiemi, určení velikosti oblasti, způsobu placení aj. Rok 2006 již přináší harmonogramy zpuštění pilotního projektu a následně mýtného. Pilotní projekt se plánuje na rok 2008 a 2009, to je ale podmíněné dostavenou infrastrukturou dopravních okruhů, v roce 2010 „ostrá“ verze mýtného (Klapalová, Mračno, 2006). Kdo bude mít konečné slovo ohledně zavedení není jisté, ODS se přiklání k referendu, naproti tomu Strana zelených by ho zavedla ihned (ČTK, 2007). Tiskové zprávy končí rokem 2008 s tím, že musí být podniknuty legislativní změny. To potvrdila i nezávislá studie Deloitte (ČTK, 2008).

1.4.1 Práce ČVUT v Praze

Zdrojem těchto informací je projekt vypracovaný autory z dopravní fakulty ČVUT v roce 2007. Má posloužit jako platforma a zdroj konkrétních dat analytické části.

Projekt vychází z potřeby internalizovat externí náklady dopravy, snížit negativní vlivy a zvýšit efektivitu dopravy v centru Prahy. Z těchto motivací vychází cíle projektu, jimiž jsou: omezení kongescí a snížení časových ztrát uživatelů, snížení intenzity provozu a negativních dopadů na životní prostředí a také zvýšení příjmu a následné využití do investic dopravního systému hlavně veřejné dopravy.(Říha, Dytrych, 2007)

Projekt vychází z toho, že stanovení výše mýtného bude politickou volbou. Ke stanovení poplatku byla využita metoda standardů životního prostředí

$$P_M = f(\Delta I, T)$$

P_M… výše mýtného

ΔI… snížení intenzit individuální automobilové dopravy

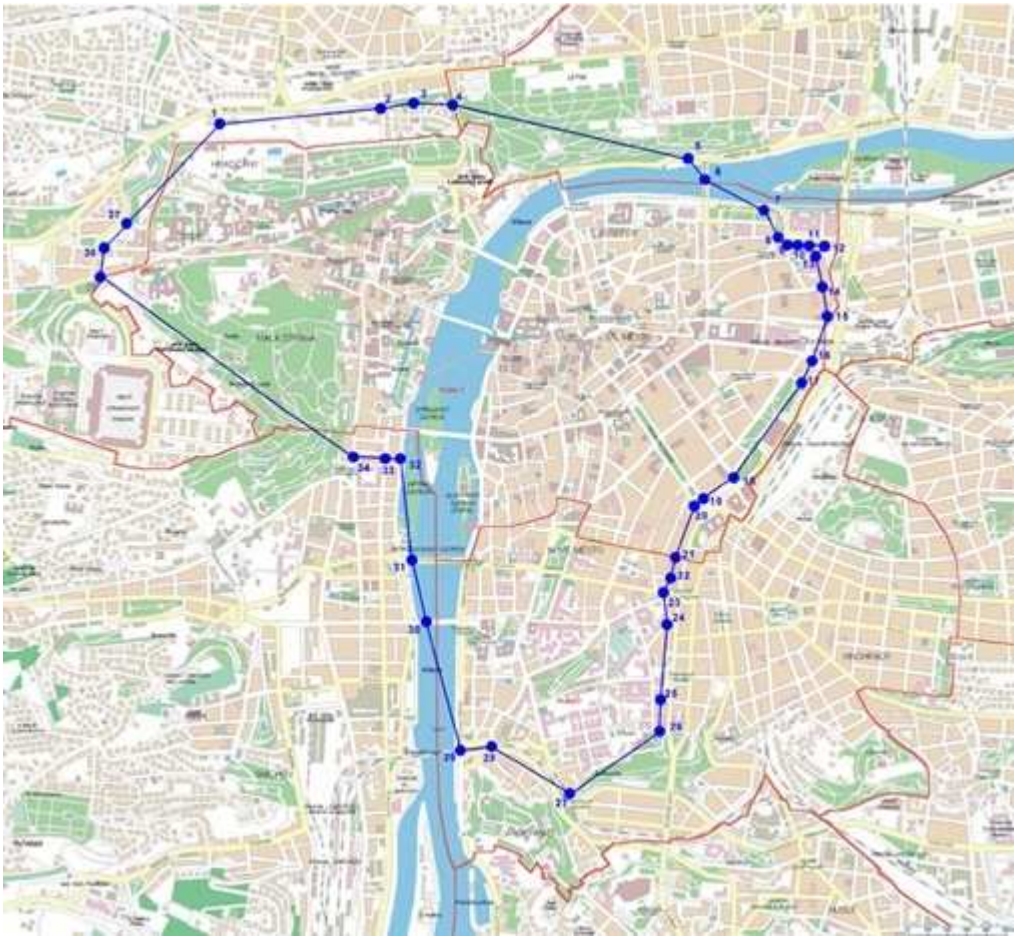
T… čistý příjem veřejných rozpočtů z mýtného

(Říha, Dytrych, 2007)

Dotčená oblast

Dotčenou oblastí by měla být oblast kopírující Pražskou památkovou rezervaci dále jen PPR.

Obrázek 6. Zpoplatněná zóna



Zdroj: Czech Consult s.r.o., 2007

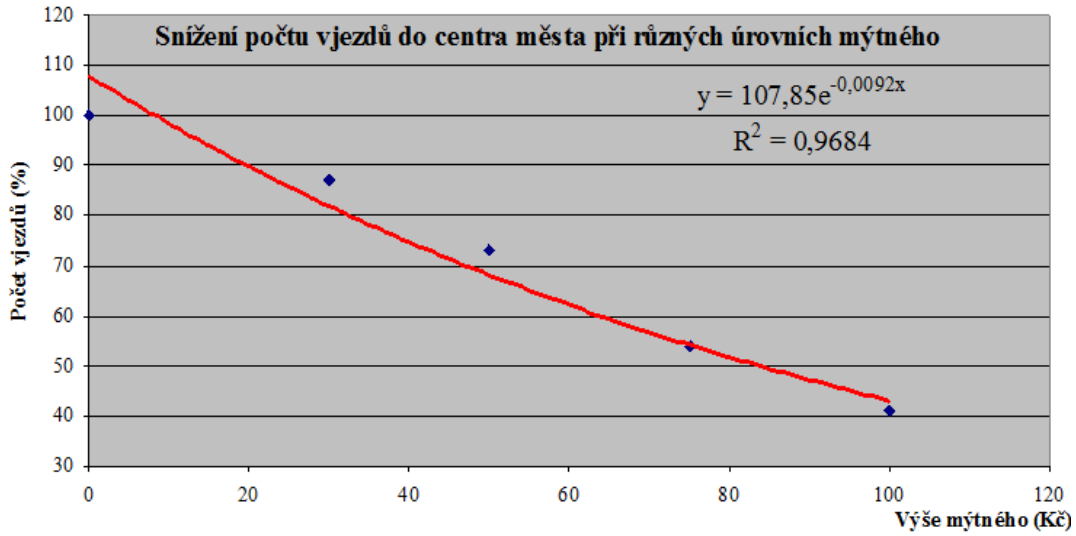
Zpoplatněná zóna se rozkládá na ploše 8,63 km^2 s 61 300 rezidenty a 32 000 vozidly rezidentů. Dle statistik její hranice denně překoná 351 370 vozidel z toho 92 670 vozidel unikátních (ÚDI, 2010).

Stanovení poplatku

Výše poplatku se odvíjí od výzkumu poptávky po vjezdu. Při poplatku ve výši 30 Kč by se od vjezdu do oblasti odradilo 13 % řidičů. Při poplatku 50 Kč 27 %, při 75 Kč za vjezd by se odradilo 46 % motoristů, a pokud by byl poplatek na úrovní 100 Kč, odradilo by to od vjezdu 59 % účastníků provozu. (Poplatek je odvozen z funkce i-tého vstupu po zavedení mýtného.) Znázornění vztahu počtu

vjezdů (v %) na výši mýtného (v Kč) udává regrese výsledků průzkumu exponenciální funkce (Říha, Dytrych, 2007).

Obrázek 7. Snížení počtu vjezdů do centra města při různých úrovních mýtného



Grafické znázornění – regrese výsledků průzkumu exponenciální funkcí

Zdroj: Říha, Dytrych, 2007

Tento aparát umožňuje poměrně snadno optimalizovat hustotu dopravy v určené oblasti.

Charakteristika poplatku

Běžný poplatek umožňuje neomezené překročení hranice zpoplatněné oblasti během jednoho dne. Rezidenti a abonenti mají nárok na slevu a poplatek platí ročně. Vozidla záchranných složek a držitelů průkazu ZTP mají vjezd zdarma. Výše jednorázového poplatku i poplatku pro rezidenty je navrhnuta ve čtyřech variantách (Říha, Dytrych, 2007).

Tabulka 1. Varianty poplatku

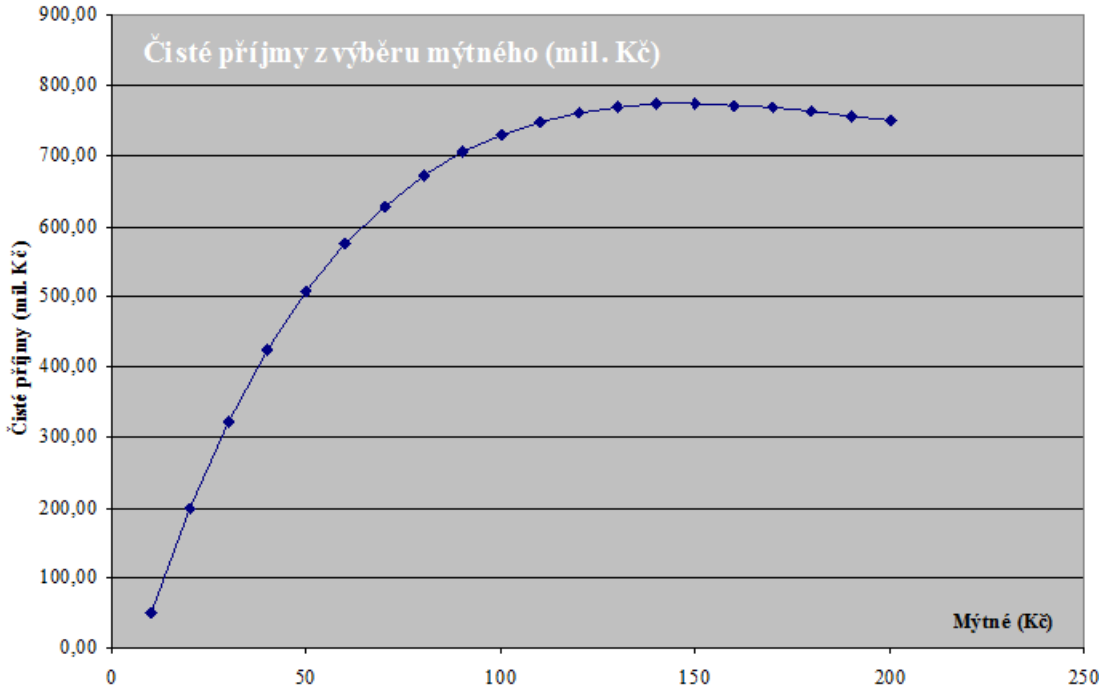
	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
Jednorázový poplatek (na 1 den)	30 Kč	50 Kč	75 Kč	100 Kč
poplatek pro rezidenty (roční)	1 200 Kč	2 000 Kč	3 000 Kč	4 000 Kč

Zdroj: Zdroj: Říha, Dytrych, 2007

Příjmy

Pražský mýtný systém má za cíl mimo jiné získání finančních prostředků, které je nutné účelně, ale hlavně transparentně využít, investovat do předem definovaných oblastí. Jedná se o investice do dopravy např.: nových linek, vozidel, kvality MHD nebo alternativních druhů dopravy. Pro představu možností příjmů z mýtného uvádím graf znázorňující výši čistých příjmů při určité výši poplatku. Pokud by byla snaha maximalizovat čisté příjmy z tohoto mýtného systému, poplatek by se měl pohybovat kolem 140,-- Kč (Říha, Dytrych, 2007).

Obrázek 1. Čisté příjmy z výběru mýtného (mil. Kč)



Zdroj: Říha, Dytrych, 2007

Technologie

Pro mýtné se plánuje využití technologie ANPR (Automatic Number Plate Recognition), zařízení schopného číst registrační značky vozidel. Tato varianta je příznivá především pro řidiče, kteří nemusí řešit instalaci zařízení do vozidla. Systém se skládá ze tří subsystémů; řídícího centra, dohledového systému u komunikací a systému pro realizace plateb uživatelů vozidel (Říha, Dytrych, 2007).

Investiční a provozní náklady

Investiční náklady: dohledový systém, pracoviště finančního operátora, zákaznické centrum, centrum manuálního rozeznávání reg. Značek, platební automaty, vývoj software, komunikační kampaň – 419 114 000 Kč (Náklady nebyly dále rozebrány, autoři výpočtů - Eltodo EG a.s., Cross Zlín s.r.o a Český telecom, a.s.)

Provozní náklady: mzdové náklady, provozní režie, náklady na datové přenosy, správa a údržba dohledového systému, správa a údržba software a komunikačního prostředí, proběhy vozidel, odpisy – 124 038 800 Kč/ rok (Říha, Dytrych, 2007).

Důsledky zavedení

Pokud se mýtné zavede, jsou očekávané tyto změny chování. Dojde k vyšší míře využívání služeb MHD nebo alternativ k osobní automobilové dopravě. Zintenzivní se provoz u hranic zpoplatněné oblasti, lidé budou mít tendenci se pokud možno oblasti vyhnout. Někteří přicestují k hranici zpoplatněné oblasti automobilem a dále budou pokračovat MHD nebo také pěšky. Ve zpoplatněné oblasti se sníží intenzita dopravy. Bude potřeba sledovat vytíženost MHD a případně reagovat zavedením nových linek nebo změnit kapacitu linek stávajících (Říha, Dytrych, 2007).

SWOT

Vedle poměrně snadné a jednoduché cesty k omezení dopravy v centru na základě rovných podmínek a získání mnohých dalších přínosů např.: zlepšení kvality životního prostředí, získání prostředků k investici do zkvalitnění dopravy nelze nezmínit slabé stránky projektu a hrozby. Není jednoduché rozšířit zavedenou oblast, evidovat jízdy uvnitř oblasti nelze a výše poplatku nezávisí na ujeté vzdálenosti. Není dostatečná možnost zpoplatněnou oblast objet, kapacity komunikací nejsou zcela dostatečné. Hrozby vychází hlavně z přirozené neochoty lidí platit mýtné a snahy systém obejít. Možná je i potřeba investic na zařízení zničená vandalstvím, nedostatečná legislativní možnost poplatky vymáhat a to nejen u domácího obyvatelstva, ale také od cizinců (Říha, Dytrych, 2007).

1.4.2 Analýzy mýtného Deloitte

Tato analýza byla představena o rok později než předchozí práce z ČVUT. Její detaily jsou veřejnosti skryty. Některé informace ale byly zveřejněny v regionálním deníku E15:

rozsah oblasti 8,5 km2
provozní doba všední dny 7 - 19.00
počet zpoplatněných komunikací: 69
předpokládané snížení dopravy o 20 %
základní jednodenní poplatek 120 Kč
zvýhodněný roční poplatek pro registrované řidiče 26 460 Kč (105 Kč/den)
zvýhodněný roční poplatek pro rezidenty 7560 Kč (30 Kč/den). (ČTK, 2008)

Tato studie oproti projektu ČVUT hovoří o vyšších částkách poplatků a je skeptičtější ohledně výsledného efektu. Shoduje se na oblasti zpoplatnění, tzn. Pražské památkové rezervaci. Poplatek by se platil v pracovní dny od 7 – 19 hodin, v této době projede touto oblastí přes 290 tisíc vozidel, po zavedení mýtného by se mohl snížit o pětinu na 223 tisíc. To se ale některým zastupitelům zdá příliš málo za cenu investičních nákladů (ČTK, 2008).

1.5. Mýtné ve světě

1.5.1 USA

To že jsou kongesce palčivým problémem i ve světě, dokazuje vyčíslení nákladů dopravních zácp ve výši 78 miliard, které provedli Schrak and Lomax v USA v roce 2005. Navíc tyto náklady vykazují rostoucí tendenci. V případě Spojených států je na místě uvést odlišnost struktury městských ulic. Evropská města jsou tradičně budována kolem centra a ulice tak mají zpravidla radiální uspořádání, kdežto americká města jsou spíše síťová, není tu tedy centrum, a pokud se zde doprava řeší mýtným, tak v určitých ulicích nebo třeba jenom v pruzích, než v centrální oblasti. O zpoplatnění problémových pruhů/ulic se 2krát neúspěšně snažil New York a také San Francisco uvažuje o zavedení (Albalate, Bel, 2009).

1.5.2 Londýn

Jde o první příklad zavedeného a již několik let fungujícího mýtného poplatku v centrální části města v Evropě. Myšlenka mýtného se zrodila z politické restrukturalizace Londýna v roce 2000, tenkrát byl zvolený první nezávislý politik Ken Livingstone. Dopravní situace v Londýně byla velmi vážná (ALBALATE, BEL, 2009).

Byl vytvořen projekt, který zapojil veřejnost a důkladně s ní projekt konzultoval, čímž pomohl dláždit cestu k zavedení. Určitou dobu samozřejmě trvalo, než se projekt zaběhl. Politická opozice po nějaké době zmizela, většina automobilistů projekt podpořilo (jejich výnosy z kratšího cestování a včasné příchody zaměstnanců převýšily náklady mýtného). Lze předpokládat, že zaměstnanci dojíždějící za prací do centra, kde sídlí celá řada významných společnosti, budou mít oproti zaměstnancům pracujícím v okrajových částech města relativně vyšší platy a mýtné, pro ně z pohledu nákladů, nemusí být tak citlivou nákladovou položkou v rozpočtu. Bezprostředně po zavedení klesla automobilová doprava o 15-20 %, po pár měsících o 30 %. Dopravní výkony se přenesly na veřejnou dopravu, dále na taxi, motorky a kola. Průměrná rychlost dopravy v centru stoupla o 37 %. Z environmentálního hlediska se s poklesem hustoty dopravy zlepšil také stav emisí skleníkových plynů propadem o 16 %. Na druhou stranu provozní náklady byly vyšší, než se plánovalo, zpoplatněná oblast se už několikrát měnila a provoz začíná opět houstnout, ale díky cenovým mechanismům, je možné dosáhnout nižšího provozu přenastavením mýtného (Albalate, Bel, 2009).

1.5.3 Edinburgh

Projekt Edingurghu se nechal inspirovat Londýnem. Projekt ale neprošel referendem (odmítnulo 74,4 % voličů). V tomto případě byly velice aktivní různé zájmové skupiny, a jelikož byla zanedbána informovanost obyvatel, byly techniky zájmových skupin působivé. Obyvatelé neměli na základě předchozích zkušeností (výběr poplatků na zlepšení MHD, ke kterému nakonec nedošlo) důvěru v dosažení očekávaných výsledků. Velkou roli jistě hrál i fakt, že prvořadé pro projekt bylo získání příjmů než redukce kongescí (Albalate, Bel, 2009).

1.5.4 Stockholm

Ve Stockholmu projekt prošel půlročním zkušebním obdobím v roce 2006 a jeho „ostré“ zavedení bylo spuštěno v srpnu 2007. Hlavním cílem bylo omezit dopravní zácpy, zvýšit dostupnost a zlepšení životního prostředí. Poplatky se pohybují v závislosti na denní době - $1,50 až 3,00 dolarů za den (v týdnu). Výsledky zavedení jsou vice než uspokojující. Přetížení se snížilo o 19 %. Průměrná doba cesty se v centru také snížila, ve špičce o třetinu a v odpolední špičce o polovinu. Osobní automobilovou dopravu nahradili cestující MHD. Počet aut v P+R vzrostl o 23 % (Albalate, Bel, 2009).

1.5.5 Singapur

Zkušenosti Singapuru jsou dobře známé pro svou délku fungování, v provozu je systém mýtného v tomto městě od roku 1975. Hlavním účelem je řízení provozu, což je nadřazené příjmům. Toto opatření bylo součástí komplexní dopravní politiky města, která vycházela z širšího plánu řízení letového provozu, včetně zvýšení daní (na vůz, benzín, atd.), vyšší poplatky za parkování a zkvalitňování městské hromadné dopravy. Od poplatku jsou osvobozené osobní automobily s třemi nebo vícečlennou posádkou, taxi, autobusy, policie, sanitky. Dříve také užitková vozidla a motocykly, ty ale tuto výhodu ztratily v roce 1989. Výše poplatku se pohybuje od $ 1 d 3 $ za den. Stejně jako londýnské i singapurské orgány se zavázaly ke zlepšování hromadné dopravy a rozšíření železniční sítě. Po uvedení projektu do provozu byla snížena ranní špička o 45 % (z toho osobní automobilová doprava poklesala ze 70 %)(Albalate, Bel, 2009).

2 Ekonomické myšlení - Teorie veřejné volby

Teorie zájmových skupin je součástí rozsáhlé práce Školy veřejné volby, která začala působit v druhé polovině 20. století. Tento ekonomický směr aplikuje ekonomické metody a ekonomickou teorii k analýze jednání politických subjektů. Odhaluje motivace politických rozhodnutí, která jsou v první řadě motivována vlastním prospěchem a až poté jde o obecné blaho. Politik usiluje, stejně jako jakýkoliv jiný ekonomický subjekt, o maximalizaci svého prospěchu. Proto když se rozhoduje, který projekt podpoří, uvažuje o tom, jak to zapůsobí na voliče, tzn. vlastně kolik mu, který projekt, přinese hlasů (maximalizace politikova užitku = maximalizace volebních hlasů) (Vorlíček, 2008).

2.1. Zájmové skupiny

Na zájmové skupiny bylo nahlíženo různě. Z pohledu tradičních politických věd až do sedmdesátých let minulého století, autory jako Bentleho 1908, Lathama 1952 a Trumana 1952 je jejich existence vnímána jako exogenní proměnná. Pro tyto autory to byli pouze jedinci se společnými cíli, organizací a se společnými zájmy a hodnotami (Mitchell, Munger, 1991).

Mancur Olson (1969) nesdílel jejich nekritický postoj. Většina toho, co ZS získávají z kolektivní akce, jsou veřejné statky. Výsledkem práce ZS není vytváření další produkce, ale pouze přetažení statků od jiných ekonomických subjektů k sobě. Toto obohacování se nazývá dobývání renty. Relativně malá velikost je výhodou pro snadnou organizaci, která pomáhá větší efektivitě dosahování cílů a zároveň zajišťuje vysoké benefity na jednotlivce, cíl je rozdělen mezi méně lidí. Skupina, která o tyto prostředky přijde, je příliš velká na to, aby přínosy na jednotlivce byly dostatečně motivující a podnítily je zahájit protiakci a chránit se (Olson,1971).

V díle Logika kolektivního jednání Olson (1971) mimo argumenty vedoucí k vysvětlení způsobu vzniku ZS, principy jejich fungování a podmínky pro ovlivňování rozhodování politiků zmínil hlavní rozdíl mezi jedincem snažícím

maximalizovat svůj celkový prospěch a skupinou osob, která se účelně formuje do skupin k maximalizaci svého prospěchu. Jedinec snahou přispívá zároveň k růstu bohatství ve společnosti, kdežto zájmová skupina pouze odčerpá rentu jinému subjektu, nejedná se tak o pareto-optimální stav. S touto myšlenkou souhlasil F.A. Hayek, který se obával negativního vlivu zájmových skupina na tržní řád.

Olsonova v té době nová teorie sklidila kritiku historika ekonomického myšlení Douglasse Northa (1981). Hlavní výtka spočívala v tom, že Olson nahlížel na stát jako na pasivního účastníka. North se domníval, že také subjekty zastupující stát, budou na tlak zájmových skupin určitým způsobem reagovat (Mitchell, Munger, 1991).

K teorii zájmových skupin se vyjádřily také další ekonomické školy: Virginská ekonomická škola a Chicágská škola. Virginiánci stavěli politické činitele do role dodavatele rent, kteří se nechali ovlivňovat zájmovými skupinami. Naproti tomu v myšlení Chicágské školy, jejíž hlavním představitelem je Gary Becker zazněla zmínka o možném přínosu působení zájmových skupin, a to v případě existuje-li politická konkurence zájmových skupin usilujících o přízeň politiků. V takovém případě nemusí být efekty dobývání renty vždy neefektivní (Mitchell, Munger, 1991).

2.2. Dobývání renty

Častou činností zájmových skupin je dobývání renty, někdy je to přímo smyslem sdružování ZS. Renta je vlastně přebytek nad transakčními náklady. Tohoto přebytku ZS dosáhnou získáním privilegia poskytnutého vládou. Nejčastěji legální cestou jako lobbing, nelegální (úplatky, protislužby či pomocí černého trhu). Získání renty umožňuje institucionální uspořádání, pokud je umožněno získávat rentu dostatečně efektivně, zvyšuje to úsilí jednotlivců rentu získat. Vláda je nakloněna vytvářet renty, protože renta přináší užitek, který dosáhne získáním volebních hlasů. Pro společnost to znamená ztrátu společenské efektivity, narušení efektivní alokace (zdroje jsou vymáhány na něco neefektivního a společnost tratí – vyjádřeno náklady mrtvé váhy)(Vorlíček, 2008).

2.3. Lobbying

Lobbying označuje častou činnost zájmových skupin, kdy prostřednictvím různých akcí ZS komunikují s rozhodovacími institucemi. Jde o legální snahu dosáhnout úpravy politického rozhodnutí. Takto to sice v České republice není zatím veřejností vnímáno, ale například v USA je tato činnost upravena zákonem a povolání lobbisty je uznávané.

Jak uvádí Klíma (2006) tyto akce mohou ZS provádět ve vztahu k

a) Veřejné moci přímo
b) K politickým stranám
c) K veřejnému mínění

Ad a) V hlavní roli této akce jsou hlavně informace, ty jsou nejvíce respektovány a není se čemu divit, pro politika jsou nejpřínosnější, pokud jsou kvalitní, může je použít k argumentaci návrhu zákona. Veřejná moc může využívat také konzultace, kam jsou často zváni zástupci odborových svazů nebo jiných zájmů (Klíma, 2006).

Ad b) V některých případech mohou politické strany následovat ZS ve smyslu, že se ZS stanou dodavatelem odborných informací velice užitečných k projednávanému tématu (například odbory, podnikatelské svazy) (Klíma, 2006).

Ad c) ZS určitým způsobem informuje veřejnost za účelem upozornění na své cíle, na nutnost a naléhavost změny. Někdy se tato akce odehrává jako stávka, k působení na veřejnost je obvyklá i propaganda, kterou ZS přesvědčují veřejnost skrze média (nejčastěji tiskem nebo televizí) o svých požadavcích (Klíma, 2006).

Nedůvěra a skepse veřejnosti vzhledem k tomu, že se zájmové skupiny snaží navazovat kontakty se zákonodárci a jednání nejsou pod dohledem veřejnosti ani legislativně upravena, není nepochopitelná. Přesto tyto aktivity probíhají, můžeme

sice více či méně spekulovat, jak „čistě“, ale nezbývá než brát je v potaz, protože své účinky bezpochyby mají.

2.4. Racionální neznalost

Dalším poznatek Školy veřejné volby uplatnitelný v mé práci, především, jako vysvětlení určitého chování veřejnosti, je právě racionální neznalost, někdy nazývána jako racionální ignorance. Tento koncept osvětluje míru úsilí vytvořeného subjektem k získání informací. Teorie většinou mluví o voliči a informacích o volebním programu politických stran. Proč volič většinou hlasuje odhadem (nenastuduje veškeré informace k volebním programům jednotlivých politických stran). Odpovědí je racionalita, náklady na získání dokonalých informací nutných pro zodpovědné volební rozhodnutí jsou větší než přínos z takto kvalitního hlasování.

2.5. Byrokracie

Ve své práci jsem už několikrát zmínila, že hlavní protistranou k ZS je veřejný sektor, který představují politikové a úředníci, proto je nezbytné zmínit i teorii byrokracie, která dává odpověď na chování těchto představitelů státu.

Teorie byrokracie bohužel ukazuje na problém veřejného sektoru, jimiž jsou motivace. Výkon byrokrata i politika není vázán na výkon, v současné době je každý státní zaměstnanec ohodnocen lidově řečeno „tabulkově“, předem tedy ví, kolik za svou měsíční práci dostane. Za těchto podmínek a předpokladu racionálního chování se tedy bude snažit minimalizovat své náklady. Do určité únosné míry se vyhýbat práci a především odpovědnosti v souladu s tvrzením: „Kdo nic nedělá, nic nezkazí.“, „Kdo nic nezkazí, je povýšen.“, „Kdo je povýšen, dostane přidáno.“. Z toho vyplývá jediné, byrokrat nemá zájem řešit problémy veřejnosti, pokud je řeší, tak v omezené míře a pomaleji, než kdyby byl na řešení nějak zainteresován, jako v soukromém sektoru, tam by nízká kvalita služeb byla

postihnuta snížením mzdy nebo ztrátou zaměstnání. Politik se zase, jak je velice často vidět, snaží maximálně vyhýbat odpovědnosti (Vorlíček, 2008).

2.6. Otázky prosaditelnosti politiky

I když známe ekonomicky zdůvodněné chování jednotlivých aktérů na scéně prosazování projektů, nemusí to být pro reálné odhadnutí výsledku dostačující. Při vyvozování mechanismů chování je nutné abstrahovat od určitých faktorů, ty ale mohou mít na konečný výsledek (zavedení/nezavedení) velký vliv.

Tato část je tedy zaměřena na vyvození reálných faktorů, které mohou mít zásadní vliv a je tak třeba brát je v potaz a zohlednit v úvahách o prosazení.

Stojíme-li na straně prosazující projekt, máme k dispozici zkušenosti některých měst, která si zaváděním prošla. Tyto zkušenosti shrnula na svém fóru OECD a výsledky publikovala v práci Implementace zpoplatnění. Práce poukazuje na význam informování veřejnosti, která je bez získání alespoň zásadních informací snadno náchylná k manipulaci pomocí účelově zabarvených informací. Hlavním cílem by mělo být poskytnout veřejnosti dostatečné informace, aby každý jedinec měl možnost učinit informované rozhodnutí. Kvalitní a dostupné informace tu hrají zásadní roli. Je prokázané, že pokud je veřejnost dostatečně informována a rozumí důvodům, proč je změna nutná a také jak bude probíhat, nestaví se vůči změně automaticky do opozice, jak tomu často bývá, pokud tyto informace chybí (OECD, 2010). Informování a aktivity s tím spojené by se měly týkat těchto hlavních oblastí (OECD,2010):

1) Primární cíl projektu
2) Vhodné začlenění do fungujícího systému
3) Rozhodnutí ohledně naložení s příjmy
4) Zapojení veřejnosti do projektu

Lidé by měli porozumět, proč je změna nutná, takže hlavní cíl projektu musí být každému jasný a vybavit se vždy, když o projektu uslyší. Důležité je stanovit hierarchii cílů a ten nejdůležitější komunikovat nejvíce, informovanost je nutná. Ostatní cíle by si občané určitě měli mít možnost pohodlně dohledat, ale přehlcení

veřejností informacemi by projektu nepomohlo. Vhodně zvolené by měly být komunikační kanály cílů s ohledem na jejich postavení v hierarchii cílů (OECD, 2010).

Vysvětlení, jak bude vše probíhat krok po kroku, odboural strach veřejnosti z toho „Co bude?“ a jak je to ovlivní v jejich běžném životě. Pokud jedinec neví, jak bude vypadat nová situace, jen těžko si pak představí, jak se s ní vypořádá (OECD, 2010).

I když se příjmová neutralita v případě zavádění další poplatků jeví jako ideální řešení, v praxi se jí dosahuje velice obtížně, a proto je běžnou praxí připustit, že systém, ač původně nezaveden kvůli získání dalších příjmů, bude nějaké příjmy generovat. V tomto okamžiku, kdy jsou příjmy připuštěny veřejnosti, je nezbytné citlivě toto téma rozvinout, aby nebyl vytvořen dojem „zavedeme další způsob, jak z vás dostat peníze“(OECD, 2010).

Příjmy by měly být využity účelově a mělo by být od začátku jasné, kam poputují, čímž bychom se měli vyhnout riziku zamítavého postoje veřejnosti. Ideálně by se měly příjmy reprezentovat např.: jako nástroj zlepšení faktorů životního prostředí. Toto lze demonstrovat srovnáním tři různých otázek: „Jste ochotni platit nové ekologické daně?“ pravděpodobně bude vést spíše k zamítavému stanovisku. Zatímco formulace: „Jste ochotni platit nové ekologické daně, pokud se příjmy použijí na snížení jiných daní?“ nebo „Jste ochotni platit nové ekologické daně za účelem financování činnosti na ochranu životního prostředí?“ vyzní už zajímavěji. V žádném případě by nemělo dojít k vytvoření dojmu mísení fiskálního a environmentálního cíle, které logicky působí proti sobě (Wallart, 1999).

Poslední bod je typický pro změnu postojů lidí. Pokud si člověk uvědomí, nebo cítí, že je něčeho součástí, nemá tendenci hodnotit to tolik kriticky. Na jednou si uvědomuje, že nic není tak snadné a jednoznačné, mizí pocit bezmoci a nabývá dojmu věc ovlivnit. Přesně to platí i v případě mýtného (OECD, 2010).

K dalším, v tomto případě více obecným faktorům, které autor uvádí ve výčtu při úvahách o zavádění ekologických daních, které mají k mýtnému blízko, jsou: úroveň vzdělání, hospodářské zdraví, psychologické aspekty a objektivní měřítka spravedlnosti (Wallart, 1999).

S rostoucí úrovní vzdělání si lidé snáz představí širší souvislosti a jsou tak schopni vidět také možné přínosy. Hospodářské zdraví domácnosti je významné z pohledu uspokojování potřeb jednotlivce vzhledem k žebříčku priorit, na což poukazoval například Maslow ve své pyramidě potřeb, nebo z pohledu hospodářství jako celku také Kuznets , kdy s růstem HDP na osobu klesají určité indikátory znehodnocení životního prostředí (Šauer, 2007). Objektivní spravedlnost zde souvisí s vyšší popularitou nepřímých daní, které jsou chápany jako spravedlivější, i když méně progresivní než daně přímé (Wallart, 1999).

2.7. Kategorizace ZS

Pro další práci se ZS je třeba upřesnit pojem ZS, jak s ním bude dále pracováno. Autorka české odborné literatury Říchová (2000) rozděluje zájmové skupiny na skupiny, které chtějí získat politickou moc a nesoucí odpovědnost dané touto mocí (politické strany) a které nechtějí získat politickou moc ve smyslu, přímo působit jako političtí představitelé, ovšem mít určitý vliv na tyto zastupitele, bez vlastní odpovědnosti z tohoto působení.

Další upřesnění dává představu o efektivitě práce zájmové skupiny, jde o to, zda se členové organizují či ne (Olson, 1971).

Zájmové skupiny mohou aktivně působit ve prospěch hmotných cílů, ale lze najít zájmové, v tomto případě je přiléhavější pojmenování ideové, skupiny, které prosazují spíše ideové principy (různé neziskové organizace) (Klíma, 2006).

Další členění kategorizuje zájmové skupiny na soukromoprávní, kam řadí firmy a občany a na veřejnoprávní, kam spadají orgány státní moci (Klíma, 2006).

3 Metodika přístupu k hodnocení ZS

3.1. Určení ZS, četnosti, přínosy a náklady, vliv

Analytická část zpracovává téma v těchto částech: identifikace, četnost, přínosy a komplikace a síla pro ZS rozdělených do oblastí jako je veřejnost, firemní sféra a podnikatelská sféra.

Cílem identifikační části je v první řadě zaměřit veškeré zájmové skupiny. K tomu dojde poté, co se ZS obecně strukturují. Od velice široce vymezených kategorií postupným zužováním a dělením na subkategorie, vzniknou dostatečně specifické ZS, za něž se dosadí konkrétní subjekty působící v Praze. Tato snadná metoda je velice transparentní a minimalizuje riziko opomenutí některé ZS.

K určení početnosti poslouží dva zdroje: různé evidence subjektů a statistiky. V případě absence těchto zdrojů, pak budou využité odhady, které budou kopírovat logiku dělení kategorií na podkategorie, jako tomu je u identifikační fáze.

Rozhodování subjektů je učiněno v okamžiku zvážení všech přínosů a nákladů. Ty budou vyhledávány, je možné, že vzhledem k individualitě jednotlivců nebude výčet absolutně kompletní, nebude však postrádat podstatně vnímané přínosy a náklady. Přínosy a náklady budou vycházet z cílů ZS. Veřejnost například bude preferovat, kvalitní život, pohodlnost, nákladovou nenáročnost. To do jaké míry by mýtné zasáhlo jejich fungování atd. Firmy budou citlivé na změny s vlivem na zisk atd.

Síla jednotlivých ZS už bude kombinací motivace a určitých charakteristik, které by mohly být nápomocné, nebo například ztěžující.

3.2. Metoda ověření odhadů

Zatím všechny kroky vedly s učinění odhadované reakce. Ta bude u vybraných skupin ověřena, kvantitativní metodou zjišťování v podobě dotazníku, či rozhovoru.

Explorativní metody zjišťování

Tato metodika směřuje k ověření nebo vyvrácení předpokládaných reakcí či postojů. Zahrnuje v sobě různé způsoby jak dané ověřit.

Pro průzkumy všeho druhu se nejčastěji využívají dva základní postupy:

1) Standardizované – používají se pro tzv. Kvantitativní údaje
2) Nestandardizované – cílem šetření bývá hlubší zkoumání skutečností, provádí se v tzv. Kvalitativních výzkumech

Ad 1) Pro standardizované postupy je typické používání formulářů, které umožňují od všech jednotek získávat požadovaná data shodným způsobem (Vyplňování písemných dotazníků a anketních lístků – „tváří v tvář“, na papíře, telefonicky) (Pecáková, Novák, Herzman, 2004).

Dotazník

Klasický standardizovaný nástroj masivního zjišťování dat. Jeho vhodnost pro hromadné zjišťování dat vyplývá z možnosti „vyzpovídat“ spoustu osob a jeho jednoduchost je ideální pro sumaci údajů a jejich vyhodnocení. Nízká finanční náročnost je též výhodou. Nevýhodou dotazníků a anket je jejich nízká návratnost a riziko, že dotazník vyplní a vrátí pouze lidé určitého typu, nebo pokud je dotazník přímo určen například ženám, vyplní je z recese třeba také muž. Zde nemáme plnou kontrolu nad spolehlivostí získaných dat (Pecáková, Novák, Herzman, 2004).

Vzhledem k tomu, že subjektů, kterých se chceme dotazovat je relativně malé množství a nemůžeme riskovat, že by se nám jejich postoje nepodařilo prozkoumat vzhledem k riziku nízké návratnosti dotazníků.

Dotazování

Nejrozšířenější způsob pro zjišťování veřejného mínění, v podobě rozhovoru (tazatele s dotazovaným). Můžeme si ověřit, zda informace získáváme od našeho profilového dotazovaného a mimo přímých dat získaných kladením otázek, můžeme zapojit i pozorování dotazovaného subjektu a získat tak další cenné informace, to je ovšem omezeno pokud nekomunikujeme s dotazovaným přímo, ale například se dotazujeme po telefonu (Pecáková, Novák, Herzman, 2004).

Možnosti této metody odpovídají požadavkům zkoumání, proto bude použita.

Příprava metody - dotazování

Základní jednotkou výzkumu (ankety, dotazníku, rozhovoru) je otázka. Ty mohou být uzavřené, dotázaný si vybere jednu odpověď z uvedených možností (unique choice), někdy více odpovědí (multichoice), uzavřené otázky jsou charakteristické pro ankety a dotazníky. V případě rozhovoru převažují otevřené otázky (open-end question), kde se dotázaný může volně vyjádřit, což sice vede ke komplikovanějšímu zpracování takových odpovědí, ovšem ze samotného chování při rozhovoru můžeme postřehnout další někdy důležité skutečnosti. Subjekt nebude volit možnosti náhodně „jen aby zatrhl nějakou možnost“, jak to může být u dotazníků, kde není přítomen tazatel. V přítomnosti tazatele můžeme předpokládat delší zamyšlení nad otázkou, popřípadě může dotazovaný požadovat vysvětlení otázky, pokud mu nebude jasná a tím dosáhnout kvalitnějších a přesnějších odpovědí (Pecáková, Novák, Herzman, 2004).

Typy otázek dle funkce zjištěných dat:

Meritorní – sledují podstatu zkoumaného problému

Identifikační – popisují základní charakteristiky výběrové jednotky

Filtrační – na jejich základě se tazatel rozhoduje, jaké další otázky bude dotazovanému pokládat (Například po otázce: „Byl jste u voleb?“ následují dvě možné odpovědi (ano/ne). Ty rozdělí dotazované do dvou skupin a pro každou skupinu pak nabízí dotazník jiné následující otázky.)

Kontrolní – ověřují některé odpovědí dotázaných (Pecáková, Novák, Herzman, 2004)

Ad 2) Nestandardizovaný postup je charakteristický naproti přesnému scénáři u standardizovaných postupů volnějším scénářem. Data se získávají v hloubkovém interview (depth-in interview), formou skupinové diskuse (focusgroup). Výhodou, ale také faktorem zvyšujícím náročnost je možnost interaktivního přizpůsobování v průběhu rozhovoru. Tím je umožněno vniknout do hlubších názorových struktur. To ale ovšem pouze za předpokladu zkušeného člověka, vedoucího takový rozhovor. K nestandardizovaným výzkumným postupům se počítá také pozorování. Nestandardizované metody se využívají pro poměrně malé výběrové soubory, nekladou si přílišné nároky na reprezentativnost (v tradičním statistickém slova smyslu). Pro toto zkoumání se vybírají spíše jedinci reprezentující určité sociálně psychologické typy. Přes veškerou náročnost a zdánlivé nevýhody význam nestandardizovaných metod v současné době roste (Pecáková, Novák, Herzman, 2004).

Nestandardizované postupy nebudou vzhledem k požadavku odbornosti tazatele využity v ověřování zájmů a postojů této práce.

4 Analýza zájmových skupin

Analýza je zaměřena na zkoumání vlivu zájmových skupin, kterých se otázka mýtného v Praze dotkne a které budou moci na tuto situaci určitým způsobem reagovat.

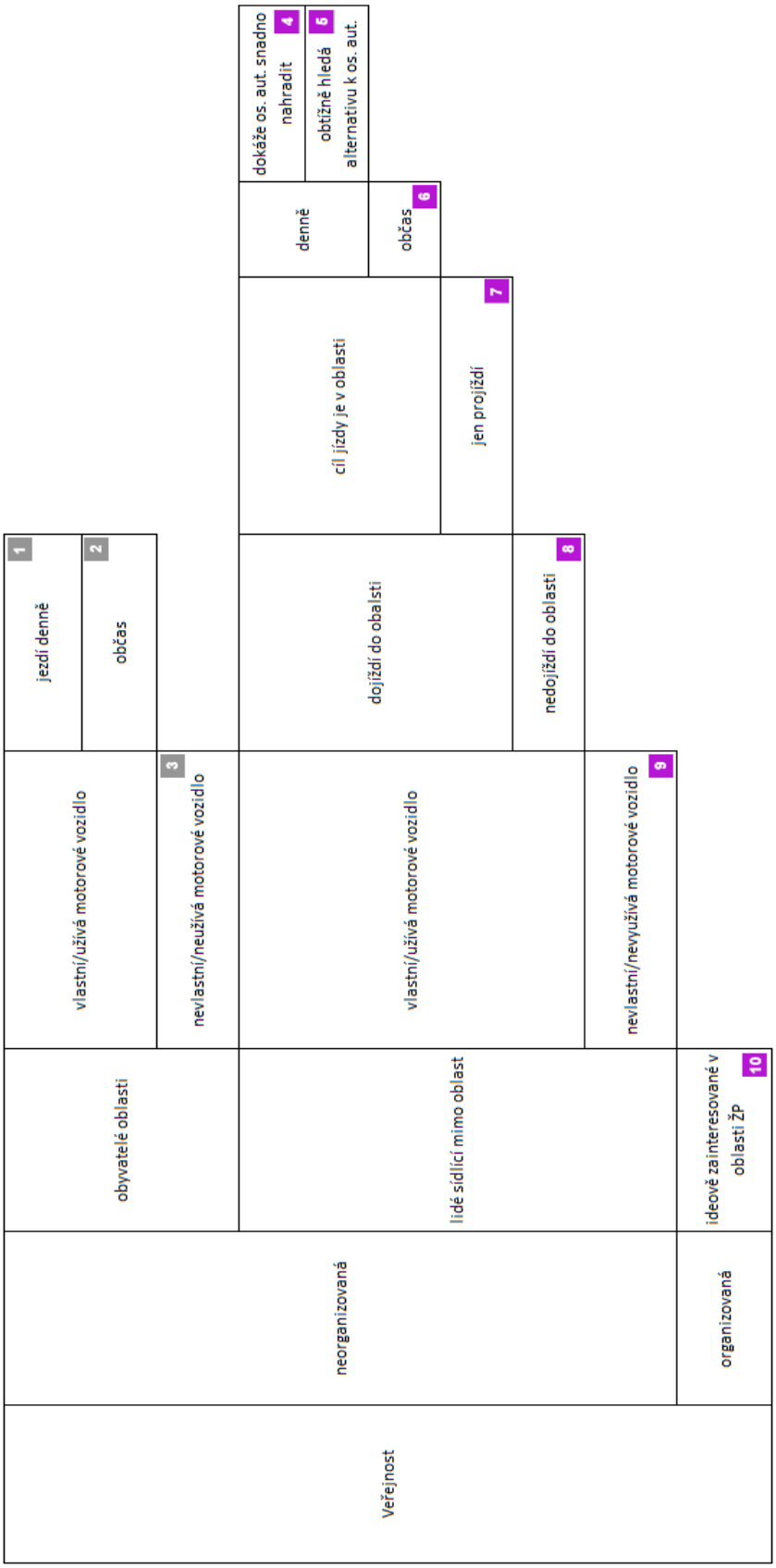
Metodika analýzy již byla zmíněna, zbývá tedy přistoupit k provedení.

4.1. Identifikace

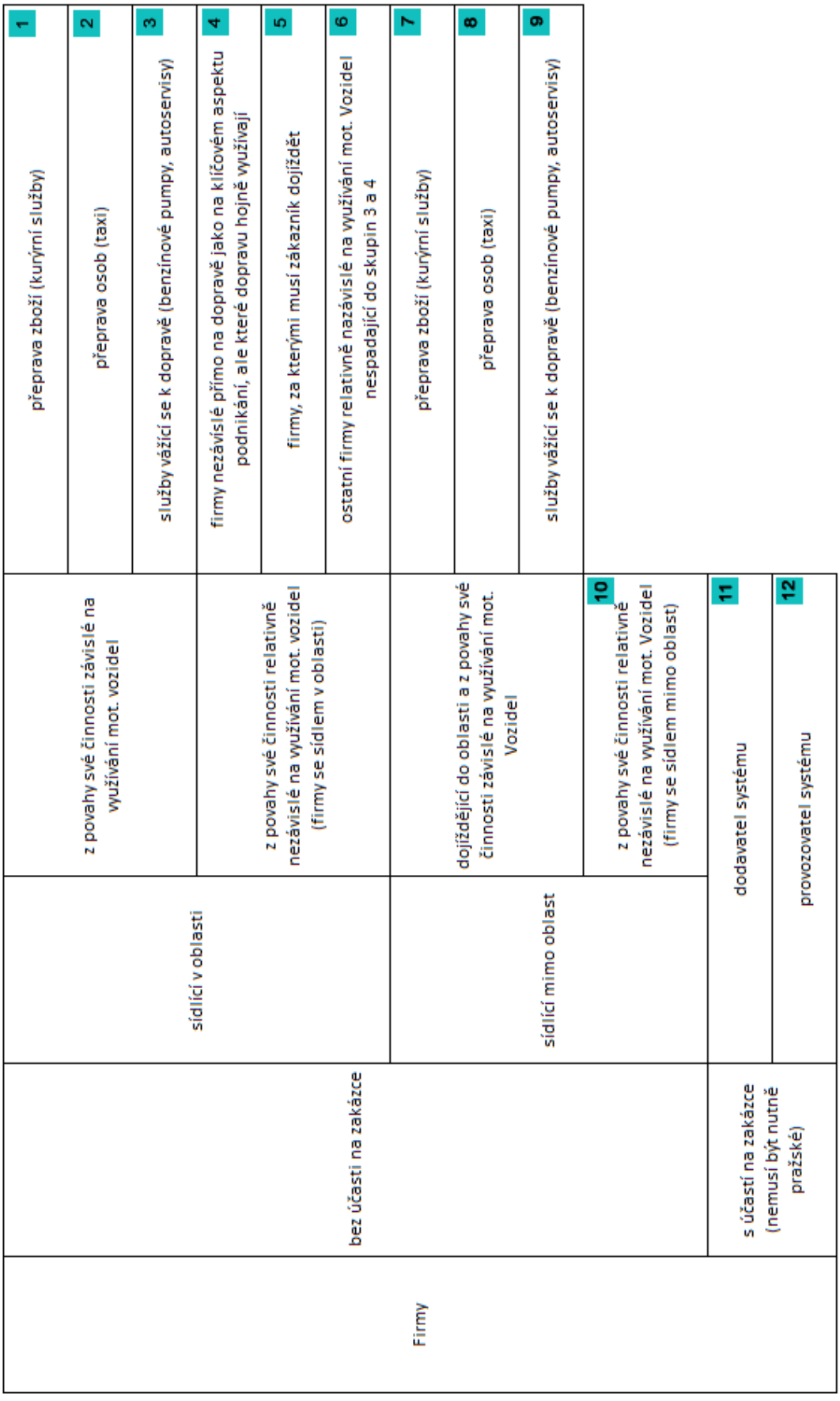
Detailní rozpoznání provedené v této části umožní přikročit k dalším částem analýzy a je tedy nezbytné k určení klíčových hráčů diskuse vlivu zájmových skupin.

Postupné rozdělování skupin na další podskupiny by mělo vyloučit opomenutí významného „hráče“.

Prvně bude analyzována množina skupin veřejnosti, dále ZS firemní sféry a jako poslední určeny ZS státních orgánů.



Obrázek 8. Identifikace zájmových skupin - veřejnost



Obrázek 9. Identifikace zájmových skupin – firemní sféra

Příslušné orgány státní správy

Zastoupení a působení státní sféry v problematice mýtného v Praze vychází z následující legislativy.

Dopravní infrastruktura je legislativně upravena Zákonem č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích. Zákon stanovuje subjekty odpovědné za správu komunikací, podmínky zpoplatnění aj. Výkon státní správy je určen pro: dálnice, rychlostní silnice a silnice I. Tříd – ministerstvo dopravy. Silnice II. a III. třídy - Krajský úřad a obecní úřady s rozšířenou působností. Místní komunikace – Obce (Zákon č.131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, 2011).

Z uvedeného vyplývá skutečnost, že v Praze, co se týká mýtného, které přesahuje svým rozložením městské části (plán mluví o Praze 1 a části Prahy 2), vzhledem ke kompetencím bude rozhodování v rukou magistrátu, jako věcně a místně příslušného orgánů státní správy.

Magistrát je složen ze zastupitelstva a členové zastupitelstva jsou politikové, tedy již teoreticky uchopitelné subjekty. Dále zde figurují byrokratičtí pracovníci, jež mají dle teorií též své vzorce chování.

4.2. Početnost

Jeden z dílčích a pomocných kroků je určení početnosti jednotlivých skupin. Vzhledem k tomu, že tématu zkoumání prosaditelnosti mýtného z pohledu zájmových skupin v Praze nebyla zatím věnována žádná větší pozornost ústící ve studii či odborný článek, nejsou ani počty snadno dohledatelné a jejich zjištění závisí na ochotě úřadů, které jsou ve sdělování informací nesdílné. Z velké části tak muselo dojít k použití odhadů, na což bude kladena pozornost při stanovení výsledků.

Početnost ZS Veřejnosti

Tabulka 2. Velikosti jednotlivých skupin - veřejnost

kategorie	počet subjektů v ZS
1	10 - 40 tis.
2	10 - 40 tis.
3	5 - 20 tis.
4	desítky tis.
5	desítky tis.
7	desítky tis.
8	380 - 485 tis.
9	415 tis.
10	desítky jedinců

Obyvatelé oblasti

K pobytu na Praze 1 a Praze 2 je evidováno 30 tis. a 49 tis. obyvatel (CZSO, 2010). A protože mýtná oblast zasahuje pouze na polovičku území Prahy 2 počet obyvatel zpoplatněné oblasti je tak nižší, studie ČVUT hovoří o 61 tis. obyvatelích. Na rezidenty oblasti je evidováno 32 tis. vozidel. (Říha, Dytrych, 2007). Počet osob bez osobního automobilu není uveden. Vzhledem k vlastnění 1,4 automobilu na osobu (ÚDI, 2011) tak může být osob bez osobního automobilu trvalé přihlášených k pobytu v oblasti mezi 29 – 45 tis.

Ostatní Pražané

K této skupině jsou těžko dohledatelná čísla, proto je hned v úvodu nutno říci, že jde o odhady. Odhady vycházejí z následujících úvah. Pražanů je k roku 2010 dle Českého statistického úřadu evidováno 1.257 tis. Z toho někteří vlastní nejčastěji jeden nebo dva automobily (odhad 2/3 tj. Cca 830 tis), někteří Pražané se obejdou bez automobilu (odhad 1/3 tj. Cca 415 tis.).

Během dne překročí hranice zpoplatněné oblasti 351 tis. vozů (Říha, Dytrych, 2007). Pokles dopravy po zavedení může být 20-50 %, tj. cca o 70 – 175 tis. méně

vozů projíždějících centrální zpoplatněnou oblastí, tudíž odhadovaný počet motoristů vjíždějících do centra se bude pohybovat v rozmezí 175 – 280 tis.. Motoristé s cestou do zpl. oblasti cca 175 – 334 tis., zbývající motoristé (odhadnutých 830 tis. mínus dojíždějící do oblasti) cca 496 – 654 tis. Z toho ne všichni bývají Pražané, tento interval se tedy řádově o pár desítek tisíc sníží.

Počet ZS Firemní sféra

Tabulka 2. Počty subjektů ve firemní sféře

kategorie	počet subjektů v ZS
1 a 7 kurýrní služby	35
2 a 8 taxi	50
3	15
4	870
5	220
6	stovky
9	stovky
10	tisíce
11	kolem 5-ti firem usilujících o zakázku
12	kolem 5-ti firem usilujících o zakázku

Zdroj: Webové stránky Prahy 1 a Prahy 2, www.praha1.cz, www.praha2.cz, Databáze firem v Praze; www.firmyvpraze.cz

Část skupiny 1 a 7 – kurýrní služby

Poskytovatelů kurýrních služeb je v Praze asi 35 (Databáze firem v Praze, 2011). Jsou sloučeny kurýrní služby se sídlem ve zpoplatněné zóny a mimo ni. Tyto skupiny jsem sloučila, neboť je u nich lhostejné, zda mají sídlo ve zpoplatněné oblasti nebo mimo ni. Ač jsou si kurýrní služby jakkoliv podobné s taxi službami, žádnou výhodu ve fungujících mýtných systémech nezískaly.

Část skupiny 2 a 8 - taxi

Jedná se o poskytovatele taxi služeb. V Praze je těchto PO kolem 50ti (Databáze firem v Praze, 2011). Stejně jako v předchozí ZS je v rámci Prahy lhostejné sídlo společnosti, neboť trasy těchto subjektů se odvíjí od přání zákazníka. Charakter jejich služeb – dopravit osoby kam si zákazník žádá, nedává těmto PO možnost vyhnout se zpoplatněné zóně. Na druhou stranu za předpokladu poklesu hustoty provozu, bude menší riziko zpoždění v oblasti. Vzhledem ke zmínce bývalého primátora Kasla (2002), který uvádí subjekty, na něž se mýtné vztahovat nebude a mezi nimiž je i taxi, které tuto výjimku získalo i v Londýně. (Ne)udělení výjimky je moment, který ze subjektů taxi udělá v případě výjimky profitující subjekty, v opačném případě mýtným znevýhodní.

Služby motoristům vázané na zpoplatněnou oblast – skupina 3

Poskytovatelé těchto služeb, kteří provozují čerpací stanice, autoservisy a další služby pro motoristy, nemohou reagovat ve smyslu přizpůsobení se přealokováním poskytovaných služeb. Dá se předpokládat, že s poklesem dopravy v zóně, klesnou také potenciální zákazníci. V oblasti ale není moc čerpacích stanic (kolem 5ti) ani provozoven zajišťujících servis pro vozy.

Firmy nezávislé přímo na dopravě, ale využívající ji v hojné míře – skupina 4

Zde mluvíme o firmách dovážejících do centra téměř denně zásobování. Může se jednat o pečivo, potažmo potraviny, dále květiny, kancelářské potřeby.. atp. Vyčíslení komplikuje nedostupnost úplných seznamů těchto subjektů, dostupné informace jsou vnímané jako vodítko při stanovení odhadu, jím je suma 870 subjektů skupiny 3.

Služby, za kterými musí zákazník dojíždět – skupina 5

Zde se jedná o služby kadeřnické, kosmetické, wellness, fitness, poradenství, právní služby aj. Ze stejného důvodu jako u předchozí skupiny stanoven odhad počtu subjektů, kterých je ve skupině 4 cca 220.

Ostatní firmy relativně nezávislé na využívání motorových vozidel nespadající do skupin 4 a 5 – skupina 6

Jde o společnosti, jejichž činnost není přímo ovlivněna dopravními podmínkami. To jest firmy mající v oblasti administrativní budovy atp. - skupina 3 a firmy mimo oblast – skupina 6 (v Praze celkem evidováno kolem 2.000 (Databáze firem v Praze, 2009).

Služby motoristům mimo zpoplatněnou oblast – skupina 9

Pro tuto skupinu subjektů obsluhujících čerpací stanice, autoservisy a další služby pro motoristy by odliv automobilů z oblasti mohl znamenat nasměrování vozidel k nim, ale dá se předpokládat, že automobily, které se začnou zóně vyhýbat, se roztříští mezi x desítek těchto poskytovatelů a tak efekt nebude markantní.

Firmy mimo oblast zpoplatnění se zájmy mimo zpoplatněnou oblast 10

Tyto subjekty jsou zahrnuty z důvodu kompletního rozboru. Práce je už dále nebude potřebovat a to díky absenci zájmů ve zpoplatněné zóně.

Firmy slibující si od projektu zakázku – skupina 11 a 12

Těchto subjektů budou maximálně desítky.

Počet subjektů státní sféry

Na skupinu subjektů ze státní sféry nelze nahlížet podobnou optikou jako na subjekty veřejnosti nebo subjekty firemní sféry. Tudíž počet členů ZS této sféry není rozhodující (lze říci, že jde o desítky osob), zásadní jsou pravomoci plynoucí z mocenského postavení, které bude rozvedeno v části rozebírající sílu ZS.

4.3. Přínosy a komplikace

Každá změna s sebou nese klady a zápory působící na subjekty dané oblasti, nebo dané cílové skupiny, na něž bylo opatření aplikováno. Stejně tak v případě mýtného v Praze by subjekty mohly pociťovat zlepšení, ovšem za cenu určitých nákladů. Rychlejší a komfortnější dopravní situace v oblasti a pohodlné parkování je jednou stranou mince, jejíž součástí jsou i komplikace představující růst nákladů cestování do mýtem zatěžkané oblasti, nutnost adaptovat se na systém placení, popřípadě reakcí přeplánování stávající trasy a samozřejmě další.

Přínosy veřejnosti

Vzhledem k citlivosti na časovou zátěž jízdy ať už vozem, MHD či na kole, bude aspekt úspora času jeden z nejdůležitějších. Dále je přirozeně vítán plynulý provoz zvyšující komfort z jízdy, k němuž logicky přispěje také snadné parkování. Dále můžeme očekávat snížení hlukové zátěže způsobené dopravou, vysokou koncentraci výfukových plynů. Je také pravděpodobné, že s poklesem hustoty dopravy poklesne výskyt dopravních nehod, potažmo se zvýší bezpečnost. Pokud bude systém generovat příjmy, což ale není jeho prioritou, budou tyto příjmy použity na zkvalitňování MHD.

Náklady veřejnosti

Těmto nákladům bude bezpochyby velet růst nákladů cestování, nutnost adaptovat se na novou skutečnost, ať už přeplánováním tras nebo akceptace poplatku a jeho hrazení, kdy si každý bude chvíli zvykat na povinnost hradit poplatek a na způso hrazení též. Pro některé skupiny to bude znamenat nutnost přijmout variantu

hrazení, protože nebudou mít možnost alternativy v podobě vyhnutí se oblasti. Negativem také bude alokace dopravních výkonů z centra na okrajové komunikace, které mohou být tak přetíženější než před zavedením s čímž souvisí lokální zhoršení také životního prostředí: hluku a ovzduší.

Vyjádření váhy aspektu

Nelze říci, že všechny aspekty budou na subjekt působit stejně. Rovněž nelze s jistotou prohlásit, že určení váhy dosáhneme snadno a s absolutní platností pro všechny. To vzhledem k určité subjektivitě není možné, přesto se dá očekávat, že většina subjektů to takto vnímat bude.

Obrázek 10. Přínosy a náklady plynoucí pro veřejnost

skupina	úspora času	plynulost provozu	snadné parkování v oblasti	snížení hlukové zátěže a koncentraci škodlivin v ovzduší v oblasti	předpokládané zkvalitnění služeb veřejné dopravy, stezek pro chodce i kola	růst finančních nákladů na cestování motorovým vozem	nutnost adaptovat se na systém placení	nemožnost vyhnout se zpoplatněné zóně (pokud je zpoplatněná zóna cílovou oblastí	potřeba přeplánování tras (pokud není zóna cílovou oblastí	nárůst dopravních výkonů kolem zpoplatněné oblasti	lokální zhoršení životního prostředí a zhuštění provozu kolem zpoplatněné oblasti	suma +	suma -	ve prospěch	volba mýtného
1	+++	++	++	+	+	---	-	--	0	-	N	9	7	+	ano
2	++	+	+	+	+	--	-	--	0	-	N	6	6	+-	neutr.
3	0	0	0	+	++	0	0	0	0	0	N	3	0	+	ano
4	++	++	++	N	+	-	-	-	0	-	-	6	5	+	ano
5	++	++	++	N	N	---	-	--	0	-	-	6	7	-	ne
6	++	+	+	N	+	--	-	-	0	-	-	5	6	-	ne
7	++	+	N	N	+	--	-	0	-	-	-	4	6	-	ne
8	0	0	0	0	+	0	0	0	-	--	-	1	4	-	ne
9	0	0	0	0	+	0	0	0	0	0	-	1	1	+-	neutr.

1	obyvatelé oblasti jezdící denně
2	obyvatelé oblasti jezdící občas
3	obyvatelé oblasti bez vozu
4	lidé žijící mimo oblast do oblasti dojíždějící denně (dokáží auto snadno nahradit)
5	lidé žijící mimo oblast do oblasti dojíždějící denně (obtížně hledají alternativu k os. automobilu)
6	lidé žijící mimo oblast do oblasti dojíždějící občas
7	lidé žijící mimo oblast oblasti pouze projíždějící
8	lidé žijící mimo oblast do oblasti nedojíždějící
9	lidé žijící mimo oblast bez osobního automobilu
10	ideově zainteresované ZS (např.: v oblasti ŽP)

Pro snadnou čitelnost a jednoduchou operativu je použito znaků symbolizujících postoje u daných atributů. Množství symbolů zesiluje vnímání přínosů či nákladů.

Symbolika:

+ přináší dotčené ZS přínosy
- přináší dotčené ZS náklady
0 není logickým atributem pro vymezenou ZS
N neutrální vnímání atributu ZS

Silnější citlivost je dána především absencí možnosti volby (např.: obyvatele oblasti s vozem se situace dotkne, protože oblasti se logicky nevyhne). Některé atributy budou vnímány na základě hodnot subjektů, a to především u atributů životního prostředí, kdy člověk žijící mimo oblast může, ale také naprosto nemusí vnímat pozitivní vlivy na ŽP dané snížením hustoty dopravy. Z toho vyplývá, že jde o zobecnění většinových postojů jednotlivých skupin, které ale mohou být hodnoceny také opačně. Jasné vymezení by si vyžádalo široké dotazníkové šetření, které by se na dotčené skupiny aplikovalo, což sahá za možnosti této práce.

Pokud shrneme odhadnuté postoje, výsledkem je 3:4 ve prospěch volby „ne“ s tím, že žádná skupina neměla postoje inklinující pouze k přínosům či nákladům. Dáji se tedy vyloučit agresivnější reakce pro nebo proti zavedení. U dvou skupin byla hodnota neutrální a skupina 10, která by měla zahrnovat organizace, není hodnocena, právě z důvodu absence takové skupiny v problematice pražského mýtného a zároveň nelze jednoduše zobecnit, protože reakce na atributy se logicky bude lišit dle zaměření zájmů takové organizace. Pro některou mohou být jisté atributy neutrální, kdežto pro jinou klíčové a velice citlivé. Proto v této analytické tabulce byla skupina 10 vynechána. Pokud by se situace změnila, je s ní počítáno a snadno by její postoje implementovaly do analýzy.

Přínosy podnikatelským subjektům

Hlavní přínosy sestávají z aspektů ovlivňující přímo nebo nepřímo zisk firmy. Mýtné v tomto ohledu doslova přinese zisk firmám podílejících se na zavedení systému a firmám provozující systém. Pro firmy zajišťující přepravu osob a zboží tak může být hodnocen atribut plynulého provozu, kratší cestovní čas – na základě čehož může firma zajistit zakázku spolehlivěji a promítnout to do kvalitněji poskytnuté služby. Další atributy potom naznačují vedlejší efekty: bezpečnější pohyb na jízdním kole, kvalitnější životní prostředí.

Náklady podnikatelským subjektům

Ty nejcitlivěji vnímané se opět točí kolem zisku. Tudíž jasné zvýšení nákladů v důsledku dalšího poplatku, zasáhne skupiny z řad přepravců zboží čí osob a subjektů, jež dopravu ve svém podnikání hojně využívají. Negativně se promítne i do tržeb subjektů, jež poskytují své služby pro motoristy uvnitř oblasti. Firmám, pro něž je mýtné lukrativní z pohledu získání ohromné zakázky, může přinést také jisté nepříjemnosti spojené s konkurenčním bojem, který může být ostrý a v konečném důsledku může ohrozit jméno a pověst firmy.

Obrázek 3. Přínosy a náklady plynoucí pro podnikatelské subjekty

skupina	lukrativní zakázka	reklama	hladký provoz	kratší čas cest	bezpečnější pohyb na jízdním kole (kurýrní služba)	kvalitnější životní prostředí	růst nákladů	pokles tržeb v důsledku menšího provozu	pokles potenciálních klientů	růst potenciálních klientů	snaha poškodit jméno firmy v rámci konkurenčního boje (nízko dodavatele systému)	nejistota spojená se změnou na politické scéně a změnou politik (nízko provozovatele)	suma +	suma -	ve prospěch	volba mýtného
1, 7	0	0	+	+	+	N	----	0	0	0	0	0	3	4	-	2 x ne
2, 8	0	0	+	+	0	N	0	0	0	++	0	0	4	0	+	ano
3	0	0	N	N	N	N	0	--	-	0	0	0	0	3	-	ne
4	0	0	N	N	0	N	--	0	0	0	0	0	0	2	-	ne
5	0	0	N	N	N	+	0	-	-	0	0	0	1	2	-	ne
6	0	0	N	N	N	+	0	0	0	0	0	0	1	0	+	ano
9	0	0	N	N	0	0	0	0	0	+	0	0	1	0	+	ano
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	+	0	0	1	0	+	ano
11	+++	+	N	N	0	0	0	0	0	0	-	0	4	1	+	ano
12	+++	+	N	N	0	0	0	0	0	0	-	-	4	2	+	ano

1, 7	přeprava zboží (kurýrní služby)
2, 8	přeprava osob (taxi)
3	služby vážící se k dopravě (benzínové pumpy, autoservisy)
4	firmy nezávislé přímo na dopravě jako na klíčovém aspektu podnikání, ale které dopravu hojně využívají
5	firmy, za kterými musí zákazník dojíždět
6	ostatní firmy relativně nazávislé na využívání mot. Vozidel nespadající do skupin 3 a 4
9	služby vážící se k dopravě (benzínové pumpy, autoservisy)
10	z povahy své činnosti relativně nezávislé na využívání mot. Vozidel (firmy se sídlem mimo oblast)
11	dodavatel systému
12	provozovatel systému

V této tabulce přínosů a nákladů pracujeme se stejnou symbolikou jako u subjektů veřejnosti. Opět se jedná o intuitivně doplněné a ohodnocené postoje na základě efektů pro podnikatelský subjekt. Stejně jako v předchozím případě je zde jisté riziko špatného odhadu a pokud bychom požadovali jistotu, jak situace skutečně vypadá, muselo by být šetření rozpracováno na základě zjišťování postojů přímo u subjektů.

Práce se bude v další části věnovat ověření postojů a jejich citlivost na jednotlivé atributy u podnikatelských subjektů přepravující osoby a zboží.

Přínosy a náklady státní sféry

Politici a úředníci jako jednotky státní správy tvoří subjekty zastupující státní správu. Jejich motivace byly již zmíněny v kapitole o teoriích Školy veřejné volby, ve zkratce je jejich cílem setrvat co nejdéle ve funkci (minimálně i další volební období), úředníci chtějí větší pravomoci, vyšší rozpočet a tým. Což by v obou případech mělo oběma skupinám přinést vyšší mzdy.

Politici budou usilovat o získání co nejvyššího počtu volebních hlasů, mají tedy největší motivace podporovat takové projekty, které jim je mohou přinést. Mýtné je zajímavé z důvodu, že problém dopravy je dlouhodobý a denně ho pociťují stovky motoristů projíždějících metropolí, je ale také rizikový, protože při špatném nastavení nemusí zafungovat, což by znamenalo úbytek voličských hlasů. To ovšem za předpokladu, pokud by v době mezi volbami nebyl jiný projekt či aféra, které by dokázali projekt mýtného nějak zastínit a voliči by se raději rozhodovali na základě této jiné události.

Úředníci by měli být pro zavedení a to proto, že by to mohlo znamenat růst jejich úřadu, o což jim z pohledu školy veřejné volby jde.

4.4. Síla zájmových skupin

Na určení síly ZS není autory zabývajícími se teorií zájmových skupin kladena zvláštní pozornost. Olson se této problematice věnoval roztříštěně v průběhu celé

práce. Jako základní ukazatel síly spatřoval ve snaze skupin organizovat se. Organizovanost dodává zájmové skupině na efektivnosti. Pokud skupina funguje delší dobu a byla tak schopna nasbírat zkušenosti, může se očekávat, že její síla bude na základě získaných zkušeností dále růst.

Dalším faktorem určujícím moc je ekonomická síla, o té se rozepisuje Becker (1983). Tuto ekonomickou sílu uplatňují zájmové skupiny prostřednictvím výše nákladů na podporu nebo oponování.

Určitou roli hraje i okolí působnosti ZS a to především konkurenční ZS a jejich vliv a síla. Dále institucionální prostředí, které může upravovat působení ZS (Becker, 1983).

Další Beckerův prvek určující moc je počet členů zájmové skupiny, kdy je optimální velikost zájmové skupiny určena v okamžiku, kdy došlo k maximalizaci příjmu na jednotlivce skupiny. (Becker, 1983) V praxi je efektivita velikosti skupin různorodá. Z daného se tedy nedá jednoduše vyvodit škála velikostí skupin a jejich vlivu. V jednom případě však velikost skupiny využitelná je, a to pokud se díváme na voliče, jako na zájmovou skupinu, v tomto případě pak platí „čím početnější, tím vlivnější“.

Síla ZS veřejnosti

Tabulka 3. Stanovení síly skupin veřejnosti

skupiny	organizovanost	ekonomická sílá	mýtné	počet zájmových skupin se stejným zájmem	počet zájmových skupin s opačným zájmem	počet členů	relativní vztah k počtu voličů (Pražanů 1.257 tis.)
1	ne	ne	**ano**	5	5	10 - 40 tis.	0,8 - 3 %
2	ne	ne	**ano**	5	5	10 - 40 tis.	0,8 - 3 %
3	ne	ne	**ano**	5	5	5 - 20 tis.	0,3 - 1,5 %
4	ne	ne	**ano**	5	5	desítky tis.	5 - 15 %
5	ne	ne	**ne**	5	5	desítky tis.	5 - 15 %
6	ne	ne	**ne**	5	5	desítky tis.	5 - 10 %
7	ne	ne	**ne**	5	5	380 - 485 tis.	30 - 40 %
8	ne	ne	**ne**	5	5	415 tis.	33 %
9	ne	ne	**ano**	5	5	desítky jedinců	0,000001 %
10	ano	ano	**ne**	5	5	desítky jedinců	0,000001 %

ano	**6,9 - 22,5 %**
ne	**77,5 - 93,1 %**

Veřejnost se může organizovat ve spolcích a sdruženích, to obsahuje skupina 10, ta ale není z pohledu mýtného pro Prahu konkrétně zastoupena. Ani co do ekonomické síly není veřejnost silným hráčem, a to opět ubírá ZS skupinám z této oblasti na vlivu, je to ovšem v kontrastu se ZS firemní sféry, které naopak ekonomicky silné, alespoň oproti občanům, jsou. Poslední indikátor síly je počet ZS s opačným zájmem, proto jsou v tabulce uvedeny dva sloupce o stejných hodnotách, to poukazuje na rovnováhu. (Poznámka: sloupec mýtné byl přenesen z předchozí tabulky, kde z porovnání přínosů a nákladů byl tento postoj vyvozen).

Orientační počty členů jednotlivých skupin a jejich relativní přehled v souvislosti s předpokládaným přijetím/nepřijetím mýtného už vypadá zajímavěji. Snadno si můžeme všimnout, že skupina odpovídající na mýtné „ne“, je početnější než skupina odpovídající „ano“. To je zajímavé, pokud by magistrát zvažoval referendum, za těchto podmínek se výsledek přiklání k zamítnutí projektu. Pokud by se magistrát rozhodl pro rozhodnutí bez referenda, nezdá se, že by měla veřejnost výrazně zamítavě reagovat. Nejvíce dotčeným občanům (obyvatelům oblasti) mýtné nabízí vedle nákladům také řadu příjemných změn. Naproti tomu obyvatelé mimo oblast, ať už se zamítavým, či vstřícným postojem, budou mít slabší reakce právě kvůli slabšímu dopadu zavedení mýtného na jejich život ve

městě. Všechno ale může výrazně změnit kvalita informační kampaně a zapojení veřejnosti, jak už bylo zmíněno v kapitole o práci s veřejností.

Síla ZS firemní sféry

Tabulka 4. Stanovení síly podnikatelských subjektů

skupiny	organizovanost	ekonomická síla (potenciální)	**mýtné**	počet zájmových skupin se stejným zájmem	počet zájmových skupin s opačným zájmem	počet PO a FO	**vliv mýtného přímo na náklady/výnosy firmy**	relativní vztah k počtu firem v Praze (43. tis*)
1, 7	ne	ano	**ne**	4	6	35	**negativní postoj**	0,08%
2, 8	ne	ano	**ano**	6	4	50	**pozitivní postoj**	0,11%
3	ne	ano	**ne**	4	6	15	**negativní postoj**	0,03%
4	ne	ano	**ne**	4	6	870	**negativní postoj**	2,01%
5	ne	ano	**ne**	4	6	220	**neutrální postoj**	0,51%
6	ne	ano	**ano**	6	4	stovky	**neutrální postoj**	1,61%
9	ne	ano	**ano**	6	4	stovky	**neutrální postoj**	11,52%
10	ne	ano	**ano**	6	4	tisíce	**neutrální postoj**	82,97%
11	ne	ano	**ano**	6	4	kolem 5ti firme usilující o zakázku	**pozitivní postoj**	0,00%
12	ne	ano	**ano**	6	4	kolem 5ti firme usilující o zakázku	**pozitivní postoj**	0,00%

Stejná kritéria hodnocení síly byla využita také pro množinu podnikatelských subjektů a firem. U firemní sféry stejně jako u veřejnosti nejsou tendence subjektů organizovat se. Na druhou stranu jsou subjekty firemní sféry ekonomicky silné, mají větší potenciál a větší motivaci hnanou cílem udržet si prosperitu. (Ekonomická síla je zde ale chápaná odlišně, než jak ji vnímá a vysvětluje Becker, který ji určuje výdaji na prosazení nebo naopak zamezení projektu.) Mýtné by volilo (pozor, bez ohledu na vliv na zisk) 6 skupin a 4 skupin ne, z tohoto pohledu to zdánlivě působí pro mýtné. Jakmile se zaměříme na vlivy dopadající na náklady/výnosy firmy, výsledky se mění. V tabulce je to shrnuto do sloupce *vliv mýtného přímo na náklady/výnosy firmy*, kde vidíme postoje, 3 jsou negativní, 3 pozitivní a 4 spíše neutrální. Lze tedy očekávat, že skupiny s negativním postojem budou hledat způsoby proti zavedení, kdežto ZS s pozitivním postojem budou hledat opačné možnosti. Vzhledem ke kvantifikaci pozitivní a negativních postojů, by převážil negativní postoj (kolem 2 %), pozitivní by měl sotva 1 %.

Reálně budou prověřeny možné reakce skupin 1 a 7 a to v další části.

Síla státních orgánů

Magistrát má moc učinit konečné rozhodnutí, je tu ovšem i možnost nechat rozhodnutí na občanech v referendu. Referendum je směrem k občanům pěkné gesto, ale pro politiky nejistý krok.

Referendum se může konat v případě, že se na tom usnese zastupitelstvo města. Mohou se ho účastnit osoby oprávněné volit do zastupitelstva obcí dle § 4 zákona o volbách do zastupitelstev obcí. Tzn. občan ČR s dosaženým věkem minimálně 18ti let, přihlášen v obci k trvalému pobytu, občan jiného státu též min. věku 18ti let, taktéž s trvalým pobytem v dané obci a jehož právo volit je dáno mezinárodní úmluvou (Zákon č.131/2000 Sb. o hlavním městě Praze, 2011).

Referendum je v některých zemích závazné v jiných nezávazné, pak se nazývá plebiscitem, ovšem jeho nedodržení je zpravidla chápáno jako nepřijatelné.

V případě referenda by výsledek závisel na počtu jednotlivců, pro které by mýtné přineslo více výhod než problémů a počtu jednotlivců, kterým by přineslo více nepříjemností. Rozhodly by hlasy početnější skupiny. Zůstane-li rozhodnutí na bedrech politiků, je tu hrozba, že rozhodnutí budou ovlivňovat další subjekty: byrokracie a zájmové skupiny (Wallart, 1999).

Výhodou referenda je zajisté vyšší akceptace výsledku občany, neboť rozhodli oni sami. Doba před samotným referendem spouští debatu a lidé tak mají vyšší motivaci získávat více informací.

Výhoda politického prosazení je na druhou stranu jistota, že po všech fázích zpracovávání projektu bude rozhodnutí v rukou politiků nikoliv všanc nejisté náladě veřejnosti. Stejně, tedy rizikověji vidí Wallart (1999) rozhodnutí vyplývající z výsledků referenda, než z politické volby.

4.5. Ověření hypotéz

S pomocí teoretických znalostí a reálné situace na poli ZS, bylo identifikováno a skórováno množství a vliv ZS. Z veřejnosti nevyšly nikterak radikální skupiny, je tedy s nimi pracováno jako s podobně motivovanými skupinami, nikdo nevyniká, nikoho se není nadmíru potřeba obávat. To se může hodně změnit použitou informační kampaní, jak je již zmíněno v kapitole o otázkách prosaditelnosti politik.

Politici a úředníci disponují naproti tomu mocí, která může bez obav použita na prosazení, ale těmto subjektům, jde také o zachování nebo lépe zlepšení svého postu, což je podmíněno spokojeností občanů vyjádřené dostatkem volebních hlasů, z čeho plyne, že se mohou rádi snadno nechat ovlivňovat skupinami, které by jim mohly zajistit citelné množství volebních hlasů. Jednou takovou významnější skupinou jsou podnikatelské subjekty (kurýrní služby), které by mýtné ovlivnilo do vysoké míry a dle odhadů, by nejspíš odporovaly tomuto projektu. To ale není jisté a v této kapitole bude odhad podroben reálnému zkoumání, založeném na zkoumání činnosti jednotlivých subjektů a na explorativních metodách zjišťování.

Tvorba dotazovacího scénáře

1) Stručný úvod do problému
2) Sada otázek (od otázek „na rozmluvení“, přes otázky meritorní po kontrolní)
3) Ukončení a poděkování

Ad1) Cílem je informovat dotazovaného do takové míry, aby znal účel, pro který budou data sloužit a měl dostatek informací o tématice, pro své odpovědi. Zároveň by informacemi neměl být zahlcen a celkově by celý proces neměl být neúnosně časově náročný, neboť to negativně působí na ochotu subjektů podat odpovědi. Takto vypadá úvod k rozhovorům:

Dobrý den, velice děkuji, že jste si našel/našla čas na rozhovor ohledně efektů mýtného v centru Prahy na Vaše podnikání/Vaši firmu. Velice to pomůže zpracování mé diplomové práce.

O zavedení mýtného se zatím jenom mluví. Poslední informace popisující, jak by měl projekt vypadat, jsou následující. Cílem je v první řadě regulace dopravních zácp. Zpoplatněná oblast by měla být oblast Prahy 1 a částečně i Prahy 2 (obrázek k dispozici). Poplatek by měl být ve výši 100,- Kč, který by byl za překročení hranice oblasti, jakmile by byl překročen během dne jednou, mohl by být překračován opakovaně, cena by se dále nezvyšovala (tzn. maximální denní platba 100,-- Kč). Systém by měl pouze zajistit snížení hustoty dopravy v centru nikoliv získávat příjmy. Ty pokud by byly generovány (není totiž snadné reálně dosáhnout neutrality) použily by se na zkvalitnění MHD, nebo jinam do dopravy.

Výzkumné otázky

Základní otázka, na kterou by mělo být odpovězeno, zní:

Pokud by se v Praze zavedlo v centru města mýtné ve výši 100,-- Kč, podpořili byste ho jako firma?

Tato hlavní otázka bude zasazena do doporučeného schématu otázek, jak je předloženo výše. Účelem je získat maximálně otevřené odpovědi, k nimž by mělo pomoci plynulé vedení rozhovoru a jasný, bez nátlaku působící projev.

K usměrňování a cílení otázek jsou využity doplňovací otázky. Pro nahlédnutí na jednu a tu samou věc a tudíž ověření odpovědí pomáhají kontrolní a ověřovací otázky.

(otázka na rozmluvení)

Mohu Vás požádat, abyste mi řekl/a něco o Vaší firmě? Máte hodně zásilek?

Například zásilky dopravujete pouze automobily, kurýry na jízdních kolech, jinak?

Máte hodně zásilek?

Slyšel/a jste o tom, že se o zpoplatnění Pražského centra už mluvilo?

(meritorní otázka)

Co by to pro Vaši společnost znamenalo?

(podotázky)

Byli byste pro/proti zavedení?

Mýtné by mělo zprůjezdnit oblast centra, cestování by tedy mělo jít hladce. Spatřujete v tomto nějaké výhody pro vás?

Zpoplatnění oblasti s sebou nese také povinnost platit poplatek za každé vozidlo, které překročí hranicí oblasti. Co by toto znamenalo pro Vaši společnost?

Narazili jsme na to, že by to pro Vás mělo znamenat určité zpohodlnění, ale také náklady. Jaký dojem převažuje?

(kontrolní a ověřovací)

Už se někdy stalo, že jste proti něčemu takovému vystoupili/ něco takového podpořili?

Máte tedy rezervy nebo možnost vynaložit prostředky na tyto aktivity?

Sběr dat

Na základě dat získaných z internetových stránek www.firmyvpraze.cz došlo k selekci 35 společností nabízejících kurýrní služby. Všechny společnosti byly v roce 2011 podnikatelsky činné. Na základě kontaktních údajů umístěných přímo na stránkách nebo dohledané v obchodním rejstříku byly subjekty osloveny emailem za účelem domluvení osobní schůzky. Cílem osobní schůzky, byl sběr informací o jejich postojích a případných aktivitách pro/proti zavedení. Odeslání emailů bylo provedeno jednotlivě, neboť hromadná obsílka vrhá na email stín masové, podřadnější záležitosti. Naopak jednotlivé adresování emailů by mělo budit dojem úcty a respektu k adresátovi. To slouží k vytvoření dobrého dojmu, naklonění si adresáta a větší šanci na získání odpovědi.

Z 35 obeslaných žádostí o osobní rozhovor, se podařilo sjednat 5 osobních schůzek. Dva rozhovory proběhly, na ostatní se pověřené osoby omluvily, a to bez náhradního termínu či vysvětlení.

Při tak malé skupině a s ohledem na standardní návratnost se dala očekávat reakce malého množství subjektů, ale s tímto výsledkem nebylo možné se spokojit. Položila jsem si otázku, co mohlo být hlavní příčinou nízké ochoty přistoupit na krátký rozhovor. První se nabízí časová náročnost a požadavek na rozhovor s kompetentní osobou (majitelem/jednatelem). Eliminaci časové zátěže nabízel emailový dotazník (předložení stejných otevřených otázek, které byly využity u rozhovorů).

Přistoupila jsme k druhému kolu získávání informací, tentokrát pomocí dotazníku s otevřenými otázkami prostřednictvím mailu. Tato žádost odešla na adresy, které byly po prvním kole bez odezvy. Tato akce přinesla další 3 reakce.

Také po tomto počinu, nebyl počet získaných odpovědí ideální, proto jsem uvažovala další možnosti. Nabízel se přímý telefonní kontakt, jehož výhodou byla rychlost reakcí dotazovaných. Nevýhodou byla absence telefonních kontaktů jednatelů společností, jež nejsou v obchodním rejstříku povinným údajem, nebo se alespoň nezobrazují veřejnosti nahlížející do OR.

Kontakt byl navazován nepřímo přes dispečery a operátory na zákaznických linkách jejich firem. Zřídka se stalo, že spojení bylo úspěšné. Pokud se podařilo jednatele přímo oslovit, narazila jsme na časovou tíseň a zřejmý nezájem plynoucí z mizivých motivací cokoliv, co nepřináší firmě příjmy, řešit.

Celková návratnost tak činí 14,29%.

Informace a postřehy ze získaných reakcí

Úvodní představení společnosti tvořil především stručný přehled vozového parku, popis flexibilní a vstřícné klientské obsluhy a výčet všech benefitů, které společnost svým klientům nabízí. Tyto úvodní informace, hlavně při rozhovorech u mailů bylo představení velmi stručné, působily jako reklamní slogan, nijak se

nelišily od úvodních informací na stránkách firmy. Ovšem tento úvod vytvořil přátelštější atmosféru rozhovoru, což bylo hlavním účelem prvních otázek.

O mýtném měly společnosti určité povědomí, a to z dob, kdy se o něm začalo poprvé mluvit. Tenkrát však příliš nevěřily, že by k zavedení skutečně došlo.

Na otázku, co dotazovaní očekávají od zavedení mýtného, jmenovali pouze negativní očekávání: uváděli náklady a další administrativní zátěž. Dále následovala řada otázek z jejich strany, a to především ohledně výjimek pro firmy, pro různé kategorie motorových vozidel. Informace o výjimkách v úvodní části nebyly zahrnuty, neboť výjimky byly pouze pro rezidenty oblasti a pro záchranné složky (vycházela jsem ze studie ČVUT), vzhledem k tomu, že všechny úvahy ohledné mýtného jsou silně přebírány z příkladu londýnského modelu, který vyčlenil taxi, které jezdí ve zpoplatněné zóně úplně zdarma, proto nebyly do dotazování zahrnuty.

Emailové reakce byly daleko stručnější o to však přímější. Jeden z dotazovaných zřejmě živnostník, který dle mého názoru kurýrní služby obstarává sám, uvedl, že zavedení mýtného by pro jeho podnikatelskou činnost bylo přímo likvidační a zavedení mýtného hodnotí jako nesmyslné. Naproti tomu další subjekt byl se soudy zdrženlivější, zdůrazňoval, že nemá dostatečné informace, aby mohl situaci zhodnotit, i když zmínil, že navrhované řešení na něj nepůsobí dobře.

Snaha ozřejmit výhody ze zavedení mýtného vedla pouze k nedůvěře a okamžitému zpochybnění. Dotázaní poukazovali na nerovnováhu jistých nákladů a nejistého výsledku.

Po výzvě k celkovému zhodnocení, zazněla jednoznačná odpověď: „ne“. V několika případech byla cítit velká nedůvěra v cíle a prospěšnost projektu a zazněla obava ze vzniku „tunelu na peníze.“

Otázky ohledně zjišťování aktivit proti mýtnému, byly přijímány rozpačitě. Odpovědi se tak točily kolem iniciativy získat detailní informace, situaci prozkoumat, nastudovat a na základě toho rozhodnout, co dělat – odpověděli oba dotazovaní při osobní rozhovoru. Zaznělo kontaktování osob figurujících v zavádění v souvislosti se získáním dalších informací – uvedl 1 respondent. A

jako další aktivita byla zmíněna účast na veřejném projednávání – zmínili 3 respondenti.

Zkušenost s jednáním proti nějakému plánovanému projektu v minulosti, prý nebyla ani v jednom z případů. Emailový respondenti se k těmto otázkám vůbec nevyjádřili.

Telefonické dotazování bylo poslední možností pro získání vyššího počtu postojů a aktivit podporujících/zamezujících zavedení mýtného. Bylo spojeno s řadou překážek:

- obtížnost získat kontakty na správné osoby, v tomto případě jednatele společností nebo FO
- přepojení nebo spíše neochotu přepojit z dispečera na jednatele či jinou osobu vhodnou pro dotazování
- ignorování telefonního hovoru
- předčasně ukončený rozhovor z důvodu zaneprázdněnosti příjemce hovoru
- odmítnutí řešit jakoukoliv situaci/problém, který pro příjemce není klíčový, nutný ihned vyřešit.

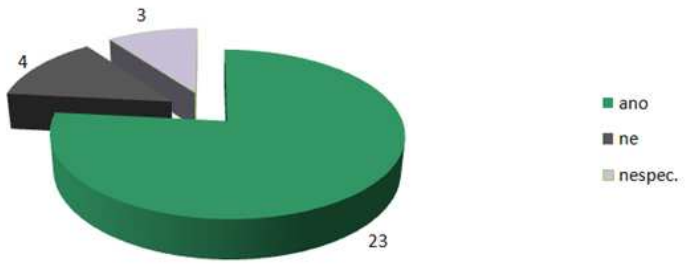
Právě z těchto důvodů nedošlo ani v jednom z případů k získání odpovědí. Chování adresátů však vedlo k získání důležitého poznatku. Pokud společnosti (platí u zkoumaného vzorku, pravděpodobně lze však aproximovat i na další subjekty) nejsou vystaveny aktuální změně, nemají tendenci se ji příliš zaobírat. Souvislost vidím s aktuální krizí, která přináší urgentní a zásadní problémy, tj. např. propouštění zaměstnanců, nutnost reorganizace, přizpůsobení se novým ekonomickým podmínkám. Reakci oslovených společností lze tedy chápat a považovat za logickou, ovšem ne zcela prozíravou (dostatečná příprava na změnu umožňuje předcházet, resp. reagovat na vzniklé důsledky)

Detailní průzkum činnosti kurýrních služeb

Citlivost vnímání mýtného může být ovlivněna i tím, do jaké míry se firma věnuje zakázkám mimo Prahu, které mýtné nijak neovlivní.

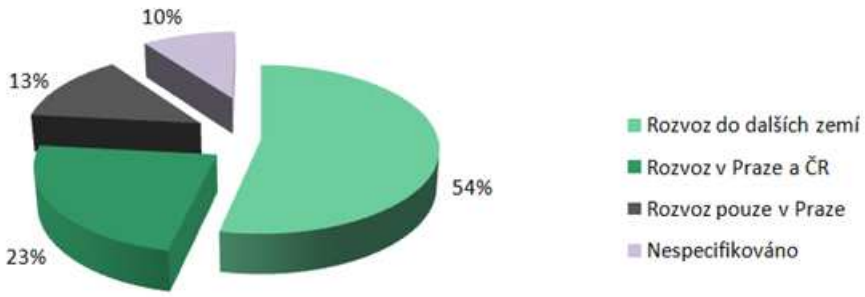
Průzkum nabízených služeb 35ti kurýrními službami ukázal, že 77 % z nich nabízí také dopravu po celé ČR, což znamená, že nemusí být nutně závislé pouze na poskytování kurýrních služeb v Praze. Zamítavá reakce na mýtné by se tak teoreticky mohla ztlumit. Zde ale záleží, která z činností přináší firmě vyšší zisky, což už z dat, která byla k dispozici nelze zjistit.

Obrázek 4. Kurýrní služby nabízející rozvoz po celé ČR



Některé společnosti nabízí dopravní služby také za hranice naší země a to 54 % z nich.

Obrázek 5. Úžeji specifikovaná nabídka služeb dle cílové destinace dodání



Shrnutí analýzy

Nikdo se překvapivě detailněji nezabýval výší poplatku. Samotné slovo poplatek vyvolalo odezvu v podobě lamentování nad růstem nákladů, administrativní

zátěže a kladení dalších překážek pro podnikatele. Dle svých slov se podnikatelé cítí i bez zavedení mýtného omezováni státní mocí.

Otázka ohledně obrany stávající, tj. bezmýtné, dopravy v centru města nebyla z mého pohledu věrohodně zodpovězena. Zaznívaly spíše varianty neutrálních akcí určených k získávání dalších informací.

Nelze tedy říci, zda by některé z podnikajících subjektů v oblasti kurýrních služeb přistoupily k nějakému tlaku na zastupitele města. Ovšem do jisté míry (návratnost dat na dotazy nebyla vysoká) se podložila hypotéza o zamítavé reakci kurýrních společností na zavedení mýtného, mýtné zamítli všichni respondenti.

Ostatní podnikatelé a firmy by vlivem mýtného mohly být také dotčeny, ačkoliv nikoli tak citelně, jakou zkoumané subjekty (kurýrní společnosti). Až na taxi služby, u kterých je předpokládaná výjimka, která pro ně znamená naopak velkou výhodu v podobě bezplatného vjezdu do zpoplatněné zóny. Vedle MHD se tak taxi stane, v případě zavedení mýtného, opravdu zajímavou alternativou k osobní automobilové dopravě, relativně se zlevní, čímž může očekávat zvýšení zakázek, potažmo zisku.

Ač skupiny veřejnosti nebyly, vzhledem k velké náročnosti, která by přesáhla rámec práce, dotazovány, aby se potvrdily nebo vyvrátily odhady jejich postojů. Práce naznačila možné přezkoumání dotazníkovým šetřením, které by mohlo být pro potřeby dalších úvah nad reakcemi veřejnosti doplněny.

Závěr

Na začátku této práce stála otázka, zda zájmové skupiny v Praze mohou mít zásadní vliv na zavedení mýtného. Jednalo se o nový pohled na mýtné v centrální oblasti naší metropole. Zatím byla pozornost věnována spíše parametrům projektu, jeho technickému zabezpečení a analýzám efektivnosti. Závěrečné fázi tohoto projektu, jímž je prosazení a možné překážky, se mnoho autorů dosud nezabývalo.

Relativně neprozkoumaná oblast s sebou přinesla také úskalí v podobě menší dostupnosti dat. To se nakonec ukázalo jako menší překážka, přes kterou bylo možné se přenést.

Analýza zájmových skupin přinesla detailní rozbor a segmentaci. Vygenerovala předpokládané postoje jednotlivých skupin, a to na základě hledání a porovnání přínosů a nákladů plynoucí ze zavedení mýtného. Zájmové skupiny byly pro potřeby členění a určování přínosů a nákladů rozčleněny do třech okruhů: veřejnost, firemní sféra a státní sféra.

Nejcitelněji by mýtné ovlivnilo obyvatel zpoplatněné zóny. Naproti nákladům, které by v jejich případě byly sníženy na roční paušál ve výši okolo 2.000 Kč, stála řada pozitivních změn. Odhadovaný postoj se tedy přiklonil k přijetí mýtného.

Na druhou několikanásobně větší skupinu obyvatel s automobilem by byl v případě vjezdu do zpoplatněné zóny uvalen plný poplatek bez zvýhodnění. Přínosy by byly v porovnání s náklady málo znatelné. V některých případech by mohlo dojít i ke zhoršení současné dopravní situace (případ houstnoucí dopravy a jejich negativních vlivů u vnější hranice zpoplatněné zóny). Lze předpokládat, že tyto důsledky by vedly k odmítavému postoji vůči zavedení mýtného. U obyvatel žijících vzdáleně od zpoplatněné zóny a s nízkým využitím osobní dopravy by byl očekáván spíše neutrální postoj.

Zájmové skupiny okruhu veřejnosti jsou různorodé, často s odlišnými zájmy, a tak se velmi těžko odhaduje, jak by se veřejnost jako celek nakonec k problematice mýtného postavila. Pokud bychom však abstrahovali od dalších událostí

zapříčiněných např. rozhodnutím zastupitelstva, lze na základě poznatků získaných touto diplomovou prací předpokládat, že v případě referenda by tento „zájmový okruh“ zavedení mýtného nepodpořil.

Zájmové skupiny firemní a podnikatelské sféry nejvíce reagují na změnu podmínek, které ovlivňují jejich zisk. Vzhledem k tomu, že náklady převýšily přínosy z mýtného, většina těchto subjektů preferovala zamítnutí mýtného. Jelikož firmy by byly mýtným dotčeny zřejmě nejvíce, staly se zájmovou skupinou vhodnou pro ověření postoje v praktické části diplomové práce. Pozornost jsem soustředila na zájmovou skupinu těch společností, jejichž podnikatelská činnost je spjata s využíváním motorových vozidel (poskytovatele kurýrních a taxi služeb). Dotazování rovněž potvrdilo negativní postoj k zavedení mýtného. Cílem dotazování bylo také ověření možnosti vzniku iniciativy proti mýtnému. To se však nezdařilo, subjekty se na tyto otázky zdráhaly odpovědět nebo se odpovědi snažily vyhnout.

Státní sféra je ve srovnání s ostatním skupinami v odlišném postavení, které vychází z její moci definitivně rozhodnout o zavedení mýtného. Politici jsou si však vědomi, že jejich moc a další setrvání v politice je závislé na voličské přízni reflektované ve volbách. Politici se voliči nechávají ovlivnit. Často do té míry, že dochází k protěžování řešení těch zájmových skupin, které jsou tzv. nejvíce slyšet, na úkor ostatních neorganizujících se obyvatel.

Prosaditelnost zavedení mýtného je závislá na mnoho faktorech, počínaje kvalitou projektu, komunikací s veřejností, přes problémy s důvěrou v politiky a jejich skutečné záměry. Podstatný vliv rovněž má, zda se o mýtném bude rozhodovat prostřednictvím referenda nebo pouze politickou většinou na pražském magistrátu. Vzhledem k celkovým výsledkům analýzy zájmových skupin si dovoluji předpokládat horší průchodnost při schvalování v referendu. Zkoumané zájmové skupiny považuji za málo obeznámeny s problematikou. Pro změnu jejich postoje je edukace, další vysvětlování a prezentace (ne)výhod klíčové. Neboť, jak již v práci zmiňuji, s vyšší úrovní vzdělání si lidé snáze představí širší souvislosti a jsou schopni rozeznat přínosy, které jsou na první pohled méně viditelné.

Seznam literatury

Knihy, skripta, odborné články

ALBALATE, Daniel, BEL, Germá. *WhatLocalPolicyMakersShouldKnowabout Urban RoadCharging: LessonsfromWorldwide*. Public AdministrationReview, 2009, vol. 69, no. 5, p. 962-975.

BECKER, G. S. *A TheoryofCompetitionAmongPressureGroupsforPolitical Influence*. TheQuarterlyJournalofEconomics, 1983. 98. vydání.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana.: *Teorie externalit v dopravě.* In: Kol.: Roční zpráva k řešení projektu Ekonomika zavádění alternativních paliv v dopravě a možnosti internalizace externích nákladů dopravy v ČR. Projekt VaV MD ČR č. 1F44E/022/210, Centrum pro otázky životního prostředí UK a FD ČVUT, Praha, 2006.

BRŮHOVÁ-FOLTÝNOVÁ, Hana.: *Analýza každodenního dopravního chování dospělého městského obyvatelstva a nástroje regulace dopravy.* In: Kol.: Vytvoření a empirická verifikace ekonomického modelu dopravního chování (aktivita 2.5), Příloha 1 k monitorovací zprávě 3 projektu č. 24/2006-430-OPI/. Centrum pro otázky životního prostředí UK a FD ČVUT, Praha, 2008.

BUCHANAN, James M., TOLLISON, Robert D. *Thetheoryof public choice II*. Ann Arbor: University of Michigan, 1984.

CAPLAN, Bryan. *The Myth oftheRationalVoter: WhyDemocraciesChooseBadPolicies*. Princeton University Press , 1971.

ELIASSON, Jonas. *Transport Research Part A.*Centrefor Transport Studies, Royal Institute of Technology, Stockholm, Sweden.2009.

GORDON, Tullock. *Theeconomicsofspecialprivilege and rent seeking*. University of Arizona, KluwerAcademicPublishers, 1989.

KLÍMA, Karel. *Teorie veřejné moci (vládnutí).* Nakladatelství ASPI,2.vydání. Praha, 2006. ISBN 80-7357-179-X

MITCHELL, William C., MUNGER, Michael C. *EconomicModelsofInterestGroups: AnIntroductorySurvey.* AmericanJournalofPolitical Science, 1991. University of Texas Press.

OECD. *Implementingcongestioncharging.* (2010). International Transport Forum,Joint Transport Research Centre. France, Paris.

OLSON, Mancur. *TheLogicofCollectiveAction*. Cambridge, Harvard University Press, 1971. ISBN 0-674-53751-3

PECÁKOVÁ, Iva, NOVÁK, Ilja, HERZMAN, Jan. Pořizování a vyhodnocování dat ve výzkumech veřejného mínění. 2004, 3. Vyd., Praha, Oeconomica

ŘÍHA, Zdeněk, DYTRYCH, Jan. *Zavedení mýtného v centru Prahy: Od koněspřežné železnice k vysokorychlostním dopravním systémům*. 2007.Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikací FD ČVUT.

ŘÍCHOVÁ, B. *Přehled moderních politických teorií*. Praha: Portál, 2000. ISBN 80-7178-461-3.

ŠAUER, P.: *Kapitoly z environmentální ekonomie a politiky i pro neekonomy*, Praha : Centrum pro otázky životního prostředí ve spolupráci s KEŽP VŠE Praha, 2007, ISBN 978-80-87076-06-4

VEJCHODSKÁ, Eliška. *Ekonomie a politika městského životního prostředí*. 1.vyd. Praha: Oeconomica, *2007*.

VORLÍČEK, Jan. *Vlastní přednášky předmětu Ekonomie veřejného sektoru*, VŠE v Praze. 2008

Elektronické zdroje

ČSÚ. *Pohyb obyvatel v Praze v období 1.1.2011 - 31.3.2011 dle 57 městských částí*. Portál ČSÚ [online],13.6. 2011 [citováno 27.11.2011]. Dostupné z <http://www.czso.cz/xa/redakce.nsf/i/zakladni_charakteristiky_vyvoje_obyvatelstva_v_hl_m_praze_v_1_ctvrtleti_roku_2011>

ČTK. Deloitte: *Mýtné v Praze začnou řidiči platit nejdříve za dva roky*. E15 [online], 21.11.2008 [citováno 19.11.2011]. Dostupné z <http://www.anopress.cz.ezproxy.vse.cz/Web/PagesAuth/My_Search.aspx?f=3>

DATABÁZE FIREM V PRAZE. 2009.[online].[citováno 20.12.2011]. Dostupné z <www.firmyvpraze.cz >

ENVIS. *Informační servis o životním prostředí v Praze*. 2011. [online][citováno 8.12.2011]. Dostupné z <http://envis.praha-mesto.cz/(aa3veqms2xbefa55e4ulkj45)/default.aspx?ido=5632&sh=603971803>

MAGISTRÁT HL. M. PRAHY. *Informační web o síti hlavních komunikací v Praze*. 2010. [online][citováno 1.12.2011]. Dostupné z <http://mestskyokruh.info/system-nadrazene-site-komunikaci/predpoklady-a-reseni-nadrazeneho-komunikacniho-systemu-v-upn/dopravni-predpoklady/>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Pozemní komunikace, zákon č. 13/1997 Sb. O pozemních komunikací*. Ministerstvo dopravy [online], 2006 [citováno 23.11.2011]. Dostupné z http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/Pozemni_komunikace/Pozemni_komunikace.htm>

PORTÁL VEŘEJNÉ SPRÁVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Zákon č.131/2000 Sb. o hlavním městě Praze*. 2011. [online], [citováno 20.11.2011]. Dostupný z <http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701?kam=zakon&c=131/2000>

PRAHA 1. *Katalog obchodů a služeb, Městská část Praha 1*. 2011. .[online].[citováno 5.1.2012]. Dostupné z <http://www.praha1.cz/cps/media/Katalog_obchodu_a_sluzeb_2011.pdf>

PRAHA 2. *Katalog firem a podnikatelů, Městská část Praha 1*. 2011. .[online].[citováno 5.1.2012]. Dostupné z <http://www.praha2.cz/Podnikatel/Katalog-firem-a-podnikatelu>

TECHNICKÁ ZPRÁVA KOMUNIKACÍ PRAHA, *Ročenka dopravy, Praha* Portál Dopravy Praha [online]. 2010, [citováno 13.11.2011]. Dostupný z http://www.tsk-praha.cz/rocenka/webbooks/Rocenka2010CZ/index.html

TRANSPORT FOR LONDON. *Travel in London, Report 3*. 2010. .[online].[citováno 25.1.2012]. Dostupné z <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/corporate/travel-in-london-report-3.pdf>

ÚTVAR ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Územně analytické podklady hl.m. Prahy 2010*. [online], 2011. [citováno 20.11.2011]. Dostupné z <http://www.urm.cz/uploads/assets/uap_pdf/2_12_doprava.pdf>

Novinové články

BAROCH, Pavel, FRIČOVÁ, Michaela. Politikům se k omezení aut zatím moc nechce. Hospodářské noviny. 22.4.2003

BÜRGERMEISTER, Jan. Mýtné v Praze? Není k ničemu. Mladá fronta DNES. 8.8.2001

ČTK, Mýtné v Praze: ODS je pro referendum, zelení ho chtějí zavést ihned. iHNED.cz. 13.1.2007

KASL, Jan. Hraběcí rady starosty Prahy 1 dopravu nevyřeší. Mladá fronta DNES. 14.8.2001

KASL, Jan. Jak to je s mýtným v Praze. Mladá fronta DNES. 17.12.2002

KLAPALOVÁ, Martina, MRAČNO, Jakub. Z centra mají zmizet auta. Lidové noviny. 28.4.2006

Seznamy tabulek a obrázků

Obrázek 1. Čisté příjmy z výběru mýtného (mil. Kč) 25
Tabulka 1. Velikosti jednotlivých skupin - veřejnost 45
Obrázek 2. Přínosy a náklady plynoucí pro podnikatelské subjekty 54
Obrázek 3. Kurýrní služby nabízející rozvoz po celé ČR 66
Obrázek 4. Úžeji specifikovaná nabídka služeb dle cílové destinace dodání 66

Tabulka 1. Varianty poplatku 24
Tabulka 2. Počty subjektů ve firemní sféře 46
Tabulka 3. Stanovení síly skupin veřejnosti 57
Tabulka 4. Stanovení síly podnikatelských subjektů 58

Příloha

Dotazování – osobní rozhovor

Uvedení do situace

O zavedení mýtného se zatím jenom mluví. Poslední informace popisující, jak by měl projekt vypadat, jsou následující. Cílem je v první řadě regulace dopravních zácp. Zpoplatněná oblast by měla být oblast Prahy 1 a částečně i Prahy 2 (obrázek k dispozici). Poplatek by měl být ve výši 100,- Kč a hradilo by se překročení hranice oblasti. Systém by měl pouze zajistit snížení hustoty dopravy v centru nikoliv získávat příjmy. Ty pokud by byly generovány (není totiž snadné reálně dosáhnout neutrality) použily by se na zkvalitnění MHD, nebo jinam do dopravy.

Otázky

Mohu Vás požádat abyste mi řekl/a něco o Vaší firmě? Máte hodně zásilek?

Například zásilky dopravujete pouze automobily, kurýry na jízdních kolech, jinak?

Máte hodně zásilek?

Slyšel/a jste o tom, že se o zpoplatnění Pražského centra už mluvilo?

Co by to pro Vaši společnost znamenalo?

Mýtné by mělo zprůjezdnit oblast centra, cestování by tedy mělo jít hladce. Spatřujete v tomto nějaké výhody pro vás?

Zpoplatnění oblasti s sebou nese také povinnost platit poplatek za každé vozidlo, které překročí hranicí oblasti. Co by toto znamenalo pro Vaši společnost?

Narazili jsme na to, že by to pro Vás mělo znamenat určité zpohodlnění, ale také náklady. Jaký dojem převažuje?

Už se někdy stalo, že jste proti něčemu takovému vystoupili/ něco takového podpořili?

Máte tedy rezervy nebo možnost vynaložit prostředky na tyto aktivity?

Děkuji Vám za Váš čas a spolupráci.