

# Dálniční známka zdraží o stokoruny, uvedl Kupka

 [novinky.cz/clanek/domaci-dalnicni-znamka-zdrazi-o-stokoruny-vedl-kupka-40420722](https://www.novinky.cz/clanek/domaci-dalnicni-znamka-zdrazi-o-stokoruny-vedl-kupka-40420722)



Máte již připravený návrh na zdražení dálniční známky? Národní ekonomická rada vlády (NERV) navrhovala, aby se její cena zdvojnásobila na 3000 korun.

Cena dálniční známky se nezvyšovala deset let, jenom kdybychom spočítali o kolik stoupla inflace, tak by odpovídající zdražení roční dálniční známky bylo na více než 2000 Kč. Navíc budeme stejně jako další státy EU muset zavést jednodenní dálniční známku, což logicky přinese snížení výběru prostředků na investice a je dalším důvodem pro nutné zdražení.

Na druhou stranu ale považujeme za důležité, aby zdražení bylo pro řidiče únosné, aby nevedlo k objíždění dálničních úseků. O konkrétní výši ještě budu debatovat s kolegy na vládě, ale mohu ujistit, že nepůjde o násobné zdražení, zvýšení ceny bude v řádu stokorun.

## Dálnice D1 bude po 55 letech hotová. Začala stavba posledního úseku

### Ekonomika

Chceme jít rakouskou cestou, aby se ceny dálničních známek dál pravidelně upravovaly podle výše inflace.



Na kterých úsecích dálnic bychom se mohli dočkat zvýšení rychlosti na 150 km/h?

První úseky, o nichž uvažujeme, je nová D1 u Přerova a některé rovné úseky D11. Později by to mohly být i některé další rovné a přehledné úseky, pokud takové vytipujeme.

Podmínkou je osazení telematikou a proměnnými značkami, které umožní naopak třeba snížit rychlost pod 100 km/h při nepřízní počasí a podobně. Pro telematiku chceme využít mýtné brány, co nám zbyly od společnosti Kapsch. Nyní vyhodnocujeme další potřebné investice, protože větší prioritu má samotné rozšiřování dálniční sítě.

Za rok se mají změnit pravidla pro řidiče. Obecně přitvrzujete u vážných přestupků a naopak. Experty ale překvapilo, že u porušení zákazu předjíždění nebo otáčení na dálnici už nemá jako dosud hrozit zákaz řízení. Proč?

Upřednostňujeme zejména tresty, které je možné uplatnit na místě, jako je bloková pokuta. V kombinaci s bodovým postihem, kdy zavádíme pravidlo dvakrát a dost, mohou vést automaticky k vybodování, takže řidič okamžitě přijde o řidičské oprávnění. Zatím všechny tyto tresty předpokládaly průběh správního řízení, které se ale často protahovalo.

Není možné na místě rozhodnout o odnětí řidičského oprávnění. To přísluší jenom správnímu řízení. Náš cíl je zjednodušit bodový systém a nastavit co nejsrozumitelnější spojení mezi závažností přestupku a výší pokut

Lze přece kombinovat blokovou pokutu a zákaz řízení, jako třeba u jízdy na červenou... V průzkumu pojišťoven lidé přiznali, že se dočasného zákazu řízení bojí víc než pokuty.

Jde o to, že zákaz řízení nelze rozhodnout na místě. Ano, v některých případech má policie možnost zabránit v jízdě, má možnost udělat další kroky, například i podle nového zákona ve větším počtu případů odebrat registrační značky, ale není možné na místě rozhodnout o odnětí řidičského oprávnění. To přísluší jenom správnímu řízení. Náš cíl je zjednodušit bodový systém a nastavit co nejsrozumitelnější spojení mezi závažností přestupku a výší pokut.

Ještě jeden příklad. Za ujetí od nehody se počet trestných bodů snížil ze 7 na 4. Je to správné?

Opticky to vypadá jako zmírnění, ale u tohoto přestupku, když se prokáže, naopak zavádíme zákaz řízení na 4 až 6 měsíců, zatímco dosud byl zákaz řízení jen při recidivě. Také výrazně zvyšujeme pokutu ve správním řízení z 5 na 25 tisíc Kč. Tohle je trochu jiný případ, tady pokuta na místě uložit nejde, protože ten člověk ujel.

### **Stát nepočítá s dostavbou D3 pomocí PPP projektu**

---

#### **Ekonomika**

Další novinkou bude řidičský průkaz od 17 let, v doprovodu mentora, rodiče. S tím už mají dlouhou zkušenost na Slovensku. Tamní bývalý dopravní policista mi řekl, že ze statistik lze snížení nehodovosti mladých řidičů těžko vyčíst. Prý se to navíc moc nerozšířilo, protože rodiče dnes na dospívající nemají moc času.

Tohle pokládám za důležitou novinku, důležité doplnění vedle těch kroků, kdy zpřísňujeme sankce za nejzávažnější přestupky. Do zákona přinášíme také něco, co rozšiřuje lidem možnosti.

Kolegové, kteří mají na Slovensku na starosti obdobu našeho Besipu, nás v tomto směru ubezpečují o pozitivním dopadu. Statistiky z Německa a Dánska, kde to mají ještě déle, jasně vypovídají, že to pozitivně ovlivňuje právě snižování počtu nehod.

Co říkáte námitkám, že mnoho dnešních řidičů je agresivních, spěchá, podobně budou učit řídit vlastní děti. Nebo v horším případě, že se nechají dětmi odvézt z akce společensky unavení...

K tomu by to ale sloužit nemělo. Ta možnost je postavená také na důvěře a dali jsme jasná pravidla v tom, že mentor nesmí být pod vlivem alkoholu. Musí sledovat tu jízdu a řidiče, který čerstvě získává svoje řidičské zkušenosti. Mentor ho upozorní na situace, ve kterých se chová nebezpečně, dostatečně nepředjímá, pouští se s vyšší rychlostí do zatáčky.

Pamatuju si svoje řidičské začátky, kdy se mě přesně táta takhle snažil navést, abych zbytečně neriskoval a samozřejmě mě občas pokáral.

Peníze se zajistit podařilo. Do letošního roku vstoupil Státní fond dopravní infrastruktury s rekordním rozpočtem 150 miliard korun. Nemusíme žádné stavby zastavit a můžeme pokračovat v tom, co jsme přislíbili

Jaký jste vy sám řidič? Měl jste někdy nehodu, anebo dostal pokutu? A jaký vidíte největší nešvar českých řidičů?

Měl jsem jednu nehodu už před mnoha lety, bylo to v noci při nepozornosti. Podobně jako většina Čechů se v průzkumech pokládá za dobré řidiče, chyby vidí spíš u druhých, tak já se také považuji za relativně dobrého řidiče.

Teď sám řídím méně, ale dříve jsem najezdil 60 až 70 tisíc kilometrů ročně. Ten nešvar, nevím, asi větší dravost v provozu. Stojí za to víc upřednostnit ohledy na druhé a uvědomit si, že 30 vteřin rozdílů v dojezdu nestojí za zbytečná rizika.

Letos se má otevřít jen 15 kilometrů nových dálnic, co považujete za ty nejdůležitější úseky, které uleví dopravě?

Kompletní zprovoznění obchvatu Frýdku-Místku. Už teď se ukázalo, potom co jsme umožnili průjezd v polovičním profilu, jak moc to pomáhá. To je výrazná stavba z hlediska dopadů na životy lidí, protože všichni, kteří zažili průjezd městem, vědí, že to opravdu znamenalo denní dramatickou komplikaci.

Další důležitá stavba, která na to naváže a bude letos otevřená, sice není dálniční, ale je čtyřproudou komunikací. Je to přeložka silnice I/68 Třanovice–Nebory, která navazuje právě na D48 za obchvatem Frýdku. I to přispěje k tomu, že se celé oblasti výrazně uleví.

**Senát schválil rezervaci značek i konec velkého technického průkazu**

AutoMoto

Příští rok se má dokončit naopak rekordních víc než 100 kilometrů dálnic. Je to reálné, máte na to peníze?

Peníze se zajistit podařilo. Do letošního roku vstoupil Státní fond dopravní infrastruktury s rekordním rozpočtem 150 miliard korun. Nemusíme žádné stavby zastavit a můžeme pokračovat v tom, co jsme přislíbili. Můžeme například spustit stavbu příhraničního úseku D11 směrem do Polska, protože Polsko k českým hranicím dospěje pravděpodobně už v roce 2024 a na to české připojení bude nutné si ještě dva roky počkat.

Pokračujeme se stavbou D6, pokračuje stavba D4 směrem na jih Čech. Ten důležitý projekt PPP, který sledujeme a kterému se daří. Pak je to stavba jihočeské D3, ať už obchvat Českých Budějovic, nebo pokračování směrem ke kaplickému nádraží.

Další klíčová stavba, která by v příštím roce měla začít, je část pražského okruhu 511, tedy mezi D1 a Běchovicemi. Tam bychom měli dospět v letošním roce ke stavebnímu povolení a zároveň bychom začali soutěžit zhotovitele. A nezmínil jsem ještě poslední úsek D1 u Přerova, což je stavba, kterou jsme začali na sklonku minulého roku. V letošním roce by ty práce měly nabrat co největší tempo.

U povolení středočeské části D3 žádá ministerstvo životního prostředí doplnění pro výjimku z ochrany živočichů, o kolik to může znovu oddálit stavbu?

Já věřím, že se nám podaří to zvládnout tak, abychom stavbu neoddalovali. Nicméně je úplně zřejmé, že budeme čelit odvolání do každého správního řízení. Stále cílíme k termínu zahájení stavby v roce 2026. To současné trasování potvrdil loni v listopadu i Ústavní soud. Snažíme se veřejnosti vysvětlit, že ČR nemá možnost projít tou krajinou jinudy, a vysvětlovat i těm, kterým povede za obcí, v čem pomůže a uleví.

Vyšší inflace znamená dopad do peněženek všech domácností a naše snaha hospodařit co nejodpovědněji povede naopak ke snížení inflace a ve výsledku tak pomáhá firmám i lidem

Tento týden jsem jednal se starosty obcí, kteří každým dnem trpí obrovskou dopravní zátěží. V tomto směru je asi nejviditelnějším symbolem Miličín, přes který musí projet veškerá tranzitní doprava a přejít přes silnici I/3 v tom místě je fakt velký problém. Letos tam podnikneme další drobné úpravy, ale to řešení může opravdu přinést až dálnice D3.

Mimo úzce dopravní agendu, kabinet se chystá sjednotit nižší sazby DPH. Bude to 13, nebo 14 procent?

To spadá do kategorie kroků, které musíme společně s dalšími návrhy NERV prodiskutovat a probrat nejenom v rovině ekonomické, ale i s ohledem na dopady do společnosti. V tuhle chvíli spekulovat o tom, jak to bude vypadat, by bylo opravdu předčasné.

Před námi je úkol zajistit lepší podmínky pro ČR z hlediska další perspektivy právě proto, abychom neměli tak vysoké schodky. To není samoúčelné, to není vrtoch ekonomů, má to přímý dopad na rating ČR a tím pádem na výši úrokových sazeb, tedy kolik zaplatíme za dluhovou službu.

V okamžiku, kdy v loňském roce dluhová služba, jestli se nepletu, sahala k 70 miliardám korun, je to obrovský objem peněz, který pak pochopitelně schází třeba v dopravní infrastruktuře. A co je nejpodstatnější? Vyšší schodek představuje také příspěvek k vyšší inflaci.

Jinými slovy vyšší inflace znamená dopad do peněženek všech domácností a naše snaha hospodařit co nejodpovědněji povede naopak ke snížení inflace a ve výsledku tak pomáhá firmám i lidem.

**Kupka: Vláda chce zdanit 40 až 60 procent z mimořádného zisku výrobců energií**

---

Domáci

Ale ministr financí Zbyněk Stanjura tvrdí, že má jít o rozpočtově neutrální opatření, tedy rozpočtu to nepomůže. Tak proč to vlastně chcete udělat? Nevadí vám, že v době vysoké inflace tímto lidem ještě více zdražíte léky, jízdné ve veřejné dopravě, teplo, vodné a stočné či stravování v restauracích a jídelnách a třeba i knihy?

Znovu říkám, debata určitě není u konce, ten závazek nejenom naší vlády, ale i předchozích, byl zjednodušovat daňový systém. Příklady jiných států ukazují, že čím je méně výjimek, čím je méně různých sazeb, tím je to ve výsledku efektivnější i pro stát i pro podnikatele i pro konečné spotřebitele, protože se v tom snáz orientují. A to, co nás čeká, je opravdu debata o tom souboru kroků a opatření, abychom nevytrhávali jeden před závorku. Je jasné, že nemůžeme naplnit všechna doporučení NERV a musíme nejenom s ekonomy, ale i s dalšími partnery dohodnout podobu toho souboru opatření, který bude pro ČR dobrý.

Opozice nás kritizuje, že na jednu stranu málo šetříme, na druhou stranu že máme více pomáhat firmám a lidem. Ale tak to nefunguje, my neumíme udělat perpetuum mobile.

Z jiného soudku, abychom se alespoň dotkli tématu železnice. Aktuálně statistiky ukázaly, že ubývá strojvůdců. Je to problém, co s tím? Mimochodem, mají třeba i strojvůdci šanci se zařadit mezi ty náročné profese, které mají zvýhodněný dřívější odchod do penze?

Myslím, že tohle by nefungovalo jako motivace pro ty, kteří po škole hledají práci nebo se vůbec orientují v tom, kam půjdou na školu. Tady je pro nás opravdu důležité zajistit co nejspolehlivější železniční síť. Protože z odezvy strojvůdců vím, že se často ocitají ve stresu, kdy třeba výluky způsobovaly na železnici mnoho komplikací, a to se samozřejmě do práce strojvedoucího i do jeho psychické pohody promítá.

Pokud v tuhle chvíli je nedostatek strojvůdců, je nutné hledat motivaci na samém začátku toho procesu, usnadňovat jim práci a dělat ji atraktivnější

Záleží mně na tom, aby národní dopravce, ale i další dopravci mohli v tomto směru nabízet strojvůdcům co nejvýhodnější podmínky, a to jak z hlediska přenocování v ubytovacích kapacitách, tak i z hlediska co nejméně komplikací na železniční síti, aby se jim v tomto směru snáz pracovalo. Jako podstatnou motivaci vnímám i to, aby v rámci náborových činností dokázali dopravci oslovit jak žáky základních škol, tak studenty a přitáhnout k té práci víc lidí.

Tedy za zvýhodněné předdůchody pro strojvedoucí se u ministra sociálních věcí přimlouvát nebudete?

Řeknu rovnou, že bych se pak obával toho, že o podobné výhody nebo zkrácení věku odchodu do důchodu pak by mohly usilovat další velké skupiny lidí. I kdybychom tady našli dobré důvody pro takovou výhodu, musíme odpovědně vnímat, že stát nemá neomezené možnosti a že každé takové opatření samozřejmě stát a tím pádem daňové poplatníky něco stojí. Je proto namístě hledat řešení, která jsou zodpovědná. Pokud v tuhle chvíli je nedostatek strojvůdců, je nutné hledat motivaci na samém začátku toho procesu, usnadňovat jim práci a dělat ji atraktivnější.

### **Na železničním přejezdu v Ostravě se srazil vlak s autem. Zemřely dvě děti**

---

#### **Krimi**

Na druhou stranu, když nastupují metra a vlaky bez řidiče, nehrozí strojvůdcům, že za deset let pro ně nebude práce?

Jsem přesvědčený, že tohle v žádném případě nehrozí. I když bude víc bezpilotních prostředků nebo prvků autonomního řízení, tak se to bez člověka v kabině, nebo někde jinde, který by zároveň sledoval provoz, který by provázel cestující, určitě neobejde.

Potřeba celé té sítě bude nepochybně dostatečně velká. Zejména na železnici, která v tomto směru bude mít dál zelenou, protože je to z hlediska dopadu na životní prostředí jeden z nejšetrnějších módů



dopravy. Bude jí přát nejenom Evropská unie, ale celý svět hledí tímto směrem.

Mimochodem na železnici jde z rozpočtu dopravy více peněz než na silnici.

Koncem roku jste spustili internetový Portál dopravy. Jaké služby a novinky ještě chystáte, například slibované posílání SMS o přidělených trestných bodech řidiče?

Během letošního roku bychom to chtěli dát dohromady tak, aby tato SMS služba běžela se spuštěním nového zákona o silničním provozu. Chtěli bychom také v letošním roce zajistit platební portál, aby bylo možné správní poplatky rovnou uhradit. Třeba při vyřízení nového řidičáku v případě ztráty či odcizení. Do budoucna chceme nabídnout možnost si i hotový doklad vyzvednout například na poště do vlastních rukou a chceme prověřit i další možnosti, které dneska doručování umožňuje.

Nedovedu si představit, že bych mohl dát kdy hlas člověku, který v tuto chvíli kampaň využívá jenom k posilování obav lidí, strachu a šíření nenávisti. Podle mě se Andreji Babišovi opravdu podařilo rozpoutat peklo nejnižší volební kampaně

I s ohledem na to, že v dopravě je těch agend, které přivádějí občany k přepážkám, poměrně velké množství, naše zaměření na digitalizaci lidem opravdu ušetří čas.

Portál dopravy slouží jako brána i k vyřešení dalších agend, zjištění stavu bodového konta řidiče nebo k tomu, abyste se podívali, jaká vozidla jste měl a jaké všechny technické parametry má vaše aktuální vozidlo.

To všechno je tam krásně přehledně k dispozici, už teď je tam navíc kromě agendy vozidel možné využít i služby v oblasti plavidel či pro piloty v oblasti letecké dopravy.

Hlavní téma těchto dnů je volba prezidenta ČR. Půjdete volit? Koho a proč?

Samozřejmě že půjdu volit. A samozřejmě že budu volit kandidáta, který je mým hodnotám mnohem blíží, a vlastně si nedovedu představit, že bych mohl dát kdy hlas člověku, který v tuto chvíli kampaň využívá jenom k posilování obav lidí, strachu a šíření nenávisti. Podle mě se Andreji Babišovi opravdu podařilo rozpoutat peklo nejnižší volební kampaně.

**Kupka jednal se starosty o gigafactory. Slíbil lepší silniční i železniční napojení**

---

**Domáci**