plynulosti dopravy, tak z pohledu dodržování principů obecného užívání pozemních komunikací. V této záležitosti neshledávám pochyby nad postupem Policie České republiky.

5. Jak již bylo uvedeno výše, tak možnosti vybudovat systém, který by vyjma fiskálního účelu plnil také účel regulační ve smyslu zamezení jízdy nákladních vozidel, zde nejsou. Proto Ministerstvo dopravy bude při výběru dodavatele a provozovatele Systému elektronického mýta po roce 2016 dbát především na zajištění nákladově efektivního a bezvadně fungujícího systému, který by v případě nalezení potřeby tento systém rozšířit také na jiné pozemní komunikace, tuto možnost poskytoval.

6. S ohledem na uvedené výše je nutné konstatovat, že systém fungující jako regulační prvek omezující jízdu nákladních vozidel na silnicích II. a III. třídy nemůže být účinnější, než využití dopravního značení zakazující vjezd nákladních vozidel.

7. Vámi uváděnou minimalistickou variantu zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic, silnic I. třídy a vybraných silnic II. a III. třídy považuji za ekonomicky neefektivní, což nám ostatně dříve zpracované analýzy potvrzují.

Pevně věřím, vážený pane poslanče, že jsem Vám tímto dopisem poskytl možnost řešení tíživé situace v některých obcích České republiky a současně že jsem Vám osvětlil problematiku zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací v České republice.

S pozdravem

Vážený pan
Richard Dolejš
Poslanec
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
Sněmovní 4
118 26 Praha 1