

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Možnosti dalšího rozšíření mýta v ČR

Jakub Marek

Bakalářská práce
2014

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2013/2014

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jakub Marek**
Osobní číslo: **D10209**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Možnosti dalšího rozšíření mýta v ČR**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Aktuální směrnice EU k problematice mýta
 2. Analýza současného stavu systému elektronického mýta v ČR
 3. Koncepce dalšího rozvoje systému elektronického mýta v ČR
 4. Návrh doporučení k systému zpoplatnění pozemních komunikací
- Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Pavel Šaradín, CSc.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. listopadu 2013**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. května 2014**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. listopadu 2013

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 30. 5. 2014

Jakub Marek

Rád bych poděkoval vedoucímu práce doc. Ing. Pavlu Šaradínovi, CSc. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování bakalářské práce.

ANOTACE

Cílem bakalářské práce je navrhnout či vyvrátit možnosti rozšíření výkonového zpoplatnění v rámci České republiky. Práce se zaměřuje na právní úpravu Evropské unie týkající se výběru poplatků za výkonové zpoplatnění. Dále se zabývá analýzou současného stavu elektronického mýtného a dokumentem vydaným Ministerstvem dopravy České republiky, který popisuje rozšíření výkonového zpoplatnění.

KLÍČOVÁ SLOVA

elektronické mýto, zpoplatnění, silniční doprava, legislativa dopravy

TITLE

Possibilities of further toll extension in the Czech Republic

ANNOTATION

The aim of this thesis is to propose or refute the possibilities of extension the capability charges within the Czech Republic. The thesis focuses on the legislation of the European Union concerning collection of tolls for capability charges. Furthermore, it assesses the current state of electronic toll collection and analyzes the document issued by the Ministry of Transport of the Czech Republic, which describes the extension of capability charges.

KEYWORDS

electronic toll, charges, road transport, transport legislation

OBSAH

ÚVOD	8
1 AKTUÁLNÍ SMĚRNICE EU K PROBLEMATICE MÝTA.....	9
1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/ES.....	9
1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES.....	16
2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ELEKTRONICKÉHO MÝTA V ČR	20
2.1 Důvody zavedení mýta.....	20
2.2 Systém výběru mýtného v ČR.....	21
2.3 Zpoplatněná síť pozemních komunikací	23
2.4 Sazby mýtného	26
2.5 Způsoby platby.....	28
2.6 Statistika výběru mýtného	29
3 KONCEPCE DALŠÍHO ROZVOJE SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA V ČR.....	31
3.1 Koncepce do roku 2016.....	31
3.2 Koncepce po roce 2016.....	32
3.2.1 Varianty pro rozšíření zpoplatnění	34
3.2.2 Technologické varianty rozšíření zpoplatnění.....	35
3.3 Fakta a omyly o rozšíření mýtného na silnice nižších tříd vydané dopravní federací.....	38
3.4 Stanovisko Svazu průmyslu a dopravy ČR ke koncepci rozšíření výkonového mýta	40
4 NÁVRH DOPORUČENÍ K SYSTÉMU ZPOPLATNĚNÍ KOMUNIKACÍ	41
4.1 Zpoplatnění veškerých silnic I. třídy.....	41
4.1.1 Výnosy dle jednotlivých krajů	42
4.1.2 Zhodnocení nákladů a výnosů.....	46
4.2 Zpoplatnění vybraných silnic II. třídy z každého kraje.....	47
ZÁVĚR	50
POUŽITÁ LITERATURA.....	51
SEZNAM TABULEK.....	54
SEZNAM OBRÁZKŮ	55
SEZNAM ZKRATEK.....	56
SEZNAM PŘÍLOH.....	57

ÚVOD

Doprava je nedílnou součástí každé ekonomiky země, jak vyspělé, tak i rozvojové. Jednotlivé státy se snaží o vytvoření odpovídající dopravní sítě pozemních komunikací jak po stránce kvalitativní, tak i kvantitativní. Silniční doprava je stále se rozvíjející odvětví dopravy, která se řadí do popředí všech druhů dopravy. Úsilím každého státu je to, že na svou dopravní infrastrukturu mají vybrat poměrnou částku vynaložených nákladů zpět na rozšiřování, udržování a opravy stávající sítě pozemních komunikací.

Předmětem této práce je vystihnout nejdůležitější právní dokumenty, které jsou spojeny se vstupem České republiky do Evropské unie. Tyto dokumenty by měly právně upravovat výběr výkonového zpoplatnění na pozemních komunikacích. Dále by měly brát zřetel na dostupné technologie používané při tomto výběru poplatků za využívání pozemních komunikací. Dílčím předmětem je také zhodnocení aktuálního stavu výkonového zpoplatnění co do použité technologie a vlastního výběru mýtného. Jednou ze stěžejních částí by měl být návrh Ministerstva dopravy ČR na rozšíření tohoto výkonového zpoplatnění a zohlednit názory na tento návrh nejvýznamnějšími dopravními a průmyslovými sdruženími v ČR.

Na základě těchto skutečností je cílem práce navrhnout či vyvrátit některé možnosti k rozšíření mýtného v České republice pomocí základních ukazatelů jako jsou náklady a výnosy na výstavbu výkonového zpoplatnění.

1 AKTUÁLNÍ SMĚRNICE EU K PROBLEMATICE MÝTA

Problematikou mýta se zabývala směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, která byla novelizována dvěma směrnicemi. Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2011/76/ES. V České republice vstoupila v platnost tato směrnice v roce 2003. Další směrnicí upravující elektronické mýtné je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. Tato směrnice vstoupila v platnost v ČR dne 15. července 2009. [1] [2] [3]

1.1 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/ES

Původní směrnice z roku 1999 je ve své podstatě doplňována a měněna směrnicí současnou 2011/76/ES. Tato revize proběhla v roce 2011 Evropským parlamentem a Radou Evropské Unie. V platnost vešla dne 27. září 2011. [2]

Ve směrnici jsou popsány důvody jejího vzniku, které vycházejí z dopravní politiky, dosahování zdravého hospodářského růstu, růstu silniční dopravy, nákladům znečišťující ovzduší, vliv kongesce a v neposlední řadě zdokonalování právních předpisů. [2]

Části směrnice 2011/76/ES

Obsahem směrnice jsou důvody rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady Evropské Unie o vydání této směrnice. Dále je členěna na jednotlivé kapitoly, které jsou rozděleny do článků. První kapitola se zabývá Obecným ustanovením, kapitola II zdaněním vozidel, kapitola III mýtným a poplatky za užívání. Poslední kapitola IV se zabývá závěrečným ustanovením. [1]

Důvody vydání směrnice 2011/76/ES:

- podpora udržitelné dopravy a snížení podílu dopravy na změně klimatu je hlavním rysem společné dopravní politiky,
- snížení nepříznivého dopadu dopravy by mělo být navrženo tak, aby neovlivňoval fungování trhu daného státu a nebyl omezen volný pohyb,
- optimalizovat dopravní systém užívání různých druhů nástrojů a technologií na zlepšování dopravní infrastruktury a stimulovat poptávku po dopravě, nadále zavést zásadu pro všechny druhy dopravy „znečišťovatel platí“,

- směrnice má sloužit evropským dopravcům, aby jim poskytla jasný cenový signál k optimalizaci jejich chování,
- při stanovování své sítě zpoplatněných komunikací u jednotlivých států je dáována možnost nezpoplatňovat některé komunikace k podpoře konkurenceschopnosti určitých regionů. [2]

Směrnice také vznikla na základě sjednocení některých pojmů. Například pojem mýtné, kterým se rozumí „*poplatek za užívání pozemní komunikace vypočtený na základě ujeté vzdálenosti*“ [2, s. 4], je vybírán jako hospodářský nástroj na udržení dopravní politiky daného státu. Navíc tato částka neovlivňuje hospodářskou soutěž, protože je zatížena na všechny provozovatele bez ohledu na jejich členský stát či usazení. Jedním z dalších způsobů je výběr časový. Ten představuje užitečný způsob jak uplatňovat zásadu „uživatel platí“, kde se již poplatky nevybírají za ujetou vzdálenost, ale zohledňuje se skutečné využití infrastruktury. Časové poplatky se stanovují na denní, týdenní, měsíční a roční. Ovšem výše těchto poplatků by neměla znevýhodňovat příležitostné uživatele, neboť tyto poplatky jsou ve velké míře vybírány od zahraničních dopravců. Je tedy potřebné nastavit dobrý poměr mezi denní, měsíční, týdenní a roční sazbou pro těžká nákladní vozidla. [2]

Kapitola I Obecná ustanovení

Článek 1 popisuje platnost této směrnice, která říká, že tato směrnice se nevztahuje na vozidla používaná výlučně na mimoevropském území členských států unie. Dále se nevztahuje na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě, Melille, Azorech a Madeiře. Také na vozidla, která jsou používána na daných územích nebo pevninských územích Španělska a Portugalska. Odkazuje na článek 2, ve kterém jsou popsána vozidla, mýtné a poplatky za užívání vozidel na které se daň vztahuje. [2]

Článek 2 definuje stavební náklady jako náklady související s výstavbou pozemních komunikací. Zahrnují i finanční náklady na nové pozemní komunikace nebo zlepšení pozemních komunikací. Členský stát má proto zavést systém výběru mýtného, který má zajišťovat návratnost těchto nákladů. Je zajištěn smluvně s provozovatelem systému mýtného. Finančními náklady se rozumí úroky z půjček nebo výnosy akcionářů. Také v tomto článku je přesně definován pojem mýto, které je definováno jako „*stanovená částka, která se platí za jízdu vozidla podle ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a za určitý druh vozidla, která zahrnuje poplatek za pozemní komunikace nebo poplatek za externí náklady*“. [1, s. 5] Poplatkem za pozemní komunikace je poplatek k dosažení návratnosti nákladů na údržbu, provoz a rozvoj pozemní komunikace na které je mýto vybíráno. Externími náklady jsou

rozuměny náklady na vznik znečištění ovzduší způsobený provozem vozidla na komunikaci a tvorbou hluku. Náklady na vznik znečištění ovzduší jsou myšleny především škody způsobené uvolněním některých částic a částic způsobující vznik přízemního ozónu. Dalším pojmem jsou vážené průměrné poplatky za pozemní komunikace, které jsou definovány jako „celkový příjem poplatků za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých v tomto období zpoplatnění“. [1, s. 5] Článek také specifikuje pojem vozidlo, kterým se rozumí „motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny“. [1, s. 5] Dále řadí vozidla do kategorií dle obsahu vypouštění škodlivých částic do ovzduší EURO a EEV, která je znázorněna v tabulce č. 1: Mezní hodnoty emisí. Jednotlivé mezní hodnoty lze nalézt v příloze 0 dané směrnice. [1] [2]

Tabulka č. 1: Mezní hodnoty emisí

Kategorie vozidla	Hmotnost oxidu uhelnatého (CO) (g/kWh)	Hmotnost uhlovodíků (HC) (g/kWh)	Hmotnost oxidů dusíku (NOx) (g/kWh)	Hmotnost částic (PT) (g/kWh)	Výfukové plyny (m ⁻¹)
EURO 0	12,3	2,6	15,8	-	-
EURO I	4,9	1,23	9,0	0,4	-
EURO II	4,0	1,1	7,0	0,15	-
EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10	0,8
EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EEV	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

Zdroj: [2]

Mezi další specifika tohoto článku ve směrnici patří rozčlenění typů vozidel, které různými měrami působí škodu na pozemní komunikace běžným provozem. Vozidla jsou členěna do kategorií 0, I, II, III, přičemž největší škodu na pozemní komunikaci způsobují vozidla zařazená do kategorie III. Hodnoty jsou u motorových vozidel členěny dle počtu náprav, které uvádí příloha č. 1: Motorová vozidla. [1]

Hodnoty jízdních souprav jsou členěny dle počtu náprav, které nalezneme v příloze č. 2: Jízdní soupravy. Podskupina 0 v obou tabulkách není zanesena, neboť sem spadají veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého

vozidla do 7,5 tun. Obě tabulky také nalezneme v příloze IV směrnice 1999/62/ES pod názvem Orientační určení třídy vozidla. Poslední bod článku pojednává o tom, že výběr mýtného je koncesovanou živností. [1]

Kapitola II zdanění vozidel

V článku 3 jsou vyjmenované jednotlivé země a jejich přesný název zdanění vozidel. V České republice je to „silniční daň“ a na Slovensku „cestná daň“. Dále sem patří země Belgie, Bulharsko, Dánsko, Německo, Estonsko, Řecko, Španělsko, Francie, Irsko, Itálie, Kypr, Lotyšsko, Litva, Lucembursko, Maďarsko, Malta, Nizozemsko, Rakousko, Polsko, Portugalsko, Rumunsko, Slovinsko, Finsko, Švédsko a Spojené království. Je zde nařízeno ustanovení o tom, že pokud jakýkoli člen EU nahradí tuto daň daní stejného druhu, musí uvědomit Komisi, která provede nezbytné změny. [1]

Článek 4 říká, že postupy, jak bude provádět vyměřování a vybírání daní si stanovuje každý stát unie sám. [1]

Článek 5 stanovuje, že členský stát je pověřen vybírat jen za ty vozidla, která má ve své evidenci. [1]

Článek 6 se věnuje problematice stanovení minimální ceny daně za vozidlo. Také upravuje podmínky osvobození nebo poskytnutí snížení sazby. Každý stát musí svou daň za vozidla stanovit tak, aby nebyla pod minimální sazbou uvedenou v příloze I této směrnice. Osvobození jednoznačně stanovuje pro vozidla národní obrany, civilní obrany, záchranným vozidlům, vozidlům pořádkových služeb a vozidlům pro údržbu pozemních komunikací. [1]

Kapitola III Mýtné a poplatky za užívání

Článek 7 pojednává o možnosti zavedení mýtného a poplatků za využívání transevropské silniční sítě, úseků této sítě, nebo jakýchkoliv dalších úseků své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, aniž by jim bylo upřeno uplatňování mýtného a poplatků na veškerých vnitrostátních pozemních komunikací. Ovšem jsou tu odstavce popisující podmínky, které musí každý stát EU dodržovat. Odstavec 2 zakazuje ukládání současně mýta a poplatku za užití týž úseku pozemní komunikace, ale povoluje rovněž uložit mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků. Odstavec 3 zakazuje diskriminaci na základě státní příslušnosti dopravce nebo členského státu, ať se jedná o dopravce v rámci EU nebo dopravce, který nemá sídlo v členském státu EU. Odstavec 4 dovoluje členským státům snížit sazby mýtného a poplatků. Těž vozidlo zcela osvobodit, pokud je ve vozidle nainstalováno záznamové zařízení podle EHS č. 3821/85. Odstavec 5 umožňuje uplatňovat mýtné a poplatky na vozidla s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla

nepřesahující 12 tun. Dává možnost výběru mýta a poplatků za vozidla lehčí jak 12 tun. Pokud tyto vozidla mají nepříznivý vliv na plynulost dopravy, na hladinu hluku a životní prostředí nebo pokud by správní náklady přesahovali 30% dodatečných příjmů z tohoto rozšíření. [2]

Článek 7a stanovuje maximální ceny poplatků zahrnující i správní poplatky za užívání pozemní komunikace, které nalezneme v tabulce č. 2: Roční maximální ceny poplatků (v €). Také definuje sazby za měsíční poplatky, které nesmí přesáhnout 10 % roční sazby, týdenní sazby nepřesahující 5 % roční sazby a denní sazby nepřevyšující 2 % roční sazby. [2]

Tabulka č. 2: Roční maximální ceny poplatků (v €)

Kategorie vozidla	Nejvýše tři nápravy	Nejméně čtyři nápravy
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EUURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV a méně znečišťující	797	1 329

Zdroj: [1]

Článek 7b poukazuje na zásadu, že poplatek za pozemní komunikaci musí být založen na návratnosti nákladů. Poplatek musí být také vztažen ke stavebním nákladům, nákladům na provoz, údržbu a rozvoj pozemních komunikací. Tyto náklady musejí být vztahovány na síť nebo část dopravní sítě, kde se poplatky vybírají a ne na jinou pozemní komunikaci. Navazující článek 7c určuje maximální poplatky za externí náklady způsobeny hlukem, které jsou zobrazeny v tabulce č. 3: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku.

Tabulka č. 3: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku a poplatky způsobené znečištěním ovzduší (cent/vozokilometr)

	Den	Noc
Příměstské komunikace	1,1	2
Meziměstské komunikace	0,2	0,3

Zdroj: [2]

Stanovuje též poplatky způsobené znečištěním ovzduší, jejichž sazby nalezneme v tabulce č. 4: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší, které musejí být vztahovány k dané části dopravní sítě, kde jsou poplatky vybírány. Sazby jsou uvedeny v centech za vozokilometr. [2]

Tabulka č. 4: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší
(cent/vozokilometr)

	Příměstské komunikace	Meziměstské komunikace
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI (po 31. Prosinci 2017)	2	1
Vozidla znečišťující méně než EURO VI	0	0

Zdroj: [2]

Článek 7e poukazuje na metodiku výpočtu maximální výše poplatku za pozemní komunikaci. Rovnice pro výpočet jsou uvedeny v příloze III této směrnice. Následný článek umožňuje ve výjimečných případech zavedení přírážky k vypočtené maximální ceně. Tyto přírážky nesmějí přesáhnout 15 % váženého průměru poplatku, pokud tyto poplatky budou zpětně investovány do silniční infrastruktury daného státu a 25 % pokud se investují do projektů evropského zájmu.

Snížení sazby a slevy za užívání pozemních komunikací jsou popsány v článku 7i, kdy je možno ze strany státu snížit poplatky pokud výsledná struktura poplatků je veřejně dostupná pro všechny uživatele pozemních komunikací a pokud toto zveřejnění vede ke skutečným úsporám v administrativě. Ovšem tyto slevy nebo snížení nesmí překročit 13 % poplatku placeného obdobnými vozidly, které nespádají do nároku na slevu či snížení. [2]

Článek 7j popisuje výběr mýtného a poplatku za užívání pozemních komunikací, které musejí být vybírány a kontrolovány tak, že musejí co nejméně zasahovat do plynulosti provozu. Tak aby nebylo nutné provádět nutné kontroly a zastavování vozidel ve vnitřních hranicích Unie. Z těchto důvodů členské státy musejí spolupracovat a vybavit větší výběrčí místa. Tak aby zde bylo možno platit poplatky a mýto 24 hodin denně běžnými platebními prostředky, které splňují normy. Samotný režim výběru nesmí znevýhodňovat žádného uživatele tudíž ani nepravidelného. Pokud se jedná o výběr mýtného pomocí palubní jednotky, musí členský stát nastavit přiměřené správní a ekonomické opatření. Náklady, výše spojené s mýtným a výběru poplatků musí být poskytnuta dopravci, nejlépe elektronicky.

Článek také stanovuje, že pokud je to ekonomicky proveditelné pro daný stát, má zavést vybírání externích poplatků pomocí elektronického mýtného. [2]

Kapitola IV Závěrečná ustanovení

Tato směrnice nebrání členským státům vybírat zvláštní daně a poplatky při přihlášení vozidla a vozidla nadměrných hmotností nebo rozměrů. Dále nebrání k výběru poplatků za parkování a zvláštních poplatků za užívání městských komunikací. Mezi poplatky nebránící k výběru spadají také poplatky určené ke snižování kongesce nebo poplatků na snižování znečišťování životního prostředí v městských oblastech. [1] [2]

Členské státy rozhodují o příjmech z poplatků a mýtného sami, ovšem tyto příjmy by měly být použity v zájmu rozvoje dopravní sítě nebo na zvýšení dlouhodobé udržitelnosti dopravy v těchto prvcích:

- účinné stanovení cen mýtného a poplatků za užívání pozemních komunikací,
- snížení znečištění ze silniční dopravy,
- snížení emisí CO₂,
- zlepšení energetické účinnosti vozidel,
- rozvoj náhradních komunikací a rozšíření stávajících kapacit,
- optimalizace logistiky,
- podpora transevropské dopravní sítě. [2]

Členské státy se zavazují k zavedení kontrol výběru mýtného a poplatků za užívání pozemních komunikací, také určí systém sankcí při porušení tohoto systému. Tyto sankce musejí být odrazující k porušení systému, ale zároveň také musí být přiměřené. [2]

Článek 10 upravuje směnné kurzy eura jak členů, které přijali euro, tak i členů, které euro nepřijali jako svou měnu. Pro členské státy, které používají svojí národní měnu, je platný kurz, který je platný první pracovní den v měsíci vyvěšení v Úředním věstníku Evropských společností. Dále je umožněno ponechat aktuální částky v platnosti, pokud by případný přepočítání nepřekročilo méně jak 5% rozdíl. Směrnice také zavazuje Komisi k přezkoumávání částek v přílohách této směrnice každé dva roky a to z důvodu zohlednit změn spotřebních cen. V případě změn cen ve směrnici se provede úprava příloh a jejich zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. Tato úprava vstupuje v platnost prvním dnem měsíce po zveřejnění. [2]

Článek 11 zavazuje členské státy, které stanoví poplatky za užívání pozemních komunikací a zavedení mýtného do 16. října 2014. Poté každé čtyři roky musí vypracovat zprávu o tomto výběru, včetně výběru mýta koncesním způsobem a předloží ji Komisi k posouzení. Zpráva nemusí zahrnovat režimy výběru mýtného, které existovali dne 10. června 2008, ale musí obsahovat informace o:

- váženém průměru poplatku za externí náklady a to konkrétní částky pro každou kombinaci třídy vozidel, období a typu pozemní komunikace,
- rozlišení mýta a poplatků za pozemní komunikace dle typu vozidla a doby,
- váženém průměru a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace,
- celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady,
- způsob použití příjmů z výběru poplatků za užití pozemních komunikací a mýtného. [2]

1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES

Směrnice vznikla rozhodnutím Evropského parlamentu a rady dne 29. dubna 2004 na základě dřívějšího usnesení z roku 1997 o rozvoji telematiky v silniční dopravě s ohledem na stále se rozšiřujícím výběru elektronických poplatků v členských státech. Komise byla vyzvána Radou, aby vypracovala strategii, která tyto systémy bude sbližovat a dosáhlo se tak určité úrovně interoperability na evropské úrovni. [4]

Důvody vydání směrnice 2004/52/ES

Většina členských států, které již instalovaly systémy výběru elektronického mýtného, užívaly mikrovlnnou technologii (DSRC) o krátkém dosahu o kmitočtu 5,8 GHz. Tyto systémy nebyly zcela slučitelné s ostatními, proto se Evropský výbor rozhodl o sestavení předběžných technických norem v roce 1997. Bohužel tyto normy se nevztahují na všechny typy systémů mikrovlnné technologie používané ve Společenství, proto zahrnují dvě varianty modelu propojení, která stanovila Mezinárodní organizace pro normalizaci komunikací mezi výpočetními systémy. [4]

Výrobci zařízení ve Společenství souhlasili s vyvinutím nové technologie, která by umožnila propojení DSRC s novými technologiemi výběru mýtného, který má být zaveden ve Společenství po 1. lednu 2007. A to technologii družicového určování polohy (GNSS), mobilní komunikační technologii (GSM-GPRS), tudíž zařízení umožňující propojení technologie DSRC, GSM-GPRS a GNNS. [4]

Díky univerzálnosti nových technologií GNNS a GSM-GPRS k výběru elektronického mýta může tato technologie sloužit také k zajištění nových politik zpoplatnění silnic, které se

plánují zavést ve Společenství a členských státech. Bez větších nákladů na investice by tyto technologie měly v reálném čase zjišťovat:

- počet ujetých kilometrů na určité pozemní komunikaci,
- spustit alarm vozidlem, které se účastní dopravní nehody s uvedením své polohy,
- informace o podmínkách dopravního provozu,
- hustotu dopravního provozu,
- cestovní časy. [4]

Systém elektronického mýtného má přispívat k podstatnému snižování nebezpečí nehod, čímž má přispívat ke zvyšování bezpečnosti na silnicích. Rovněž má snižovat počet hotovostních transakcí zejména v denních špičkách a snižování dopravních kongescí v místech výběru mýtného. Vede ke snižování dopadu na životní prostředí způsobené čekajícími vozidly v místech placení mýtného. Nové systémy mají též vést ke snižování dopadu na životní prostředí související s instalací a rozšiřováním stávající mikrovlnné technologie. [4]

Systémy elektronického výběru mýtného, které jsou teprve zaváděny, by měly splňovat a umožňovat rychlé začlenění budoucích technologií, systémových zlepšení a inovací bez nákladných vyřazování starších systémů a technologií. Náklady na přijetí systémů obchodními a soukromými uživateli by měly být vyrovnány. Výhodami tohoto systému by neměli být diskriminováni uživatelé ostatních členských států oproti domácím uživatelům silnic. [4]

Cíl a oblast působnosti

Směrnice stanovuje podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů mýtného ve Společenství a vztahuje se na všechny typy elektronicky vybíraných silničních poplatků městské a meziměstské silniční sítě Společenství, na dálnicích, hlavních a vedlejších silnicích, tunelech, mostech a trajektech. Výjimku tvoří systémy, které nepoužívají k výběru mýtného elektronické systémy, rovněž ty, které nevyžadující instalaci zařízení ve vozidlech a pro malé části místních systémů, kterým by výstavba tohoto mýta nepřinesla dostatečné příjmy oproti nákladům. [4]

Technologická řešení

Všechny nově zaváděné systémy výběru elektronického mýta od 1. ledna 2007 musejí využívat jednu z technologií:

- družicové určování polohy,
- mobilní komunikaci užívající normy GSM-GPRS,
- mikrovlnou techniku pracující na rozhraní 5,8 GH. [4]

Na základě časového plánu musí provozovatel, poskytnou zúčastněným uživatelům pro jejich vozidla zařízení, která umožňují využití všech tří typů výběru mýtného a zároveň toto zařízení musí být univerzální pro všechny typy vozidel. [4]

Při zavádění systému elektronického mýtného doporučuje, aby byl využit systém družicového určení polohy a mobilní komunikace. Při přechodu ze stávajícího systému na nový se zavazuje Komise a Výbor pro elektronické mýtné vypracovat do 31. prosince 2009 zprávu o možném přechodu na výše uvedené systémy. Obsahem této zprávy by měla být i studie o využití jednotlivých technologií a analýzu efektivnosti nákladů, případně strategii přechodu na tyto systémy. [4]

Zařízení, která jsou ve vozidle, mohou být využita i k jiným účelům, za předpokladu, že to nepovede k zátěži pro uživatele a diskriminaci mezi uživateli. Může jít například o napažení zařízení na elektronický tachograf. [4]

Práce na slučitelnosti dosavadních technologií výběru mýtného, která je prováděna ve spolupráci s evropskou službou elektronického mýtného, musí zajistit plnou interoperabilitu s technologiemi družicového určování polohy, GSM-GPRS a mikrovlnou technologií. Nutností je také zajištění spravování osobních údajů, které jsou nezbytně spjaté s výběrem elektronického mýtného, aby byly v souladu s pravidly Společenství o ochraně svobody a základních práv jednotlivců včetně jejich soukromí. [4]

Zřízení evropské služby elektronického mýtného

Byla zřízena evropská služba elektronického mýtného zahrnující všechny silniční sítě Společenství, na kterých je mýtné nebo poplatky za užívání silnic vybíráno elektronicky. Služba umožňuje všem poskytovatelům nebo provozovatelům poskytnout jedinou účastnickou smlouvu mezi klienty a provozovateli nebo poskytovateli, kteří službu nabízejí. Poskytuje přístup ke službě na celé síti. Služba umožňuje uzavírání smluv bez ohledu na místo registrace vozidla, státní příslušnosti smluvních stran nebo místě splatnosti mýtného. Bez ohledu na to, jestli daný stát využívá svůj systém výběru elektronického mýtného, musí nabídnout zákazníkům tuto službu v souladu s časovým plánem:

- pro všechny typy vozidel nad 3,5 tuny a pro všechna vozidla, která mohou přepravovat více jak devět cestujících a to nejpozději tři roky po přijetí této služby,
- pro ostatní vozidla jsou to čtyři roky po přijetí služby. [4]

Provedení

Členské státy musely směrnici uvést v platnost ve svých předpisech do 20. listopadu 2005 a znění těchto předpisů musí sdělit Komisi spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními v této směrnici. Při zavádění systému elektronického mýtného doporučuje, aby byl využit systém družicového určení polohy a mobilní komunikace. [4]

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ELEKTRONICKÉHO MÝTA V ČR

Rozhodnutí o zavedení mýta v ČR vláda uskutečnila v květnu roku 2004 pro vozidla o celkové hmotnosti větší jak 12 t, ovšem samotný výběr začal v roce 2007. V roce 2010 bylo výkonové mýto rozšířeno i na vozidla s povolenou hmotností více jak 3,5 tuny. [5] [6]

Podle novely zákona č.196/2012 Sb., podléhají zpoplatnění vozidla s nejméně čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost je větší jak 3,5 tuny. Dále tento zákon upravuje osvobození od zpoplatnění, do kterého spadají vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem modré barvy. Jedná se o vozidla vězeňské služby ČR, zdravotnické záchranné služby a složky integrovaného záchranného systému. Do osvobození také spadají vozidla:

- Policie ČR s nápisem „POLICIE“,
- ozbrojených sil ČR a vozidla Vojenské policie s nápisem „VOJENSKÁ POLICIE“,
- celních orgánů s nápisem „CELNÍ SPRÁVA“,
- hasičských sborů a dobrovolných hasičů s nápisem „HASIČI“,
- obecní a městské policie s nápisy „OBECNÍ POLICIE“ nebo „MĚSTSKÁ POLICIE“,
- přepravující těžce zdravotně postižené občany s držiteli průkazu ZTP,
- přepravující nezaopatřené děti se zhoubným nádorem nebo hemoblastosou,
- členů diplomatické mise vedených v registru silničních vozidel,
- správce zpoplatněné pozemní komunikace. [7]

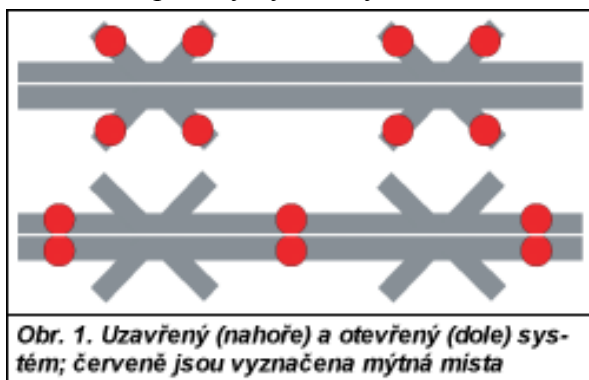
2.1 Důvody zavedení mýta

Jedním z hlavních impulsů k zavedení elektronického mýta byla skutečnost, že Rakousko v roce 2004 zavedlo mýto a taktéž Německo o rok později. V důsledku toho se Česká republika stala levnou tranzitní zemí, se stále se zvyšujícím objemem nákladní dopravy. Podle Ministerstva dopravy patří mezi hlavní důvody získání většího objemu financí na další rozvoj a modernizaci stávající dopravní infrastruktury a harmonizace s poplatky v železniční dopravě, v důsledku toho zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy vůči silniční. Druhým z velkých impulsů byl vstup ČR do EU a následný vstup do Schengenského prostoru v roce 2004. [8]

2.2 Systém výběru mýtného v ČR

V České republice je využíván systém DSRC (Dedicated Short Range Communication), což znamená detekování spojení krátkého dosahu. Metoda umožňuje bezdrátový přenos dat na krátkou vzdálenost mezi vozidlem a mýtnou branou. Komunikace je na bázi mikrovlnného nebo infračerveného přenosu. Zařízení pracuje s malým výkonem a dosahem v řádech metrů či desítek metrů. Standardizovaný rozsah frekvence je podle směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství stanoven na 5,8 GHz, což vyžaduje přímou viditelnost mezi komunikačními zařízeními. Systém může být navržen dvěma způsoby. Jako uzavřený, kdy musí být všechny vjezdy a výjezdy vybaveny mýtnými místy nebo otevřený, kdy jsou mýtnými systémy vybavena vždy místa mezi křižovatkami. Tyto systémy můžeme vidět na obrázku č. 1: Způsoby výběru systémem DSRC. [9]

Obrázek č. 1: Způsoby výběru systémem DSRC

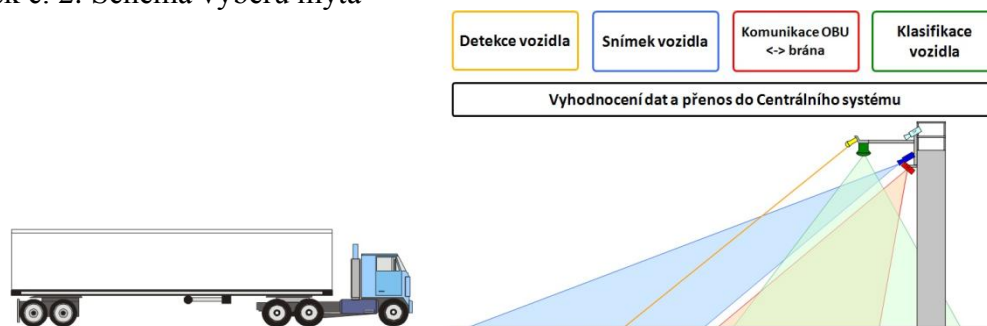


Zdroj: [9]

Z obrázku vyplývá, že na otevřeném systému budou menší nároky na silniční infrastrukturu. [9]

Zpoplatnění vozidla probíhá tak, že při průjezdu vozidla mýtným místem, kdy není omezen pohyb ani rychlost vozidla, jsou přenášena data mezi jednotkou ve vozidle (OBU jednotka) a zařízením na silniční komunikaci (mýtnou branou). Přenášejí se do centrálního systému elektronického mýtného, schéma výběru mýtného zobrazuje obrázek č. 2: Schéma výběru mýta. [9]

Obrázek č. 2: Schéma výběru mýta



Zdroj:[6]

Na základě komunikace mezi mýtnou branou a OBU jednotkou je zaznamenáno identifikační číslo jednotky, čas a místo průjezdu. Stejně je tomu i při výjezdu ze zpoplatněného úseku. Na základě takto získaných informací je vypočten poplatek závislý na ujeté vzdálenosti a parametrech vozidla. Výhodou tohoto systému je to, že je dlouhodobě osvědčen a naopak mezi nevýhody patří náročnost na fyzickou infrastrukturu u komunikací. [9]

Každé zpoplatněné vozidlo musí mít nainstalováno nepřenosné zařízení OBU, které je u nás nazváno premid. Zobrazený na obrázku č. 3: Premid jednotka. Tato jednotka obsahuje registrační údaje a základní informace o vozidle. Premid jednotky a zákaznické služby k systému elektronického mýtného jsou poskytovány v distribučních místech, které jsou umístěna na zpoplatněných komunikacích, v jejich blízkosti a na vybraných hraničních přechodech. Tyto služby jsou poskytovány především řidičům na cestách. Informační místa sloužící především dopravním společnostem se nazývají kontaktní místa. [10]

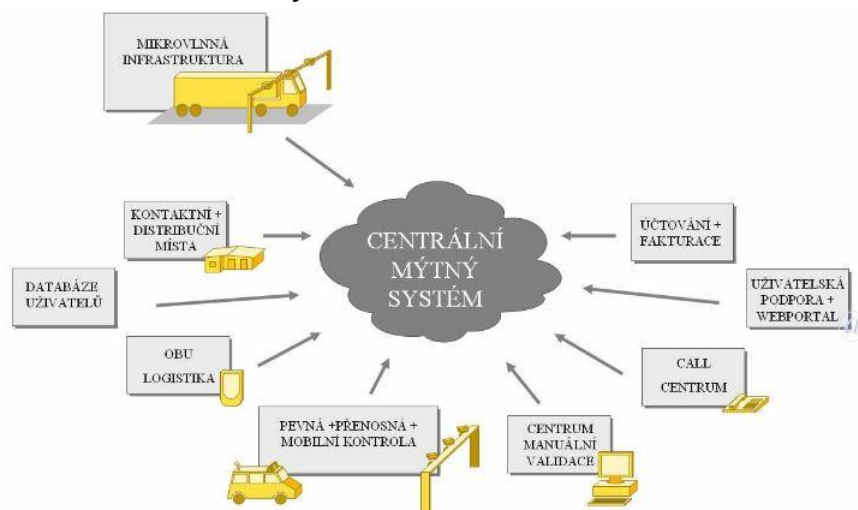
Obrázek č. 3: Premid jednotka



Zdroj: 11

Funkčnost celého centrálního mýtného systému zobrazuje obrázek č. 4: Centrální systém, ze kterého vyplývá množství dat získaných ve všech článcích tohoto systému.

Obrázek č. 4: Centrální systém



Zdroj: [10]

2.3 Zpoplatněná síť pozemních komunikací

Dálnice, rychlostí komunikace a silnice I. třídy jsou označené dopravní značkou pro motorová vozidla a lze je použít po zaplacení poplatku. Česká republika nemá dobudovanou síť dálnic a silnic, tudíž jejich délky se s časem mění. Aktuální délka všech dálnic je 765,2 km, rychlostních komunikací 453,9 km a silnic I. třídy 5 782,1 km. Celková délka pozemních komunikací určená motorovým vozidlům vyjímaje účelových komunikací činí 55 677,3 km. Délky jsou měřeny k 1. 1. 2014. [12]

Zpoplatněnou část pozemních komunikací upravuje vyhláška o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným vydanou 19. prosince 2012 ve Sbírce zákonů. Příloha č. 1 vyhlášky přesně vymezuje dálnice a rychlostní silnice, které podléhají zpoplatnění včetně jejich délky. Zpoplatněné dálnice o celkové délce 731,6 km, do kterých spadají:

- D1 Praha, Spořilov – Říkovice,
- D1 Lipník nad Bečvou – státní hranice,
- D2 Brno, jih – státní hranice,
- D3 Mezno – Veselí nad Lužnicí, sever,
- D5 Praha, Třebonice – státní hranice,
- D8 Praha, Březiněves – státní hranice,
- D11 Praha, Horní počernice – Sedlice. [13]

Do pozemních komunikací zpoplatněných mýtným patří rychlostní komunikace o celkové délce 453,9 km, mezi které patří:

- R1 Praha, Satalice – Praha, Běchovice,
- R1 Modletice – Praha, Ruzyně-staré letiště,
- R4 Jíloviště – Skalka,
- R4 Radobytec – Nová Hospoda,
- R6 Praha, Řepy – Nové Strašecí,
- R6 Jenišov – Cheb, sever,
- R7 Praha, Ruzyně-letiště – Knovíz,
- R7 Bítov – Chomutov,
- R10 Praha, Satalice – Ohrazenice,
- R35 Liberec, Hodkovické – Ohrazenice,
- R35 Sedlice – Opatovice,
- R35 Mohelnice, jih – Křelov,
- R35 Olomouc, Topolany – Lipník nad Bečvou,
- R46 Vyškov, východ – Olomouc, Slavonín,
- R48 Běloutín – Běloutín, východ,
- R48 Rychaltice – Frýdek-Místek, západ,
- R48 Frýdek-Místek – Žukov,
- R52 Rajhrad – Pohořelice, jih,
- R55 Hulín – Otrokovice,
- R56 Ostrava, Hrabová – Frýdek-Místek,
- R63 Bystřany – Řehlovice. [13]

Příloha č. 2 obsahuje seznam silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému. Délka těchto silnic činí 201,9 km a patří sem:

- I/7 Panenský Týnec – Smolnice,
- I/11 Hradec Králové, Kukleny – Hradec Králové, Platiště nad Labem,
- I/11 Český Těšín, Svibice – Mosty u Jablunkova, státní hranice,
- I/30 Lhotka nad Labem – Ústí nad Labem, Vaňov,
- I/33 Platiště nad Labem – Náchod, Branka,
- I/35 Křelov – Olomouc, Řepčín,
- I/35 Horní Chrastava – Liberec, Hodkovická,

- I/38 Jihlava, Bedřichov – Jihlava, západ,
- I/46 Olomouc, Slavonín – Olomouc, centrum,
- I/47 Kroměříž, východ – Hulín,
- I/47 Přerov – Běloutín,
- I/48 Běloutín, východ – Rychaltice,
- I/52 Modřice, sever – Rajhrad,
- I/52 Pohořelice, jih – Mikulov, státní hranice,
- I/55 Přerov, Horní Moštěnice – Hulín,
- I/58 Skotnice – Krmelín. [13]

Celkovou zpoplatněnou síť komunikací zobrazuje obrázek č. 5: Síť zpoplatněných komunikací. Je tvořena 1 387,4 km a zobrazuje výše uvedené dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd podléhajících zpoplatnění dle vyhlášky o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným.

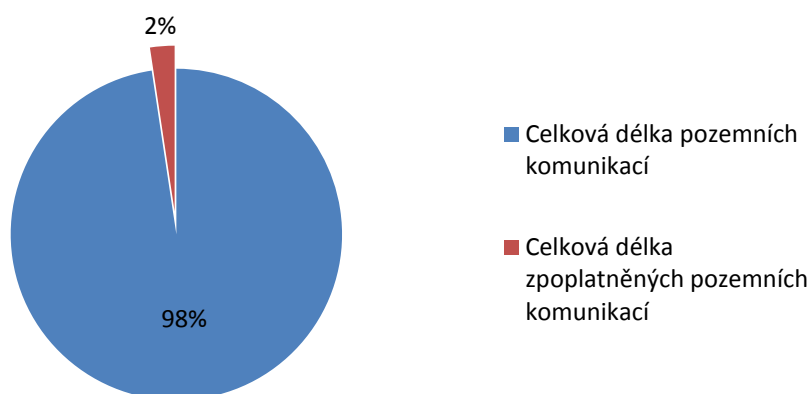
Obrázek č. 5: Síť zpoplatněných komunikací



Zdroj: [14]

Porovnáním zpoplatněných komunikací a všech pozemních komunikací jako dálnic, rychlostních komunikací a silnic od I. třídy do III. třídy nám popisuje obrázek č. 6: Porovnání zpoplatněných a všech pozemních komunikací vyjímaje účelových.

Obrázek č. 6: Porovnání zpoplatněných a všech pozemních komunikací vyjímaje účelových

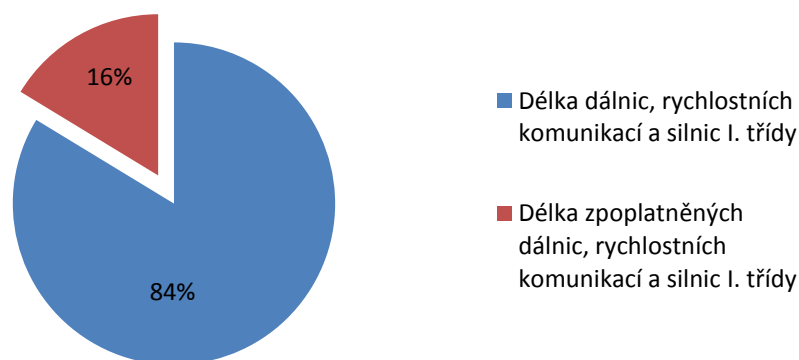


Zdroj: [12]

Z obrázku jasně vyplývá, že celková zpoplatněná síť vztažená na celkovou infrastrukturu pozemních komunikací je velmi malá.

Porovnáním zpoplatněných komunikací a pozemních komunikací stejného typu zobrazuje obrázek č. 7: Porovnání zpoplatněných pozemních komunikací a pozemních komunikací stejného typu.

Obrázek č 7: Porovnání zpoplatněných pozemních komunikací a pozemních komunikací stejného typu



Zdroj: [12]

Zpoplatněné komunikace vztažené k týmž pozemním komunikacím je z hlediska porovnatelnosti nejlepší a zobrazuje lepší bilanci, než k celkové infrastruktuře pozemních komunikací určená pro motorová vozidla.

2.4 Sazby mýtného

Rozhodujícím činitelem při stanovení mýtného jsou sazby na 1 km. Jsou rozděleny do několika skupin dle emisní třídy vozidla a počtu náprav nákladních automobilů a také jestli se

jedná o dálnici popřípadě rychlostní komunikaci a silnici I. třídy. Sazby se také dělí podle doby užití komunikace, kdy je rozděleno na pátek od 15:00 do 21:00, tyto sazby jsou uvedeny v tabulce č. 5: Sazby pro pátek od 15:00 do 20:00 a ostatní dny v týdnu, jež jsou uvedeny v tabulce č. 6: Sazby pro ostatní dny v týdnu. [15]

Tabulka č. 5: Sazby pro pátek od 15:00 do 20:00 (Kč/km)

Emisní třída	Euro 0 – II			Euro III - IV			Euro V +		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice a rychlostní komunikace	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Silnice I. třídy	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

Zdroj: [15]

Tabulka č. 6: Sazby pro ostatní dny v týdnu (Kč/km)

Emisní třída	Euro 0 – II			Euro III - IV			Euro V +		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice a rychlostní komunikace	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96

Zdroj: [15]

Rozhodujícím faktorem u autobusů při stanovení mýtného jsou sazby na 1 km a emisní třída. Tyto sazby uvádí tabulka č. 7: Sazby pro autobusy. Veškerou výši sazeb upravuje Nařízení vlády České republiky č. 354/2011 Sb., o výši časových poplatků a o výši mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů. [15]

Tabulka č. 7: Sazby pro autobusy (Kč/km)

Emisní třída	Euro 0 - II	Euro III - IV	Euro V+
Dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. tříd	1,38	1,00	0,80

Zdroj: [15]

Slevy z mýtného

Slevu na mýtném je možné uplatňovat za každé vozidlo zvlášť. Tím se zamezuje zvýhodňování dopravců s velkým vozovým parkem a jeho výpočet se provádí za kalendářní rok. Slevy je možné uplatňovat pro režim následného placení i placení předem. Postup při uplatňování slev popisuje Nařízení vlády 352/2012sb., planý od 22. října 2012, kdy provozovatel vozidla poskytne provozovateli elektronického mýtného údaje a doklady o vozidle, který je v tomto systému zapsán a také veškeré změny, které mohly nastat. Následně na to provozovatel elektronického systému po obdržení těchto údajů odešle nejpozději do 4 měsíců částku odpovídající slevě. Díky platnosti od října byla přijata přechodná ustanovení s možností uplatnění vyšší slevy do konce roku 2012. Slevy nalezneme v tabulce č. 8: Slevy pro zbytek roku 2012. [16]

Tabulka č. 8: Slevy pro zbytek roku 2012

Uložené mýtné (Kč)	Výše slevy (%)
30 000	10
40 000	11
50 000	12
60 000	13

Zdroj: [16]

Od roku 2013 se výše slev upravuje v důsledku platnosti Nařízení vlády po celé kalendářní období a tyto slevy nalezneme v následující tabulce č. 9: Slevy za rok 2013.

Tabulka č. 9: Slevy za rok 2013

Uložené mýtné (Kč)	Výše slevy (%)
100 000	5
150 000	8
250 000	11
400 000	13

Zdroj: [16]

2.5 Způsoby platby

V České republice máme na výběr ze dvou způsobů úhrady mýtného:

- placení předem (pre-pay),
- následné placení (post-pay).

Způsob placení pre-pay

Do jednotky premid se vkládá předplatné. Vkládá se před vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci na distribučních nebo kontaktních místech premid point. Mýtné se odečítá při každém průjezdu mýtnou stanicí a předplatné se musí doplňovat před jeho vyčerpáním. Vyúčtování provozovatel může získat pouze na vlastní vyžádání na kontaktních místech či distribučních místech premid point. Předplatné lze hradit hotově, platebními kartami nebo tankovacími kartami na distribučních nebo kontaktních místech. Při vydání palubní jednotky se skládá kauce, která je vrácena, pokud provozovatel vrací jednotku nepoškozenou. Spolu s kaucí se také vrací zůstatek z jednotky. Tyto zůstatky a kauce se vrací též platebním prostředkem, kterým byla vybrána. Pokud není premid jednotka dlouhou dobu užívána, tak je automaticky zablokována. [17]

Seznam přijímaných platebních karet:

- DinersClub,
- Maestro,
- MasterCard,
- VISA,
- VISA Electron. [17]

Způsob placení post-pay

Žádné mýtné nemusí být do palubní jednotky vkládáno. Mýtné se zaznamenává při každém průjezdu mýtnou stanicí do systému a vyúčtování se provádí dle smluvně sjednaného období. Provozovatelé vozidla jsou pravidelně vystavovány faktury s vyúčtováním po jednotlivých premid jednotkách a dnech na základě smlouvy s provozovatelem mýtného systému. Mýtné lze hradit na fakturu nebo inkasem z bankovního účtu, ovšem pro obě tyto metody platby musí být schválena bankovní záruka. Také je umožněno platit mýtné z účtu tankovací karty. Při platbě fakturou nebo inkasem z bankovního účtu není třeba skládat kauci za premid jednotku, neboť je takto kauce jištěna bankovní zárukou. Palubní jednotka je v provozu po dobu platnosti smlouvy a za předpokladu neporušení smluvních podmínek. [17]

Tankovací karty se dají použít u obou typů placení jak pre-pay, tak i post-pay. Mezi které patří karty: Benzina, CCS Toll, DinersClub Road Account, DKV, EssoCard, euroShell, EuroToll DBV Logpay, Multiservice, Routex, Total a UTA. [17]

2.6 Statistika výběru mýtného

Mýtné se vybírá od roku 2007 a za uplynulých 7 let se vybralo 49,19 mld. Kč. Do konce roku 2013 bylo v systému elektronického mýtného registrováno přes 680 tisíc

uživatelů, z nichž tvoří 88 % automobily těžší jak 12 tun, 11 % zastupují vozidla mezi 3,5 tuny a 12 tuny a autobusy zde zastupují pouze 1 %. Účinnost výběru mýtného si Ředitelství silniční a dálnic nechalo vypracovat od nezávislého auditora, přičemž průměrná účinnost dosáhla hodnoty 99,6 %. Výběr mýtného od roku 2007 do 2013 popisuje tabulka č. 10: Roční výběry mýtného v mld. Kč. [18]

Tabulka č. 10: Roční výběry mýtného (v mld. Kč)

Rok	Vybráno
2007	5,57
2008	6,14
2009	5,54
2010	6,57
2011	8,13
2012	8,68
2013	8,55

Zdroj: [18]

Na nižším výběru mýtného za poslední rok 2013 se největší měrou podílí fakt, že stále více dopravců se uchyluje ke koupi nákladních automobilů s emisní třídou Euro 5, které platí nižší kilometrovou sazbu. Tento trend zobrazuje tabulka č. 11: Podíly jednotlivých emisních tříd na vybraném mýtného. Zvyšování využití automobilů používající Euro 5 je brán od roku 2009 do srpna roku 2013, kde využívání této emisní třídy dosáhlo takřka 49 %. [18]

Tabulka č. 11: Podíly jednotlivých emisních tříd na vybraném mýtného (v %)

Rok	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5+
2009	1,4	1,0	12,8	50,0	11,3	23,6
2010	1,2	0,9	12,0	47,1	12,8	26,1
2011	0,9	0,7	9,8	44,0	13,2	31,4
2012	0,6	0,5	7,3	39,0	13,3	39,3
8/2013	0,5	0,4	5,7	32,3	12,6	48,6

Zdroj: [18]

Z tabulky jasně vyplývá trend snižování emisí a uchylování se k ekologičtějším vozům, za které jsou nižší sazby a poplatky v silniční dopravě. Tento trend se zdá být stabilní, tudíž se dá předpokládat stále větší využívání vozů splňující emisní normy Euro 5 a vyšší.

3 KONCEPCE DALŠÍHO ROZVOJE SYSTÉMU ELEKTRNICKÉHO MÝTA V ČR

Ministerstvo dopravy vypracovalo materiál Rozvoj Systému elektronického mýta v ČR – Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v ČR, který předložila k jednání členů vlády na základě dřívějšího usnesení vlády České republiky ze dne 4. července 2012. Koncepce je rozdělena do dvou kapitol. Na koncepci do roku 2016 a po roce 2016, které řeší obecnou problematiku Systému elektronického mýta a zavádění Evropské služby elektronického mýta.

3.1 Koncepce do roku 2016

Do konce roku 2016 není možné realizovat žádné zásadní změny stávajícího systému elektronického mýtného, vyjímaje zavedení Evropské služby elektronického mýta nebo zavedení případné regionální interoperability mýtných systémů České republiky, Rakouské a Polské republiky. Současně v rámci zavádění regionální interoperability je možné zapojení České republiky do projektu EasyGo+, který zavádí interoperabilitu mezi mikrovlnnými systémy výběru mýtného ve skandinávských zemích a Republiky Rakouska.[19]

Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací bude zachován, výjimku budou tvořit budované úseky na dálniční síti, které budou zpoplatňovány postupně tak, jak budou uváděny do provozu. [19]

Změny výkonového zpoplatnění

Změny ve výkonovém zpoplatnění budou realizovány úpravou sazeb, případně zavedením Evropské služby elektronického mýta nebo regionální interoperability s okolními státy Evropské unie. [19]

Od 1. 1. 2014 dojde k navýšení veškerých mýtných sazeb. Tyto sazby budou zvýšeny o inflaci a konkrétně se zvýší pro kategorie Euro 0 – IV o 5,2 % a pro emisní kategorii Euro V a vyšší o 6,7 %. Dojde ke zkrácení páteční zvýšení sazby o 1 hodinu z důvodu nutnosti uvést toto navýšení do souladu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu 2011/76/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. [19]

Od 1. 1. 2015 dojde k navýšení sazeb pro vozidla splňující emisní třídu Euro V a vyšší a přiblížení těchto sazeb k mýtným sazbám ostatních emisních kategorií. Může dojít také k úpravě struktury tarifních skupin s ohledem na zavádění vozidel s emisní normou Euro VI. V tomto roce také dojde ke zhodnocení fungování celého systému elektronického mýtného

a dosavadně fungujících slev, případně budou navrženy úpravy, které vyplynou z této analýzy. [19]

Evropská služba elektronického mýta

Do roku 2016 lze realizovat významnějších změn v Systému elektronického mýta pouze v rámci zavádění Evropské služby elektronického mýta v České republice, k čemuž se ČR zavázala v rámci schválení návrhu rozhodnutí Evropské komise o definice Evropské služby elektronického mýta a jejích technických prvků, které byly podpořeny členskými státy Evropského společenství. V rámci této deklarace se členské státy zavázaly do 36 měsíců od data uveřejnění rozhodnutí ve věstníku Evropského společenství zavést Evropskou službu elektronického mýta na svém území. Určujícím faktorem pro zavedení Evropské služby v České republice je potřebná součinnost se společností Kapsch Telematic Service s.r.o., které zastupuje Konsorcium Kapsch pro Smlouvu o službách. V první fázi je nutné zadat bezplatnou přípravu zavedení Evropské služby v ČR, která by spočívala v návrhu systémových změn, stanovení časového harmonogramu realizace navržených systémových změn a finanční kalkulace realizace navržených systémových změn. Současně by měl být dokument doplněn o určující body v zavádění tohoto systému a to o Přehled o oblasti Evropské služby v ČR. Tento dokument by měl být vypracován bezplatně firmou Kapsch, neboť ve smlouvě se zavázala k takovému plnění. Současně by tento dokument měl být podkladem pro výpočty finanční náročnosti na zavedení Evropské služby elektronického mýta. [19]

3.2 Koncepce po roce 2016

V případě, že po roce 2016 bude stále provozován nynější systém zpoplatnění sítě pozemních komunikací, bude možno využívat stávající mýtné infrastrukturu a bude potřeba zajistit nové výběrové řízení pro poskytovatele služeb související s provozem dosavadního mýtného systému. [19]

V případě realizování rozšíření rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací, bude nutno zajistit:

- rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění,
- služby projektového manažera,
- zadávací řízení na nový systém výkonového zpoplatnění a jeho provozování,
- návaznost nového systému na stávající systém,
- zadávací řízení označení zpoplatněných pozemních komunikací. [19]

Z analýz různých variant rozsahu zpoplatnění vyplývá, že výkonové zpoplatnění silnic II. a III. tříd není dle současné úrovně znalostní ekonomicky výhodné. V případě, uvažování o zpoplatnění vybraných úseků silnic jiných vlastníků, musí být vyřešen na jedné straně směřování příjmů z vybraného mýtného vlastníků komunikace a na druhé straně musí být zajištěno, aby se vlastníci pozemních komunikací podíleli na úhradě přiměřené části nákladů na výběr mýtného. V každém případě musí být dodrženo míry 30 % nákladové efektivity. [19]

Doplněk k současnému výkonovému zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. tříd lze uvažovat časové zpoplatnění silnic I. tříd i silnic nižších tříd. Na základě provedených analýz lze konstatovat, že časové zpoplatnění je dobrou alternativou, které má ovšem nevýhody. Na druhou stranu se jedná o možný způsob zpoplatnění s vysokou efektivitou, avšak bez zabezpečení příjmů velkých finančních prostředků. [19]

Časové zpoplatnění:

- Výhody
 - Ověřený a spolehlivý způsob výběru časových poplatků,
 - odpovídající distribuční síť,
 - bez významných investičních nákladů,
 - vysoká efektivita výběru časových poplatků.
- Nevýhody
 - Bez růstového a vývojového potenciálu,
 - nedostatečný způsob kontroly,
 - nespravedlivý způsob zpoplatnění.

Výkonové zpoplatnění:

- Výhody
 - Růstový a vývojový potenciál,
 - spravedlivý způsob zpoplatnění.
- Nevýhody
 - V závislosti na technologickém řešení významné investiční náklady,
 - s růstem zpoplatněné sítě narůstá i počet jednotek podílející se na vymáhání povinnosti platit mýtné. [19]

3.2.1 Varianty pro rozšíření zpoplatnění

Rozšíření zpoplatnění lze dosáhnout více způsoby, které závisí na způsobu výběru požadavku, zda zachovat současný systém výběru či nezachovat po roce 2016 a v neposlední řadě na rozsahu a termínech pro jeho zahájení. Rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění musí být rozhodnuto v dílčích krocích:

Varianty způsobu zpoplatnění:

- časové zpoplatnění bude doplňkem stávajícího systému výkonového zpoplatnění,
- výkonové zpoplatnění. [19]

Varianty zachování stávajícího systému, který bude na konci roku 2016 plně funkční:

- Povinnost využít komponent stávajícího systému po roce 2016 - tato varianta má velké riziko v podobě nutnosti propojení stávajícího systému nad rozšířenou zpoplatněnou síť, lze předpokládat snížení tohoto rizika včasným zavedením Evropské služby elektronického mýta,
- neumožňuje využití komponent stávajícího systému – varianta přináší fakt, že dosavadní investice do systému bude zbytečná, pokud nebude systém v perfektním stavu,
- ponechat rozhodnutí o využití stávajícího systému na uchazeči v rámci otevřeného výběrového řízení – varianta zahrnuje obě výše uvedené varianty, přičemž uchazeč si vybere, zda bude využívat komponenty či nikoliv. [19]

Varianty rozsahu zpoplatnění:

- Varianta I – stávající rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy rozšiřovány o postupnou výstavbu.
- Varianta II – stávající rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy o rozsahu cca 1000 km s vysokou efektivitou výběru.
- Varianta III – stávající rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a všech silnic I. třídy.
- Varianta IV – stávající rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic, všech silnic I. třídy a vybrané úseky silnic II. a III. třídy.
- Varianty V – stávající rozsah zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic, všech silnic I., II. a III. třídy. [19]

3.2.2 Technologické varianty rozšíření zpoplatnění

Návrhy na realizaci uvedené dále, mají za cíl zhodnotit možné provedení určitého technického řešení a dodavatelského rámce výkonového zpoplatnění. Pro výběr nového dodavatele se předpokládá uplatnění veřejné obchodní soutěže podléhající zákonu č. 137/ 2006 Sb., o veřejných zakázkách. Zároveň bude nutno vypořádání jak časových, tak i věcných nesrovnalostí vyplývajících z přesahu platnosti Smlouvy o dodávce uzavřenou s konsorciem Kapsch. [19]

Posuzovány byly čtyři varianty možného postupu ve zpoplatnění vybraných pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností přesahující 3,5 tuny, mezi které patří následující varianty:

Varianta 0 – Nepředpokládá další rozšíření již zpoplatněné sítě. Po roce 2016 se bude provozovat stávající mikrovlnný systém na současných zpoplatněných pozemních komunikacích. Předpokládá se nové výběrové řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na témže, dosud fungující systému, včetně možnosti převodu příslušných subdodavatelských smluv. Tato varianta je nejméně riziková, ovšem bez potenciálního rozvoje. [19]

Výhody:

- ověřená a spolehlivá technologie,
- lze snadno a okamžitě implementovat evropskou službu elektrického mýtného,
- zachovává počáteční investice do systému,
- nezatěžuje dodatečnými investicemi.

Nevýhody:

- bez dodatečných příjmů, které vyvolá další propad příjmů z elektronického mýta,
- postrádá růstový a vývojový potenciál,
- hrozí obtížné převzetí stávajícího systému elektronického mýtného novým poskytovatelem. [19]

Varianta 01 – Nepředpokládá další rozšíření již zpoplatněné sítě. Varianta spočívá ve zvýšení sazeb u dosud snížených sazeb u vozidel s emisní kategorií Euro V a vyšší o 25 %. Po roce 2016 se předpokládá zajištění systému elektronického mýta s dodavatelem zvoleným ve volném výběrovém řízení a se změnami rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací, které se budou týkat pouze nově dostavěných dálnic a rychlostních komunikací. Jediná

systemová změna by se měla týkat pouze přizpůsobení stávajícího systému s požadavky v souvislosti se zavedením Evropské služby elektronického mýta. [19]

Výhody:

- ověřená a spolehlivá technologie,
- lze snadno a okamžitě implementovat evropskou službu elektrického mýtného,
- dodatečné příjmy v řádech 850 mil. Kč,
- nová odpovídající tarifní politika,
- zachování dosavadních investic do systému,
- bez dodatečných investic.

Nevýhody:

- postrádá růstový a vývojový potenciál,
- hrozba obtížného převzetí dosavadního systému elektronického mýta. [19]

Varianta A - Rozšíření dosavadní zpoplatněné sítě pozemních komunikací pomocí časového zpoplatnění. Současná zpoplatněná síť dálnic, rychlostních komunikací a vybraných úseků silnic I. třídy zůstane výkonové zpoplatnění včetně nově budovaných dálnic a rychlostních komunikací, zbytek silnic I. třídy bude zpoplatněno časově. Provoz systému elektronického mýta je smluvně zajištěn s konsorciem Kapsch do konce roku 2016, v dalších letech se počítá se zajištěním provozu tohoto systému s dodavatelem zvoleným v otevřeném výběrovém řízení. Systém elektronického mýta bude muset být upraven pro podporu interoperability mýtných systémů, neboli pro Evropskou službu elektronického mýta. [19]

Časové zpoplatnění má výhodu ze zkušeností s prodejem dálničních kuponů, pro které je již zavedena plně funkční distribuční síť a zároveň se jedná o vysoce efektivní systém zpoplatnění s nízkými náklady na zavedení tohoto zpoplatnění. Bohužel se jedná zároveň o nesystematické řešení, které přináší komplikace pro uživatele dané souběhem dvou odlišných systémů výběru mýta. Při uvažovaném zpoplatnění zbývajících silnic I. tříd, je nutná investice ve výši cca 300 mil, Kč a to zejména pro potřebu označení těchto komunikací. Předpokládané navýšení stávajících příjmů se pohybuje zhruba kolem 800 mil. Kč ročně. [19]

Výhody:

- ověřená a spolehlivá technologie,
- otevřený a spolehlivý způsob výběru časových poplatků a odpovídající distribuční síť,

- lze snadno a okamžitě implementovat evropskou službu elektrického mýtného,
- dodatečné příjmy v řádech 800 mil. Kč,
- zachování dosavadních investic do systému.

Nevýhody:

- postrádá růstový a vývojový potenciál,
- hrozba obtížného převzetí dosavadního systému elektronického mýta,
- významná počáteční investice do dopravního značení silnic I. tříd, ale i přílehlých pozemních komunikací. [19]

Varianta B – Rozšíření stávající sítě pozemních komunikací jen za pomoci výkonového zpoplatnění. S ohledem na konec platnosti dosavadní smlouvy s dodavatelem služeb konsorciem Kapsch, bude nutné vybrat nového dodavatele pomocí veřejné soutěže. Nový dodavatel služeb by měl poskytovat uživatelům větší variabilitu a flexibilitu systému včetně Evropské služby elektronického mýta. Výhodou komplexního výkonového zpoplatnění je systém poplatků skutečně ujeté vzdálenosti po zpoplatněných pozemních komunikacích, které je vnímáno jako spravedlivější než zpoplatnění časové a je zároveň preferováno Evropskou unií. Riziko této varianty je zejména v převodu systému na případného nového poskytovatele služeb, včetně výměny dat, případného vypořádání se s nevyužitou infrastrukturou a vybavením vozidel novou palubní jednotkou On-Board-Equipment. Při uvažovaném zpoplatnění všech silnic I. třídy by se počáteční investice pohybovala v rozmezí 3,6 mld. Kč a 4,4 mld. Kč dle zvolené technologie a předpokládaného navýšení určitých příjmů o cca 2,5 mld. Kč ročně. Tato varianta se dělí na dvě varianty a to na Variantu B-H a Variantu B-S. [19]

Varianta B-H

Jedná se o hybridní variantu, která by měla být rozdělena od roku 2017 do dvou skupin podle tranzitních uživatelů a uživatelů, jejichž cíl je ČR.

- Tranzitní uživatelé projíždějící přes ČR, kteří by byli vybaveni stávajícím mikrovlnnými typy palubních zařízení,
- uživatelé s cílem v ČR, kteří budou využívat i ty úseky silnic I. tříd, které nebudou osazeny mikrovlnnými mýtnými branami. Tito uživatelé budou vybaveni hybridními palubními jednotkami, které budou využívat satelitní technologii a mikrovlnnou technologii. [19]

Varianta B-S

Jedná se o čistě satelitní technologii, tudíž se předpokládá ukončení používání dosavadní mikrovlnné technologie. Jedná se o plné nahrazení technologie DSRC na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy od roku 2017. [19]

Výhody:

- dodatečné příjmy cca 2,5 mld. Kč ročně,
- krátkodobá implementovat evropskou službu elektrického mýtného,
- značný růstový a vývojový potenciál.

Nevýhody:

- technologie není plně standardizována,
- značná počáteční investice do nového systému cca 3,6 – 4,4 mld. Kč,
- významná počáteční investice do dopravního značení,
- složitý přechod ze stávající technologie na novou technologii systému elektronického mýta,
- vysoká pořizovací cena nových palubních jednotek. [19]

3.3 Fakta a omyly o rozšíření mýtného na silnice nižších tříd vydané dopravní federací

V dosavadních veřejných debatách o připravovaném rozšíření výkonového zpoplatnění na všechny silnice I. tříd a vybrané silnice II., případně III. tříd se vyskytuje několik podobných protiargumentů. Mezi tyto protiargumenty patří věcné připomínky, ale tak i zavádějící. V uvedeném materiálu je pět nejčastěji se vyskytujících argumentů a omylů:

1. *„Zpoplatnění silnic nižších tříd bude ztrátové, neboť na nich musí být oproti dálnicím a rychlostním silnicím mnohem nižší kilometrický poplatek, a to přímo úměrně mnohem nižším měrným nákladům na jejich výstavbu, údržbu a obnovu.“* [20, s. 1]

Skutečností ovšem je, že směrnice Evropského parlamentu a Rady o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly musí být výběr poplatků založen na zásadě prosté návratnosti nákladů na zpoplatněnou síť silnicí a dálnic na transevropských komunikacích TEN-T. Většina dálnic a silnic I. tříd v ČR do této transevropské sítě ovšem nespádají a ty, co sem spadají, tak jsou již zpoplatněny. Zpoplatnění ostatních pozemních komunikací se musí řídit pouze primárním právem EU, přičemž nejdůležitější je zásada nediskriminace. [20]

2. *„Rozšíření mýtného na silnice nižších tříd bude ztrátové, protože po nich oproti dálnicím a rychlostním silnicím jezdí mnohem méně vozidel, zatímco náklady na*

rozšíření systému mýtného, přenos dat a kontrolu dodržování mýtné povinnosti budou vysoké.“ [20, s. 2]

Podle analýzy výnosů a nákladů na rozšíření elektronického mýta, kterou si nechalo vypracovat Ředitelství silnic a dálnic ČR u Dopravní fakulty ČVUT a Deloitte Advisory s.r.o. vyplývá, že skutečné náklady na toto rozšíření budou známy až při výběrovém řízení nového dodavatele elektronického mýta, ale již nyní lze předpokládat zvýšení výnosů od dopravců, kteří se nyní mýtnému vyhýbají po nezpoplatněných silnicích nižších tříd. Předpokládat lze také snížení nákladů na opravy těchto objízdných komunikací, které nejsou pro nadměrné užívání budovány. [20]

3. *„Rozšíření výběru mýta na většinu silniční sítě povede pouze ke zdražení spotřebního zboží, zejména potravin.“* [20, s. 2]

Lze předpokládat, že rozšíření mýtného nepovede k výraznému zvýšení cen spotřebního zboží. Zvětšení nákladů na přepravu se bude muset kompenzovat jinak, například dopravci budou muset regulovat tzv. prázdné jízdy, což povede k vyššímu průměrnému využití vozidla a snížení nákladů. [20]

4. *„Podle modelových studií objíždí zpoplatněné dálnice a rychlostní silnice pouze naprostá menšina nákladních vozidel, nejedná se tedy o skutečný problém.“* [20, s. 3]

Průměrné procento objíždějících vozidel nejvíce používaných neplacených úseků nevypovídá nic, protože na vysoce zatížených dálnicích se úbytek několika stovek nákladních aut za den výrazně neprojeví, kdežto na komunikacích, které jsou použity, jako objízdné trasy se tento nárůst projeví ve značné míře, neboť tyto pozemní komunikace nejsou budovány na takové zatížení. [20]

5. *„Požadovat mýtné na silnicích nižších tříd by měl stát a kraje až poté, co je uvedou do řádného stavu.“* [20, s. 3]

Stav mnoha silnic nižších tříd je v žalostném stavu, ovšem velký podíl viny na tom nese nákladní doprava, kdy se na opotřebením podílí ze tří čtvrtin nákladní vozidla nad 12 tun. Způsobují tedy větší opotřebením silnic, než by odpovídalo součtu jejich celkového daňového zatížení a odvedeného mýta. [20]

3.4 Stanovisko Svazu průmyslu a dopravy ČR ke koncepci rozšíření výkonového mýta

Materiál Obsahuje celou řadu připomínek, ze kterých jasně vyplývá, že materiál „Rozvoj systému elektronického mýta v České republice – Koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice“ je nedostatečně připraven ke schválení vládou ČR a doporučuje tento materiál stáhnout a detailně přepracovat. [21]

Zásadní připomínky má hned v několika hlavních bodech:

1. Materiál neobsahuje nejpodstatnější rozhodnutí a to, jaký je cíl mýtného systému v ČR a jakou má hrát roli, pokud má sloužit k fiskálnímu účelu nebo má sloužit k regulaci dopravy. Svaz doporučuje, aby nastavení cíle bylo pouze fiskální pro zajištění dostatečného zdroje financování dopravní infrastruktury.
Jako důvod připomínky uvádějí fakt, že oba tyto cíle nemohou nastat současně. Také uvádí fakt, že použití výkonového mýta k regulaci dopravy je neefektivní nástroj především z nákladových důvodů.
2. Materiál neobsahuje žádné doporučení varianty výkonového zpoplatnění, přestože Předkládací zpráva obsahovala fakt, že současný systém elektronického mýta ve vlastnictví státu je v bezvadném stavu, plně funkční a s vysokou efektivitou výběru, přičemž na konci roku 2016 bude mít několika miliardovou hodnotu. Současný provozovatel systému vyhodnotil zpoplatnění nižších tříd jako neefektivní.
3. V materiálu zcela chybí odkazy na zdroje, ze kterých koncepce vychází a nejsou uvedeny metodiky výpočtů ani prameny, se kterými zpracovatel pracoval. Chybí vypořádání dopadů případného rozšíření na regionální ekonomiky. [21]

4 NÁVRH DOPORUČENÍ K SYSTÉMU ZPOPLATNĚNÍ KOMUNIKACÍ

Mezi návrhy na zpoplatnění dalších pozemních komunikací spadají dvě varianty. První varianta počítá se zpoplatněním všech silnic I. třídy. Druhá varianta se zaměřuje na zpoplatnění vybraných silnic II. třídy z každého kraje. Pro rozhodnutí o doporučení zda jsou varianty uskutečnitelné, byly vypočítány rámcové náklady a výnosy.

Pro výpočty bylo třeba zjistit dopravní intenzitu na jednotlivých pozemních komunikacích a aktuální délky těchto komunikací. Intenzita byla zjištěna ze sčítání dopravy v roce 2010 vyhotoveném Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Stejně tak délku pozemních komunikací poskytuje ŘSD k 1. 1. 2014. Dále bylo nutno zjistit orientační celkové náklady na výstavbu a provoz mýtného systému, které poskytuje Nejvyšší kontrolní úřad ve svém Věstníku.

Celkové náklady u každé varianty byly vypočítány na základě celkově vynaložených nákladů na již zpoplatněnou síť pozemních komunikací v roce 2012. Náklady na výkonové zpoplatnění činily cca 27,996 mld. Kč na zhruba 1387 km dálnic, rychlostních komunikací a některých silnic I. třídy. Uvedené hodnoty byly upraveny na nákladovou sazbu za 1 km pozemní komunikace. Sazba byla vypočítána na 20,179 mil. Kč/km. [22]

4.1 Zpoplatnění veškerých silnic I. třídy

Veškeré výpočty jsou dělány formou odhadů, z důvodu neustále se měnících dat a značné nedostupnosti dat především v sekci nákladů na dosud zpoplatněnou síť pozemních komunikací. Přesné náklady a výnosy se budou moci vyčíslit až po realizování varianty, ale v rámci rozhodnutí o doporučení či nedoporučení varianty by tyto výpočty měly být dostačující.

Odhad nákladů

Celková délka silnic I. třídy je 5 782,1 km. Tato délka byla upravena o dosud zpoplatněné silnice I. třídy, jejichž délka činí 201,9 km. Tato korekce byla nutná pro odhad celkových nákladů na výstavbu a provozování mýtného pro silnice I. tříd. Celkové náklady byly odhadnuty na základě již vypočítané sazby nákladů na 1 km vynásobeny délkou silnic I. třídy, které dosud nebyly zpoplatněny. Náklady byly odhadnuty na cca 5 580 km silnic, kdy tyto náklady činí 112, 600 mld. Kč.

Odhad výnosů

Pro výpočet výnosů bylo nutno zprůměrovat dosud platné sazby za km uvedené v tabulce č. 8, neboť zjištěné dopravní intenzity obsahovaly údaje pouze o nákladních automobilech, osobních automobilech a autobusech, nikoli o emisních třídách či počtu náprav. Průměr této sazby činí 2,088 Kč/km. Výnosy byly vypočítány pro jednotlivé kraje ve třech variantách a to optimisticky, pesimisticky a nejpravděpodobněji. Po zjištění potřebných údajů byl vlastní výpočet podle vzorce:

$$\text{Roční výnosy} = [((\text{celková intenzita} \cdot \text{sazba za km}) \cdot \text{délka komunikací}) \cdot \text{počet dní v měsíci}] \cdot \text{počet měsíců v roce}$$

- celkovou intenzitou je součet intenzit silnic I. třídy v kraji
- délkou komunikací je součet délek všech silnic I. třídy v kraji
- bráno 30 dní v měsíci

4.1.1 Výnosy dle jednotlivých krajů

Výnosy byly vypočítány pro jednotlivé kraje vzhledem k jejich intenzitám a délce silnic I. tříd. Pro každý kraj, jak je zmíněno výše, jsou výnosy počítány pro tři varianty.

Jihočeský kraj

Jihočeský kraj má 650,4 km silnic I. třídy, přičemž výnosy zobrazuje tabulka č. 12: Odhad výnosů pro Jihočeský kraj. Sazba na 1km je 2,088 Kč.

Tabulka č. 12: Odhad výnosů pro Jihočeský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	30 310,00	14 818,337	1 234,861
Pesimistický odhad	4 566,00	2 232,284	186,024
Nejpravděpodobnější odhad	14 728,28	7 200, 549	600,046

Zdroj: [autor, 22, 23]

Velký rozdíl mezi optimistickým a pesimistickým odhadem je způsoben velkými výkyvy mezi intenzitou dopravy, jež jsou způsobeny vytížeností jen některých silnic I. třídy.

Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj má 422,1 km silnic I. třídy, přičemž celkový počet těchto silnic v rámci kraje je 15. Počet zahrnuje jak silnice končící v tomto kraji, tak i počet procházejících. Průměrná sazba činí 2,088 Kč/km. Výnosy obsahuje následující tabulka č:13 Odhad výnosů pro Jihomoravský kraj.

Tabulka č. 13: Odhad výnosů pro Jihomoravský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	45 477,00	14 429,130	1 202,428
Pesimistický odhad	15 636,00	4 961,055	413,421
Nejpravděpodobnější odhad	29 926,79	9 495,295	791,275

Zdroj: [autor, 22, 23]

Tabulka opět znázorňuje velký výkyv mezi intenzitami, což poukazuje na různé vytížení jednotlivých komunikací I. třídy.

Karlovarský kraj

Karlovarský kraj disponuje 182,6 km silnic I. třídy, přičemž má nejmenší délku těchto komunikací ve srovnání s ostatními kraji. Výnosy zobrazuje tabulka č: 14 Odhad výnosů pro Karlovarský kraj. Průměrná sazba činí 2,088 Kč/km.

Tabulka č. 14: Odhad výnosů pro Karlovarský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	10 751,00	1 475,647	122,970
Pesimistický odhad	3 186,00	437,300	36,441
Nejpravděpodobnější odhad	6 797,56	933,011	77,750

Zdroj: [autor, 22, 23]

Královéhradecký kraj

Královéhradecký kraj má 439,1 km silnic I. třídy ke zpoplatnění, přičemž co do délky těchto pozemních komunikací je srovnatelný s krajem Jihomoravským. Výnosy jsou uvedeny v tabulce č. 15: Odhad výnosů pro Královéhradecký kraj. Průměrná sazba činí 2,088 Kč/km.

Tabulka č. 15: Odhad výnosů pro Královéhradecký kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	33 371,00	11 014,522	971,876
Pesimistický odhad	4 475,00	1 477,031	123,086
Nejpravděpodobnější odhad	16 330,69	5 390,152	449,179

Zdroj: [autor, 22, 23]

I když je délka pozemních komunikací srovnatelná s Jihomoravským krajem, tak dosažení stejných výnosů není možné, což je způsobeno menší intenzitou dopravy v kraji.

Liberecký kraj

Celková délka silnic I. třídy v tomto kraji činí 315,6 km, přičemž průměrná sazba činí 2,088 Kč/km. Výnosy zobrazuje tabulka č. 16: Odhad výnosů pro Liberecký kraj.

Tabulka č. 16: Odhad výnosů pro Liberecký kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	18 966,00	4 499,308	374,942
Pesimistický odhad	5 739,00	1 361,464	113,455
Nejpravděpodobnější odhad	11 428,16	2 711,104	225,925

Zdroj: [autor, 22, 23]

Moravskoslezský kraj

Délka pozemních komunikací ke zpoplatnění je 635,4 km, přičemž tato délka je srovnatelná s krajem Jihočeským. Průměrná sazba na kilometr je 2,088 Kč. Výnosy jsou vystihnuty v tabulce č. 17: Odhad výnosů pro Moravskoslezský kraj

Tabulka č. 17: Odhad výnosů pro Moravskoslezský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	27 246,00	13 013,165	1 084,430
Pesimistický odhad	11 862,00	5 665,498	472,124
Nejpravděpodobnější odhad	19 785,68	9 449,984	787,489

Zdroj: [autor, 22, 23]

Při srovnání výnosů s Jihočeským krajem je na tom tento kraj velmi podobně v optimistickém odhadu, nikoliv v odhadech ostáních. Tento fakt je způsoben větším plošným využitím silnic I. třídy.

Olomoucký kraj

Kraj disponuje 347,1 km silnic I. třídy, přičemž sazba je 2,088 Kč/km. Výnosy vystihuje tabulka č. 18: Odhad výnosů pro Olomoucký kraj.

Tabulka č. 18: Odhad výnosů pro Olomoucký kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	21 761,00	5 677,622	473,135
Pesimistický odhad	3 789,00	988,581	82,381
Nejpravděpodobnější odhad	12 646,86	3 299,675	274,973

Zdroj: [autor, 22, 23]

Pardubický kraj

Pardubický kraj má 454,9 km pozemních komunikací ke zpoplatnění, přičemž výnosy jsou obsaženy v tabulce č. 19: Odhad výnosů pro Pardubický kraj.

Tabulka č. 19 Odhad výnosů pro Pardubický kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	25 435,00	8 697,224	724,768
Pesimistický odhad	5 313,00	1 816,723	151,393
Nejpravděpodobnější odhad	14 403,91	4 925,262	410,438

Zdroj: [autor, 22, 23]

Plzeňský kraj

Délka pozemních komunikací Plzeňského kraje, které by mohly být zpoplatněny je 417,3 km. Výnosy z tohoto kraje zachycuje tabulka č. 20: Odhad výnosů pro Plzeňský kraj.

Tabulka č. 20: Odhad výnosů pro Plzeňský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	16 715,00	5 243,095	436,925
Pesimistický odhad	2 954,00	926,599	77,217
Nejpravděpodobnější odhad	8 769,417	2 750,756	229,230

Zdroj: [autor, 22, 23]

Středočeský kraj

Kraj disponuje nejdelší sítí pozemních komunikací I. třídy, neboť celková délka těchto komunikací je 669,6 km. Výnosy nalezneme v tabulce č. 21: Odhad výnosů pro Středočeský kraj.

Tabulka č. 21: Odhad výnosů pro Středočeský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	36 103,00	18 717,540	1 514,294
Pesimistický odhad	10 730,00	5 400,676	450,056
Nejpravděpodobnější odhad	23 818,62	11 988,505	999,042

Zdroj: [autor, 22, 23]

Tabulka znázorňuje fakt, že Středočeský kraj patří mezi nejvýnosnější kraje. To je způsobeno délkou pozemních komunikací a značnou intenzitou dopravy.

Ústecký kraj

Celková délka silnic I. třídy Ústeckého kraje činí 478,5 km. Výnosy zobrazuje tabulka č. 22: Odhad výnosů pro Ústecký kraj.

Tabulka č. 22: Odhad výnosů pro Ústecký kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	27 695,00	9 961,307	830,109
Pesimistický odhad	4 811,00	1 730,415	144,201
Nejpravděpodobnější odhad	15 666,24	5 634,814	469,568

Zdroj: [autor, 22, 23]

kraj Vysočina

V kraji Vysočina je 427,4 km silnic I. třídy, jež je možné výkonově zprolatnit. Výnosy jsou uvedeny v tabulce č. 23: Odhad výnosů pro kraj Vysočina.

Tabulka č. 23: Odhad výnosů pro kraj Vysočina

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	17 727,00	5 695,118	474,593
Pesimistický odhad	2 788,00	895,695	74,641
Nejpravděpodobnější odhad	6 888,15	2 212,941	184,412

Zdroj: [autor, 22, 23]

Zlínský kraj

Zlínský kraj disponuje 342,1 km pozemních komunikací, které připadají ke zprolatnění. Výnosy vystihuje tabulka č. 24: Odhad výnosů pro Zlínský kraj.

Tabulka č. 24: Odhad výnosů pro Zlínský kraj

	Intenzita dopravy (vozů/24h)	Roční výnos (mil.Kč)	Měsíční výnos (mil.Kč)
Optimistický odhad	24 102,00	6 197,822	516,485
Pesimistický odhad	6 651,00	1 710,303	142,525
Nejpravděpodobnější odhad	15 316,63	3 938,743	328,229

Zdroj: [autor, 22, 23]

4.1.2 Zhodnocení nákladů a výnosů

Pro zhodnocení nákladů a výnosů byly použity výše uvedené výpočty nákladů a výnosu, přičemž tyto výpočty jsou pouze odhadovány na základě získaných dat od NKÚ a ŘSD.

Celkové náklady na výstavbu a provoz elektronického mýtného u silnic I. třídy je cca 112,600 mld.Kč.

Celkové výnosy ze všech krajů pro jednotlivé varianty činí:

- 118,894 mld.Kč optimistického odhadu,
- 29,604 mld.Kč pesimistického odhadu,
- 69,931 mld.Kč nejpravděpodobnějšího odhadu.

Návratnost investice pro jednotlivé varianty:

- 1 rok pro optimistický odhad,
- 4 roky pro pesimistický odhad,
- 2 roky pro nejpravděpodobnější odhad.

Po zhodnocení těchto nákladů a výnosů se jeví varianta zpoplatnění všech pozemních komunikací I. třídy při současné technologii DSRC, čili mikrovlnné technologii za stávajících podmínek či podobně nastavených smluv jako doposud za reálnou. Z dlouhodobého hlediska k přihlédnutí jak k pesimistickému, tak i optimistickému odhadu jako zisková. K přihlédnutí na trend globálního zdražování služeb a technických základů se tyto výpočty mohou měnit k horšímu. Na druhou stranu lze konstatovat, že toto zdražení bude kompenzováno stále rostoucí intenzitou dopravy, což vede k větším ziskům ve výběru elektronického mýtného.

4.2 Zpoplatnění vybraných silnic II. třídy z každého kraje

Zpoplatnění vybraných silnic II. tříd je ve své podstatě doplňková varianta k variantě zpoplatnění všech silnic I. třídy. Výběr silnic II. třídy byl učiněn na základě dvou rozhodnutí. Na možnosti objíždění silnice I. třídy, přičemž by se jednalo o úmyslné vyhýbání se výběru výkonového mýtu. Druhé rozhodnutí je na základě zkracování cest z důvodu nižších kilometrických nákladů pro dopravce. U obou variant bylo také přihlíženo na jejich intenzitu. Na základě těchto rozhodnutí byly vybrány silnice II. třídy, které uvádí tabulka č. 25: Vybrané silnice II. tříd z jednotlivých krajů.

Tabulka č. 25 Vybrané silnice II. tříd z jednotlivých krajů

Kraj	Číslo silnice	Začátek a konec zpoplatnění	Délka zpoplatněné komunikace (v km)
Jihočeský	105	České Budějovice – Milevsko	62
Jihomoravský	425	Břeclav – Brno	60
Karlovarský	210	Sokolov – Kraslice (h.přechod)	35
Královéhradecký	325	Všestary – Hostinné	45
Liberecký	287	Jablonec N.Nisou – Radčice	11
Moravskoslezský	475	D. Marklovice - H. Suchá	16
Olomoucký	436	Kojetín – Práslavice	35
Pardubický	355	Pardubice – Hinsko	37
Plzeňský	605	Mýto – Ejpovice	23
Středočeský	605	Praha záp. – Mýto	67

Ústecký	261	Litoměřice – Děčín	45
Vysočina	405	Jihlava – Krahul	28
Zlínský	490	Holešov – Uherské Hradiště	45

Zdroj: [autor, 22, 23]

Z tabulky vyplývá, že nejdelší zpoplatněný úsek je ze Středočeského kraje. Tato silnice vede paralelně s dálnicí D5, kde hrozí vysoké riziko objíždění mýtného systému. Stejně je tomu u Plzeňského kraje.

Náklady na výstavbu byly vyčísleny z již zmíněné sazby na 1 km. Délka silnic II. třídy, které přicházejí v úvahu zpoplatnit je 509 km a celkové odhadované náklady byly vyčísleny na 10,271 mld.Kč.

Výnosy za jednotlivé kraje vzhledem k délkám silnic II. třídy uvedených v tabulce č. 25, byly stanoveny odhady výnosů ve třech variantách pro jednotlivé kraje uvedené v tabulce č. 26: Odhady výnosů v rámci jednotlivých krajů (v mil.Kč/rok).

Tabulka č. 26: Odhady výnosů v rámci jednotlivých krajů (v mil.Kč/rok)

Kraj	Optimistický odhad	Pesimistického odhadu	Nejpravděpodobnější odhad
Jihočeský	90,738	6,058	29,290
Jihomoravský	82,850	25,256	49,179
Karlovarský	82,005	2,851	23,480
Královéhradecký	15,222	4,025	7,780
Liberecký	14,189	3,969	7,453
Moravskoslezský	21,853	11,053	16,707
Olomoucký	105,788	2,841	39,232
Pardubický	62,967	4,895	21,384
Plzeňský	33,160	6,051	14,936
Středočeský	106,970	37,268	63,806
Ústecký	46,273	10,046	23,535
Vysočina	15,259	4,778	7,697
Zlínský	55,440	6,528	33,325

Zdroj: [autor, 22, 23]

Z tabulky vyplývá, že Středočeský kraj patří mezi nejvýnosnější. Naopak, mezi nejméně výnosné patří Liberecký kraj.

Zhodnocení nákladů a výnosů

Pro zhodnocení nákladů a výnosů byla použita data získaná od Nejvyššího kontrolního úřadu, Ředitelství silnic a dálnic. Výpočet těchto nákladů a výnosů je dělán formou odhadů, nikoli přesných výpočtů. Nicméně pro odhad zda je tato varianta realizovatelná či nikoliv, by tyto údaje měly být dostačující.

Celkové náklady na výstavbu a provoz elektronického mýtného u silnic II. třídy je cca 10,271 mld. Kč.

Celkové výnosy ze všech krajů pro jednotlivé varianty činí:

- 732,713 mil. Kč optimistického odhadu,
- 125,585 mil. Kč pesimistického odhadu,
- 338,405 mil. Kč nejpravděpodobnějšího odhadu.

Návratnost investice pro jednotlivé varianty:

- 14 let pro optimistický odhad,
- 82 let pro pesimistický odhad,
- 31 let pro nejpravděpodobnější odhad.

Po zhodnocení těchto nákladů a výnosů se jeví varianta zpoplatnění vybraných pozemních komunikací II. třídy při současné technologii DSRC, čili mikrovlonné technologii za stávajících podmínek či podobně nastavených smluv jako doposud za ztrátovou a to z hlediska k přihlédnutí jak k pesimistickému i optimistickému odhadu.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo nastínit legislativu Evropské unie, která se týká problematiky výkonového zpoplatnění pozemních komunikací a jednotnou technickou specifikaci upravující způsob výběru výkonového zpoplatnění. Zanalyzovat současný stav elektronického mýtného v České republice, zpracovat rozbor návrhu Ministerstva dopravy ČR o možnosti rozšíření výkonového zpoplatnění. Návrh možné varianty pro rozšíření tohoto elektronického mýta.

V první části této práce byly rozebrány základní evropské směrnice 2011/76/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly a směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. Druhá část obsahuje analýzu současného výběru výkonového zpoplatnění, která obsahuje základní údaje, jako jsou: současná zpoplatněná síť pozemních komunikací, určení vozidel, které spadají do zpoplatněných vozidel a vozidel osvobozených od tohoto poplatku, sazby jednotlivých emisních tříd vozidel, systém vlastního výběru elektronického mýta a způsoby platby. V třetí části je zanalyzován návrh Ministerstva dopravy ČR navrhuující rozšíření elektronického mýtného systému ve dvou vývojových kategoriích. Na možnosti rozšíření do roku 2016 a po roce 2016.

V závěru práce jsou uvedeny dvě základní možnosti rozšíření elektronického mýtného. Jsou zde odhadnuty náklady na výstavbu a poskytování této služby. Odhadnuty jsou také odhadnuty výnosy při zpoplatnění těchto variant v rámci krajů. První varianta spočívá ve zpoplatnění všech silnic I. třídy, druhá varianta spočítá ve zpoplatnění vybraných silnic II. třídy. S přihlédnutím na odhadnuté náklady a výnosy je první varianta zpoplatnění všech silnic I. tříd realizovatelná a zisková, druhá varianta se z hlediska nákladovosti a výnosnosti nevyplatí.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 62/1999 ze dne 20. července 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 1999, L0062, s. 1-25. Dostupné také z: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:CS:PDF>
- [2] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 76/2011 ze dne 27. září 2011 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2011, L 269/1, s. 3-18. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:269:FULL:CS:PDF>
- [3] ČESKO. Pozměňovací návrhy zákona č. 13 ze dne 15. července 2008 k zákonu o pozemních komunikacích. In: *Senátní tisk*. 2010, č. 128. Dostupné také z: <http://www.google.cz/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&ved=0CEUQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww.senat.cz%2Fqxqw%2Fqxervlet%2Fpssenat%2Foriginal%2F52662%2F44739%2F42587&ei=JGEIU7GNFsW1hAen4oCgBQ&usg=AFQjCNFcBXJX6vc5E1LhDMx6C3DHI-6PZA&bvm=bv.62922401,d.ZG4&cad=rja>
- [4] EU. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 52/2004 ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. In: *Úřední věstník Evropské unie*. 2004, L 166, s. 1-9. Dostupné také z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0052:20090420:CS:PDF>
- [5] MINISTERSTVO DOPRAVY. Mýtné v ČR. *Mdcr.cz* [online]. © 2006 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm
- [6] DOPRAVNÍ INFO. Elektronické mýto. *Dopravniinfo.cz* [online]. © 2009 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: <http://www.dopravniinfo.cz/elektronicke-myto>
- [7] ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 28,29. Dostupné také z: http://www.myto.cz/files/files/uni/MYTOCZ_310_zakon_13-1997.pdf
- [8] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Nejčastěji kladené dotazy k elektronickému mýtnému. *Mdcr.cz* [online]. © 2006 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm

- [9] AUTOMA. Elektronický výběr poplatků. *Odbornecasopisy.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: http://www.odbornecasopisy.cz/index.php?id_document=29025
- [10] KUMPERT, David. *Zpoplatnění uživatele silniční dopravy v ČR*. Pardubice, 2008. Diplomová práce. Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta. Dostupné z: <http://dspace.upce.cz/bitstream/10195/29203/1/text.pdf>
- [11] ZPRÁVY ALFA 9. Diferencované mýtné a nově zpoplatněné úseky silnic. *Zpravy.alfa9.cz* [online]. Aktualizováno 19. 1. 2010 [cit. 2014-03-04]. Dostupné z: <http://zpravy.alfa9.cz/absolutenm/templates/zprava.aspx?articleid=111&zoneid=3>
- [12] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Délka a další data komunikací. *Rsd.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-03-08]. Dostupné z: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/Delky-a-dalsi-data-komunikaci/prehledy-z-informacniho-systemu-o-silnicni-a-dalnicni-siti-cr>
- [13] ČESKO. Vyhláška č. 470 ze dne 19. prosinec 2012 o užívání pozemních komunikací zpoplatněných mýtným. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 176, s. 12. Dostupné také z: http://www.mytocz.eu/files/files/uni/MYTOCZ_3136_vyhlaska_470-2012.pdf
- [14] Mapa zpoplatnění. *MYTO.CZ* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-05]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/mapa-zpoplatneni/index.html>
- [15] Sazby mýtného v roce 2013. *Businessinfo.cz* [online]. © 1997-2014 [cit. 2014-04-08]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/sazby-mytneho-v-roce-2013-27353.html>
- [16] ČESKO. Nařízení vlády č. 352 ze dne 26. září 2012 o změně výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 2012, částka 132, s. 3-5. Dostupné také z: http://www.mytocz.eu/files/files/docs/cz/MYTOCZ_312-7_narizeni_vlady_352-2012.pdf
- [17] Varianty plateb. *Myto.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-14]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/novy-uzivatel/varianty-plateb/index.html>
- [18] Tiskové zprávy. *Myto.cz* [online]. © 2014 [cit. 2014-04-15]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/obecne-informace/tiskove-zpravy/index.html>

- [19] HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČESKÉ REPUBLIKY. Rozvoj systému elektronického mýta v ČR. *Komora.cz* [online]. [cit. 2014-04-25]. Dostupné z: <http://www.komora.cz/pro-podnikani/legislativa-a-normy/pripominkovani-legislativy/nove-materialy-k-pripominkam/133-13-rozvoj-systemu-elektronickeho-myta-v-cr-koncepce-zpoplatneni-pozemnich-komunikaci-v-cr-t-8-10-2013.aspx>
- [20] Publikace Dopravní federace. *Dopravnifederace.cz* [online]. © 2005-2014 [cit. 2014-04-26]. Dostupné z: <http://www.dopravnifederace.cz/publikace/>
- [21] SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR. Stanoviska SP ČR. *Spcr.cz* [online]. © 2009 [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.spcr.cz/stanoviska-sp-cr/stanovisko-k-rozvoji-systemu-elektronickeho-myta-v-cr>
- [22] NEJVYŠŠÍ KONTROLNÍ ÚŘAD. Věstník NKÚ. *Nku.cz* [online]. [cit. 2014-04-28]. Dostupné z: <http://www.nku.cz/assets/publikace/vestnik/vestnik-nku-2012-castka-2.pdf>
- [23] ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. Výsledky celostátního sčítání dopravy. *Scitani2010.rsd.cz* [online]. © 2011 [cit. 2014-04-29]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/shop/default.aspx>

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Mezní hodnoty emisí	11
Tabulka č. 2: Roční maximální ceny poplatků (v €)	13
Tabulka č. 3: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku a poplatky způsobené znečištěním ovzduší (cent/vozokilometr).....	13
Tabulka č. 4: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší (cent/vozokilometr)	14
Tabulka č. 5: Sazby pro pátek od 15:00 do 20:00 (Kč/km).....	27
Tabulka č. 6: Sazby pro ostatní dny v týdnu (Kč/km).....	27
Tabulka č. 7: Sazby pro autobusy (Kč/km)	27
Tabulka č. 8: Slevy pro zbytek roku 2012.....	28
Tabulka č. 9: Slevy za rok 2013	28
Tabulka č. 10: Roční výběry mýtného (v mld. Kč).....	30
Tabulka č. 11: Podíly jednotlivých emisních tříd na vybraném mýtného (v %).....	30
Tabulka č. 12: Odhad výnosů pro Jihočeský kraj.....	42
Tabulka č. 13: Odhad výnosů pro Jihomoravský kraj.....	43
Tabulka č. 14: Odhad výnosů pro Karlovarský kraj.....	43
Tabulka č. 15: Odhad výnosů pro Královéhradecký kraj.....	43
Tabulka č. 16: Odhad výnosů pro Liberecký kraj	44
Tabulka č. 17: Odhad výnosů pro Moravskoslezský kraj	44
Tabulka č. 18: Odhad výnosů pro Olomoucký kraj.....	44
Tabulka č. 19: Odhad výnosů pro Pardubický kraj	45
Tabulka č. 20: Odhad výnosů pro Plzeňský kraj	45
Tabulka č. 21: Odhad výnosů pro Středočeský kraj.....	45
Tabulka č. 22: Odhad výnosů pro Ústecký kraj	46
Tabulka č. 23: Odhad výnosů pro kraj Vysočina	46
Tabulka č. 24: Odhad výnosů pro Zlínský kraj	46
Tabulka č. 25: Vybrané silnice II. tříd z jednotlivých krajů.....	47
Tabulka č. 26: Odhady výnosů v rámci jednotlivých krajů (v mil.Kč/rok).....	48

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Způsoby výběru systémem DSRC	21
Obrázek č. 2: Schéma výběru mýta	22
Obrázek č. 3: Premid jednotka	22
Obrázek č. 4: Centrální systém.....	23
Obrázek č. 5: Síť zpoplatněných komunikací	25
Obrázek č. 6: Porovnání zpoplatněných a všech pozemních komunikací vyjímaje účelových	26
Obrázek č 7: Porovnání zpoplatněných pozemních komunikací a pozemních komunikací stejného typu.....	26

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČVUT	České vysoké učení technické
DSRC	Dedicated Short Range Communication Systém založený na komunikaci na krátkou vzdálenost v pásmu mikrovln
EU	Evropská unie
GNNS	Global Navigation Satellite System Globální navigační systém
GSM-GPRS	Global Positioning System - General packet radio service Systém pro mobilní komunikaci a systém určování pozice
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
OBU	On Board Unit Palubní elektronická jednotka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
TEN-T	Trans-European Transport Networks Transevropská dopravní síť

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Motorová vozidla

Příloha č. 2: Jízdní soupravy

Příloha č. 1: Motorová vozidla

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla v tunách		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla v tunách		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
Dvě nápravy				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
Tři nápravy				
15	17	15	17	I
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
		23	25	II
		25	26	
Čtyři nápravy				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			
		27	29	II
		29	31	
		31	32	
29	31			II
31	32			

Zdroj: [1]

Příloha č. 2: Jízdní soupravy

Hnací nápravy s pneumatickým zavěšením nebo zavěšením uznávaným za rovnocenné		Jiné systémy zavěšení hnacích náprav		Stupeň poškození
Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla v tunách		Počet náprav a maximální přípustná hmotnost naloženého vozidla v tunách		
Nejméně	Méně než	Nejméně	Méně než	
2 + 1 nápravy				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 nápravy				
23	25	23	25	I
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 nápravy				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
3 + 2 nápravy				
36	38	36	38	II
38	40			
		38	40	III
40	44	40	44	
3 + 3 nápravy				
36	28	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

Zdroj: [1]