

# I systémy dálničních poplatků procházejí vývojem

**Pro Českou republiku i Slovenskou republiku je z pohledu elektronického mýta začátek letošního roku mezníkem. Jak v obou zemích fungují mýtné systémy, analyzuje Ing. Martin Fořt.**

Systém výkonového zpoplatnění dálnic a rychlostních silnic pro vozidla o hmotnosti nad 12 t pomocí mikrovláknového systému se 171 mýtnými branami odstartoval v České republice 1. ledna 2007. O rok později se rozšířil na vybrané úseky silnic I. třídy v celkové délce 172 km. Podle oficiálního zdůvodnění se jedná o úseky, kde je v nejbližších letech plánována výstavba dálnice. Přesto jejich výběr dodnes zůstává neobjasněnou záhadou.

Představený záměr elektronické kontroly zaplaceného mýta u osobních a dodávkových automobilů do 3 500 kg padl s Topolánkovou vládou a je otázkou, kdy a v jaké podobě se k němu některá z příštích vládních garnitur vrátí.

Od letošního roku se elektronické mýto rozšířilo i na vozidla s hmotností vyšší než 3 500 kg. Na rozdíl od minulých let již nerozhoduje hmotnost jízdní soupravy, ale pouze tažného vozidla. Automobily a autobusy, které měly v loňském roce zakoupenou dálniční známku, elektronické mýto začaly platit až po skončení její platnosti, tj. od 1. 2. 2010. Tento den také vstoupily v platnost nové sazby elektronického mýta, které byly vydány ve formě nařízení vlády ze dne 18. 1. 2010.

Poprvé v historii dochází k odlišnosti sazeb v určitém časovém úseku. Tím je po dobu celého roku pátek od 15.00

do 21.00 hod., čímž vláda reaguje na někdy až bouřlivé diskuse kolem letního zákazu jízd kamionů v pátek odpoledne a problematiku přenáší do ekonomické roviny.

## Stejně sazby pro kamiony i autobusy

Ve snaze o co nejmenší sazebník platí stejné sazby i pro autobusy a nerozlišuje se hmotnost vozidla. Kritérii jsou pouze emisní normy (do Euro II a od Euro III) a počet náprav v kategoriích 2, 3 a 4+. Například kilometrická sazba pro vozidla splňující normu Euro III a výše činí pro vozidla se dvěma nápravami na dálnici 1,67 Kč a na silnici I. třídy 0,79 Kč. V kategorii čtyři a více náprav se jedná o 4,12 resp. 1,96 Kč. Pro stejnou emisní třídu páteční sazba činí pro dvounápravová vozidla 2,12 a 1,00 Kč a pro kamiony se čtyřmi a více nápravami 6,30 a 3,00 Kč.

V roce 2007 se na elektronickém mýtu celkem předepsalo 5,56 mld. Kč, na čemž se zahraniční autodopravci podíleli 38,7 %. V následujícím roce se jednalo o dosud rekordních 6,13 mld. Kč a podíl cizích dopravců 39,7 %. V loňském roce předepsané mýto dosáhlo 5,54 mld. Kč z čehož 42 % pocházelo od zahraničních vozidel. V porovnání loňského roku s rokem 2008 domácí dopravci zaplatili o 13,2 % mýtného méně a zahraniční jen o 4,5 %. Pro-

sinec 2009 byl prvním měsícem, ve kterém se předepsalo více mýta, než ve stejném období předchozího roku a to o 4,9 %. Z pohledu domácích autodopravců v loňském roce v žádném měsíci nebyl předpis větší, než v roce 2008.

Příjemcem zaplaceného mýta je Státní fond dopravní infrastruktury. Podle asistentky jeho ředitele Terezy Bezčkové vybrané mýto v roce 2007 činilo 5,12 mld. Kč, v následujícím roce 6,01 a loni 5,44 mld. Kč. Rozdíl mezi předepsanými a skutečně zaplacenými částkami je způsoben dosud neuhrazenými pohledávkami jak ve lhůtě splatnosti, tak zejména po ní.

## Start mýtného systému na Slovensku se neobešel bez skandálů

Cestou výkonového zpoplatnění pozemních komunikací se vydalo i Slovensko. Ač vykročení proběhlo v porovnání například s Českou republikou a Německem později, přesto se neobešlo bez problémů a úprav systému v počátcích jeho spuštění.

Do veřejné obchodní soutěže na výstavbu a provoz elektronického mýta, kterou v září 2007 vypsal Národní dálniční společnost, se přihlásili čtyři zájemci. Tři z nich pro údajné technické chyby v nabídkách byli vyloučeni a vítězem se stalo konsorcium SkyToll, a. s., které předložilo nejdražší nabídku a nejnižší úspěšnost výběru mýta. Jeho členy je slovenská společnost SanToll, s. r. o., kterou vlastní jeden z největších provozovatelů evropských mýtných dálničních systémů francouzský Sanef, a slovenská společnost IBERTAX, a. s. O ní se oficiálně moc neví, ale v době tendru se o ní vedly velké diskuse na téma jejich vlastnických vztahů a provázanosti.



13. ledna loňského roku vítězné konsorcium se slovenským státem podepsalo smlouvu na vybudování a provozování elektronického mýtného systému po dobu 14 let s možností prodloužení o dalších pět let. Sjednaný termín startu se podařilo splnit a od letošního prvního ledna se Slovensko zařadilo mezi země s výkonovým zpoplatněním pozemních komunikací satelitní technologií, na jejichž dodávkách se významně podílel Siemens.

Palubní jednotka se zde jmenuje OBU a musí jí být vybaveno každé motorové vozidlo těžší než 3 500 kg, které jede po zpoplatněné komunikaci. V případě, že si dopravce předplatí mýto, stačí skříňku zapojit do zásuvky zapalovače a umístit před přední sklo. Při volbě následného placení musí jednotku zabudovat autorizovaný servis, což přijde na 160 eur. Výši této částky se podivil i slovenský ministr dopravy Ľubomír Vážny (Smer).

### **Divadla na hraničních přechodech**

Nedostatečná kapacita kontaktních míst, zejména na hraničních přechodech, kde si autodopravci mohou proti kauci 101 eur palubní jednotku pronajmout, nebyla jedinou příčinou rozruchu, který provázal rozjezd systému elektronického mýta na Slovensku. Další příčinou byla jeho evropská ojedinelost ve zpoplatnění vedle dálnic a rychlostních silnic též 1500 km silnic I. třídy v úsecích mimo obcí. Zjednodušeně řečeno vedle všech souběžných hlavních silnic podél dálnic se jedná o páteřní tahy. Námitky byly vznášeny i k označení těchto úseků dopravními značkami, které na mnoha místech chyběly. Autodopravci například namítali, že zpoplatněné horské úseky na středním Slovensku Ružomberok-Banská Bystrica a Brezno-Liptovský Hrádok tranzitní doprava využívá jen minimálně a pro místní obsluhu a svoz dřeva mýtné neúměrně prodražuje dopravu a zatěžuje jak slovenské autodopravce, tak horský region.

Satelitní systém byl naprogramován tak, že jakmile se vozidlo objevilo ve zpoplatněném úseku, ihned vyúčtoval mýtné za celý úsek bez ohledu na to, zda je vozidlo projelo celý nebo jen desítky metrů. Vedle autodopravců k tomu

vznesla námitky i některá města, jejichž okrajové linky městské dopravy se ocitly ve zpoplatněných úsecích.

Tlak protestujících autodopravců na okraji Bratislavy přispěl k rozhodnutí ministra dopravy o dočasném zastavení vybírání mýta na všech silnicích I. třídy od 14. do 31. ledna. Během této doby resort dopravy přijal zásadu, že žádný účtovaný zpoplatněný úsek nesmí být delší než pět kilometrů. Na základě toho přehodnotil všechny zpoplatněné úseky a z původních 826 úseků jich 70 vypustil a 250 přidal. Vedle toho byl schválen princip, že ojedinelý, počáteční a koncový úsek na silnicích I. třídy se neúčtují, čímž byly ošetřeny případy, kdy vozidlo platilo za celý úsek i v případě, že jej neprojelo.

Životnost stavu, který platí od února je zatím stanovena do konce března stejně jako v půli ledna zavedený tzv. ticketing, což je možnost předplacení mýtného pro jednu z 18 konkrétních tras a jízda po ní bez jednotky OBU, což využívají zejména tranzitující zahraniční dopravci. Od dubna mají vstoupit v platnost další změny, které se budou týkat i konkrétních zpoplatněných úseků.

### **Autobusy mají velké slevy**

Věci neprospělo ani pozdní zveřejnění sazeb elektronického mýta. Vláda jej schválila teprve 18. 12. 2009 a ve Sbírce zákonů byly zveřejněny den před Silvestrem. Pro vozidla splňující emisní normy Euro IV a V činí kilometrická sazba na dálnicích a rychlostních silnicích pro hmotnostní kategorii 3,5–12 t 0,083 eura, pro kamiony nad 12 t podle počtu náprav 0,179–0,196 eura, pro autobusy do 12 t 0,030 eura a nad 12 t 0,060 eura. Na silnicích I. třídy sazby činí u automobilů od 3,5 do 12 t 0,063 eura, pro kamiony podle počtu náprav 0,136–0,146 eura a pro autobusy 0,020 resp. 0,040 eura.

Do letošního 20. ledna se do systému zaregistrovalo 108 547 vozidel, z nichž více než polovina patřila zahraničním dopravcům. Za prvních třináct dní mýtný systém inkasoval 2,9 mil. eura. Ztráta ze zmíněného dočasného zrušení placení mýta na silnicích I. třídy jen za dny 14.–20. ledna je odhadována na 730 tisíc eur. Slovensko očekává, že roční výnosy ze známek pro vozidla do 3,5 t plus z elektronického



mýta ročně dosáhnou 200 mil. eur, zatímco vinětový systém dosud přinášel pouze 75 mil. eur.

Pro osobní a dodávkové automobily nadále zůstává systém dálničních známek, kdy roční přijde na 36,50 eura, třicetidenní na 9,90 eura a sedmidenní včetně vyznačeného dne na 4,90 eura. Pro tato vozidla jsou zpoplatněny pouze dálnice (kromě úseků na území města Bratislavy) a úseky rychlostní silnice R 1 Tekovské Nemce–Zvolen–Banská Bystrica.

### **Letos přibude 72 km dálnic**

Volební rok se oproti běžným letům vyznačuje též otevřením nezvyklého množství nově postavených úseků dálnic. Letos je v plánu celkem 72 km, kdy větší množství se uvádělo do provozu jen opět ve volebním roce 2006. V srpnu tak budou moci automobily odbočit z brněnské dálnice D 1, u Říčan, projet dálniční křižovatkou s R 4 u Lahovic, po estakádě minout údolí Berounky, projet dalším tunelem a po ujetí 23 km se u Slivence napojit na stávající pražský dálniční okruh. Díky tomu se ulehčí jak Jižní spojnici, tak Barrandovskému mostu.

Na listopad je naplánováno zprovoznění dvou jedenáctikilometrových úseků a to na D 1 z Kroměříže do Říkovice a nedaletko odsud z Hulína na Skalku na R 55. Seznam zahrnuje i šestikilometrový úsek Mirovice–Třebkov na Písecku na strakonické R 4 a 4,4 km nové rychlostní komunikace Nové Sedlo–Jenišov na Karlovarsku. Otazník visí nad dokončením zbývajících úseků dálnice D 8 z Lovosic do Řehlovic v délce 16,4 km. Listopadový termín ohrožují ekologičtí aktivisté, kteří napadají každý dokument.