

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra obchodu a financí**



**Diplomová práce**

**Poplatky související se silniční dopravou**

**Bc. Tomáš Černík**

© 2011 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí

Akademický rok 2009/2010

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

**Tomáš Černík**

obor Veřejná správa a regionální rozvoj nav.- Litoměřice

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze  
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Poplatky související se silniční dopravou**

### Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Výsledky práce
5. Závěr
6. Seznam použitých zdrojů
7. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:

- 1, LÁCHOVÁ, L.: Současnost a budoucnost majetkových daní v ČR a v EU. Sborník konference "Veřejné finance " VŠE Praha 2007.
- 2, ŠIROKÝ, J.: Daňové teorie s praktickou aplikací. C.H.Beck Praha 2009
- 3, VANČUROVÁ, A.: Daňový systém v ČR aneb učebnice daňového práva. VOX Praha, aktuální verze

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Josef Březina, CSc.**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011

  
.....  
Vedoucí katedry



  
.....  
Děkan

V Praze dne: 15. 1. 2010

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Poplatky související se silniční dopravou" jsem vypracoval samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autor uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušil autorská práva třetích osob.

V Praze dne 16. 3. 2011

---

## Poděkování

Rád bych touto cestou poděkoval Ing. Josefu Březinovi, CSc., vedoucímu práce za vedení a za podporu při vypracování této diplomové práce. Děkuji Mgr. Davidu Šimoníkovi, mediálnímu zástupci společnosti Kapsch Telematic Services, spol. s r. o. a projektu MYTO CZ, za poskytnutí dat ze systému výkonového zpoplatnění. Rovněž patří můj dík rodině za podporu při studiu a tvorbu potřebného zázemí.

# Poplatky související se silniční dopravou

---

## Charges related to Road Transport

### Souhrn

Obsahem diplomové práce je rozbor a zhodnocení ukazatelů, u kterých se předpokládá vliv na výši předepsaného mýta na zpoplatněných komunikacích v České republice. Práce zkoumá existenci a závislosti mezi předepsaným mýtným a těmito ukazateli, v některých případech i mezi ukazateli vzájemně, a nastiňuje možné trendy těchto ukazatelů. Zároveň porovnává výhodnost zavedení výkonového zpoplatnění vůči stávajícímu časovému zpoplatnění. Práce zkoumá, zda zavedením mýtného systému v České republice v roce 2007 došlo ke změně chování dopravců užívajících zpoplatněné komunikace a zda má současná výše silničních poplatků vliv na provoz na silnicích. Významným tématem z ekonomického hlediska, kdy se v současné době hledají finance pro dobudování dálniční a rychlostní sítě v České republice, je zjistit, zda existuje prostor pro úpravu, zejména zvyšování, silničních poplatků. Práce také naznačí vývoj v této oblasti po zavedení mýtné povinnosti na ostatní silniční komunikace a kategorie dopravních prostředků. Smyslem práce je také podat ucelený náhled na problematiku silničních poplatků v souvislosti se společnou dopravní politikou Evropské unie.

### Summary

The content of this thesis is the analysis and evaluation indicators, which are expected to influence the amount prescribed tolls on toll roads in the Czech Republic. The work examines the existence and dependence between the prescribed and the toll these indicators, in some cases also between each other indicators, and outlines possible trends of these indicators. It also compares the advantages of the introduction of toll charges to the current time. The work examines whether the introduction of a toll system in the Czech Republic in 2007 has changed the behavior of carriers using the toll road and that the current level of impact fees for road traffic on the roads. An important issue in economic terms, which is currently seeking funding to complete the motorway and expressway network in the Czech Republic, is to determine whether there is room for adjustment, in particular, awareness and road charges. The work also indicates the development in this area after the introduction of tolls on other responsibilities and categories of road vehicles. The purpose of this work is to provide a comprehensive view on the issue of road charging in the context of the common transport policy of the European Union.

**Klíčová slova:** mýtné

daň

poplatek

společná dopravní politika

externí náklady

dopravní výkon

intenzita dopravy

emise

dálnice

**Keywords:** toll

tax

charge

common transport policy

external costs

transport capacity

emissions

traffic intensity

highway

# Obsah

Obsah .....	8
1 Úvod.....	10
2 Cíl práce a metodika .....	11
3 Přehled poznatků z literatury .....	12
3.1 Soustava daní a poplatků v České republice .....	12
3.1.1 Daně .....	12
3.1.2 Poplatky .....	14
3.1.3 Rozdíl mezi daněmi a poplatky.....	15
3.1.4 Funkce daní a poplatků .....	16
3.2 Vliv společné dopravní politiky Evropské unie na silniční poplatky.....	16
3.2.1 Význam společné dopravní politiky .....	16
3.2.2 Strategické dokumenty v oblasti zpoplatnění užívání infrastruktury.....	17
3.2.3 Legislativa Evropské unie vztahující se ke zpoplatnění silniční dopravy.....	19
3.2.4 Mýtné a časové zpoplatnění .....	20
3.2.4.1 „Ozelenění dopravy“ .....	24
3.2.4.2 Interoperabilita placení mýtného .....	25
3.2.5 Další finanční nástroje regulující oblast silniční dopravy.....	25
3.2.5.1 Zdanění motorových vozidel .....	25
3.2.5.2 Zdanění pohonných hmot .....	27
3.2.5.3 Emisní limity .....	27
3.2.5.4 Ostatní nástroje regulace silniční dopravy.....	29
3.3 Silniční poplatky v České republice .....	29
3.3.1 Vývoj zdanění silničních vozidel.....	29
3.3.2 Zdanění pohonných hmot.....	30
3.3.3 Ostatní poplatky .....	30
3.3.4 Vývoj výkonového a časového zpoplatnění.....	31
3.3.4.1 Zavedení dálničních známek .....	31
3.3.4.2 Nový zákon o pozemních komunikacích.....	33
3.3.4.3 Vstup České republiky do Evropské unie.....	36
3.3.4.4 Zavedení mýtného .....	37
3.3.4.5 Rozšíření okruhu vozidel povinných k mýtné povinnosti .....	40
3.3.4.6 Elektronické viněty .....	41
4 Rozbor ukazatelů s vlivem na mýtné .....	41
4.1 Technologie mýtného systému .....	41
4.2 Financování dopravní infrastruktury v České republice .....	43
4.3 Analýza příjmů z mýtného .....	43
4.4 Analýza provozu mýtného.....	46
4.5 Charakteristika chování dopravců tuzemských a zahraničních vozidel .....	50
4.6 Efektivita mýtného systému .....	52
4.7 Porovnání mýtného a dálničních kupónů .....	52
4.8 Přepavní výkon obecně .....	55
4.9 Dopravní výkon .....	56
4.10 Intenzita dopravy .....	58
4.11 Emise v silniční dopravě .....	60
4.12 Závislosti faktorů ovlivňujících mýtné.....	61



4.13 Vliv kontrolní činnosti Celní správy ČR na zpoplatnění komunikací.....	68
4.14 Kalkulace zpoplatnění všech komunikací a kategorií vozidel .....	69
4.15 Shrnutí poznatků z analytické části .....	70
5 Závěr .....	74
Seznam použitých zdrojů.....	75
Přílohy.....	78

# 1 Úvod

Vývoj dějin lidské společnosti je úzce spojený s výměnou zboží, a tím i s vývojem dopravy a daní či poplatků s ní nebo na ní navazujících. Nové tendence v procesu globalizace mění hodnotovou orientaci společnosti. Mění se životní styl lidí, roste touha po uspokojování potřeb, formují se nové potřeby a tím i noví spotřebitelé, roste vliv zákazníka. Faktory, které ovlivňují dopravu, jako globalizace, ekologizace, deregulace, standardizace, rozvoj telekomunikace a informatiky, rovněž ovlivňují i způsob jejího zpoplatnění. Přičemž strategickým faktorem je čas. Vývoj dopravy v Evropě směřuje k dominanci silniční dopravy. V posledních dvaceti letech jej ovlivňuje společná dopravní politika zemí Evropské unie (EU). Jedním z cílů této politiky je harmonizace podmínek trhu v dopravě v podobě přenesení fixních a externích nákladů na dopravce. V rámci jednotných ekonomických pravidel musí být poplatek za použití dopravní cesty rovnocenný a nediskriminační, tzn. postupné zahrnování externích nákladů do celkových nákladů dopravce úpravou daňových a poplatkových povinností. Zpoplatnění či zdanění dopravy nesmí mít zásadní vliv na hlavní požadavky kladené na dopravu, tj. rychlost, spolehlivost, pravidelnost, bezpečnost, plynulost, pohodlnost a její přizpůsobivost.

Úvodní část diplomové práce pojednává obecně o vztahu mezi daněmi a poplatky v rámci daňové soustavy České republiky (ČR) a též s náhledem této problematiky v silniční dopravě. Dále popisuje společnou dopravní politiku EU se zaměřením na silniční dopravu a představuje historický vývoj dokumentů a předpisů společné dopravní politiky v oblasti zpoplatnění užívání silničních komunikací. Charakterizuje formy zpoplatnění či zdanění v EU a následně také v ČR, přitom největší část je věnována výkonovému a časovému zpoplatnění.

Analytická část diplomové práce se zabývá rozbořem příjmů silničních daní a poplatků a následně příjmů z výkonového zpoplatnění. Je proveden rozbor ukazatelů, které mají vliv na výši předepsaného mýta, a charakterizovány závislosti mezi nimi. V závěru jsou získané informace vyhodnoceny.

## 2 Cíl práce a metodika

Cílem diplomové práce je určení, rozbor a zhodnocení ukazatelů, u kterých se předpokládá vliv na výši předepsaného mýta na zpoplatněných komunikacích v ČR. Zkoumá existenci a sílu závislosti mezi předepsaným mýtným a těmito ukazateli, v některých případech i mezi ukazateli vzájemně. Případně jsou též nastíněny možné trendy těchto ukazatelů. Zároveň porovnává výhodnost zavedení výkonového zpoplatnění vůči stávajícímu časovému zpoplatnění. Z podstaty analyzované oblasti je zřejmé, že zvolené téma diplomové práce je významné z ekonomického hlediska a to zejména v dnešní době, kdy se hledají finance pro dobudování dálniční a rychlostní sítě v ČR. Z odborné problematiky, tj. dopravního inženýrství, byly pak převzaty podpůrné údaje.

Níže jsou uvedeny otázky a témata, na která by měla práce pomoci nalézt odpověď:

- Došlo zavedením mýtné povinnosti ke změně chování dopravců?
- Má současná výše poplatků vliv na provoz na silnicích?
- Existuje prostor pro úpravu, zejména zvyšování, silničních poplatků?
- Jaký bude předpokládaný vývoj v této oblasti po zavedení mýtné povinnosti na ostatní komunikace a kategorie dopravních prostředků?

V analytické části je proveden rozbor příjmů z výkonového a částečně i z časového zpoplatnění. Dále je provedena analýza těchto ukazatelů: předepsané mýtné, počty transakcí na mýtných branách, struktura vozidel užívající systém výkonového zpoplatnění, příjem z dálničních kupónů, přepravní a dopravní výkon vozidel, intenzita dopravy, vyprodukované emise, měnový kurz, cena pohonných hmot, hrubý domácí produkt (HDP) a sankce uložené řidičům za nedodržování povinností v systému výkonového a časového zpoplatnění.

Pro zpracování souhrnných analýz jsou použity základní statistické metody a pro závislostní analýzy metody jednoduché regrese a korelace. V rozbořech, ve kterých jsou porovnávány příjmy z výkonového zpoplatnění s ostatními příjmy ze silniční dopravy, jsou použita data mýtné povinnosti uhrazené a v rozbořech, ve kterých jsou porovnávány ukazatelé, které by mohly ovlivňovat mýtní povinnost, pak mýtné předepsané. Pro doplnění je nutno ještě dodat, že rozdíl mezi mýtní povinností předepsanou a uhrazenou je

minimální, nemající prakticky vliv na výpočty. Ke zpracování dat byla použita aplikace Microsoft Excel 2010.

## **3 Přehled poznatků z literatury**

### **3.1 Soustava daní a poplatků v České republice**

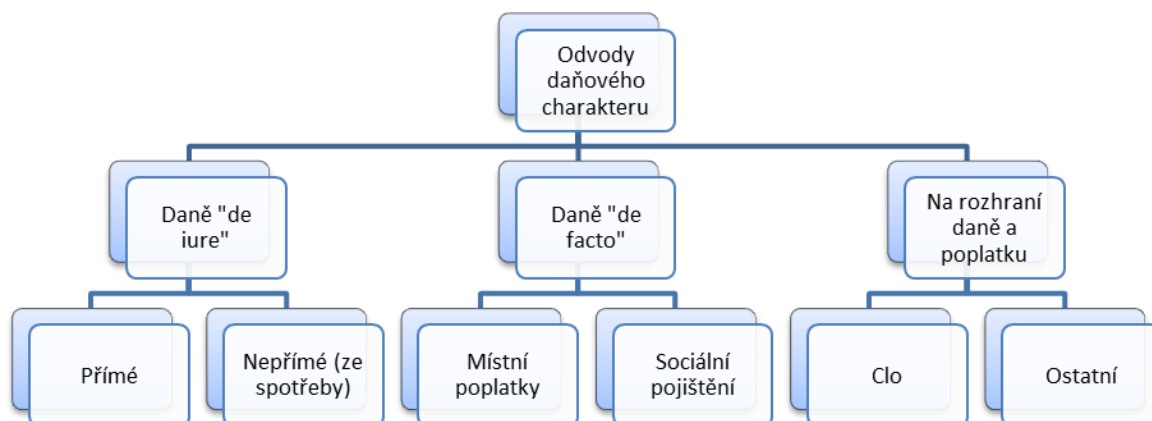
#### **3.1.1 Daně**

Hlavní úlohou daní v ekonomice každého státu je zajistit příjmy do veřejných rozpočtů. V právních předpisech ČR není pojem „daň“ definován (Široký a kol., 2008). Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj (OECD) definuje daň jako povinnou nenávratnou platbu do veřejného rozpočtu. Daň je vlastně „cena“, kterou subjekt platí za to, že spotřebovává veřejně poskytované služby, resp. statky (Vančurová, Láchová, 2010). Povinnost platit daň je uložena zákonem. Nenávratností platby se rozumí skutečnost, že subjektu nevzniká zaplacením daně nárok na pozdější úplné nebo částečné vrácení platby (na rozdíl od půjčky prostřednictvím emise státních cenných papírů, která je úvěrovým příjmem veřejného rozpočtu). Nenávratností se současně rozumí, že subjekt nemá nárok na konkrétní (ekvivalentní) protihodnotu. Tzn., že subjekt se zaplacením daně podílí na společných příjmech, hodnota jeho podílu nemá však žádný nebo téměř žádný vztah k tomu, v jaké výši se bude podílet na výdajích veřejných rozpočtů nebo spotřebovávat veřejně poskytované statky. Další funkcí nenávratnosti daně je její neúčelovost, tzn., že subjekt neví, co bude z jeho odvedených prostředků financováno. V případě silniční daně je ale předem předurčeno, že jejím výnosem se hraří výstavba a údržba silnic a dálnic.

Základním zákonem o daních v ČR, ze kterého se vycházelo, byl zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní, kterým byla charakterizována daňová soustava a který nabyl účinnosti k 1. 1. 1993. Zákon byl v roce 2003 zrušen zákonem č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, a od 1. 1. 2004 není soustava daní v ČR specifikována zvláštním zákonem.

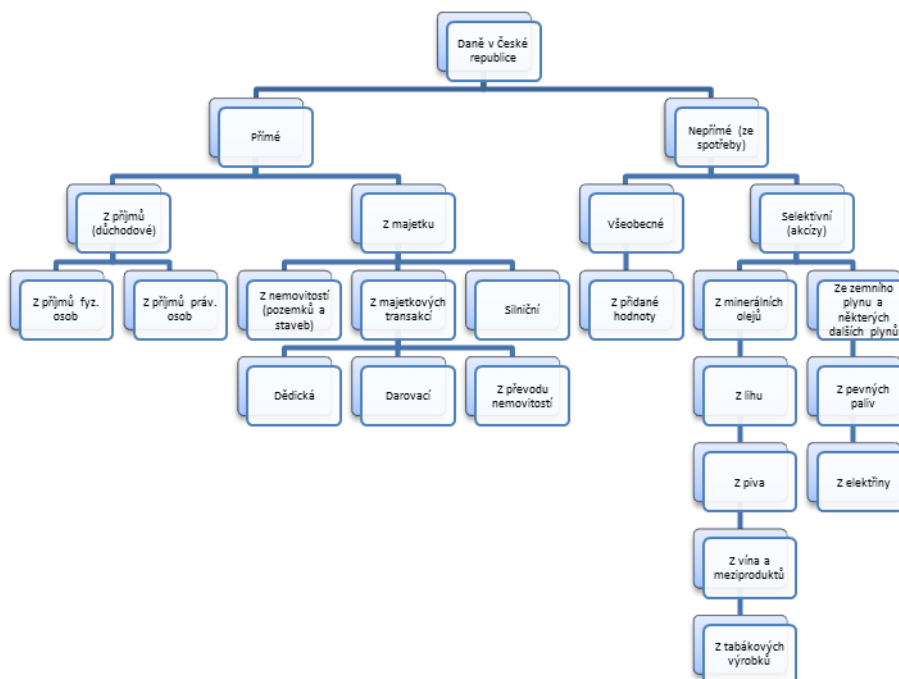
Dle Širokého a kol. (2008) jsou do daní „de iure“ zařazeny takové daně, které splňují definici daňového odvodu nebo jsou daněmi přímo nazvány. Dalšími odvody, které splňují teoretickou charakteristiku daně („de facto“) jsou např. místní poplatky, vlastně daně ukládané na místní úrovni (Vančurová, Láchová, 2010).

**Obr. 1** Odvody daňového charakteru v ČR



Zdroj: (Široký a kol., 2008), vlastní úprava.

**Obr. 2** Daně „de iure“ v ČR



Zdroj: (Široký a kol., 2008), vlastní úprava.

Krátce se zmiňme o daních souvisejících se silniční dopravou. V zákoně o soustavě daní byla silniční daň zařazena mezi daně přímé a dále mezi daně z majetku (Široký a kol., 2008). Naopak Vančurová, Láchová (2010) silniční daň zařazují mezi daně ze spotřeby, přesněji mezi daně z užívání.

### 3.1.2 Poplatky

Za základní příjmy veřejných rozpočtů se dále považují poplatky. Soustava poplatků není, na rozdíl od soustavy daní, upravována jedním zákonem, který by taxativně vymezoval všechny druhy poplatků, které je možné vybírat. Právní úprava poplatků je obsažena v řadě zákonů, které se rozlišují zejména podle toho, co je předmětem zpoplatnění a kdo je poplatníkem. Všechny poplatky (a daně), vybírané na území ČR, je možné ukládat až po přijetí příslušného zákona, který takovou povinnost stanoví (čl. 11 Listiny základních práv a svobod). Poplatky jsou oproti daním jednorázové platby, které platí poplatník za konkrétní služby poskytované veřejným sektorem (určitý úkon státního orgánu) a jejich smyslem je především úplné nebo alespoň částečné krytí výdajů spojených s těmito službami nebo ke krytí jiných výdajů veřejných rozpočtů. Poplatek je tedy na rozdíl od daně ekvivalentem za služby poskytované veřejným sektorem. Dále je poplatek účelový a z ekonomického hlediska dobrovolný - subjekt a stát nebo obec vstupují do dobrovolné transakce, poplatku se lze vyhnout. Jak uvádí Široký a kol. (2008) je poplatek i návratný a to ve smyslu obdržení protihodnoty ve formě veřejné služby. Z právního hlediska se u poplatku jedná o platbu povinnou, státem vynutitelnou (Horzinková, Čechmánek, 1999). Pro uložení vybírání i vymáhání některých poplatků platí stejné zásady jako pro daně. Týká se to např. poplatků správních, soudních, místních, odvodů za odnětí zemědělské půdy zemědělské výrobě a jiných forem těchto odvodů, záloh na tyto příjmy a odvodů za porušení rozpočtové kázně. Problematika byla do 31. 12. 2010 upravena zákonem č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků. Zákonem jsou definována opatření potřebná k zjištění, stanovení a splnění daňových povinností, zejména právo vyhledávat daňové subjekty, daně vyměřit, vybrat, vyúčtovat, vymáhat, nebo kontrolovat jejich splnění ve stanovené výši a době.

Jelikož nosným tématem diplomové práce je pojem „poplatek“, jsou o něm v následujícím textu blíže uvedeny další podrobnosti. Poplatky se dělí na správní, soudní a místní. Správní poplatky jsou jednorázové platby, které se vybírají za úkony spojené s činností správních orgánů a jsou vymezeny v sazebníku správních poplatků. Jejich účelem je jednak úhrada za náklady spojené se státní správou v souvislosti s poplatnými úkony a jednak mají odstraňovat zbytečné zatěžování orgánů státní správy. Mezi ně patří např. poplatek za vystavení pasu, za povolení k podnikání apod. Soudními poplatky je hrazena soudní

administrativa stranami zainteresovanými v soudním sporu. Horzinková, Čechmánek (1999) sem dále zařazuje místní poplatky. Ty nemusejí být vybírány ve všech obcích, ale tam kde se obec rozhodla využít zákonného zmocnění a poplatky vybírat. Celostátně je zákonem stanoveno pouze to, které poplatky mohou obce ukládat, a rámcová pravidla pro jejich konstrukci. Obce mohou vybírat např. poplatek ze psů, poplatek za lázeňský nebo rekreační pobyt, poplatek za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst, poplatek za užívání veřejného prostranství apod. Později (od roku 1997) bylo jiným zákonem přijato ustanovení o krátkodobém parkování motorového vozidla v obci, nejvýše však na dobu 24 hodin, které je zpoplatněno formou tzv. „parkovacích hodin“. Podrobnosti vybírání jednotlivých druhů poplatků upravuje obec obecně závaznou vyhláškou. Jako poplatky se označují ale i jiné platby, např. poplatky rozhlasové a televizní. Tyto platby mají jiný charakter a jejich výnos je určen příslušné právnické osobě a nelze je vymáhat jako ostatní daňové a poplatkové platby finančním úřadem, ale soudní cestou. V neposlední řadě mají charakter poplatku i jiné celostátní platby, které se jako poplatek neoznačují. Jedná se např. o úhrady za těžbu surovin nebo odvody za odnětí půdy zemědělské výrobě apod.

Diplomová práce se zabývá poplatky v silniční dopravě. Těmi jsou poplatky za užívání dálnic a silnic pro motorová vozidla a to ve formě dálniční známky a ve formě mýtného. V prvním případě je poplatek hrazen zakoupením nálepky. Na tomto poplatku lze vhodně demonstrovat možnost vyhnout se jeho úhradě, stačí nepoužívat dálnice a silnice pro motorová vozidla. Dálniční známka také ilustruje účelovost poplatku, protože jejím zakoupením vzniká nárok na využití veřejného statku, tj. dálnice nebo rychlostní silnice. Ve druhém případě se mýtný poplatek svojí konstrukcí blíží k ceně za používání těchto komunikací, protože její výše je přímo závislá na počtu ujetých kilometrů po nich.

### **3.1.3 Rozdíl mezi daněmi a poplatky**

Z výše uvedených charakteristik daní a poplatků lze vysledovat, že rozdíl mezi daněmi a poplatky není příliš jasný. Z právního hlediska je daní to, co má slovo „daň“ ve svém názvu. To však příliš nekoresponduje s ekonomickým obsahem jednotlivých povinných plateb. Z ekonomického hlediska je daní vše, co splňuje definiční znaky uvedené v jednotlivých právních předpisech a klasifikaci daní podle statistiky OECD. Mezi daně

jsou tedy zařazovány i např. pojistné sociálního pojištění, místní poplatky, clo a další povinné, nenávratné, neekvivalentní (Vančurová, Láchová, 2010) a neúčelové platby (Široký a kol., 2008). Stát (obec) využívá poplatku k financování té služby, na který je poplatek určen.

Pro ilustraci je nutno uvést: Jestliže stát vybírá peníze z provozu automobilů, je to daň (silniční). Když však stát provozuje dálnici a vybírá za její užití, je to poplatek s tím, že výnos plyne do fondu rozvoje výkonných komunikací (Kubátová, 2003). Poplatek za užívání dálnic a silnic pro motorová vozidla (dálniční známka) bude jinak ekvivalentní pro toho, kdo najezdí po těchto komunikacích každodenně spousty kilometrů, a pro toho, kdo je používá jednou týdně – pro toho to bude spíše daň (Široký a kol., 2008). Je zřejmé, že rozdíl mezi poplatkem a daní nemusí být vždy zřetelný a že mnoho plateb je na hranici daně a poplatku.

### **3.1.4 Funkce daní a poplatků**

Ze tří základních funkcí daní (alokační, redistribuční, stabilizační) nás bude, vzhledem k tématu práce, nejvíce zajímat funkce alokační. Tato funkce se uplatňuje tehdy, když trh projevuje neefektivnost v alokaci zdrojů. Jednou z příčin tržního selhání je existence veřejných statků. Veřejný statek se vyznačuje tím, že jeho spotřeba je nedělitelná mezi jednotlivce (spotřeba jednoho jednotlivce nezmenšuje spotřebu ostatních) a jednotlivci jsou ze spotřeby nevylučitelní (nelze jim zamezit v přístupu k veřejnému statku nebo je to velice nákladné). Příkladem jsou veřejné komunikace. Dalším příkladem jsou most přes řeku nebo tunel - tyto veřejné statky jsou nedělitelné, ale jsou vyloučitelné, tzn., že dodatečné auto neomezí možnost přejezdu jiným automobilům, ale na druhou stranu lze některým automobilům průjezd zakázat (Macáková a kol., 2005).

## **3.2 Vliv společné dopravní politiky Evropské unie na silniční poplatky**

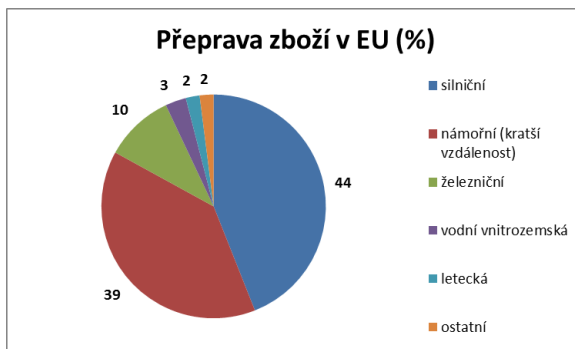
### **3.2.1 Význam společné dopravní politiky**

Pro hospodářství a společnost má doprava zásadní význam, jelikož napomáhá volnému pohybu zboží a osob. Dopravní sektor představuje přibližně 7 % hrubého domácího produktu EU, vytváří 5 % všech pracovních míst a pohlcuje až 40 % veřejných investic



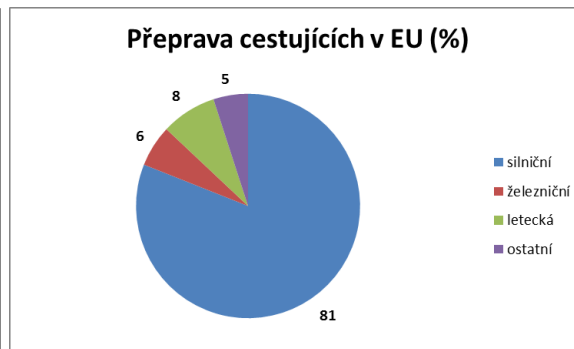
v zemích EU (BusinessInfo.cz, 2009). Jeho fungování ovlivňuje mnoho dalších odvětví. Prostřednictvím silniční dopravy se uskutečňují téměř tři čtvrtiny dopravních služeb v rámci EU.

**Obr. 3** Rozdělení přepravy zboží v EU dle druhu dopravních prostředků



Zdroj: BusinessInfo.cz, 2009.

**Obr. 4** Rozdělení přepravy osob v EU dle druhu dopravních prostředků



Zdroj: BusinessInfo.cz, 2009.

Vedle zemědělství, zahraničního obchodu a měnové politiky je v EU doprava další oblastí společných politik, které se uskutečňují od počátku integrace. Přestože společná dopravní politika byla třetí společnou politikou uvedenou v Římských smlouvách (účinných od roku 1958), její vývoj stagnoval až do 80. let 20. století. Členské státy hájily vlastní zájmy a věnovaly se spíše národní dopravě než dopravě mezinárodní. Rozvoj dopravní politiky podpořil Jednotný evropský akt (účinný od roku 1987), který se kromě jiného zabýval i aplikací pravidel dopravní politiky.

### 3.2.2 Strategické dokumenty v oblasti zpoplatnění užívání infrastruktury

V roce 1992 vydala Evropská komise **Bílou knihu „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky: globální přístup k budování rámce Společenství pro udržitelné mobility“**. Komise v ní klade důraz na fakt, že společná dopravní politika se musí skládat z úkolů, které nemohou být adekvátně realizovány jednotlivě členskými státy a z důvodu jejich rozsahu nebo vlivu, je lépe, když budou realizovány celým Společenstvím. Hlavním účelem vydání Bílé knihy bylo stanovení globálního přístupu k těmto otázkám, které měly být chápány jako celek ještě dříve, než budou vyvinuty jednotlivé iniciativy. Bílá kniha představuje významný mezník ve vývoji společné dopravní politiky a obrat od politiky, která byla zaměřena především na doplnění vnitřního trhu prostřednictvím zrušení umělých regulačních bariér, které bránily zajištění služeb, až k vytvoření vyčerpávající politiky,

kteřá zajistí správné fungování dopravního systému v rámci Společenství na základě trhu celého Společenství, kde by měla být co nejrychleji odstraněna jakákoliv zbývající omezení nebo pokřivení.

Problematikou zpoplatnění užívání infrastruktury se Evropská komise dále systematicky zabývala v roce 1995, kdy vydala diskusní dokument **Zelenou knihu „Ke spravedlivému a efektivnímu stanovení cen v dopravě: možnosti internalizace vnějších nákladů na dopravu v Evropské unii“**. Jeho účelem bylo začít veřejnou debatu na téma, jak učinit poplatky za dopravu spravedlivými a účinnějšími. Podle Evropské komise by takové zpoplatnění mělo zajistit, aby opravdové náklady na dopravu byly přímo spravedlivěji kryty těmi, kteří je způsobují. Tato politika by mohla znamenat důležitý stavební kámen ve vývoji opatření pro omezení kongescí (dopravních zácp), nehodovosti a znečištění životního prostředí, což vše představuje pro společnost značné náklady. Zatímco všechny ostatní druhy dopravy by již měly být zatíženy rovnoměrně ve vztahu k vnějším nákladům, které vytvářejí, bylo poukázáno, že vývoj této politiky by se měl zabývat především silniční dopravou. Co nejvíce by se mělo počítat s odchylkami vnějších nákladů (externalit) podle druhu vozidel, času a prostoru. Jako nástroje dlouhodobé politiky byly navrženy např. elektronické určování poplatků na silnicích při přetížení a za náklady na infrastrukturu, poplatky založené na skutečných emisích a hladině hluku s odlišenými poplatky podle geografických podmínek.

Navazující Bílá kniha **„Spravedlivé zpoplatnění použití infrastruktury: postupný fázový přístup ke zpoplatňování infrastruktury v Evropské unii“** z roku 1998 navrhuje harmonizovaný přístup k platbám za použití infrastruktury všemi komerčními druhy dopravy, postupně nahrazující stávající platební opatření. Ve vztahu k silniční dopravě započalo vyvíjení zejména nového systému poplatků „uživatel platí“. Tento systém založený na elektronickém zpoplatnění a elektronických systémech vybírání poplatků, bude zaváděn postupně. V první fázi mohou být nadále silniční poplatky založeny na celkových nákladech na infrastrukturu (tj. plná náhrada nákladů), přitom stanovení poplatků za marginální náklady by bylo volitelné. V druhé fázi by měly být poplatky, upravené podle ujeté vzdálenosti, navíc k nákladům za infrastrukturu rozšířeny o vnější náklady, ovšem vždy s určitou horní hranicí, která nepřekročí průměrné celkové náklady. Ve třetí fázi by pak bylo společné schéma založené na vnější infrastruktuře a jiných

vnějších nákladech závazné. Toto umožní, aby harmonizovaný přístup k marginálním nákladům, založený na poplatcích z těžké nákladní dopravy, nahradil stávající schémata zpoplatnění.

V roce 2001 vydala Evropská komise **Bílou knihu s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“**. Bílá kniha shrnula existující stav sektoru dopravy a stanovila směry dalšího rozvoje a poměrně ambiciózní cíle. Mimo podpory ekonomického růstu a rozvoje mobility šlo zejména o rozvoj udržitelnosti dopravy prostřednictvím vyrovnání podmínek mezi silnicí, železnicí, vodní dopravou a kombinovanou dopravou ve snaze zmírnit dopady dopravního odvětví na životní prostředí, zlepšování dopravní infrastruktury (snížení kongescí), zlepšování postavení uživatele (spotřebitele) dopravních služeb (zvýšení bezpečnosti a kvality služeb) a o zajištění a optimalizaci financování v dopravě. Text Bílé knihy je také zaměřen na realizaci velkých infrastrukturních projektů (např. TEN-T), jejich další vývoj a způsoby jejich financování (např. PPP projekty).

V roce 2005 bylo zahájeno **střednědobé zhodnocení dosavadní realizace Bílé knihy z roku 2001**. Jeho součástí byla veřejná konzultace, která byla založena na aktuálním vývoji v oblasti dopravy. Jeden ze závěrů říká, že implementace Bílé knihy pozitivně ovlivňuje ekonomický růst, ačkoliv přímé dopady na HDP a zaměstnanost jsou poměrně nízké. Dopad je znatelně vyšší v případech, kde byly efektivně integrovány investiční a regulativní aktivity, a kde politika zpoplatnění byla kompenzována přiměřeným snížením přímého zdanění. Závěry studie nepřinesly náměty k výrazné změně cílů a směřování dopravní politiky. Již dnes je však zřejmé, že pouze částečná implementace cílů Bílé knihy nepovede k naplnění žádného z předpokládaných cílů úplně. Nabízí se tedy otázka, zda na cílech trvat. (Mocková, 2008).

### **3.2.3 Legislativa Evropské unie vztahující se ke zpoplatnění silniční dopravy**

V rámci EU je v oblasti zdanění motorových vozidel zřetelná snaha o jejich harmonizaci. Bylo přijato několik předpisů, které lze rozdělit do následujících oblastí:

- výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly,
- zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy,

- zdanění osobních vozidel,
- harmonizace systému spotřebních daní z minerálních olejů,
- technická normy pro vozidla vyhovující emisním limitům,
- technické normy stanovující parametry jako maximální povolené hmotnosti a rozměry vozidel.

Ve stávajícím zpoplatnění silniční nákladní dopravy se promítá celá řada různých přístupů členských států. Některé země se opírají o kombinaci různých nástrojů pro zdanění, např. daní z pohonných hmot a daní z vozidel. V jiných zemích je fiskální kombinace různorodější a zahrnuje též poplatky za užívání silnic, aby se dosáhlo návratnosti nákladů za užívání silnic dopravci. V členských státech EU jsou v oblasti dopravy vybírány následující daně a poplatky:

- a) mýtné – ukládané za počet ujetých kilometrů (uživatelská daň),
- b) poplatek za užívání – ukládaný za určitou dobu užívání komunikace (uživatelská daň),
- c) poplatek za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků (uživatelská daň),
- d) daň z (oběhu) vozidel (vlastnická – majetková daň, v ČR je to silniční daň), daň z pojistného,
- e) zvláštní daně nebo poplatky:
  - ukládané při evidenci vozidla (daň při pořízení vozidla – podobně jako DPH při koupi),
  - ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů,
- f) parkovací poplatek a zvláštní poplatek za používání městských komunikací,
- g) regulační poplatek určený k boji proti časové či místní dopravní neprůjezdnosti,
- h) regulační poplatek určený k boji proti dopadům na životní prostředí.

Posledně jmenované poplatky písmen f), g), h) by spolu se spotřební daní na pohonné hmoty mohly být zařazeny mezi uživatelské daně.

### **3.2.4 Mýtné a časové zpoplatnění**

Návazně s Bílou knihou z roku 1992 byla přijata **směrnice Rady 93/89/EHS ze dne 25. října 1993 o zdaňování určitých vozidel určených k přepravě zboží členskými státy a o výběru mýtného a poplatků za užívání určitých pozemních komunikací**. Hlavním

účelem vydání směrnice bylo zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech v podobě harmonizace systémů poplatků a zavedení spravedlivých mechanismů pro zpoplatnění nákladů na infrastrukturu. Tato směrnice byla však v roce 1995 zrušena rozsudkem Soudního dvora Evropských společenství z důvodu nedostatku formálních postupů pro přijetí směrnice. Proto byla nahrazena **Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly**.

Účinnost směrnice byla omezena na motorová vozidla nebo soupravy vozidel, která jsou určena výlučně pro přepravu zboží po silnici s nejvyšší přípustnou celkovou hmotností, která není menší než 12 tun. Pro tato vozidla a jejich soupravy byla upravena daň z vozidel, mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla (časové zpoplatnění). V první části směrnice je řešena **daň z vozidel**. Minimální sazby daní pro vozidla jsou rozlišeny podle počtu náprav a maximální hmotnosti a také podle typu pérování řídicích náprav. Přičemž minimální roční tarify se pohybují v rozmezí od cca řádově desítek do 930 EUR. Daň z vozidel není ve směrnici detailně upravena, přičemž některá ustanovení byla v ČR zapracována do zákona o silniční dani.

Druhá část se zabývá poplatky, které jsou přímo spojeny s využitím infrastruktury, tj. mýtným a uživatelskými poplatky. Bylo stanoveno, že mýtné a poplatky za užívání budou ukládány pouze za užívání dálnic nebo vícepruhových silnic pro motorová vozidla a za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků. Výjimečně je možno tyto poplatky uložit i na ostatních komunikacích, tj. v základní silniční síti v té části země, kde není žádná souvislá síť dálnic nebo silnic pro motorová vozidla s podobnými vlastnostmi, pokud je tato infrastruktura používána pro meziregionální a mezinárodní těžkou nákladní dopravu a za podmínky, že poptávka po této dopravě a hustota obyvatelstva z ekonomického hlediska neopravňuje k výstavbě takových dálnic nebo silnic pro motorová vozidla. Byla ponechána výjimka na právo členských států poskytnout možnost, kdy uživatelé vozidel registrovaní v daném státě budou předmětem placení poplatků za použití celé silniční sítě na daném území. Toto právo dává dané členské zemi možnost uložit pravidelné uživatelské silniční poplatky pro domácí dopravce, např. jednou ročně (např. společně s daněmi za vozidla). Této možnosti využívají některé státy, které uplatňují systém Euro známek.

**Poplatek za užívání (časový poplatek)**, včetně správních výdajů, který členský stát stanoví, nesmí překročit pro žádnou kategorii vozidel maximální sazby. Byly nastaveny maximální roční a denní sazby; měsíční a týdenní sazby se úměrně propočítají k roční sazbě, zatímco denní tarif je pevně stanoven na 8 EUR pro všechny typy vozidel, pro něž platí směrnice. Roční sazby se pohybují v rozmezí od 750 do 1 550 EUR.

Vybrané **mýtné** musí odpovídat nákladům na stavbu, provoz a rozvoj dané sítě pozemních komunikací, přičemž nesmí docházet k diskriminaci uživatelů nebo úseků komunikací neúměrným zatížením. Pro tento případ je uplatňováno vážené průměrné mýtné. Váženým průměrným mýtným se rozumí celkový příjem z mýtného za určitou dobu vydělený počtem kilometrů na vozidlo ujetých na určité síti podléhající během uvedené doby mýtnému, přičemž příjem a kilometry na vozidlo se vypočtou pro vozidla, na něž se vztahuje mýtné. Aniž je dotčeno vážené mýtné mohou členské státy za podmínky zachování proporcionality rozlišit sazby mýtného podle:

- emisní třídy vozidla (normy EURO 0, EURO 1, EURO 2) s tím, že žádné mýtné nepřekročí o 50 % (od roku 2007 o 100 %) silniční mýtné, které je ukládáno podobným vozidlům, která vyhovují nejvyšším emisním normám,
- denní doby (rozlišení dopravní špičky, sezóny) s tím, že žádné mýtné nepřekročí o 100 % silniční mýtné, které je ukládáno pro nejlevnější denní dobu.

V horských oblastech na některých úsecích může být k mýtnému zavedena procentní přírážka až do výše 25 %. Taková přírážka k mýtnému, kterou zaplatili uživatelé původem z celého Společenství, může být uplatňována pouze pokud byly příjmy jasně vyčleněny na konkrétní projekty transevropské sítě, tj. na dopravní projekty v obecném zájmu Společenství. Také byl stanoven okruh možných osvobození od daně a to pro vozidla, která nemůžou žádným způsobem narušit hospodářskou soutěž.

Pro mýtné a poplatky za užívání jsou stanoveny zásady:

- mýtné a poplatky za užívání nesmějí být ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace,
- nesmí být diskriminující ve vztahu ke státní příslušnosti dopravce nebo výchozího bodu nebo cíle přepravy,

- neměly by zásadně ovlivňovat plynulost dopravy ani zahrnovat kontroly na vnitřních hranicích.

V návaznosti na Bílou knihu z roku 2001 byla schválena **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly**. K uznávané zásadě „uživatel platí“ (pro zajištění návratnosti stavebních nákladů, nákladů na údržbu a provoz pozemních komunikací umožňuje stanovení poplatků na základě ujeté vzdálenosti) přibyla pro spravedlivější systém vybírání poplatků zásada „znečišťovatel platí“, např. prostřednictvím rozlišování mýtného podle účinku vozidel na životní prostředí. Udržitelná dopravní politika by měla řešit rostoucí objem dopravy a míru dopravní neprůjezdnosti, hluku a znečištění a podporovat využívání těch způsobů dopravy, které jsou ohleduplné vůči životnímu prostředí. Do celkových nákladů by měly být úplně začleněny sociální a environmentální náklady. Nově může vážené mýtné zahrnovat i návratnost investovaného kapitálu nebo přiměřený zisk. Směrnice se vztahuje na motorová vozidla nebo jízdní soupravy, které jsou určeny nebo používány výlučně k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny.

K již zavedeným parametrům výpočtu výše mýtného – ujeté vzdálenosti, hmotnosti vozidla, počtu náprav, emisní třídě vozidla a denní době, mohou být uplatněny další parametry - dne, ročního období, rozměry vozidla nebo na základě jiných faktorů klasifikace vozidel podle škody, kterou působí komunikacím, pokud je použitý systém klasifikace založen na vlastnostech vozidla, které jsou uvedeny v dokumentaci vozidla používané ve všech členských státech nebo které jsou vizuálně patrné. Škoda se zvyšuje exponenciálně se zvyšující se hmotností nápravy, přičemž veškerá motorová vozidla a jízdní soupravy o maximální přípustné hmotnosti naloženého vozidla do 7,5 tun patří do nejnižšího stupně poškození.

I přes zpřísnování emisních norem (EURO 3, EURO 4, EURO 5, EEV) byly zvýšeny maximální sazby poplatků za užívání a to v rozmezí od 797 do 2 233 EUR za rok. Denní poplatek za užívání je stejný pro všechny kategorie vozidel a zvýšil se na 11 EUR.

### 3.2.4.1 „Ozelenění dopravy“

Hlavním cílem návrhu nové směrnice připraveného v roce 2008, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, je správné stanovení cen za dopravu tak, aby lépe zohledňovaly náklady na skutečné užívání vozidel z hlediska znečištění, přetížení dopravy a změny klimatu. Poplatky budou provozovatele dopravy vybízet k tomu, aby používali ekologičtější vozidla, volili si méně přetížené trasy, optimálním způsobem naložili svá vozidla, a účinněji tak využívali infrastrukturu.

Navrhuje se nová definice mýtného, které je složeno z:

- a) poplatků za náklady na pozemní komunikace - poplatek (rozlišený podle typu vozidel, typu silnice a období) stanovený prostřednictvím mýtného pro účely návratnosti nákladů, které členský stát vynaložil na pozemní komunikace,
- b) poplatků za externí náklady - poplatek stanovený prostřednictvím mýtného pro účely návratnosti nákladů, které členský stát vynaložil v důsledku:
  - znečištění ovzduší provozem (škody způsobené uvolňováním některých škodlivých emisí),
  - hluku z provozu (škody způsobené hlukem vydávaným vozidlem nebo hlukem vozidla v interakci s vozovkou),
  - přetížení dopravy (v důsledku časové ztráty, nespolehlivosti cestovní doby, zvýšení spotřeby pohonných hmot a nákladů na údržbu vozidla, které způsobí vozidlo jiným za podmínek, kdy se užívání pozemních komunikací blíží k hranici kapacity).

V druhé polovině roku 2010 odmítli ministři dopravy EU při projednávání návrhu směrnice (hovoří o tzv. směrnici Euroviněta) zahrnout do zpoplatnění poplatků za zácpy. Rozhodli se pro cestu větší variace mýtných sazeb např. v době dopravní špičky a zpoplatnění paralelně vedoucích komunikací. Členské země EU budou mít nově možnost zavést tyto ekologické poplatky ve výši zhruba 4 – 5 eurocentů na kilometr na celé dálniční síti, prozatím jen u nákladních vozidel nad 12 tun, od roku 2012 se hranice sníží na vozidla nad 3,5 tuny (Němec, 2010).



### **3.2.4.2 Interoperabilita placení mýtného**

V Evropě jsou projekty mýtných technologií využity zejména pro zpoplatnění úseků komunikací v extravilánu (mimo území sídel). V současné době jsou v Evropě používány technologie elektronického výběru poplatků, které většinou nejsou propojitelné (interoperabilní).

Z dopravní politiky EU a příslušných směrnic proto vyplývá snaha o zajištění interoperability (provozní propojitelnosti) jednotlivých systémů elektronického výběru poplatků v rámci Evropy. Za tímto účelem byla přijata směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES o interoperabilitě systémů elektronického výběru silničního mýta ve Společenství. Hlavní principy směrnice spočívají v definici Evropské služby elektronického mýta, jejíž základní myšlenkou je „Jedna smlouva pro zákazníka, jedna palubní jednotka ve vozidle“. To znamená, že uživateli bude stačit jedna smlouva s místním operátorem, jedna faktura a jedna OBU jednotka ve vozidle k tomu, aby mohl využívat veškerou zpoplatněnou silniční infrastrukturu v rámci Společenství. Tuto službu budou muset od určitého data nabízet všichni operátoři jednotlivých systémů elektronického výběru mýta nejpozději do října 2012 pro všechna těžká nákladní vozidla.

Vzhledem k evropskému projektu satelitní navigace Galileo, který mimo jiné umožní využít řadu dalších telematických aplikací, doporučuje do budoucna Evropská komise pro systémy elektronického výběru mýta využívání technologie GNSS/CN.

### **3.2.5 Další finanční nástroje regulující oblast silniční dopravy**

Jak již bylo uvedeno výše, je v oblasti silniční dopravy v rámci EU užíváno vícero druhů poplatků a daní, které na ní mají buď přímý anebo nepřímý vliv. Dle parametrů potřebných pro jejich výpočet zasahují i do dalších oblastí legislativy EU.

#### **3.2.5.1 Zdanění motorových vozidel**

Zdanění motorových vozidel je důležitý doplňkový nástroj ke splnění závazku z Kjótského protokolu. Na jeho základě by bylo vhodné vytvořit účinnější vztah mezi výší daně a emisemi CO<sub>2</sub> z nových nebo nově zaregistrovaných vozidel. Snahou orgánů EU je snížit environmentální dopady dopravy zavedením daně z osobních vozidel založené na emisích

CO<sub>2</sub>. Z tohoto důvodu byla v roce 2007 navržena směrnice Evropského parlamentu o zdanění osobních vozidel. Tato směrnice stanoví pravidla pro výpočet daní a poplatků z osobních vozidel na základě jimi produkovaných emisí CO<sub>2</sub>.

Zdanění osobních vozidel může být důležitým doplňkovým nástrojem na podporu environmentálních cílů, zejména pokud jde o snížení emisí skleníkových plynů, a proto je vhodné začlenit do základu poplatků za registraci a daňového základu roční silniční daně vazbu na objem emisí CO<sub>2</sub>. Aby však bylo možné přispět ke splnění závazků Společenství a členských států přijatých v rámci Kjótského protokolu (tj. do prvního kontrolního období let 2008 - 2012 snížit jednotlivě nebo společně emise skleníkových plynů nejméně o 8 %, příp. 6 % v porovnání se stavem v roce 1990), měly by být navrhované přímé vazby na objem emisí CO<sub>2</sub> začleněny do základů daní a poplatků v oblasti osobních vozidel uplatňovaných v rámci závazkového období 2008 až 2012.

Návrh zavádí tři hlavní opatření:

- zrušení poplatků za registraci, které jsou považovány za jasnou překážku volného pohybu vozidel v rámci vnitřního trhu a mají nepříznivý dopad na konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu,
- zřízení systému náhrad poplatků za registraci,
- restrukturalizace výchozího základu poplatků za registraci a daňového základu silniční daně, aby zcela nebo částečně vycházely z objemu emisí CO<sub>2</sub>.

Zdanění provozu motorových vozidel dosud upravuje Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy. Směrnice vychází z předpokládaného nárůstu objemu přepravy na vnitřním trhu a má za cíl zajistit co nejlepší využívání jeho dopravních zdrojů s ohledem na zájmy všech občanů, životní prostředí a přetížení silničních komunikací. Využívání kombinované přepravy je podporováno možností uplatňování výrazných slev na silniční dani. Ale ani to nepomohlo jejímu rozšíření – naopak. Přeprava vodní/ silniční je minimální a stále klesající, jediná přeprava železniční/ silniční na trase Lovosice – Drážďany byla zrušena krátce po vstupu ČR do EU v roce 2004. I když došlo ke zrušení náročného celního odbavení a manipulace s vozidly najíždějícími nebo vyjíždějícími na

vlakové soupravy, dali dopravci raději přednost pouze silniční dopravě. Přitom v tomto úseku nebyla a dosud není ani vybudována kvalitní kapacitní komunikace.

### 3.2.5.2 Zdanění pohonných hmot

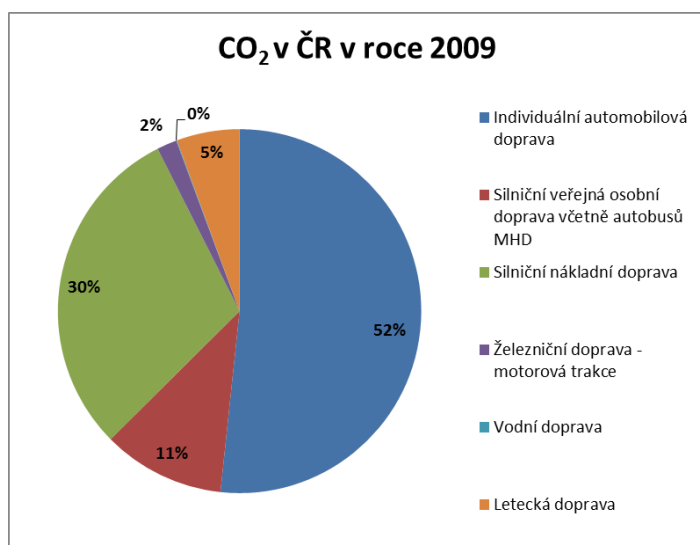
Určitého stupně harmonizace systémů poplatků vztahující se k dopravě bylo v EU již dosaženo v roce 1992, kdy se harmonizovala struktura spotřebních daní z minerálních olejů a kdy bylo započato se sblíživáním sazby daní z těchto minerálních olejů (tj. paliv do vozidel). Od 1. 1. 1993 byly Nařízením Rady stanoveny minimální sazby v 1 000 litrů:

- pro olovnatý benzín 337 ECU/ EUR, v současné době 421 EUR,
- pro bezolovnatý benzín 287 ECU/ EUR, v současné době 359 EUR,
- pro plynné palivo používané jako pohonná hmota (motorová nafta): 245 ECU/ EUR, v současné době 330 EUR,
- pro topné plynné palivo (lehký topný olej) 18 ECU/ EUR, v současné době 21 EUR, přičemž v ČR je zdaněno stejně jako motorová nafta.

Do základu pro výpočet DPH, která je rovněž v EU harmonizována, se musí připočíst spotřební daň.

### 3.2.5.3 Emisní limity

**Obr. 5** Poměr emisí oxidu uhličitého CO<sub>2</sub> za jednotlivé druhy dopravy v roce 2009



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2009. Vlastní výpočty.

Samotná silniční doprava představuje v EU zhruba 84 % všech emisí CO<sub>2</sub> pocházejících z dopravy, z čehož více než polovina připadá na osobní vozidla (Návrh Směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel předložená Komisí Evropských společenství, 2005). V ČR je poměr emisí CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy ještě vyšší (Obr. 5). Emise CO<sub>2</sub> představují v ČR 98,4 % z celkových emisí v dopravě (Ministerstvo dopravy ČR, 2009). V oblasti emisí byly od poloviny 80. do počátku 90. let 20. století doporučeny hladiny pro emise NO<sub>x</sub>, HC a CO pro vozidla těžké nákladní dopravy překračující celkovou hmotnost 3,5 tuny. Od 1. 10. 1993 existují závazné emisní předpisy, které stanovují limity pro složení výfukových plynů všech automobilů vyráběných v členských zemích EU. Tato úprava přístupu na trh měla svůj důsledek, že znečištění zaviněné těžkými nákladními vozidly se v posledním desetiletí značně snížilo.

Technická norma pro vozidla vyhovující těmto emisním limitům z 1. 10. 1993 se nazývá EURO 1. Tato norma byla poměrně benevolentní. Omezení emisí pevných částic se týkalo jen dieselových motorů. U benzínových motorů se již nesmí užívat olovnatá paliva. Vozidlo, jehož emisní hladina je nižší než výše zmíněné limity, je zahrnuto do kategorie EURO 0.

1. 10. 1996 byly zavedeny nové přísnější emisní limity - EURO 2, které jsou 2-3 krát nižší než limity EURO 0. Co se týká emisí částic, hladina byla snížena o téměř 50 %. Pokud jde o motorový hluk, limit byl snížen na 1/12 „ekvivalentního“ vozidla z roku 1975.

Se zavedením normy EURO 3, která platí od roku 2000, začala Evropská komise zpřísnovat pravidla. Např. u dieselových motorů snížila obsah pevných částic o 50 % a zároveň nařídila snížení emisí CO o 36 %.

Od roku 2005 je platná norma EURO 4, která emisní limity ještě více zpřísnila. Oproti předchozí normě EURO 3, snížila obsah pevných částic a emisí oxidu dusíku ve výfukových plynech automobilů na polovinu.

Zatím poslední (z roku 2009) emisní norma EURO 5 postihuje více dieselové motory a snaží se je, co se obsahu zplodin týče, srovnat s motory benzínovými. EURO 5 snižuje emisní limit pro pevné částice na pětinu oproti EURO 4, což se dá splnit prakticky jen instalací filtrů pevných částic. Nově přibyla povinnost montovat filtry na olovnaté částice

do benzínových motorů s přímým vstřikováním paliva (Zouzalík, 2009). Zpřísnování emisních norem pokračuje a dalším krokem bude zavedení normy EURO 6 naplánované na rok 2014.

**Tab. 1** Přehled limitů jednotlivých emisních norem EURO

Rok/norma		CO (g/km)		NO <sub>x</sub> (g/km)		HC + NO <sub>x</sub> (g/km)		HC (g/km)	PČ (g/km)
1992	I	3,16	3,16	-	-	1,13	1,13	-	0,18
1996	II	2,20	1,00	-	-	0,50	0,70*	-	0,08**
2000	III	2,30	0,64	0,15	0,50	-	0,56	0,20	0,05
2005	IV	1,00	0,50	0,08	0,25	-	0,30	0,10	0,025
2009	V	1,00	0,50	0,06	0,18	-	0,23	0,10	0,005
2014	VI	1,00	0,50	0,06	0,08	-	0,17	0,10	0,005

**BENZÍNOVÉ MOTORY, NAFTOVÉ MOTORY**

\* 0,90 pro motory s přímým vstřikováním paliva

\*\* 0,10 pro motory s přímým vstřikováním paliva

Zdroj: Autolexicon.net, 2009.

### 3.2.5.4 Ostatní nástroje regulace silniční dopravy

Do dalších oblastí majících vliv na poplatky v silniční dopravě lze zařadit technické parametry vozidel, např. maximální povolené hmotnosti a rozměry vozidel, stáří vozidel atd.

## 3.3 Silniční poplatky v České republice

### 3.3.1 Vývoj zdanění silničních vozidel

V daňovém systému Československé republiky prodělaly v letech 1920-1927 značný vývoj nepřímé daně (Široký a kol., 2008), v jejichž rámci byla nově zavedena daň z motorových vozidel. Daň z motorových vozidel podle zákona č. 116/1927 Sb., o silničním fondu, měla spoustu podobností se současnou silniční daní. Tehdy byl výpočet prováděn podle obsahu válců u osobních vozidel. U autobusů, traktorů a nákladních vozidel podle jejich váhy. Vozidla, která měla plná kola, spadala do kategorie se základem daně o 20 – 50 % vyšším. Tento zákon byl zrušen zákonem č. 147/1949 Sb. Od roku 1949 až do roku 1993 hradil, až na výjimky, náklady spojené s údržbou a výstavbou silnic a dálnic pouze stát.

V rámci nové daňové soustavy ČR nabyt od 1. 1. 1993 účinnosti zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. Silniční daní se zdaňuje užívání pozemních komunikací v ČR silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly. Účelem zdanění je vybrání od účastníků finanční prostředky, které by bylo možno opětovně použít na opravy a údržbu stávajících komunikací a výstavbu nových. Jde o určitou snahu o přesunutí nákladnosti oprav a údržby na faktické znehodnotitele těchto komunikací, i když v žádném případě ne na všechny. V ČR je daň zaměřena na osoby, které při používání silniční sítě využívají motorová vozidla k dosahování příjmů, tj. pro podnikání. Základem daně u osobních automobilů je zdvihový objem válců v motoru, u ostatních vozidel největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav a u návěsů součet největších povolených zatížení náprav v tunách a počet náprav.

Na tomto místě je vhodné podotknout, že v ČR neexistuje daň při registraci vozidla, jsou pouze uplatňovány správní poplatky při přihlašování, odhlašování a při oznámení změn v registru vozidel, který spravují vybrané obecní úřady.

### 3.3.2 Zdanění pohonných hmot

V ČR jsou pohonné hmoty zdaňovány na základě zákona o spotřebních daních. Pro srovnání s limity stanovenými EU (kap. 3.2.5.2) je zde uvedena výše spotřební daně stanovená v ČR (Tab. 2).

**Tab. 2** Přehled sazeb spotřební daně z vybraných minerálních olejů

Kč/litr	Motorový benzín olovnatý	Motorový benzín bezolovnatý	Mororová nafta
Od 1.1.2004	13,71	11,84	9,95
Od 1.1.2010	13,71	12,84	10,95

Zdroj: Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, v příslušném znění.

### 3.3.3 Ostatní poplatky

S účinností od 1. 1. 2009 byl v ČR v zákoně o odpadech zaveden poplatek na podporu sběru, zpracování, využití a odstranění vybraných autovraků. Poplatek se platí při první registraci použitého vozidla určeného pro přepravu osob nebo nákladů do max. hmotnosti

3,5 tuny. Poplatek je stanoven podle plnění mezních hodnot emisí ve výfukových plynech ve výši 3 000 Kč v případě splnění mezních hodnot emisí EURO 2, 5 000 Kč pro EURO 1 a 10 000 Kč v případě nesplnění norem EURO 1 nebo EURO 2. Poplatek zaplatí tedy všichni, kdo si koupí nebo ze zahraničí dovezou automobil přibližně do roku výroby 1999. Moderních vozů s emisní hodnotou EURO 3 až EURO 5 se přihlašovací poplatek netýká. Poplatky neplynou do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), ale do Státního fondu životního prostředí.

### **3.3.4 Vývoj výkonového a časového zpoplatnění**

Jiným systémem zpoplatnění silnic a dálnic (pozemních komunikací), nezávislým na tom, zda je vozidlo povinno k dani silniční či ne, je systém dálničních kupónů a elektronického mýta.

#### **3.3.4.1 Zavedení dálničních známek**

Již na začátku roku 1992 bylo uvažováno o financování rozvoje výstavby dálniční sítě prostřednictvím finanční účasti jejich uživatelů ve formě mýta za vybrané nově postavené úseky. Na základě propočtů a úvah o jejich potencionálním využívání se od tohoto záměru upustilo, neboť se ukazovalo, že daný úsek by nepoužívalo až 45 % automobilů. Hlavním důvodem byl fakt, že stávající i nově stavěné dálnice byly projektovány tak, aby zkapacitnily stávající linie dopravy představované silnicemi I. třídy. Tzn., že uvedené komunikace vedou souběžně vedle sebe a tím umožňují objíždět placené úseky. Dalším důvodem byla změna ve financování rozvoje výstavby dálniční sítě a to od původně zamýšlených zahraničních zdrojů směrem ke státnímu rozpočtu zejména v souvislosti s novou daňovou soustavou.

Nicméně novelou stávajícího zákona č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, byl v průběhu roku 1993 správce dálnic vládou zmocněn k vymezení úseků dálnic, které bylo možno užívat pouze za cenu sjednanou podle cenových předpisů zveřejněným v Obchodním věstníku Ministerstva financí ČR (tzv. koncesní způsob zpoplatnění). Ke skutečnému zpoplatnění však nedošlo.

Nakonec bylo vzhledem ke stávajícímu daňovému systému, možnosti ukládání správních poplatků a k uzavřeným mezinárodním dohodám rozhodnuto tak, aby předpokládaný příjem z uživatelského zpoplatnění představoval pro státní rozpočet skutečný zdroj částečného financování rozvoje výstavby dálniční sítě. Novelou zákona o pozemních komunikacích účinnou od 1. 1. 1995 se zavedl poplatek zvláštního charakteru, který není podřízen právnímu režimu správy daní a poplatků.

Smyslem a účelem poplatku je finanční participace uživatele vybrané kategorie pozemní komunikace, která mu na rozdíl od ostatní silniční sítě poskytuje především vyšší komfort, jehož důsledkem je vyšší bezpečnost jízdy, rychlost a plynulost dopravy. Jde tedy o určité nadstandardní vybavení dopravní cesty, které pro uživatele znamená vyšší pohodlí, ale zároveň s ohledem na stávající rozložení silniční sítě prakticky umožňuje variantní řešení spočívající v možnosti volby nepoužití tohoto způsobu cesty.

Novelou zákona nebylo vypuštěno dosavadní ustanovení z roku 1993 o zpoplatnění úseků dálnic za cenu sjednanou podle cenových předpisů. V daném případě se nejednalo o zakotvení principu dvojího zpoplatnění téže služby, ale uvažovalo se o případné budoucí zpoplatnění pouze a výjimečně u nově budovaných staveb na dálnicích, jako jsou jejich mimořádně náročné nebo technicky a konstrukčně složité součásti jako mosty, tunely nebo jiné výjimečné stavby, nikoliv již běžné provozní úseky zpoplatněné sítě pozemních komunikací.

Výše poplatku byla rozdělena podle celkové hmotnosti motorového vozidla (tj. i s hmotností přípojného vozidla) do tří kategorií:

- do 3,5 tuny,
- nad 3,5 tuny do 12 tun a
- nad 12 tun.

Poplatek byl odstupňován v závislosti na celkové hmotnosti motorového vozidla z toho důvodu, že těžší vozidla se vyšší měrou podílejí na opotřebení vozovek. Přesná výše poplatku byla uložena v uvedeném zákoně. Od placení ceny za užívání vymezených úseků dálnic byla osvobozena vybraná vozidla (kap. 3.3.4.2).



Dokladem o zaplacení poplatku je speciální nálepka ve formě cenného kupónu pro každou hmotnostní skupinu silničních motorových vozidel, která musí být celou plochou nalepena na viditelné místo ve vozidle (čelní sklo u automobilu) nebo na nějakém nevyměnitelném lehce přístupném dílu (u motocyklu – v letech 1995 až do 1. čtvrtletí 1997 podléhaly poplatku i motocykly). Platnost nálepky byla jeden kalendářní rok. Vzhledem k tomu, že výše poplatků, zejména u nižší hmotnostní kategorie (osobní automobily), nebyla příliš vysoká, se nevydávaly nálepky členěné na kratší časové období (půl roku, čtvrt roku, 1 měsíc nebo 1 den) z důvodu neúměrného zvýšení administrativní náročnosti systému zpoplatnění a mělo by i negativní dopad ve sféře kontrolovatelnosti zpoplatnění.

Obstarání nálepek prokazujících zaplacení poplatku, jejich distribuci, prodej a odvod finančních prostředků do státního rozpočtu zajišťovala právnická osoba pověřená Ministerstvem dopravy ČR - Správa silničního fondu (která se později od roku 2004 přetransformovala na SFDI). Finanční prostředky z tohoto fondu plynuly na financování rozvoje, správy, údržby a opravy dálnic a rychlostních silnic. Na základě uzavřených smluv se Správou silničního fondu byl prodej nálepek opravňující uživatele užívat dálnice a silnice dálničního typu zabezpečen v sítích České pošty, čerpacích stanic a dalších subjektů.

Pro optimální účinnost a funkčnost systému kontroly plnění poplatkové povinnosti byla vytvořena nová skutková podstata přestupku, která byla v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, zařazena do okruhu přestupků (od 1. 1. 2007 jsou přestupky zapracovány do zákona o pozemních komunikacích). Za nově zavedený přestupek užití dálnice nebo silnice dálničního typu motorovým vozidlem bez předchozího zaplacení poplatku lze uložit v blokovém řízení pokutu až do výše 5 000 Kč. Oprávnění k provádění kontroly placení poplatků, tj. kontrolu dodržování povinnosti označit nálepkou motorové vozidlo, byla přidělena Policii ČR.

#### **3.3.4.2 Nový zákon o pozemních komunikacích**

Jelikož stávající právní úprava nevyhovovala jak z hlediska změněných politických a ekonomických podmínek, tak v některých směrech z technického hlediska, a vzhledem k nekompatibilitě s obdobnými předpisy platnými ve státech EU, byl od 1. 4. 1997 „socialistický“ zákon č. 135/1961 Sb. nahrazen novým zákonem č. 13/1997 Sb. Zákonem

byly odstraněny nedostatky, které se projevily v prvním roce praktické aplikace. Z poplatkové povinnosti byla vyjmuta jednostopá vozidla a byl zpřesněn okruh osvobozených subjektů. Podmínkou pro osvobození vozidel od placení poplatku je viditelné označení těchto vozidel. Zpoplatnění nepodléhá užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem

- vybaveným zvláštním výstražným světlem, pokud se jedná o vozidlo
  - Vězeňské služby ČR,
  - zdravotnické záchranné služby a dopravy nemocných, raněných a rodiček,
  - ostatní složky integrovaného záchranného systému,
- Ministerstva vnitra ČR používaným Policií ČR a opatřeným nápisem „POLICIE“,
- ozbrojených sil ČR, včetně vozidel používaných Vojenskou policií a opatřených nápisem „VOJENSKÁ POLICIE“ a vozidel ozbrojených sil jiného státu na základě vzájemnosti,
- celních orgánů opatřeným nápisem „CELNÍ SPRÁVA“,
- hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů opatřených nápisem „HASIČI“,
- přepravujícím těžce zdravotně postižené občany, kterým byly podle zvláštního právního předpisu přiznány výhody II. stupně, s výjimkou postižených úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo III. stupně, pokud držitelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká,
- přepravujícím nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou, pokud rodiče nebo jim naroveň postavené osoby pobírají příspěvek na provoz silničního motorového vozidla podle zvláštního právního předpisu,
- při odstraňování následků dopravních nehod na zpoplatněné pozemní komunikaci, při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva nebo při záchranně života a ochraně zdraví osob,
- Správy státních hmotných rezerv při přepravě materiálů státních hmotných rezerv, nebo humanitární pomoci státu za krizových situací podle zvláštního právního předpisu,
- správce zpoplatněné pozemní komunikace.

Zákonem byla zrušena možnost dalšího zpoplatnění vybraných tunelů a mostů formou mýta, kterou teoreticky umožňovala rušená novela silničního zákona. Také došlo k úpravě platnosti nálepky, která je platná od 1. prosince roku předcházejícího vyznačený kalendářní rok do 31. ledna roku následujícího po vyznačeném kalendářním roce.

Sazby poplatků byly ponechány v původní výši, i když v době vydání tohoto zákona se již předpokládalo, že bude nutné poplatky za užití dálnic a rychlostních silnic v době vstupu ČR do EU harmonizovat se způsobem zpoplatnění, který bude v té době uplatňován v EU. Zákonem byla však Vláda ČR nově zmocněna ve formě nařízení k úpravě výši poplatku, popřípadě stanovit přiměřenou výši poplatku za kratší časové období, než je kalendářní rok. Nově bylo určeno k vydávání a prodeji nálepek Ministerstvo financí ČR, které činnostmi spojenými s vydáním a prodejem nálepek pověřilo stávající Správu silničního fondu (od 1. 1. 2007 na Ministerstvo dopravy ČR - SFDI).

Na základě požadavků EU plynoucích z předpřístupových jednání a také motoristické veřejnosti a autodopravců byly od roku 2000 novelou zákona zavedeny kromě dosavadních ročních poplatků za užívání dálnic a rychlostních silnic též poplatky krátkodobé. Zavedly se kromě ročních poplatků též poplatky měsíční, desetidenní a u vozidel o celkové hmotnosti nad 12 tun i jednodenní. Byla stanovena maximální výše ročního poplatku pro jednotlivé hmotnostní kategorie vozidel k datu předpokládaného vstupu ČR do EU, ke které se bylo třeba přiblížit postupnými kroky v následujícím období. Od této výše byla pak odvozena výše krátkodobých poplatků s tím, že dlouhodobější poplatky byly relativně zvýhodněny.

Vzhledem ke stále se množícímu počtu případů odcizování nálepek z vozidel, mnohdy i za cenu poškození vozidla, byla navržena nová forma dokladu o zaplacení poplatku a to dvoudílný kupón. Jedna část kupónu musí být přilepena celou plochou v motorovém vozidle, druhou část kupónu řidič motorového vozidla předkládá na požádání ke kontrole příslušníkovi Policie ČR.

Dále byla zavedena možnost použití dálnice nebo rychlostní silnice bez poplatku v případě nezbytné objížďky při uzavírci silnice.

### 3.3.4.3 Vstup České republiky do Evropské unie

Vstup ČR do EU a na jeho jednotný vnitřní trh znamenal pro Celní správu ČR zásadní přehodnocení dosud vykonávaných kompetencí. V této souvislosti od 1. 5. 2004 převzala Celní správa ČR mnoho nových kompetencí. Jednou z nich je i provádění kontroly zpoplatnění obecného užívání dálnic a rychlostních silnic. Celní úřady tuto činnost začaly vykonávat samostatně stejně jako Policie ČR. Příslušníku Celní správy ČR, která je stejně jako Policie ČR ozbrojeným sborem, se stanoví pravomoc v rámci provádění kontroly zabránit řidiči pokračovat v jízdě, a to za podmínek stanovených zákonem. Rozšíření kontrolní činnosti bylo žádoucí i z důvodu nízké poplatkové kázně motoristů, která byla podle různých odhadů na úrovni cca 70 % oproti praxi např. v Rakousku, kde dosahovala minimálně 95 % a více. Tím též docházelo k nemalým únikům příjmů státního rozpočtu.

**Tab. 3** Vývoj sazeb časového poplatku v ČR za užití dálnic a rychlostních silnic v Kč

Kategorie vozidla	Časová platnost	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Do 3,5 t	Roční	400	400	400	800	800	800	800	800	800	900	900	900	900	1 000	1 000	1 200	1 200
	2 měsíční											300	300					
	Měsíční						200	200	200	200	250			300	330	330	350	350
	15 denní											200	200					
	10 denní						100	100	100	100	150						250	250
	7 denní													200	220	220		
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	1 000	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000		
	2 měsíční											1 750	1 750					
	Měsíční						800	1 000	1 000	1 000	1 200			1 750	2 000	2 000		
	15 denní											650	650					
	10 denní						300	400	400	400	450							
	7 denní													650	750	750		
Nad 12 t	Roční	2 000	2 000	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	12 000	12 000	14 000	14 000	14 000					
	2 měsíční											3 500	3 500					
	Měsíční						1 600	2 000	2 000	2 000	2 300							
	15 denní											1 300	1 300					
	10 denní						600	800	800	800	900							
	1 denní							300	300	300	250	250	250					

Zdroj: Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a předcházející nařízení vlády.

Od roku 2005 se rozdělila doba platnosti jednotlivých druhů poplatků za užívání dálnic a rychlostních silnic. Prodloužila se délka z kalendářního měsíce na dva průběžné měsíce a z deseti na patnáct dnů. Platnosti poplatků na kalendářní rok a na jeden den se nezměnily. Platnost měsíčních a deseti denních kupónů byla převzata z praxe okolních zemí, brzy se však začala projevovat jejich nevhodnost. V případě kupónů pro kalendářní měsíc byly prodejné jen dva týdny v měsíci. O tom svědčil trvalý pokles prodeje měsíčních kupónů až na 40 % oproti roku 2000, který představoval např. u nákladních vozidel pouze 4 500 resp. 7 500 ks kupónů za rok (ostatní minimálně o jeden řád vyšší). U kupónů na 10 dnů bylo

kritizováno, že nepokrývají alespoň dva týdny, běžné pro rekreaci apod., což byl i prvotní důvod zavedení časových poplatků. Úprava platnosti kupónů v té době korespondovala s úpravami platnosti kupónů na Slovensku a v Rakousku, kde byly změny již dříve realizovány.

Prodloužení platnosti kupónů znamenal i větší zájem o jejich koupi. Mimo vlastní finanční příjem, se tím snížilo částečně i zneužívání časových kupónů, tj. používání nad dobu jejich platnosti. Ztráty z toho plynoucí se odhadovaly v řádu desítek až stovek milionů Kč.

#### **3.3.4.4 Zavedení mýtného**

V souvislosti s otevřením jednotného trhu EU do zemí střední a východní Evropy a se zvyšujícím se růstem ekonomiky došlo v ČR k výraznému nárůstu užívání pozemních komunikací, a to zejména mezinárodní tranzitní kamionovou dopravou. Tento jev vede k rozsáhlému poškozování pozemních komunikací, přetížení pozemních komunikací a zhoršení dopravní situace. Má také výrazný negativní dopad na životní prostředí. Náklady na údržbu komunikací a odstraňování negativních dopadů na životní prostředí výrazně zatěžují veřejné rozpočty. Proto se již od roku 2006 uvažovalo o zavedení mýtného. Nakonec z důvodu nalezení optimální varianty zavedení systému výkonového zpoplatnění bylo jeho zavedení zpožděno. Předpokládalo se, že mýtné bude zavedeno od vozidel s největší povolenou hmotností nad 7,5 tuny, neboť tato vozidla nejvíce opotřebovávají silniční infrastrukturu. Finanční prostředky by tedy byly vybírány od jejich hlavních uživatelů, kteří způsobují největší škody na těchto komunikacích.

K již stávajícímu systému zpoplatnění formou předplacení časového období dálničními kupóny, novelou zákona definovaného jako časové zpoplatnění, bylo od 1. 1. 2007 zavedeno zpoplatnění na základě ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci, tj. na základě skutečného rozsahu užití zpoplatněné pozemní komunikace zpoplatněným motorovým vozidlem. Toto výkonové zpoplatnění se nazývá mýtné. Důvodem zavedení mýtného bylo umožnit existenci spravedlivé vazby mezi rozsahem užívání pozemních komunikací a jejich zpoplatněním.

Mýtnému podléhají silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly a jízdní soupravy s největší povolenou hmotností, která činí nejméně 12 tun, pohybující se na zpoplatněné

pozemní komunikaci – označené dálnici nebo rychlostní silnici a od 1. 1. 2008 i na vybrané silnici I. třídy. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného za jeden kilometr a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci, přičemž sazby mýtného se člení podle emisní třídy vozidla a počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy. Sazby mýtného jsou stejně jako u kuponů stanoveny prováděcím právním předpisem – nařízením vlády. Osvobození některých vozidel od zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací se vztahuje jednotně pro vozidla podléhající časovému zpoplatnění i mýtnému.

**Tab. 4** Vývoj zpoplatnění komunikací v ČR

<b>Období</b>	<b>Druh komunikace</b>	<b>Forma zpoplatnění</b>	<b>Zpoplatněno km</b>
Od 1.1.2003	D+R	dáln. známky	712,4
Od 1.1.2006	D+R	dáln. známky	737,7
Od 1.1.2007	D+R	dáln. známky	827,4
	D+R	mýtné	974,7
Od 1.7.2007	I. tř.	mýtné	*1327,5
Od 1.1.2008	D+R	dáln. známky	861,5
	D+R	mýtné	998,9
	I. tř.	mýtné	172,0
Od 1.1.2009	D+R	dáln. známky	970,6
	D+R	mýtné	1 090,1
	I. tř.	mýtné	172,2
Od 1.1.2010	D+R	dáln. známky	1 081,9
	D+R	mýtné	1 186,6
	I. tř.	mýtné	189,1
Od 1.1.2011	D+R	dáln. známky	1 118,8
	D+R	mýtné	1 193,3
	I. tř.	mýtné	195,9

\*pouze navrženo, neuskutečněno

Zdroj: Vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a předcházející vyhláška.

Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného. Zajišťování provozu systému elektronického mýtného a výběr mýtného byl svěřen do kompetence Ministerstva dopravy ČR, které provozem pověřilo příspěvkovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy ČR – Ředitelství silnic a dálnic.

Z důvodu vyloučení současného zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací jak na základě časového období, tak na základě ujeté vzdálenosti, tak jako dosud časovému zpoplatnění podléhají pouze silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly a jízdní soupravy s největší povolenou hmotností nižší než 12 tun, která se pohybují na zpoplatněné pozemní komunikaci. Tato vozidla se označují jako vozidla v systému časového zpoplatnění. V návaznosti na vymezení vozidel v systému časového zpoplatnění je přizpůsobena i horní hranice výše časového poplatku.

V souvislosti se zahájením provozu systému elektronického mýtného došlo k faktickému rozšíření výkonu státní správy na úseku kontroly povinností vykonávané v této oblasti. Výkon státní správy byl v oblasti kontroly zaplacení a vymáhání mýtného přidělen pouze Celní správě ČR. Proto byla odpovídajícím způsobem rozšířena kompetence celních úřadů a stanoveno oprávnění ukládat pokuty a projednávat správní delikty a přestupky na dálnicích a silnicích tak, aby byla jasně vymezena působnost obecních úřadů obcí s rozšířenou působností a celních úřadů k projednávání správních deliktů a přestupků.

**Tab. 5** Vývoj sazeb mýtného v ČR v Kč

Druh komunikace	Emisní třída do EURO II			Emisní třída EURO III nebo vyšší					
	Počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+			
Mýtné sazby [Kč/km] od roku 2007 do roku 2009									
Dálnice a rychlostní silnice	2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20			
Silnice I. třídy	1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00			
Mýtné sazby [Kč/km] v roce 2010 v pátek od 15.00 do 21.00 hod.									
Dálnice a rychlostní silnice	2,87	5,55	8,10	2,12	4,35	6,30			
Silnice I. třídy	1,37	2,70	3,90	1,00	2,10	3,00			
Mýtné sazby [Kč/km] v roce 2010 pro ostatní dobu v týdnu									
Dálnice a rychlostní silnice	2,26	3,63	5,30	1,67	2,85	4,12			
Silnice I. třídy	1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96			
Druh komunikace	Emisní třída do EURO 0 - II			Emisní třída EURO III a IV			Emisní třída EURO V a vyšší		
	Počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Mýtné sazby [Kč/km] od roku 2011 v pátek od 15.00 do 21.00 hod.									
Dálnice a rychlostní silnice	3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88
Silnice I. třídy	1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80
Mýtné sazby [Kč/km] od roku 2011 pro ostatní dobu v týdnu									
Dálnice a rychlostní silnice	2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy	1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a předcházející nařízení vlády.

Novelou zákona byly vypuštěny v zákoně o přestupcích skutkové podstaty přestupku v oblasti zákona o pozemních komunikacích, protože skutkové podstaty těchto přestupků byly komplexně upraveny v zákoně o pozemních komunikacích.

### **3.3.4.5 Rozšíření okruhu vozidel povinných k mýtné povinnosti**

Rozšířit okruh vozidel, která namísto časového poplatku budou podléhat mýtnému, o vozidla, jejichž maximální povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny a méně než 12 tun, se již navrhovalo k 1. 1. 2009. K faktickému rozšíření došlo až od 1. 1. 2010.

Rozšíření bylo také odůvodněno ve spojení s mnoha faktory. Jedním z nich je geografická poloha ČR, která je převážně tranzitující zemí z hlediska přeprav nákladů, což je doloženo neúměrnou mírou zatížení pozemních komunikací těmito vozidly. Nemalý podíl z těchto vozidel činí vozidla zahraniční. Významným faktorem je také vliv provozu těžkých vozidel, zejména nákladních, na poškozování pozemních komunikací s jejich zvýšeným provozem, což jsou především pozemní komunikace tvořící páteřní silniční síť ČR pro silniční dopravu (dálnice a rychlostní silnice, větší část úseků silnic I. třídy).

Dosud se hmotnostní kategorie rozlišovaly podle největší povolené hmotnosti, která se váže k tažnému vozidlu bez ohledu na jeho spojení s vozidlem přípojným. Jako jízdní soupravu vymezenou největší povolenou hmotností se chápalo i samostatné tažné vozidlo. S ohledem na princip směrnice zakazující současné zpoplatnění téhož úseku pozemní komunikace mýtným i časovým poplatkem byla zvolena konstrukce tohoto rozhodujícího kritéria celkové povolené hmotnosti vozidla nebo největší povolené hmotnosti jízdní soupravy, aby byla vyloučena možnost, že identické tažné vozidlo při užití zpoplatněné pozemní komunikace bude jednou podřazeno pod režim časového poplatku a v jiném případě při spojení s přípojným vozidlem bude v režimu mýtného.

Při uplatnění současného mechanismu stanovení hraničního kritéria největší povolené hmotnosti vozidla nebo největší povolené hmotnosti jízdní soupravy by vedlo v praxi k mnohem čtenějším případům, kdy např. osobní vozidlo ve spojení s připojeným karavanem by největší povolenou hmotnost 3,5 tuny překročilo, přičemž marginální většinu jízd po zpoplatněných pozemních komunikacích by během kalendářního roku uskutečnilo jako samostatné vozidlo, které tuto hranici nepřekračuje. Z těchto důvodů po zohlednění potřeb praxe a s využitím některých zahraničních zkušeností např. z Rakouska se navrhlo opustit stávající systém kritérií členění vozidel a jízdních souprav podle největší povolené hmotnosti. Nově bude tedy rozhodující v souladu s evropskou legislativou největší povolená hmotnost vozidla (tažného), která se jako hodnota uvádí v průkazu



vozidla a je součástí údajů registru silničních vozidel a podle této hodnoty bude vozidlo při užití zpoplatněných pozemních komunikací zařazeno do příslušné skupiny vozidel, k níž se váže konkrétní způsob a výše zpoplatnění.

Ke stávajícímu rozlišení sazeb mýtného podle emisní třídy vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, byla od 1. 1. 2010 zavedena nová rozlišení podle období dne, dne nebo podle období roku.

#### **3.3.4.6 Elektronické viněty**

V roce 2009 se uvažovalo, že s účinností od 1. 1. 2011 bude papírový kupón (nyní již pouze u vozidel do 3,5 tun) nahrazen elektronickým kupónem, tzv. vinětou. Stanovený termín byl však oddálen na rok 2016. Předpokládá se, že elektronický kupón bude přenositelný a nebude vázán na konkrétní osobu nebo na konkrétní vozidlo v systému časového zpoplatnění.

Elektronický kupón bude na viditelném místě označen identifikačním číslem, které současně uchovává v elektronické podobě způsobem umožňujícím jeho dálkovou kontrolu. Identifikační číslo přiřazené elektronickému kupónu je jedinečné pro každý elektronický kupón a slouží pro evidenci období, na které byl uhrazen časový poplatek ve vztahu k danému elektronickému kupónu. Elektronický kupón bude platný po dobu, na kterou byl k identifikačnímu číslu daného elektronického kupónu uhrazen časový poplatek. Doba platnosti elektronického kupónu počíná dnem určeným při úhradě časového poplatku osobou, která jej uhradila, a končí za jeden rok, jeden měsíc nebo deset dnů.

## **4 Rozbor ukazatelů s vlivem na mýtné**

### **4.1 Technologie mýtného systému**

Pro větší pochopení analyzovaných dat je v této kapitole popsána technologie mýtného systému zavedeného v ČR. V ČR je systém výběru provozován technologií DSRC (mikrovlnný systém), provozovatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR. Prostřednictvím systému DSRC je možné realizovat bezdrátový přenos dat na krátkou vzdálenost mezi vozidlem a zařízením na vozovce a to na bázi mikrovlnné nebo infračervené technologie.

Zařízení pracuje pouze s malým výkonem, proto i dosah těchto zařízení je v řádech jednotek nebo desítek metrů.

Zpoplatnění vozidla je realizováno tak, že při průjezdu vozidla mýtním místem (branou), kdy není nutné omezení rychlosti ani pohybu, jsou bezdrátově prostřednictvím DSRC přenášena data mezi vestavěnou jednotkou ve vozidle (OBU) a zařízením umístěným na průjezdové konstrukci. Na základě této komunikace je vozidlo identifikováno podle čísla OBU a je zaznamenán čas a místo vjezdu na zpoplatněný úsek. Stejně je to na výjezdu z placeného úseku. Mýtné brány jsou fixní datovou sítí WAN propojeny s výpočetním centrem, kde na základě získaných dat je vypočten poplatek závislý na ujeté vzdálenosti a parametrech vozidla. Platba mýtného může být provedena předem (pre-pay) dobitím čipové karty, kdy po ujetí určitého množství kilometrů se kredit vyčerpá (vhodné pro příležitostné uživatele) nebo po skončení jízdy (post-pay) platební nebo tankovací kartou, převodem či fakturou (vhodné pro časté uživatele).

Současně je vybudován dohledový systém, který kontroluje platební kázeň uživatelů. Bez fungujícího dohledového systému a účinné vymahatelnosti zaplacení mýta a případných sankcí by samotný systém elektronického výběru mýtného nebyl funkční. Kontrolní systém elektronického mýtného je v provozu 24 hodin denně a automaticky identifikuje všechna vozidla, u nichž odečet mýtného neproběhl, či proběhl jen částečně. V případě vzniku nesrovnalosti je ihned automaticky informována mobilní kontrola. Mobilní kontrolu provádí pracovníci Celní správy ČR, kteří mají ze zákona oprávnění zastavovat mýtným systémem označená vozidla, ověřit nesrovnalosti a v případě jejich potvrzení požadovat pokutu nebo zahájit správní řízení, případně vozidlo odstavit.

V tomto systému jsou používány dva typy mýtných bran:

- mýtná brána, která je osazena pouze zařízením pro detekování vozidla, ve kterém je nainstalována OBU jednotka,
- kontrolní brána. Mýtná povinnost vzniká i v případě, kdy při míjení konkrétního mýtného bodu nebyla zaznamenána mýtná transakce, ale z jiných záznamů v systému elektronického zpoplatnění (brána je navíc osazena kamerami).

V případě rozšíření mýtného systému i na další komunikace se také v ČR uvažuje o technologii GNSS/CN (satelitní systém). Systém je založený na satelitní navigaci a

komunikaci v síti mobilních telefonů. GNSS/CN nevyžaduje fyzickou infrastrukturu podél silniční komunikace (kromě dohledového systému). Využívá však dostupné infrastruktury mobilních telefonních sítí a navigačních satelitů. Vozidla je nutné vybavit složitější OBU, která umožňuje přijímat signál satelitní navigace a zároveň komunikovat pomocí GSM/GPRS, případně s kontrolní stanicí podél komunikace na bázi DSRC. Proto je i cena této palubní jednotky vyšší než u mikrovlnných systémů (Pliška, 2003).

System lze bez problémů vytvořit jako uzavřený s možností libovolně flexibilně měnit úseky podléhající zpoplatnění. Vše pracuje tak, že vozidlo projíždí virtuálními místy a podle databáze mýtních míst v OBU se zaznamenává datum, čas a místo průjezdu. Dle ujeté vzdálenosti a parametrů vozidla je stanovena výše poplatku a data jsou přenesena prostřednictvím GSM/GPRS do centra, které provede záznam a odečte částku z uživatelského účtu nebo provede zúčtování v pravidelných intervalech podle zvoleného druhu platby.

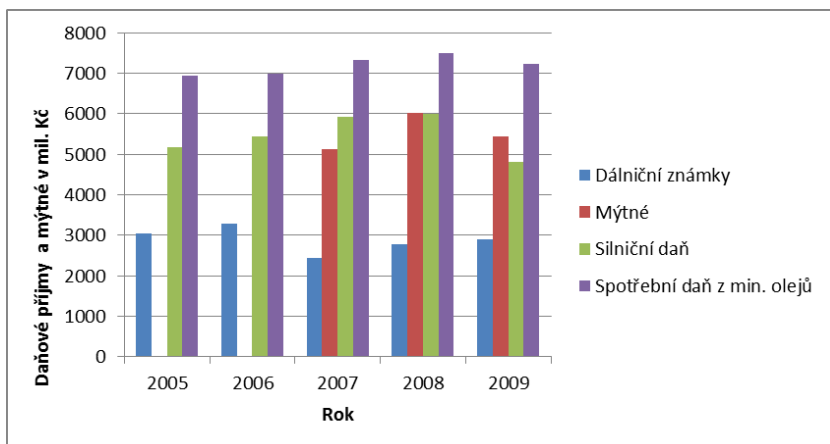
## **4.2 Financování dopravní infrastruktury v České republice**

Obecně lze konstatovat, že prostředky na výstavbu a údržbu infrastruktury získávají státy převážně prostřednictvím daně z vozidel a spotřební daně. Obě tyto položky tvoří společně s uživatelskými poplatky převážnou část nákladů provozovatelů silniční nákladní dopravy. V ČR s těmito prostředky hospodaří SFDI. K zajišťování financování infrastruktury dále využívá přijaté dotace z prostředků Operačního programu Doprava, regionálních operačních programů, úvěrů Evropské investiční banky a dotace z Ministerstva dopravy ČR. Upravený rozpočet příjmů SFDI dosáhl v roce 2009 výše 94,4 mld. Kč (Státní fond dopravní infrastruktury, 2010).

## **4.3 Analýza příjmů z mýtného**

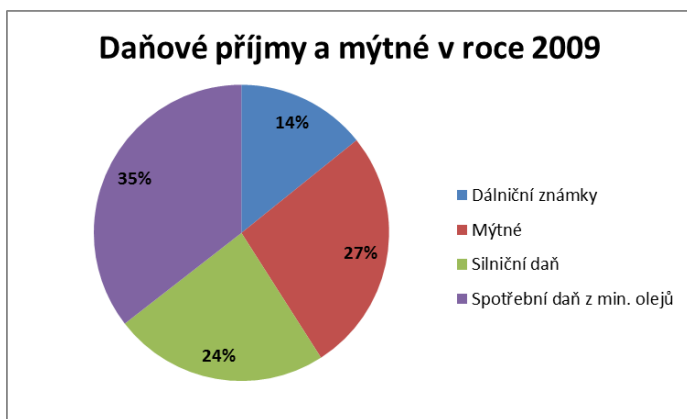
Mezi daňové příjmy SFDI se zařazují příjmy ze silniční daně a spotřební daně z minerálních olejů, dalšími příjmy ze silniční dopravy jsou příjmy z prodeje dálničních kupónů a z mýtného (Obr. 6). Uvedené příjmy představovaly v roce 2009 21,6 % všech příjmů SFDI. Ze sledovaných příjmů sehrává významnou roli mýtné (Obr. 7).

**Obr. 6** Vývoj daňových příjmů a mýtného SFDI



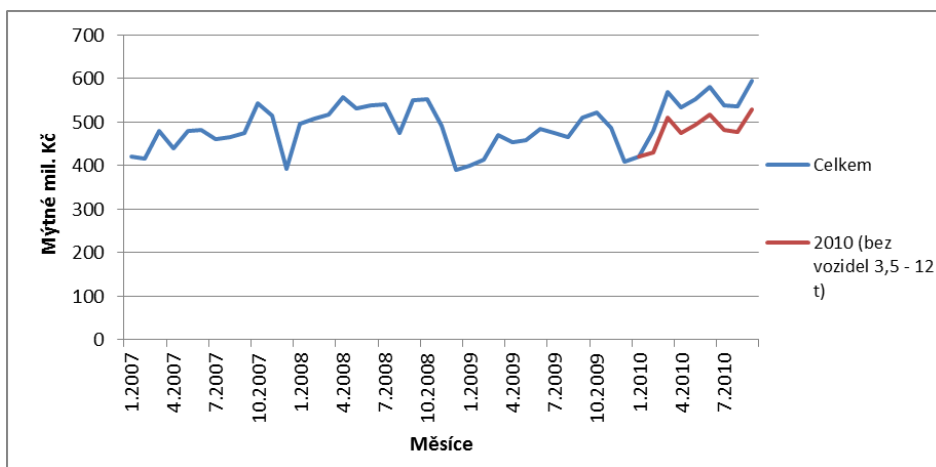
Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010.

**Obr. 7** Struktura příjmů SFDI plynoucích ze silniční dopravy v roce 2009



Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010. Vlastní výpočet.

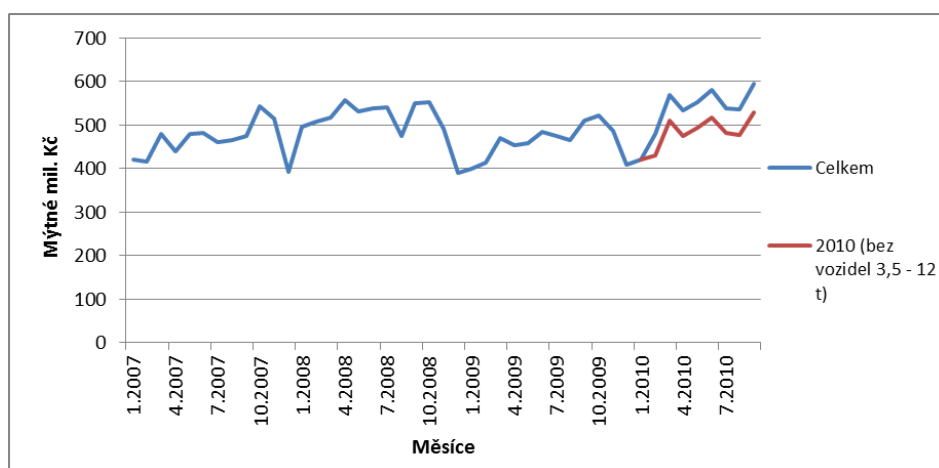
**Obr. 8** Vývoj měsíčních příjmů z mýtného



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

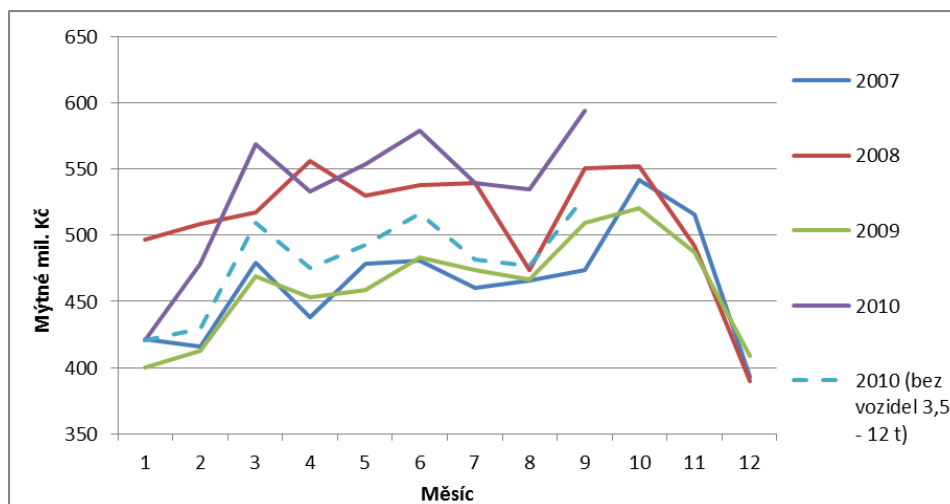
V letech 2007 a 2008 je trend příjmů z mýtného rostoucí. V roce 2009, kdy i ČR zasáhla celosvětová hospodářská krize, došlo k propadu výběru mýtného. Od roku 2010 je tento trend rostoucí, což je ale způsobeno zahrnutím vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun do mýtného systému (Obr. 8 a 9). U vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun nadále převládá ve výběru mýtného recese. Zajímavé jsou výkyvy v zimních měsících, kdy dochází k výraznému poklesu výběru mýta.

**Obr. 8** Vývoj měsíčních příjmů z mýtného



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

**Obr. 9** Vývoj měsíčních příjmů z mýtného dle roků



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

Od počátku roku 2010, kdy byla do mýtného systému zahrnuta vozidla hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun, je poměr mezi vozidly hmotnostních kategorií nad 12 tun a 3,5 – 12

tun konstantní. Vozidla hmotnostní kategorie nad 12 tun představují cca 89 % z celkového výběru mýta (Tab. 6).

**Tab. 6** Poměr výběru mýta mezi vozidly hmotnostních kategorií nad 12 t a 3,5 – 12 t v roce 2010

Měsíc	Vozidla 3,5 - 12 t (tis. Kč)	% z celku	Vozidla nad 12 t (tis. Kč)	% z celku	Celkem (tis. Kč)
1	-	-	-	-	421 068
2	49 548	10,4%	429 038	89,7%	478 586
3	59 924	10,5%	509 200	89,5%	569 124
4	58 039	10,9%	474 989	89,1%	533 028
5	60 595	11,0%	492 732	89,0%	553 327
6	63 180	10,9%	516 251	89,1%	579 431
7	57 330	10,9%	481 860	89,4%	539 190
8	57 800	10,8%	477 200	89,2%	535 000
9	64 481	10,9%	529 376	89,1%	593 857

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

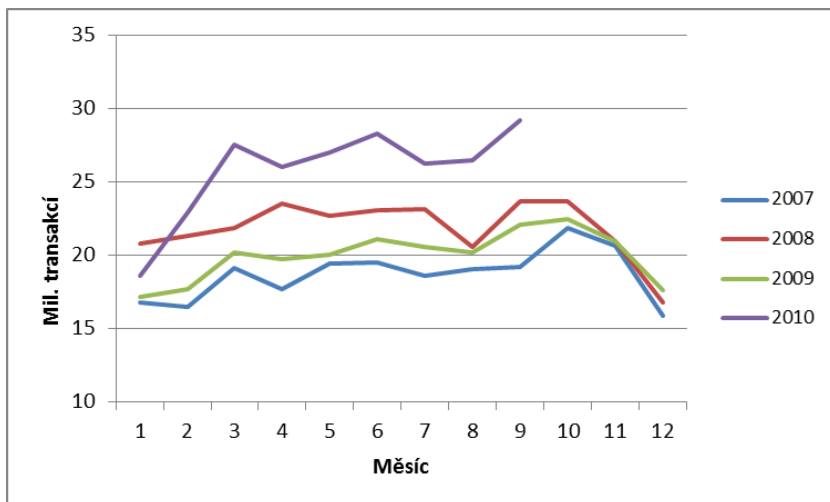
Pro doplnění je třeba poznamenat, že příjmem SFDI je také 9,1 % podíl z celkového výnosu spotřební daně z minerálních olejů. Vzhledem k některým zemím v EU se tento podíl jeví velice nízkým.

#### 4.4 Analýza provozu mýtného

Mýtné za užití konkrétního mýtného úseku je účtováno v okamžiku vzniku mýtné transakce, tj. záznamu průjezdu vozidla mýtným bodem (pod mýtní stanicí, příslušnou danému mýtnému úseku). Počet transakcí se pohybuje v rozmezí 20 – 30 mil. za měsíc. Je evidentní, že charakteristika vývoje počtu transakcí je téměř shodná s předepsaným mýtným (Obr. 10). Důvodem je téměř konstantní výše předepsaného mýta za transakci (Obr. 11), která se však od zahájení provozu mýtného systému neustále snižuje; k dalšímu poklesu došlo v roce 2010 po začlenění vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun, která používají nižší sazby mýtného. Stejně průběhy mají charakteristiky počet transakcí za vozidlo a předepsané mýtné za vozidlo vyjma roku 2010 (Obr. 12 a 13), jak bylo výše uvedeno – zvýšil se počet vozidel a současně a se začali používat nižší sazby mýtného. Porovnáním charakteristik počtu transakcí za vozidlo a počtu vozidel v roce 2010 (vyšší

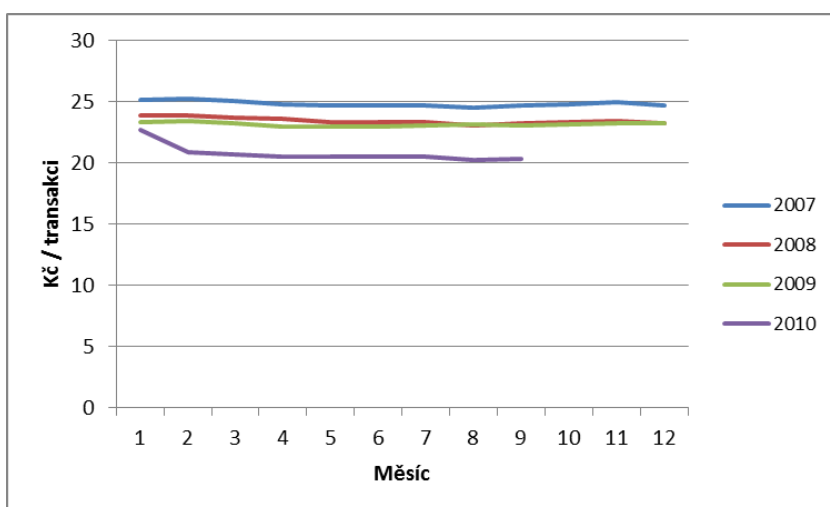
nárůst počtu vozidel než počtu transakcí za vozidlo) lze říci, že vozidla hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun jsou používána na kratší přepravní vzdálenosti.

**Obr. 10** Vývoj počtu měsíčních transakcí



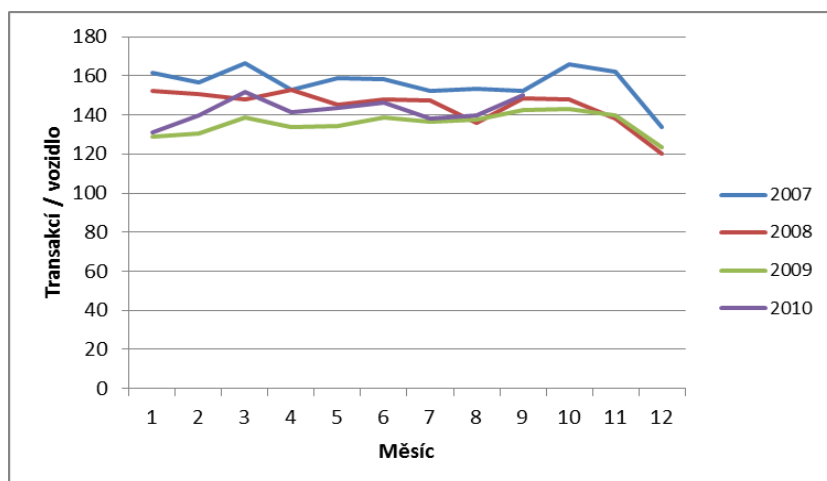
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

**Obr. 11** Vývoj předepsaného mýta za transakci



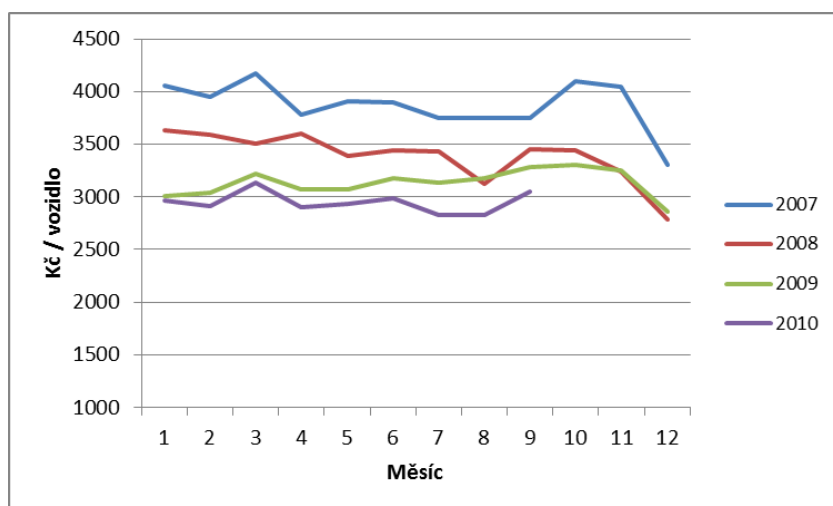
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 12** Vývoj počtu transakcí za vozidlo



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 13** Vývoj předepsaného měsíčního mýta za vozidlo



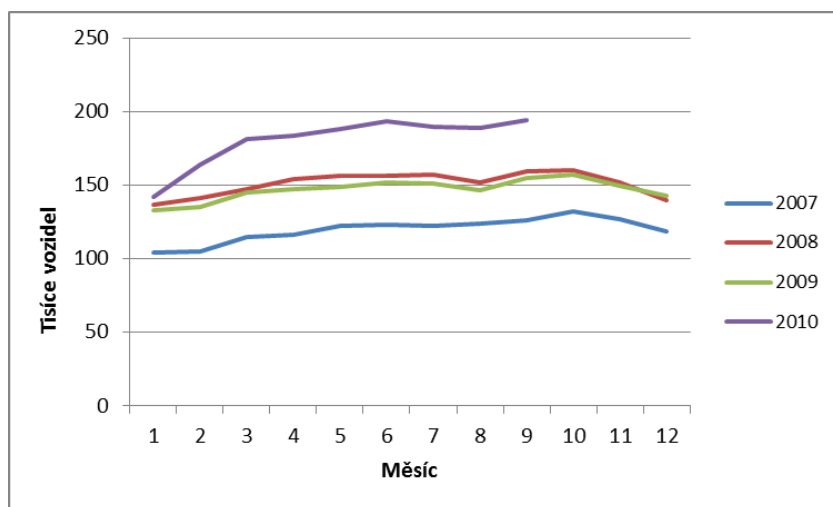
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

V analýzách jsou zahrnuta vozidla aktivní, kterým byla detekována alespoň jedna transakce v příslušném měsíci. Z Obr. 14 je patrný růst počtu aktivních vozidel v systému elektronického mýta, tj. dle počtu aktivních OBU jednotek. Podíl počtu aktivních vozidel k registrovaným vozidlům v letech 2009 a 2010 je přibližně třetinový (Tab. 7). Z celkového počtu registrovaných OBU jednotek v roce 2010 je 55 700 jednotek zaregistrováno vozidly hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun.

S postupným otevíráním nových úseků komunikací, na kterých bylo zavedeno mýtné, se snižuje výše předepsaného mýtného přepočteného na 1 km těchto komunikací (Obr. 15).



**Obr. 14** Vývoj počtu aktivních vozidel – měsíční údaje



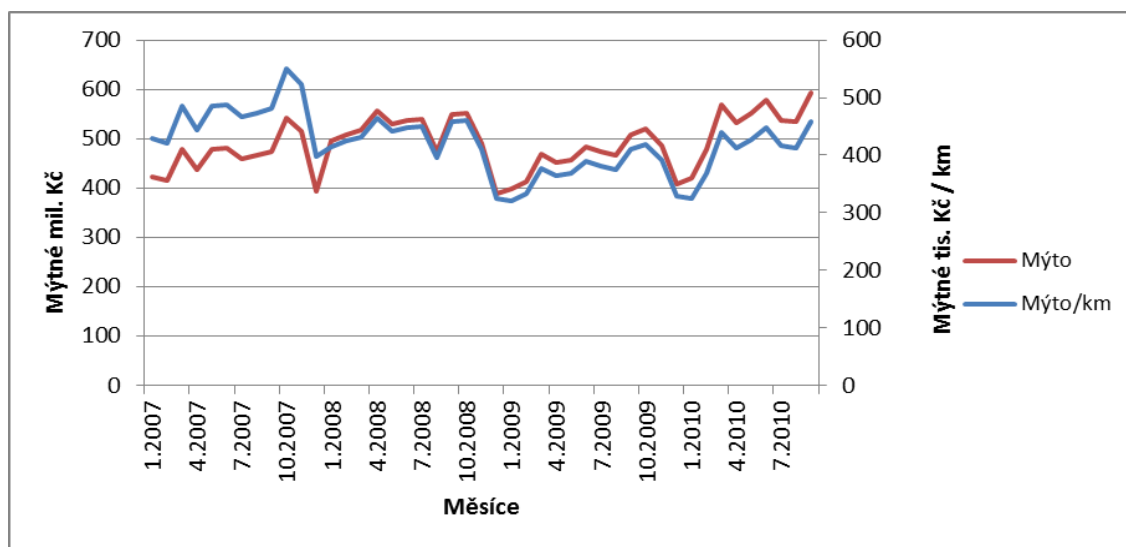
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

**Tab. 7** Podíl aktivních a registrovaných uživatelů mýtného systému – roční údaje

Rok	Celkem OBU jednotek	Průměrný měsíční počet vozidel	Podíl [%]
2007	273 000	119 631	43,8
2008	364 000	150 929	41,5
2009	433 000	146 970	33,9
2010	523 700	180 577	34,5

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 15** Srovnání výše mýtného a výše mýtného za 1 km zpoplatněných úseků – měsíční údaje



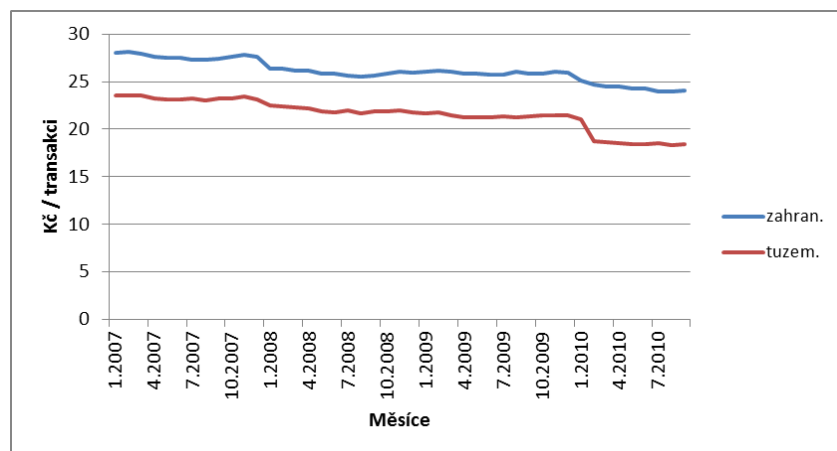
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

## 4.5 Charakteristika chování dopravců tuzemských a zahraničních vozidel

ČR je vzhledem ke geografické poloze a vedením hlavních silničních tahů tranzitním místem. Za vozidla, která jsou imatrikulována v zahraničí, jsou hrazeny vyšší částky mýta za transakci než za tuzemská vozidla (Obr. 16). Zahraniční dopravci se snaží co nejvíce využít těžkotonážní vozidla s co největším počtem náprav. Zároveň se naskytá otázka, zda přepravu neuskutečňují prostřednictvím starších vozidel, která nesplňují přísnější emisní limity. Po českých dopravcích (61 % v roce 2007) se totiž na úhradě mýta podílejí Slováci z 15 %, Poláci z 6 %, Maďaři také z 6 % a až poté následují Němci se 3 % (MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010). Z dalšího Obr. 17 je patrný nízký výnos mýtného, resp. počet transakcí za zahraniční vozidlo. Zahraniční vozidla se na území ČR příliš dlouho nezdržují a zároveň nerealizují více přeprav za měsíc. Se zahrnutím mýtného pro vozidla hmotnostní kategorie 3,5 - 12 tun od roku 2010 došlo k poklesu vybraného mýta za transakci a za vozidlo. Přeprava nákladu těmito vozidly se uskutečňuje na krátké vzdálenosti.

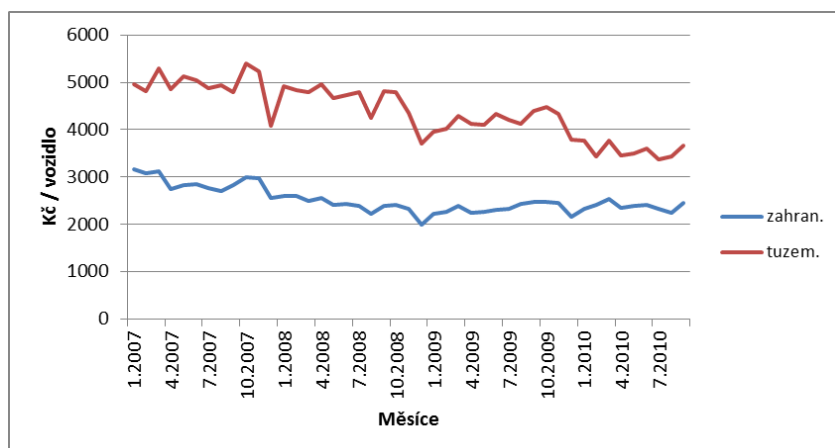
Nejvyšší počet aktivních vozidel za měsíc (kolem 68 %) mají vozidla zahraniční (z výše popsaných důvodů), jejichž dopravci nejvíce využívají předplacený způsob úhrady mýta (kolem 85 %), což představuje asi 78 % z celkového počtu aktivních vozidel. Tuzemští dopravci využívají oba způsoby úhrady (předplacený a následný) přibližně ve stejném poměru (Tab. 8). Chování dopravců projevující se ve způsobu úhrady mýtného je po celou dobu fungování mýtného systému konstantní.

**Obr. 16** Vývoj výše mýta za transakci – zahraniční a tuzemská vozidla



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 17** Vývoj výše mýta za vozidlo – zahraniční a tuzemská vozidla



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

Nejvyšší počet aktivních vozidel za měsíc (kolem 68 %) mají vozidla zahraniční (z výše popsaných důvodů), jejichž dopravci nejvíce využívají předplacený způsob úhrady mýta (kolem 85 %), což představuje asi 78 % z celkového počtu aktivních vozidel. Tuzemští dopravci využívají oba způsoby úhrady (předplacený a následný) přibližně ve stejném poměru (Tab. 8). Chování dopravců projevující se ve způsobu úhrady mýtného je po celou dobu fungování mýtného systému konstantní.

**Tab. 8** Rozdělení vozidel dle počtu aktivních vozidel (vozidel s alespoň jednou transakcí za měsíc na mýtné bráně) a dle vyměřeného mýta

Rok	Vozidla [%]									
	zahraniční		tuzemská		postpay		prepay		celkem	
	postpay	prepay	postpay	prepay	zahr.	tuz.	zahr.	tuz.	zahr.	tuz.
2007	15,7	84,3	52,4	47,6	39,0	61,0	79,0	21,0	68,0	32,0
2008	15,6	84,4	55,5	44,5	40,3	59,7	82,0	18,0	70,6	29,4
2009	15,2	84,8	56,5	43,5	41,0	58,0	82,5	17,5	71,0	29,0
2010	15,1	84,9	49,0	51,0	39,5	60,5	77,5	22,5	67,5	31,5
Rok	Mýtné [%]									
	zahraniční		tuzemská		postpay		prepay		celkem	
	postpay	prepay	postpay	prepay	zahr.	tuz.	zahr.	tuz.	zahr.	tuz.
2007	30,2	69,8	68,1	31,9	21,9	78,1	58,0	42,0	38,7	61,3
2008	32,0	68,0	72,1	27,9	22,6	77,4	61,6	38,4	39,7	60,3
2009	31,1	68,9	73,4	26,6	23,5	76,5	65,3	34,7	42,0	58,0
2010	30,1	69,9	70,9	29,1	23,1	76,9	63,0	37,0	41,5	58,5

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

V roce 2010 se ze 40 % se na celkovém předpisu mýta podíleli zahraniční dopravci. Z Tab. 8 je patrné, že tento poměr se ve sledovaném období zvyšuje ve prospěch zahraničních

dopraců. Na způsobu úhrady mýta prostřednictvím předplatného se zahraničních dopravci podílí 63 %. Tento poměr je však nižší vzhledem k poměru vypočteného dle počtu aktivních vozidel (77 %), což je způsobeno větším počtem příležitostných uživatelů.

#### 4.6 Efektivita mýtného systému

Měření se provádí nezávislým optickým snímáním dopravního proudu na mýtné bráně. Informační systém automatizovaně porovnává referenční snímky průjezdů vozidel s daty z mýtného systému, přičemž se posuzuje mýtná povinnost, shoda místa a času průjezdu vozidla s odpovídajícími mýtnými transakcemi. Ve vyhodnocení se zohledňují i doplatky mýta a činnosti kontroly nad dodržováním mýtné povinnosti. Sporné případy (např. nečitelné registrační značky) jsou postupovány na ruční zpracování. Efektivitou mýtného systému tedy rozumíme poměr mezi identifikovanými vozidly a vozidly, které sice mýtná brána zjistila, ale nepodařilo se je dále identifikovat. Z Tab. 9 je patrné, že efektivita mýtného systému je rostoucí a dosahuje téměř dokonalosti.

**Tab. 9** Efektivita mýtného systému

<b>Rok</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Efektivita mýtného systému	97,54%	98,17%	99,17%	99,10%

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

Na druhou stranu efektivitou výběru mýta rozumíme poměr předepsaného mýta a vybraného mýta. Po dobu provozu mýtného systému se pohybuje ve výši 99,8 %.

#### 4.7 Porovnání mýtného a dálničních kupónů

Zahájením provozu mýtného systému pro vozidla hmotnostní kategorie nad 12 tun došlo mezi roky 2006 a 2007 k poklesu výnosu dálničních kupónů o 26,3 % (Tab. 10). Tento propad by byl vyšší, kdyby ceny dálničních kupónů nebyly v roce 2008 mírně navýšeny. V roce 2006 totiž představoval výnos z dálničních kupónů vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun 37,1 % z celkového výnosu dálničních kupónů (Tab. 11).

**Tab. 10** Daňové příjmy a mýtné rozpočtu SFDI v tis. Kč

Rok	Dálniční známky	Mýtné	Silniční daň	Spotřební daň z min. olejů	Celkem
2005	3 052 000	-	5 183 000	6 934 000	15 169 000
2006	3 290 710	-	5 429 000	6 988 000	15 708 193
2007	2 425 882	5 120 518	5 912 123	7 336 578	20 795 101
2008	2 763 939	6 009 367	5 998 547	7 486 437	22 258 290
2009	2 899 742	5 440 064	4 802 580	7 230 076	20 372 462
*2010	2 600 000	7 300 000	5 500 000	8 100 000	23 500 000

\*prognóza SFDI

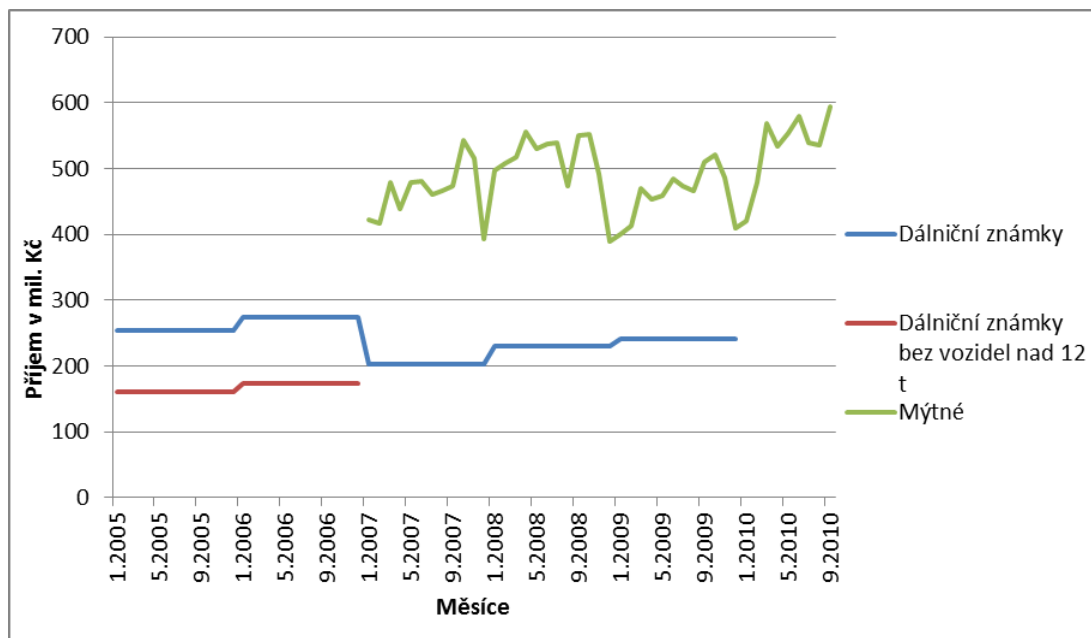
Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010.

**Tab. 11** Struktura příjmů z dálničních kupónů

Dálniční známky v Kč	2006	2008
Celkem	3 259 172 750	2 845 326 620
Do 3,5 t	1 790 510 600	2 480 277 870
3,5 - 12 t	260 042 700	365 048 750
Nad 12 t	1 208 619 450	-

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2007. Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009.

**Obr. 18** Výběr poplatků na silničních komunikacích



Zdroj: Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

Za předpokladu, že by nebyly dálniční kupóny nahrazeny mýtným, se příjem z mýtného jeví čtyřikrát výnosnější (Tab. 12). V posledním roce, 2006, používání dálničních kupónů u vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun činila výše ročního kupónu 14 000 Kč. V roce 2007 bylo v mýtném systému aktivních 284 977 vozidel s alespoň jednou transakcí za rok, což představovalo příjem 19 505 Kč za vozidlo. Zavedením mýtného systému se průměrný roční příjem za zpoplatnění v této hmotnostní kategorii zvýšil v roce 2007 o 39,3 %. V roce 2008 bylo aktivních již 342 477 vozidel, což představovalo snížení příjmu na 17 913 Kč za vozidlo.

**Tab. 12** Srovnání příjmů z mýtného a dálničních kupónů u vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun

<b>Rok</b>	<b>Dálniční známky (mld. Kč)</b>	<b>Mýtné (mld. Kč)</b>	<b>Podíl (%)</b>
2007	1,30	5,56	428
2008	1,45	6,14	423
2009	1,35	5,54	410

Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

Příjem z dálničních kupónů na 1 km zpoplatněné komunikace se snižuje (Tab. 13), k zásadnímu snížení došlo v roce 2007 po vyčlenění vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun. Příjem z mýtného na 1 km se také snižuje (Tab. 14) z důvodu rozšiřování zpoplatněných komunikací a snížení příjmů z mýtného v roce 2009. Příjem z mýtného na 1 km byl v roce 2009 přibližně o 40 % vyšší než příjem z dálničních kupónů na 1 km. Množství zpoplatněných komunikací v mýtném systému je oproti množství komunikací v časovém zpoplatnění vyšší o vybrané silnice I. tříd a úseky dálnic a rychlostních silnic, na kterých je zřejmě menší provoz. Z tohoto důvodu není poměr příjmů z mýtného a dálničních kupónů na 1 km příliš vysoký.

**Tab. 13** Roční výnos z dálničních kupónů na 1 km

<b>Rok</b>	<b>Dálniční známky (tis. Kč)</b>	<b>Průměr zpopl. komunikací (km)</b>	<b>Výnos (tis. Kč/km)</b>
2005	3 052 000	720	4 239
2006	3 290 710	730	4 508
2007	2 425 882	785	3 090
2008	2 763 939	845	3 271
2009	2 899 742	915	3 169

Zdroj: Státní fond dopravní infrastruktury, 2010. Vlastní výpočet.

**Tab. 14** Roční výnos z mýtného na 1 km

<b>Rok</b>	<b>Mýtné (tis. Kč)</b>	<b>Průměr zpopl. komunikací (km)</b>	<b>Výnos (tis. Kč/km)</b>
2007	5 565 278	985	5 650
2008	6 144 152	1 197	5 133
2009	5 543 272	1 242	4 463
*2010	6 403 559	1 295	4 945

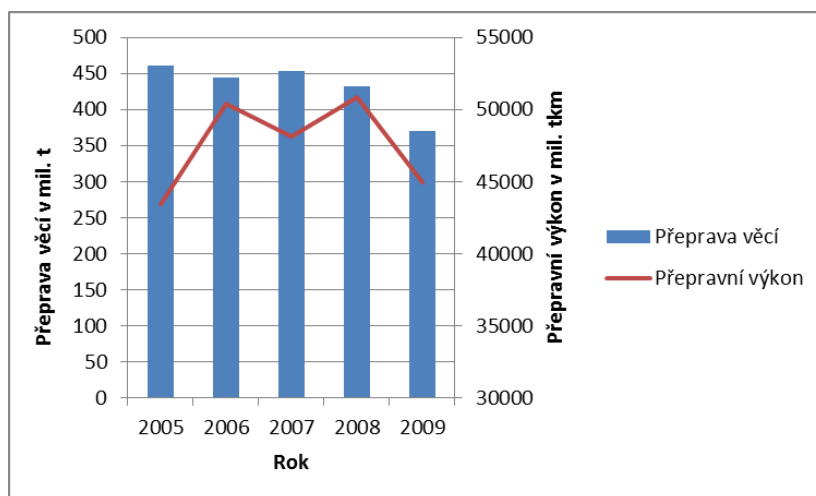
\* údaj příjmu z mýtného byl dopočítán na celý rok

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

## 4.8 Přepavní výkon obecně

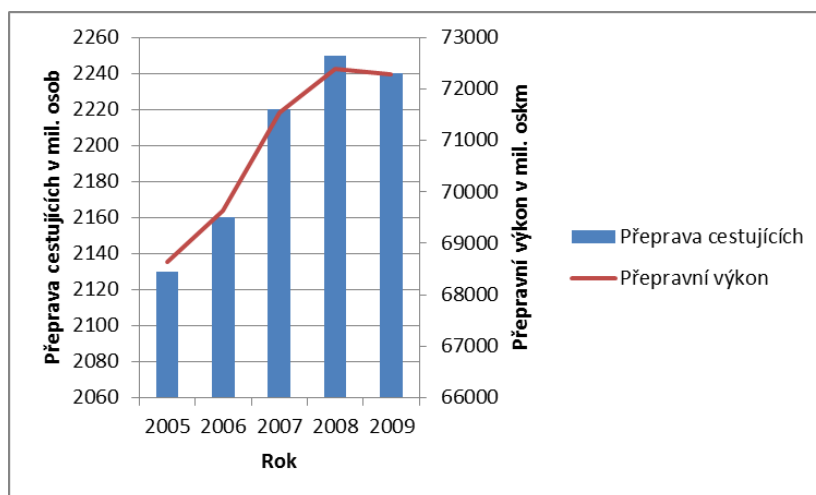
Pro následující rozbory je zde uveden přehled přepravního výkonu veškeré silniční nákladní dopravy a silniční osobní individuální dopravy. Přepravní výkon nákladní dopravy vykazuje nestálý trend, u osobní dopravy individuální je vykazován vzrůstající trend. Rok 2009 byl ovlivněn ekonomickou krizí (Obr. 19 a 20). Autobusová doprava představuje jen 13 % podíl z osobní silniční dopravy. Přepravní výkon rozdělený dle typu silničních komunikací se v ČR neeviduje.

**Obr. 19** Přeprava věcí a přepravní výkon v silniční nákladní dopravě



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010.

**Obr. 20** Přeprava cestujících a přepravní výkon v silniční individuální dopravě



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010.

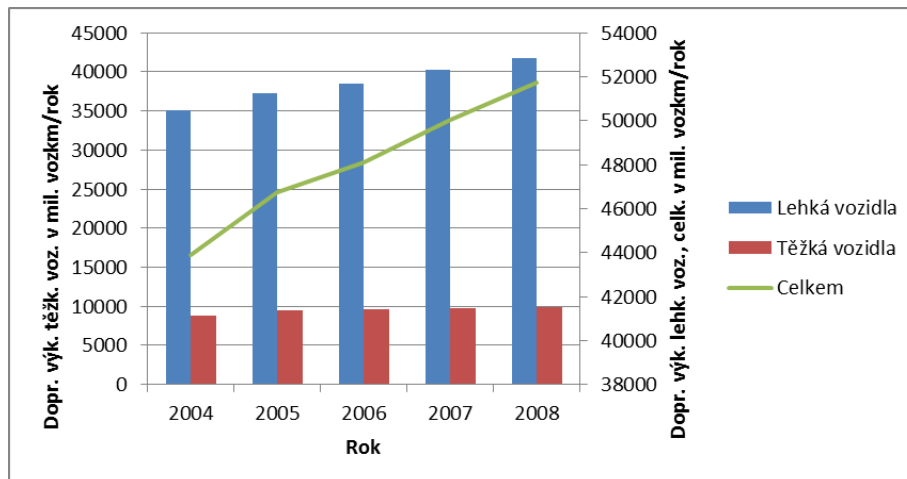
## 4.9 Dopravní výkon

V silniční dopravě se při sčítání dopravních výkonů a intenzity dopravy používají metody automatického sčítání, celostátního manuálního sčítání nebo sčítání ve vybraných profilech založených na délce projíždějícího vozidla. Následně je dle délky vozidla rozpočítán dopravní výkon do hmotnostních kategorií vozidel s rozdělením na lehká a těžká. Lehká vozidla zastupují vozidla hmotnostní kategorie do 3,5 tun a těžká hmotnostní kategorie nad 3,5 tuny. Dopravní výkon těžkých vozidel na všech komunikacích rostou v letech 2004 až



2008 pouze mírně a představuje asi 24 % dopravního výkonu v silniční dopravě, zatímco dopravní výkon lehkých vozidel vykazuje výrazně rostoucí trend.

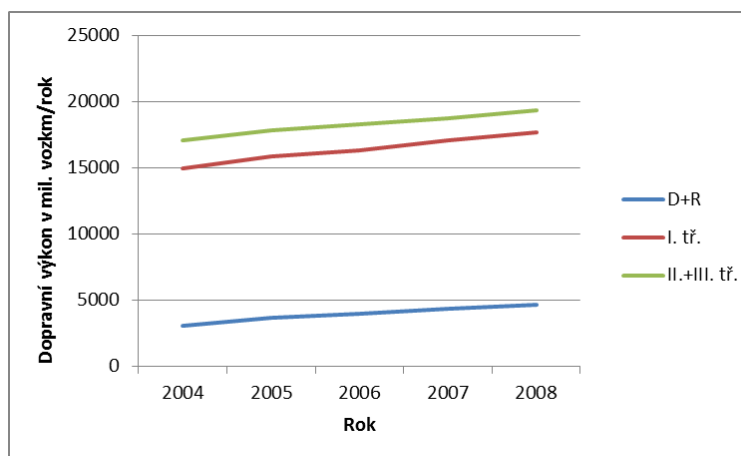
**Obr. 21** Dopravní výkony dle hmotnostních kategorií vozidel



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Richtř, 2010. Vlastní výpočet.

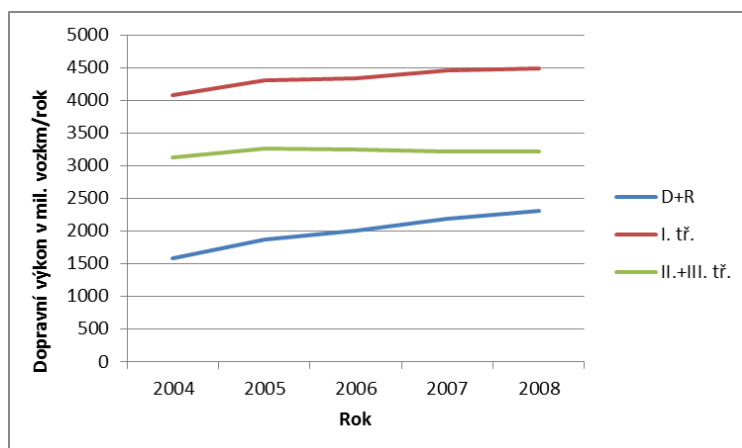
Nejvyšší dopravní výkon lehkých vozidel je dosahován na silnicích II. a III. třídy, u těžkých vozidel pak na silnicích I. třídy. Dopravní výkon těžkých vozidel dosahuje vyšší růst na dálnicích a rychlostních silnicích, zatímco na silnicích I. třídy roste mírně a na silnicích II. a III. třídy je konstantní. Dopravní výkon lehkých vozidel na dálnicích a rychlostních silnicích vzrůstá také více než na ostatních komunikacích. Rostoucí trend na dálnicích a rychlostních silnicích nebyl ovlivněn zavedením mýtného systému.

**Obr. 22** Dopravní výkon lehkých vozidel dle druhu komunikace



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Richtř, 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 23** Dopravní výkon těžkých vozidel dle druhu komunikace



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Richtr, 2010. Vlastní výpočet.

**Tab. 15** Podíl dopravních výkonů dle hmotnostní kategorie vozidel a druhu komunikace

Rok	Podíl dopravních výkonů v %								
	Lehká vozidla			Těžká vozidla			Lehká + těžká vozidla		
	D+R	I. tř.	II.+III. tř.	D+R	I. tř.	II.+III. tř.	D+R	I. tř.	II.+III. tř.
2004	8,81%	42,74%	48,83%	17,97%	45,77%	35,17%	11,17%	43,52%	45,30%
2005	9,82%	42,43%	47,80%	20,03%	45,44%	34,42%	12,45%	43,20%	44,34%
2006	10,27%	42,22%	47,43%	21,21%	45,20%	33,82%	13,05%	42,98%	43,97%
2007	10,80%	42,35%	46,59%	22,62%	45,32%	32,83%	13,76%	43,09%	43,15%
2008	11,20%	42,24%	46,19%	23,52%	45,16%	32,45%	14,23%	42,96%	42,82%

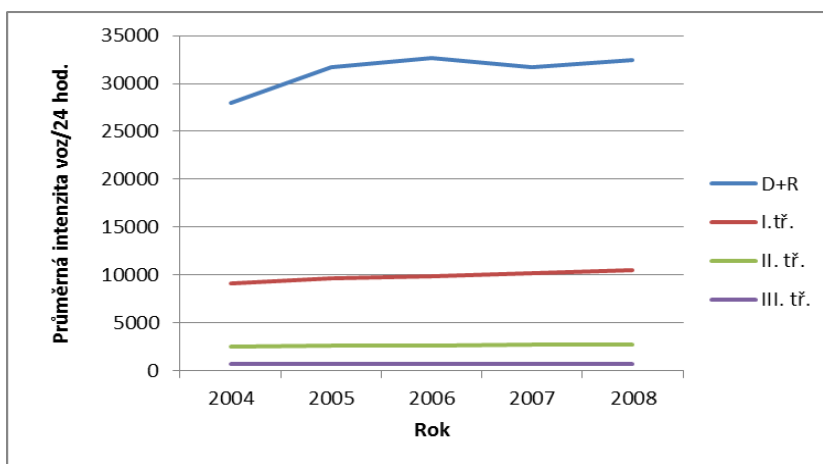
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Richtr, 2010. Vlastní výpočet.

#### 4.10 Intenzita dopravy

Intenzita dopravy je na všech druzích komunikací rostoucí, nejvíce na dálnicích a rychlostních komunikacích s výjimkou roku 2007, kdy došlo k poklesu (Obr. 24).

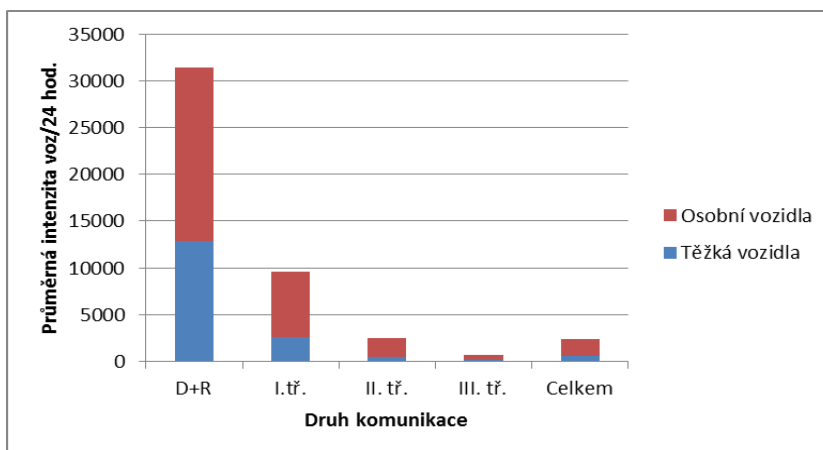
Nejvyšší podíl na intenzitě dopravy mají na všech komunikacích osobní vozidla (do 3,5 tuny), na dálnicích a rychlostních silnicích tento podíl více ustupuje podílu těžkých vozidel (Obr. 25 a 26). Celostátní sčítání intenzity dopravy probíhá v pětiletých cyklech, výsledky z posledního sčítání z roku 2010 nebyly ještě prezentovány. Z tohoto důvodu nelze zhodnotit trend v podílech hmotnostních kategorií vozidel na příslušných komunikacích.

**Obr. 24** Intenzita dopravy dle druhu komunikace



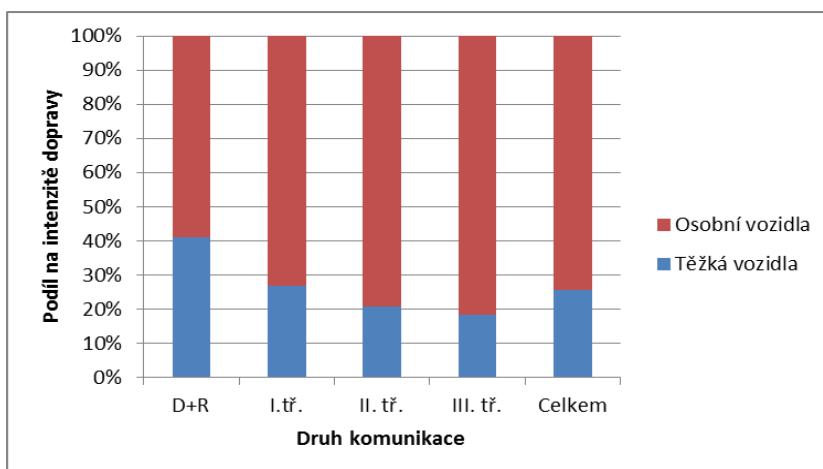
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009.

**Obr. 25** Intenzita dopravy v roce 2005 dle hmotnostní kategorie vozidel a druhu komunikace



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Martolos, Uhlík, 2008. Vlastní výpočet.

**Obr. 26** Podíl hmotnostní kategorie vozidel na intenzitě dopravy v roce 2005

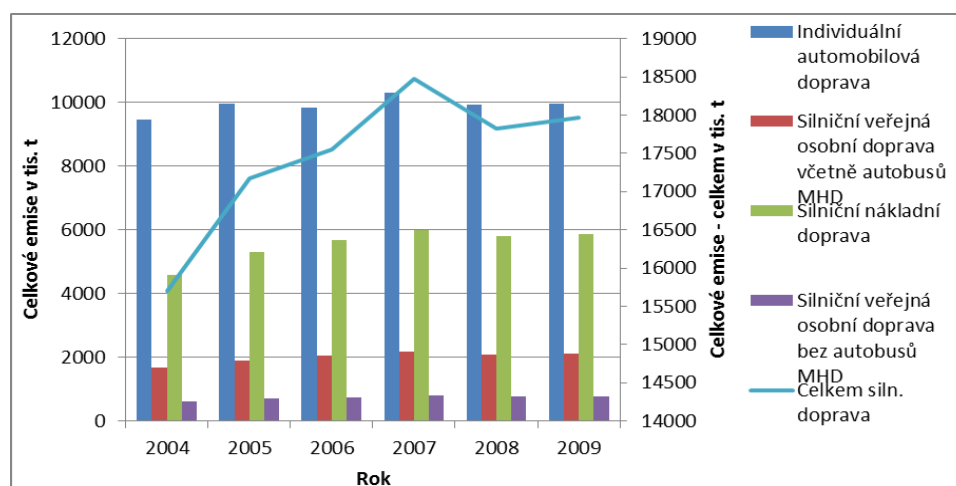


Zdroj: Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Martolos, Uhlík, 2008. Vlastní výpočet.

## 4.11 Emise v silniční dopravě

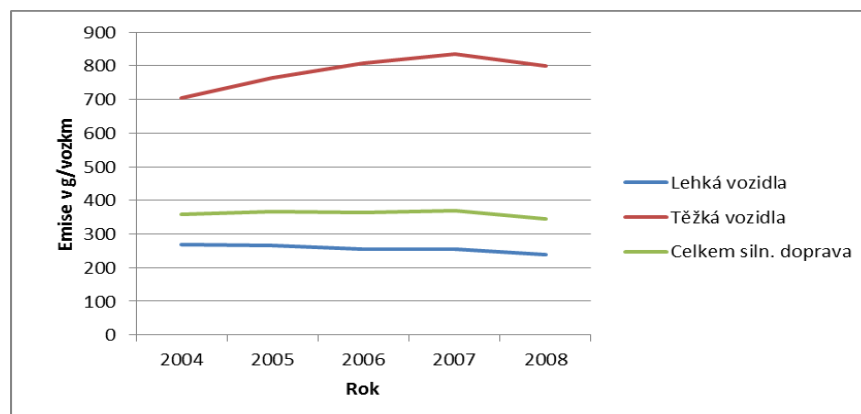
Nejvíce emisí v silniční dopravě vyprodukuje doprava individuální následovaná nákladní. Celkově produkce emisí rostla do roku 2007, poté došlo k poklesu a od roku 2009 mírně narůstá (Obr. 27). Vzhledem k růstu dopravních výkonů až do roku 2008, zejména na dálnicích a rychlostních silnicích, je zajímavý pokles produkce emisí už v roce 2008. Jedním z důvodů může být přizpůsobení se dopravců sazbám mýtného členěných dle emisních norem. Tento jev je zřejmý i z charakteristiky produkce emisí přepočítané na dopravní výkon. U lehkých vozidel je vykazován pokles emisí trvale (Obr. 28). Průměrné množství emisí u těžkých vozidel v roce 2008 bylo cca 800 g/km (Tab. 16), což je stále více než hodnoty udávané výrobcí u nově vyráběných nákladních vozidel.

**Obr. 27** Vývoj emisí ze silniční dopravy



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 28** Emise přepočítané na dopravní výkon dle hmotnostních kategorií vozidel



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

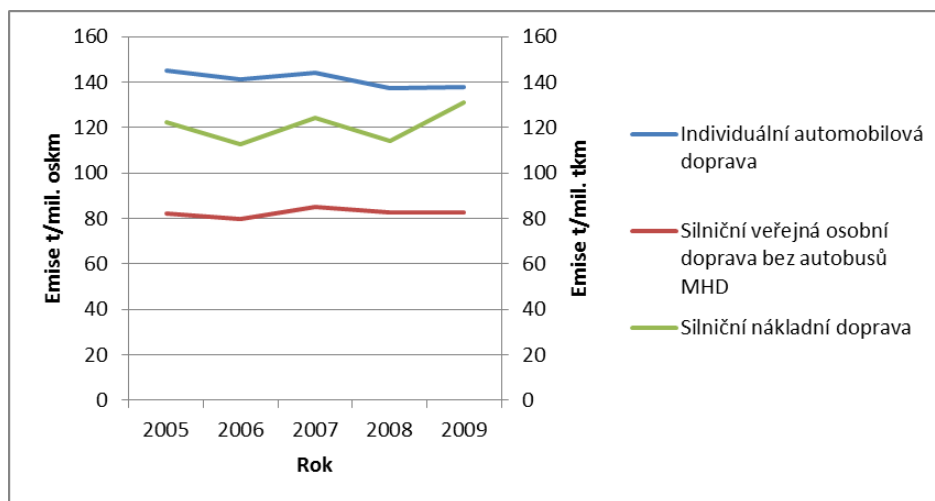
**Tab. 16** Rozdělení emisí přepočítaných na dopravní výkon

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Celkový dopr. výkon (tis. vozkm/rok)	43 879 555	46 733 024	48 110 866	50 023 874	51 712 516	-
Dopravní výkon - lehká vozidla	35 012 086	37 288 908	38 542 594	40 244 704	41 811 637	-
Dopravní výkon - těžká vozidla	8 867 469	9 444 116	9 568 272	9 779 170	9 900 879	-
Celkem emise v siln. dopravě (tis. t)	15 703	17 172	17 547	18 471	17 830	17 971
Emise - lehká vozidla (individuální automobilová doprava)	9 451	9 954	9 831	10 295	9 922	9 974
Emise - těžká vozidla (silniční veřejná osobní doprava včetně autobusů MHD a silniční nákladní doprava)	6 252	7 218	7 716	8 176	7 908	7 997
Celkem emise (g/vozkm)	357,866	367,449	364,720	369,244	344,791	-
Emise - lehká vozidla	269,935	266,943	255,068	255,810	237,302	-
Emise - těžká vozidla	705,049	764,285	806,415	836,063	798,717	-

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

Emise přepočítané na přepravní výkon vozidel mají přesně opačný trend než trend přepravních výkonů (Obr. 29, 19 a 20).

**Obr. 29** Celkové emise přepočítané na přepravní výkon



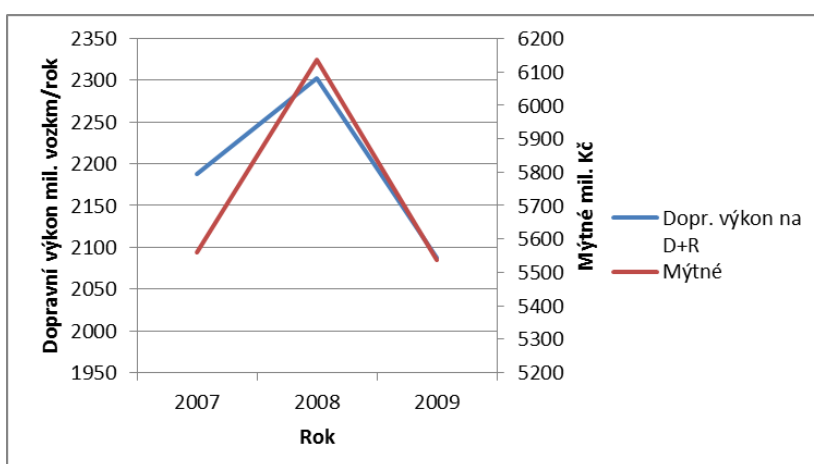
Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

#### 4.12 Závislosti faktorů ovlivňujících mýtné

Závislosti mezi následujícími ukazateli byly spočítány prostřednictvím metod jednoduché regresní a korelační analýzy. Závislost mezi dopravním výkonem vozidel na dálnicích a rychlostních silnicích a předepsaným mýtným lze z 90 % vysvětlit lineární funkcí. Závislost je poměrně silná - z 81 % jsou změny v předepsaném mýtném způsobené dopravním výkonem. Závislost mezi přepravním výkonem vozidel na dálnicích a

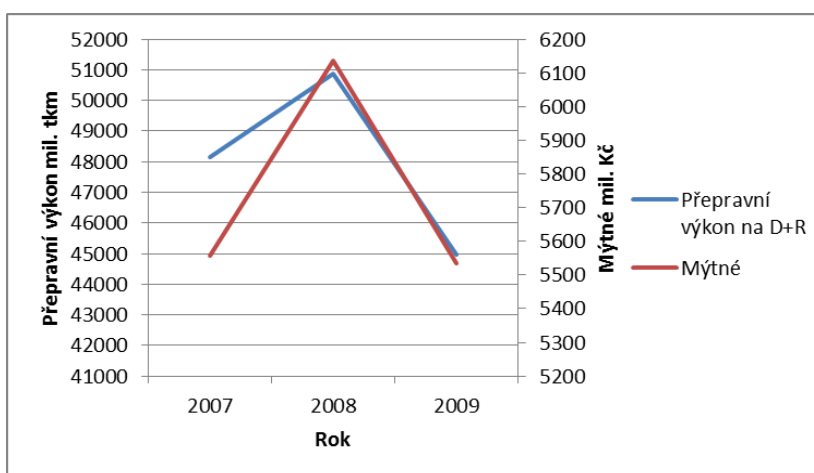
rychlostních silnicích a předepsaném mýtném lze z 86 % vysvětlit lineární funkcí. Závislost je již slabší - ze 74 % jsou změny v předepsaném mýtném způsobené přepravním výkonem. Závislost mezi dopravním výkonem vozidel na dálnicích a rychlostních silnicích a počtem transakcí na mýtných branách lze z 62 % vysvětlit lineární funkcí. V tomto případě můžeme konstatovat nezávislost mezi těmito faktory – pouze z 38 % jsou změny v počtu transakcí způsobené dopravním výkonem. Zajímavější by byla závislost mezi intenzitou dopravy a předepsaným mýtným, příp. počtem transakcí. K dispozici jsou ale pouze údaje za roky 2007 a 2008, z kterých nelze závislost přesně určit.

**Obr. 30** Závislost mezi dopravním výkonem a mýtným



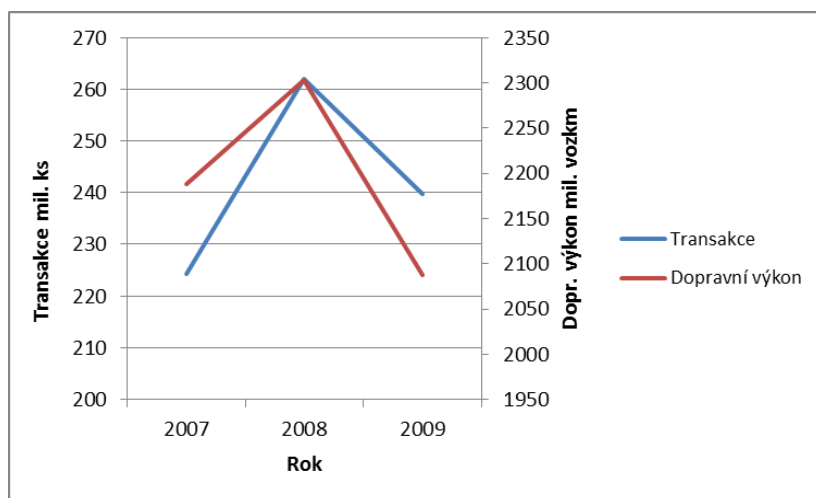
Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 31** Závislost mezi přepravním výkonem a mýtným



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

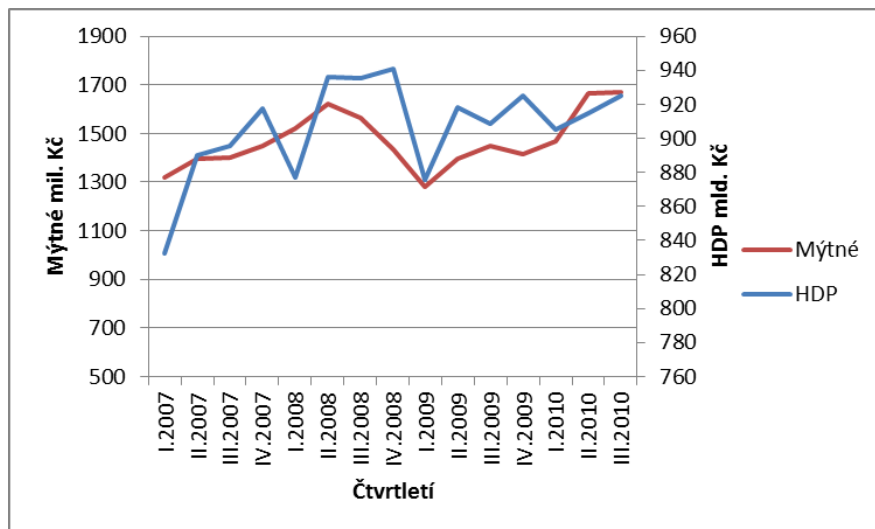
**Obr. 32** Závislost mezi počtem transakcí a dopravním výkonem



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

Závislost mezi HDP a předepsaným mýtným lze z 56 % popsat lineární funkcí. Zde byla vypočtena také nezávislost - pouze z 32 % jsou změny v předepsaném mýtném způsobené HDP.

**Obr. 33** Závislost HDP a mýtného



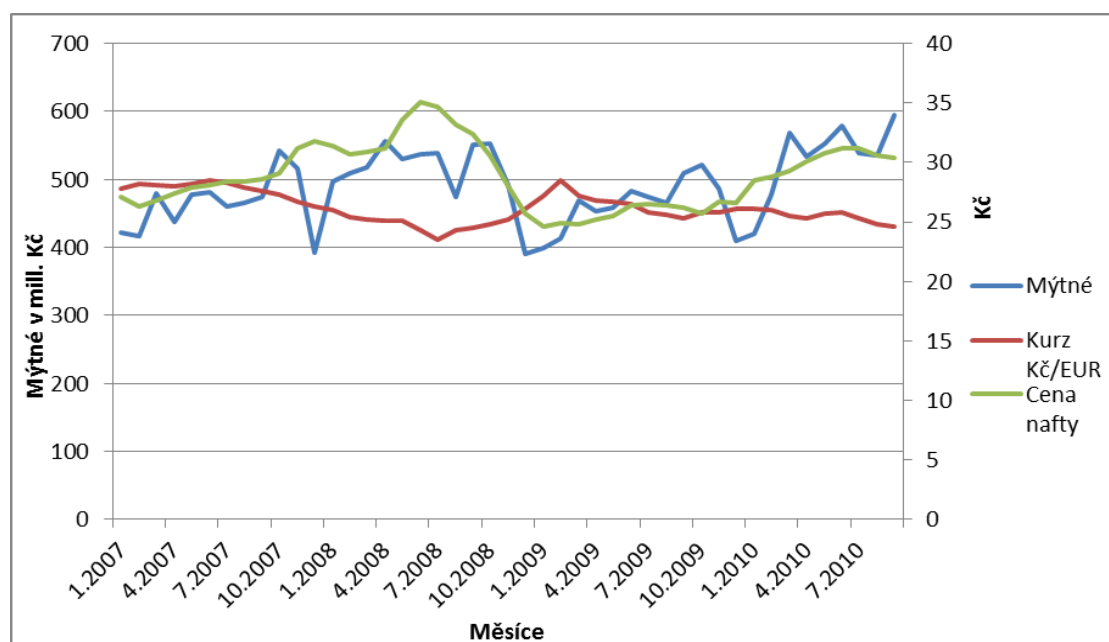
Kurzy.cz, 2010. MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

Vzhledem k předepsaným platbám za mýtné zahraničním dopravcům byla zjišťována závislost mezi měnovým kurzem Kč/EUR a předepsaným mýtným. Tato závislost je nepřímá, tj. při posílení kurzu Kč vůči EUR je předepsáno vyšší mýtné a naopak, a lze ji z 52 % charakterizovat lineární funkcí. Zde byla zjištěna nezávislost mezi těmito faktory -

pouze z 28 % jsou změny v předepsaném mýtném způsobené kurzem Kč/EUR. Závislost mezi cenou nafty a předepsaným mýtným lze z 62 % popsat lineární funkcí. Zde lze konstatovat také nezávislost - pouze z 38 % jsou změny v předepsaném mýtném způsobené cenou nafty.

Ze všech výše vypočtených jednoduchých závislostí lze usuzovat, že na výši předepsaného mýta má vliv více faktorů.

**Obr. 34** Charakteristiky mýtného, měnového kurzu Kč/EUR a ceny nafty



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Česká národní banka, 2010. CCS, 2010. Vlastní výpočet.

S využitím získaných a odvozených dat (Tab. 17) byl vypočten zpoplatněný výkon, tj. dopravní výkon realizovaný na zpoplatněných komunikacích. Dle definice uvedené v kap. 3.2.4 lze tento údaj považovat za vážené průměrné mýtné. Vyjma roku 2009 má zpoplatněný výkon vzestupnou tendenci. Pro kontrolu byl dopočítán předpis mýtného v Kč na 1 km, který vyjma roku 2009 kulminuje okolo 4,50 Kč/km. Pro představu – plánovaná průměrná sazba mýtného vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun pro období let 2007 – 2009 byla 4 Kč/km na dálnicích a rychlostních silnicích a 2 Kč/km na silnicích I. třídy. V roce 2009, kdy se dopravcům podařilo zřejmě vzhledem k hospodářské krizi zvýšit hospodárnost využití vozidel, se zvýšil výběr mýtného za vozidlo a km. Tato vypočtená sazba se záhy v roce 2010 snížila a to z důvodu začlenění vozidel hmotnostní kategorie 3,5



– 12 tun do mýtného systému (u těchto vozidel byla plánována průměrná sazba ve výši 1 Kč/km). Zajímavý je poměr zpoplatněného výkonu vůči dopravnímu výkonu těžkých vozidel (tj. vozidel hmotnostní kategorie nad 3,5 tuny a více), který se po zavedení mýtného zvyšuje ve prospěch zpoplatněného výkonu (Tab. 18). Cílem výkonového zpoplatnění je zpoplatnit veškerý dopravní výkon. V roce 2010 dojde k dalšímu zvýšení jmenovaného poměru ve prospěch zpoplatněného výkonu a to vzhledem k začlenění vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun do mýtného systému. Jmenovaný poměr negativně snižuje dopravní výkon vozidel osvobozených od mýtné povinnosti, která např. v roce 2007 představovala počet 8 430 vozidel, ve kterých byly instalovány OBU jednotky (MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010).

Údaj o zpoplatněném výkonu těžkých vozidel, tj. vozidel hmotnostní kategorie nad 3,5 tun (Tab. 18) byl získán součtem dopravních výkonů vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun a kategorie 3,5 – 12 tun. Dopravní výkon vozidel kategorie 3,5 – 12 tun byl dovozen na základě interních dat (MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010), kde dopravní výkon vozidel kategorie 3,5 – 12 tun představoval v roce 2005 16,25 % dopravního výkonu vozidel kategorie nad 3,5 tuny na dálnicích a rychlostních silnicích.

**Tab. 17** Vývoj výnosu z mýtného za 1km a zpoplatněného výkonu v mýtném systému

Měsíc	Průměr zpopl. komunikací (km)	Výnos (Kč/km)	Počet vozidel (ks)	Dosah 1 transakce (km/bránu)	Zpoplat. délka na vozidlo (km/voz)	Zpopl. výkon (vozkm/měs)	Sazba zpopl. (Kč/vozkm)
1.2007	985	428 295	103 948	5,53	894	92 932 874	4,54
2.2007	985	420 743	105 031	5,53	867	91 079 890	4,55
3.2007	985	486 158	114 743	5,53	922	105 828 964	4,52
4.2007	985	444 663	115 979	5,53	845	98 025 296	4,47
5.2007	985	485 113	122 192	5,53	879	107 361 879	4,45
6.2007	985	487 580	123 234	5,53	876	107 932 659	4,45
7.2007	985	466 619	122 444	5,53	842	103 107 459	4,46
8.2007	985	472 629	123 999	5,53	848	105 209 272	4,42
9.2007	985	480 340	126 095	5,53	841	106 087 776	4,46
10.2007	985	549 977	132 069	5,53	917	121 055 576	4,48
11.2007	985	522 601	127 142	5,53	898	114 192 002	4,51
12.2007	985	398 268	118 698	5,53	741	87 910 248	4,46
1.2008	1 197	413 966	136 394	5,30	807	110 005 296	4,50
2.2008	1 197	424 055	141 375	5,30	798	112 823 479	4,50
3.2008	1 197	431 645	147 475	5,30	784	115 625 539	4,47
4.2008	1 197	463 947	154 218	5,30	809	124 715 287	4,45
5.2008	1 197	441 935	156 111	5,30	770	120 163 281	4,40
6.2008	1 197	448 610	156 098	5,30	783	122 293 751	4,39
7.2008	1 197	450 077	157 110	5,30	780	122 535 259	4,40
8.2008	1 197	395 570	151 634	5,30	719	109 050 529	4,34
9.2008	1 197	459 241	159 313	5,30	786	125 296 642	4,39
10.2008	1 197	460 653	160 011	5,30	784	125 476 272	4,39
11.2008	1 197	410 249	151 701	5,30	732	111 040 754	4,42
12.2008	1 197	325 241	139 703	5,30	636	88 857 049	4,38
1.2009	1 242	321 406	132 903	4,40	568	75 485 126	5,29
2.2009	1 242	332 116	135 480	4,40	574	77 801 866	5,30
3.2009	1 242	376 977	145 293	4,40	612	88 909 794	5,27
4.2009	1 242	364 457	147 429	4,40	590	86 980 524	5,20
5.2009	1 242	368 659	149 004	4,40	591	88 089 330	5,20
6.2009	1 242	388 883	151 875	4,40	611	92 802 161	5,20
7.2009	1 242	381 362	150 832	4,40	601	90 697 006	5,22
8.2009	1 242	374 776	146 618	4,40	606	88 792 390	5,24
9.2009	1 242	409 647	154 735	4,40	628	97 181 277	5,24
10.2009	1 242	418 654	157 199	4,40	629	98 946 788	5,26
11.2009	1 242	391 689	149 672	4,40	616	92 270 840	5,27
12.2009	1 242	328 827	142 595	4,40	544	77 576 188	5,26
1.2010	1 295	324 531	141 647	4,59	602	85 293 476	4,93
2.2010	1 295	369 039	163 960	4,59	642	105 237 426	4,54
3.2010	1 295	438 949	181 164	4,59	697	126 331 906	4,50
4.2010	1 295	411 407	183 434	4,59	650	119 316 579	4,47
5.2010	1 295	426 713	188 247	4,59	658	123 893 330	4,46
6.2010	1 295	446 879	193 564	4,59	671	129 824 834	4,46
7.2010	1 295	415 589	189 958	4,59	635	120 575 902	4,46
8.2010	1 295	412 542	188 810	4,59	643	121 392 988	4,40
9.2010	1 295	457 932	194 405	4,59	689	133 884 498	4,43

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Tab. 18** Vztah mezi zpoplatněným výkonem a dopravním výkonem u těžkých vozidel

Rok	Zpopl. výkon vozidel nad 12 t (mil. vozkm/rok)	Zpopl. výkon těžkých vozidel (nad 3,5 t) (mil. vozkm/rok)	Sazba zpopl. (Kč/vozkm)	Dopravní výkony těžkých vozidel na D+R (mil. vozkm/rok)	Poměr zpopl. výkon/ dopr. výkon u těžkých vozidel
2007	1 241	1 481	4,48	2 188	67,69%
2008	1 388	1 657	4,42	2 303	71,95%
2009	1 056	1 260	5,24		
*2010	1 191	1 421	4,50		

\*kvalifikovaný odhad

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

Na středně zatíženém úseku dálnice D1 Soutice (56 km) – Locket (66 km) byla v obou směrech zjištěna průměrná intenzita veškeré dopravy (počet vozidel/ 24 hod.) a počet transakcí vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun (počet transakcí/ 24 hod.). Počet transakcí vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun na mýtné bráně byl zvýšen o 20 % - takový nárůst transakcí byl vykázán v roce 2010 na tomto úseku po začlenění vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun, tak abychom získali počet transakcí těžkých vozidel (hmotnostní kategorie nad 3,5 tuny). Zjednodušeně se dá předpokládat, že počet transakcí by měl odpovídat intenzitě dopravy na daném úseku. Porovnáním obou údajů můžeme konstatovat, že počet transakcí těžkých vozidel dosahuje cca 45 % úrovně intenzity veškeré dopravy (Tab. 19). Tento poměr se přibližuje poměru intenzity dopravy těžkých vozidel na celkové intenzitě 41 % (Obr. 26). Ke stejnému poměru bychom dospěli, pokud bychom počet transakcí zvýšili o 16,25 %, tj. dle dopravního výkonu, jak je uvedeno v předcházejícím odstavci. Z toho lze usuzovat silnou závislost mezi intenzitou dopravy, příp. dopravním výkonem a počtem transakcí na mýtných branách.

**Tab. 19** Analýza úseku dálnice D1 Soutice - Locket

Rok	2007	2008
Počet transakcí vozidel nad 12 t	5 960	6 073
Počet transakcí těžkých vozidel (nad 3,5 t)	7 152	7 288
Intenzita dopravy těžkých vozidel (voz/ 24 hod.)	15 549	16 400
Poměr počet transakcí/ intenzita těžkých vozidel	46%	44%

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. České dálnice.cz, 2009. Vlastní výpočet.

#### **4.13 Vliv kontrolní činnosti Celní správy ČR na zpoplatnění komunikací**

V rámci kontrolní činnosti výkonového zpoplatnění se ve sledovaném období zvyšuje počet zjištěných porušení právních předpisů a zároveň počet uložených blokových pokut (Tab. 20). Oproti roku 2009 se v roce 2010 snížil počet zjištěných případů postoupených do správního řízení. Toto snížení lze odůvodnit skutečností, že v novele zákona o pozemních komunikacích došlo v průběhu legislativního procesu k faktické chybě, která spočívá v absenci výše sankce ve správním řízení většiny skutkových podstat přestupku řidiče vozidla.

Kontrolní činnost časového zpoplatnění nebyla v roce 2010 výrazně ovlivněna přesunem vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun do výkonového zpoplatnění (Tab. 21). V počtu zjištěných porušení právních předpisů došlo jen k mírnému snížení. Řidiči vozidel v tomto systému preferují řešení přestupků formou blokových pokut.

Správný výpočet mýtného je řidiči vozidel obcházen úmyslným přeprogramováním nebo odmontováním palubní jednotky z čelního skla. Se zahrnutím vozidel hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun do výkonového zpoplatnění byl ve druhé polovině roku 2010 ze strany drobných dopravců zaznamenán nový trend obcházení zákonných podmínek a to změnou hmotnostní kategorie jejich malých nákladních vozidel. Jedná se o malé nákladní automobily typu valník s plachtou s dvoumontáží pneumatik na zadní nápravě, které jsou evidentně konstruovány na vyšší zatížení, a přitom mají v dokladech uvedenou celkovou hmotnost vozidla do 3 500 kg. Tímto se vyhnou placení mýta. Na dálnicích a rychlostních silnicích jim pak postačuje dálniční kupón a zpoplatněné úseky silnic I. tříd používají bezplatně. Takto přetypovaná vozidla jsou doložena změnami dokladů těchto vozidel, zejména zahraničních dopravců pocházejících z východní Evropy.

Na tomto místě je potřeba upozornit, že Celní správa ČR dohlíží nad dodržováním povinností řidičů v oblasti výkonového zpoplatnění – kontroluje, sankcionuje a vymáhá pokuty. V případě porušení předpisů je dodatečně vyměřování a vymáhání mýtného plně v kompetenci provozovatele mýtného systému, tj. Ředitelství silnic a dálnic. Vztahy mezi provozovatelem systému elektronického mýta a provozovatelem vozidla jsou podle obchodního zákoníku vztahy obchodněprávními.

**Tab. 20** Kontrolní činnost výkonového zpoplatnění Celní správou ČR

Rok	Počet zjištěných porušení právních předpisů	Počet případů postoupených ke správnímu řízení	Počet blokových pokut	Výše uložených blokových pokut v Kč	Průměr Kč/blok. pokutu
2007	30 322	1 692	28 630	33 938 900	1 185
2008	40 727	2 603	38 124	29 749 300	780
2009	34 605	2 635	31 970	23 108 500	723
2010	39 009	1 806	37 203	31 843 800	856

Zdroj: Celní správa ČR, 2011.

**Tab. 21** Kontrolní činnost časového zpoplatnění Celní správou ČR

Rok	Počet zjištěných porušení právních předpisů	Počet případů postoupených ke správnímu řízení	Počet blokových pokut	Výše uložených blokových pokut v Kč	Průměr Kč/blok. pokutu
2007	8 366	21	8 345	8 274 130	992
2008	9 833	24	9 809	7 464 100	761
2009	18 421	87	18 334	15 488 800	845
2010	18 162	70	18 092	15 808 800	874

Zdroj: Celní správa ČR, 2011.

#### 4.14 Kalkulace zpoplatnění všech komunikací a kategorií vozidel

Výši příjmu z mýtného v případě zpoplatnění všech komunikací v ČR ukazuje Tab. 22. Částka mýtného představuje součin průměrné sazby a zpoplatněného výkonu. S přibližně stejnou výší průměrné sazby pro těžká vozidla na dálnicích, rychlostních silnicích (v plné výši, tj. 4 Kč) a silnicích I. třídy (v poloviční výši, tj. 2 Kč) bylo kalkulováno při projektování výstavby mýtného systému a která byla rovněž potvrzena reálnými daty (Tab. 16). Sazba pro těžká vozidla na zbývajících silnicích I. třídy, které nejsou v naprosté většině zpoplatněny, a silnicích II. a III. třídy byla stanovena na polovinu sazby na dálnicích. Průměrná sazba lehkých vozidel na všech komunikacích byla stanovena na 1 Kč/km. Vztah mezi zpoplatněným výkonem a dopravním výkonem byl stanoven poměrem 68 % z roku 2007 (Tab. 17). Do SFDI by tak mohlo k 6,4 mld. Kč přibýt dalších 55,1 mld. Kč.

**Tab. 22** Kalkulace zpoplatnění všech komunikací v roce 2010

Pozemní komunikace	Dopravní výkon (mil. vozkm/rok)	Zpopl. výkon (mil. vozkm/rok)	Průměrná sazba (Kč/vozkm)	Mýtné (mil. Kč)
Těžká vozidla (nad 3,5 tuny)				
D+R	2 095	1 425	4,5	6 413
I. tř.	4 602	3 129	2,5	7 823
II.+III. tř.	3 348	2 277	2,5	5 693
Celkem				19 929
Lehká vozidla (do 3,5 tun)				
D+R	4 234	4 234	1,0	4 234
I. tř.	17 908	17 908	1,0	17 908
II.+III. tř.	19 487	19 487	1,0	19 487
Celkem				41 629

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Vlastní výpočet.

#### 4.15 Shrnutí poznatků z analytické části

Předepsaná částka mýtného je lineárně závislá na počtu zaznamenaných transakcí na mýtných branách. Důvodem je téměř konstantní výše předepsaného mýta za transakci, která se však od roku 2007, kdy byl zahájen provoz mýtného systému, neustále snižuje. Pomine-li se výraznější pokles předepsaného mýta za transakci v roce 2010, kdy byla do mýtného systému začleněna vozidla hmotnostní kategorie 3,5 – 12 tun, která používají nižší sazby mýtného, může být příčinou buď hledání úspor dopravci v podobě

- využívání nákladních vozidel s menším počtem náprav,
- využívání vozidel spadajících do přísnějších emisních norem EURO, nebo
- porušování příslušných předpisů.

První variantu lze vyloučit, neboť závislost mezi dopravním nebo přepravním výkonem a předepsaným mýtným (a tedy i počtem transakcí) je silná. V případě takto navrženého opatření by neúměrně vzrostl dopravní výkon. Produkce emisí na vozidlo byla odvezena z hodnot dopravních výkonů, takže kopíruje charakteristiku dopravního výkonu. Výsledná průměrná výše emisí vyprodukovaných nákladními vozidly neodpovídá emisním normám v přísnějších třídách. Více odpovídá vozidlům, která by spadala do starších emisních tříd. Lze konstatovat, že vozový park nebyl výrazněji obnovován, tím více, že zpoplatněnou sítí komunikací v ČR využívá značná část zahraničních dopravců, zejména ze zemí s nižší

ekonomickou úrovní. I přesto, že neznáme produkci emisí rozdělenou dle druhu komunikací, lze také vyloučit druhou variantu. Mimo jiné s ohledem na příklad popsany v kapitole 4.13, za nejpravděpodobnější příčinu nízkého mýta za transakci lze považovat tvrzení třetí varianty. K tomu přispívá i fakt, že řidiči vozidel před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci musí manuálně nastavit palubní jednotku OBU. Do jednotky OBU řidič zadává hmotnostní kategorii vozidla, počet náprav a emisní třídu vozidla. Správnost nastavení jednotky lze zkontrolovat fyzickým porovnáním se skutečným stavem příslušníky Celní správy ČR a v některých případech i videozáznamem vozidla z mýtné brány. Kamery však nejsou osazeny na všech mýtných branách. Toto nesmíme zaměňovat s efektivitou mýtného systému, která je téměř stoprocentní, tzn., co senzory či kamera nezjistí, to se nezapočítá do efektivity mýtného systému. V období let 2007 - 2010 došlo u zahraničních dopravců k nižšímu propadu předepsaného mýta na vozidlo než u tuzemských dopravců. Zahraniční dopravci se zřejmě snaží co nejvíce využít těžkotonážní vozidla s co největším počtem náprav. Zároveň se naskýtá otázka, zda přepravu neuskutečňují prostřednictvím starších vozidel, která nesplňují přísnější emisní limity. S ohledem i na tento fakt, lze konstatovat, že k manipulaci s jednotkami OBU jsou náchylnější tuzemští řidiči.

S postupným otevíráním nových úseků komunikací, na kterých byl zaveden mýtný systém, se snižuje částka předepsaného mýtného přepočteného na 1 km těchto komunikací. Množství zpoplatněných komunikací v mýtném systému je oproti množství komunikací v časovém zpoplatnění vyšší o vybrané silnice I. tříd a úseky dálnic a rychlostních silnic, na kterých lze předpokládat nižší provoz. Z tohoto důvodu lze vysvětlit snižující se příjem mýtného na 1 km komunikace. V tomto případě se nabízí otázka, zda se závěrem roku 2010 nenastal vhodný okamžik pro celkové zvýšení mýtných sazeb. Z důvodu schválení navýšení mýtných sazeb k 1. 1. 2011 o 25 % a plánování dalšího navýšení sazeb k 1. 1. 2012 také o 25 % není potřeba nad touto úvahou diskutovat.

Vzhledem k růstu dopravních výkonů až do roku 2008, zejména na dálnicích a rychlostních silnicích, je zajímavý pokles produkce emisí už v roce 2008, tj. ještě před ekonomickou krizí v roce 2009. Jedním z důvodů může být přizpůsobení se dopravců sazbám mýtného, které jsou také členěny dle emisních norem. Tento jev je zřejmý i z charakteristiky produkce emisí přepočítané na dopravní výkon. U lehkých vozidel je

vykazován pokles emisí trvale. Jak bylo konstatováno výše, je pravděpodobné že vozidla zahraničních dopravců produkují více emisí než vozidla tuzemských dopravců. Zahraniční dopravci se v roce 2010 na celkovém předpisu mýta podíleli ze 40 % a tento trend je nadále rostoucí. V tuto chvíli se nabízí harmonizace sazeb mýtného a silniční daně. Zvýšení sazeb mýtného ve všech kategoriích, případně pouze v kategoriích se staršími emisními normami více postihne zahraniční dopravce, kteří poté buď omladí svůj vozový park, nebo použijí jiné dopravní trasy, zejm. zahraniční. Zákon o dani silniční v současné době postrádá snížení sazby daně u vozidel, která splňují přísnější emisní limity EURO, což platilo do konce roku 2007. Opětovným zavedením snížených sazeb pro vozidla splňující přísnější emisní limity by tuzemským dopravcům částečně kompenzovalo navýšení mýtného. Popsaná opatření by měla zásadní ekologický aspekt.

Závislost mezi předepsaným mýtným a výší cen pohonných hmot nebyla potvrzena. Sazby mýtného a spotřební daně z minerálních olejů není potřeba harmonizovat, neboť spotřební daň zdaňuje celkově dopravní výkon jednou fixní sazbou bez ohledu na technické parametry vozidel. Vzhledem k nízké výši podílu, který je příjmem SFDI z výnosu spotřební daně z minerálních olejů, lze rozvinout debatu o navýšení tohoto podílu, neboť většina silnic, které nejsou dostatečně financovány, je v majetku krajů.

Jelikož tato práce se nezabývala rozbohem mýtného z hlediska rozdělení mýtných sazeb dle kalendářních dnů s účinností od 1. 1. 2010, nelze zhodnotit, zda toto opatření mělo předpokládaný vliv na zredukování dopravních špiček na konci pracovního týdne. Přesto se v této souvislosti nabízí téma na úpravu mýtných sazeb dle kalendářních měsíců, a sice snížením sazeb v listopadu a prosinci a tím oživit dopravu v těchto měsících.

Prostor pro výkonové zpoplatnění lehkých vozidel, tj. hmotnostní kategorie do 3,5 tun je značný. Dopravní výkon lehkých vozidel ve sledovaném období roste rychleji než těžkých vozidel. Za účelem snížení kongescí a hospodárnosti provozu se doporučuje co nejrychleji zahrnutí těchto vozidel do mýtného systému. I při nízké sazbě mýtného, by majitelé těchto vozidel odvedli značné finanční částky do SFDI.

Diskutovanou otázkou již při zavádění mýtného systému bylo, zda po zavedení mýtného nebudou nadměrnou zátěží trpět nezpoptatněné komunikace. Tedy zda nebudou automobily objíždět zpoplatněné úseky. Uvažovalo se, zda dopravci upřednostní finanční



úsporu před časovým zpožděním. Přitom jsou v dnešní době časové ztráty v dopravě nežádoucí. Odhaduje se, že v roce 2007 se 5 - 7 % řidičů placení vyhnulo právě objížděním (MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010). Nejčastěji řidiči využívají objíždění v oblasti středních Čech, jižních Čech a také na Vysočině, kde se vyskytuje komunikace kopírující dálnici D1. I z tohoto důvodu je vhodné, aby mýtný systém byl rozšířen na ostatní komunikace v ČR.

Aby nebyly vyzdvihovány pouze pozitiva mýtného systému, je potřeba se zmínit o jisté nespravedlnosti. Pokud dopravce vozidla s užitečnou hmotností do 7,5 tun (např. dodávky) s přívěsným vozíkem s užitečnou hmotností do 3,5 tun se dvěma nápravami chce použít zpoplatněnou komunikaci, musí na palubní jednotce OBU nastavit čtyři nápravy a tím dosáhne na vyšší sazbu mýtného. V jistém ohledu je to diskriminační vůči malým dopravcům, kdy čtyři nápravy může mít nastaven kamion s užitečnou hmotností 24 tun. Vyřešeno to mají ve Slovenské republice, kde se počet náprav řeší až u vozidel hmotnostní kategorie nad 12 tun.

Ze všech vypočtených jednoduchých závislostí lze usuzovat, že na výši předepsaného mýta má vliv více faktorů. K hlubší analýze provozu mýtného systému bohužel nebyla získána data rozdělená dle jednotlivých silnic, data mapující denní pohyb vozidel nebo data filtrovaná dle nastavení OBU jednotek, tj., dle počtu náprav a emisních tříd. Uvedenými náměty by se mohli zabývat případné další práce. Přesnější a aktuálnější údaje, které by odpovídaly na další otázky, lze očekávat po vyhodnocení celostátního sčítání dopravy z roku 2010 (sčítání se provádí pravidelně po pěti letech). Zajímavé bude porovnání takto získaných dat s daty mýtného systému, které bohužel nejsou zveřejňovány. Z takto kompletních dat by mohl být přesně vyhodnocen provoz mýtného systému a s dopady na projektování jeho dalšího vývoje. Na konec lze uvést, že na základě technického a technologického vybavení mýtných bran a za použití vhodných softwarových aplikací by se mohl mýtný systém využít např. k sčítání projíždějících vozidel, vyhodnocování intenzity dopravy, výpočtu dojezdnosti vozidel na určitá místa a k dalším výpočtům souvisejících s telematikou.

## 5 Závěr

Náplní diplomové práce byl rozbor a zhodnocení ukazatelů, u kterých se předpokládá vliv na výši předepsaného mýta na zpoplatněných komunikacích v ČR. Práce zkoumala existenci a závislosti mezi předepsaným mýtným a těmito ukazateli. Zároveň byla porovnávána výhodnost zavedení výkonového zpoplatnění vůči stávajícímu časovému zpoplatnění.

Díky strategické poloze ČR ve střední Evropě je téma dopravy a poplatků s ní souvisejících významné. Dopravní infrastruktura je srovnatelná se státy EU v hustotě, ale již ne v kvalitě a technické vybavenosti. Vhodně nastaveným daňovým a poplatkovým systémem by mohlo do rozpočtu plynout více finančních prostředků než dosud.

Diplomové práce měla pomoci nalézt odpověď na otázky:

- Došlo zavedením mýtné povinnosti ke změně chování dopravců?
- Má současná výše poplatků vliv na provoz na silnicích?
- Existuje prostor pro úpravu (zvyšování) silničních poplatků?
- Jaký bude předpokládaný vývoj v této oblasti po zavedení mýtné povinnosti na ostatní kategorie dopravních prostředků?

Dopracovníci se na počátku zavedení mýtného systému zcela přizpůsobili jeho podmínkám, nicméně v poslední době dochází z hlediska vysoké konkurence a úsporných opatření k tendencím mýtní povinnost v rozporu s právními předpisy snižovat. Je na straně provozovatele mýtného systému a kontrolních orgánů tento trend zmírnit či zcela zastavit. Naopak objíždění zpoplatněných úseků není tak preferované.

Zavedení mýtného nevedlo ke snížení dopravy na zpoplatněných silnicích. V současné době existuje prostor pro navýšení poplatků z mýtného. Navýšení a správné nastavení mýtných sazeb u vozidel hmotnostní kategorie nad 3,5 tuny zásadně neovlivní dopravu, ale napomůže zmírnit produkci emisí do ovzduší. V této souvislosti se nabízí možnost zařadit do mýtných sazeb další ekologický parametr, a to hlučnost vozidel. Toto opatření však nesmí zvýšit složitost mýtného systému.

Začlenění vozidel hmotnostní kategorie do 3,5 tun do mýtného systému a také případně jeho zavedení na celé území ČR přinese možnost výrazně regulovat hustotu dopravy a zvýší hospodárnost využití vozidel. Na závěr je nutno upozornit, že další rozšíření a diferenciacie mýtných sazeb nesmí ovlivňovat jednoduchost a plynulost dopravy.

Mýtné jako tzv. výkonové zpoplatnění uživatele vybrané sítě pozemních komunikací je pro povinné subjekty také transparentnějším a spravedlivějším způsobem zpoplatnění nežli časové zpoplatnění formou předplacených kupónů, protože spojuje povinnost platby jen se skutečně ujetou vzdáleností po zpoplatněné pozemní komunikaci.

## Seznam použitých zdrojů

### Tištěné dokumenty:

HORZINKOVÁ, Eva, ČECHMÁNEK, Břetislav. Poplatky vybírané orgány České republiky. 1. vyd. Praha: LINDE, 1999. 391 s. ISBN 80-7201-159-6.

KUBÁTOVÁ, Květa. Daňová teorie a politika. 3. přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2003. 263 s. ISBN 80-86395-84-7.

KUBÁTOVÁ, Květa. Daňová teorie – úvod do problematiky. 1. vyd. Praha: ASPI, 2005. 112 s. ISBN 80-7357-092-0.

LÁCHOVÁ, Lenka. Současnost a budoucnost majetkových daní v České republice a v Evropské unii. Sborník konference „Veřejné finance“. VŠE Praha, 2007. 12 s.

MACÁKOVÁ, Libuše a kol. Mikroekonomie – základní kurs. 9. vyd. Slaný: Melandrium, 2005. 275 s. ISBN 80-86175-41-3.

Ministerstvo dopravy ČR. Ročenka dopravy České republiky 2009. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. 164 s. ISSN 1801-3090.

ŠIROKÝ, Jan a kol. Daňové teorie - s praktickou aplikací. 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2008. 301 s. ISBN 978-80-7400-005-8.

VANČUROVÁ, Alena, LÁCHOVÁ, Lenka. Daňový systém ČR 2010. 10. aktualiz. vyd. Praha: 1. VOX, 2010. 355 s. ISBN 978-80-86324-86-9.

### Elektronické dokumenty:

Autolexicon.net. Emisní norma EURO [on-line]. Praha: Autolexicon.net , 4. 3. 2009. [cit. 1. 5. 2010]. ISSN 1804-2554. Dostupný z WWW: <http://cs.autolexicon.net/articles/emisni-norma-euro>.

BusinessInfo.cz. Společná dopravní politika EU [on-line]. Praha: BusinessInfo.cz, 16. 6. 2009. [cit. 10. 1. 2011]. Dostupný z WWW: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918/>.

CCS. Průměrná cena PHM [on-line]. Praha: CCS, 2010. [cit. 23. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.ccs.cz/pages/phm2.php>.

Celní správa ČR. Interní data, 2011.

Česká národní banka. Kurzy devizového trhu – měsíční průměry [on-line]. Praha: Česká národní banka, 2010. [cit. 22. 10. 2010]. Dostupný z WWW: [http://www.cnb.cz/cs/financni\\_trhy/devizovy\\_trh/kurzy\\_devizoveho\\_trhu/prumerne\\_mena.jsp?mena=EUR](http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=EUR).

České dálnice.cz. Intenzity 2008 [on-line]. Praha: Ředitelství silnic a dálnic, 2009. [cit. 12. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/intenzity-2008.pdf>.

Kurzy.cz. HDP 2010, vývoj HDP v ČR [on-line]. Praha: Kurzy.cz, 2010. [cit. 20. 11. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/>.

MARTOLOS, Jan, UHLÍK, Jakub. Vývoj intenzit automobilové dopravy – celostátní sčítání [on-line]. Liberec: Edip.cz, 30. 11. 2008. [cit. 3. 10. 2010]. Dostupný z WWW: [http://www.edip.cz/files/dokumenty/08-01\\_mdp\\_priloha-21-02-csd\\_2008-12-01\\_uhma.pdf](http://www.edip.cz/files/dokumenty/08-01_mdp_priloha-21-02-csd_2008-12-01_uhma.pdf).

MOCKOVÁ, Denisa. Společná dopravní politika ES a Bílá kniha [on-line]. Žilina: Logistický monitor, 2008. [cit. 7. 5. 2010]. 4 s. ISSN 1336-5851. Dostupný z WWW: [www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/mockova.pdf](http://www.logistickymonitor.sk/en/images/prispevky/mockova.pdf).

MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o. Interní data společností, 2010.

Mytocz.cz. Mapa zpoplatněných komunikací [on-line]. Praha: Mytocz.cz, 2011. [cit. 15. 1. 2011]. Dostupný z WWW: <http://mytocz.cz/index.php?id=2231&L=3>.

Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů, a předcházející nařízení vlády.

NĚMEC, Jan. V Bruselu se chystá jednání o zavedení ekologické přírážky k mýtu [on-line]. Praha: Auto.cz, 14. 10. 2010. [cit. 2. 2. 2011]. Dostupný z WWW: <http://www.auto.cz/v-bruselu-se-chysta-jednani-o-zavedeni-ekologicke-prirazky-k-mytu-51922>.

PLIŠKA, Zdeněk. Elektronický výběr poplatků [on-line]. Praha: Automa, 12/2003. [cit. 15. 1. 2011]. ISSN 1210-9592. Dostupný z WWW: [http://www.odbornecasopisy.cz/index.php?id\\_document=29025](http://www.odbornecasopisy.cz/index.php?id_document=29025).

RICHTER, Aleš. Model rozdělení dopravních výkonů podle typu komunikací [on-line]. Liberec: Edip.cz, 20. 1. 2010. [cit. 3. 10. 2010]. Dostupný z WWW: [http://www.edip.cz/files/dokumenty/08-01\\_p\\_priloha-51-03\\_model-rozdeleni-na-komunikace\\_2010-01-20\\_ri.pdf](http://www.edip.cz/files/dokumenty/08-01_p_priloha-51-03_model-rozdeleni-na-komunikace_2010-01-20_ri.pdf).

Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice v České republice 2007. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2007. [cit. 5. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2007>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR. Silnice a dálnice v České republice 2009. Praha: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. [cit. 5. 10. 2010]. Dostupný z WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Silnicni-a-dalnicni-sit/silnice-a-dalnice-v-ceske-republice-2009>.

Státní fond dopravní infrastruktury. Výroční zprávy o činnosti a účetní závěrka Státního fondu dopravní infrastruktury za roky 2005 - 2009. Praha: Státní fond dopravní

infrastruktury, 2010. [cit. 2. 10. 2010]. Dostupné z WWW: <http://www.sfdi.cz/CZ/verejne-listiny.php>.

Vyhláška č. 527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, a předcházející vyhláška.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v příslušném znění.

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, v příslušném znění.

Zákon č. 135/1961 Sb., o pozemních komunikacích, v příslušném znění.

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 212/1992 Sb., o soustavě daní, v příslušném znění.

Zákon č. 280/2009 Sb., daňový řád, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 353/2003 Sb., o spotřebních daních, v příslušném znění.

ZOUZALÍK, Marek. Emisní normy Euro – Evropa přitvrzuje! [on-line]. Praha: Katalog automobilů.cz, 13. 3. 2009. [cit. 1. 5. 2010]. Dostupný z WWW: <http://clanky.katalog-automobilu.cz/auta-automobily-clanky/4000-emisni-normy-euro-evropa-pritvrzuje/>.

### **Předpisy Evropské unie:**

Commission of the European Communities, 1992. The Future Development of the Common Transport Policy: A global approach to the construction of a Community framework for sustainable mobility. COM (92) 302. Bílá kniha. [Komise Evropských společenství, 1992. Budoucí rozvoj společné dopravní politiky: Globální přístup k budování rámce Společenství pro udržitelné mobility].

Commission of the European Communities, 1995. Towards fair and efficient pricing in transport: Policy options for internalising the external costs of transport in the European union. COM (95) 691. Zelená kniha. [Komise Evropských společenství, 1995. Směřování ke spravedlivé a účinné tvorbě cen v dopravě: Možnosti internalizace vnějších nákladů na dopravu v Evropské unii].

Commission of the European Communities, 1998. Fair payment for infrastructure use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU. COM (98) 466. Bílá kniha. [Komise Evropských společenství, 1998. Spravedlivý systém poplatků za použití infrastruktury: Postupné zavádění společného rámce pro zpoplatnění dopravní infrastruktury v Evropské unii].

Commission of the European Communities, 2001. European transport policy for 2010: time to decide. COM (2001) 370. Bílá kniha. [Komise Evropských společenství, 2001. Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout].

Komise Evropských společenství. Návrh Směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. SEK (2008) 2208, SEK (2008) 2209.

Nařízení Rady 92/81/EEC o harmonizaci systému spotřebních daní z minerálních olejů a 92/82/EEC o přiblížení sazeb spotřebních daní z minerálních olejů.

Návrh Směrnice Rady o daních v oblasti osobních vozidel předložená Komisí Evropských společenství. Důvodová zpráva. Brusel, 5. 7. 2005. COM (2005) 261 v konečném znění 2005/0130 (CNS) SEK (2005) 809.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES o interoperabilitě systémů elektronického výběru silničního mýta ve Společenství.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

Směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny.

Směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy.

Směrnice Rady 93/89/EHS ze dne 25. října 1993 o zdaňování určitých vozidel určených k přepravě zboží členskými státy a o výběru mýtného a poplatků za užívání určitých pozemních komunikací.

## **Přílohy**

### **Seznam příloh:**

**Obr. 35** Síť zpoplatněných komunikací ke dni 1. 1. 2011

**Obr. 36** Výběr mýta s rozdělením na vozidla hmotnostních kategorií nad 12 t a 3,5 – 12 t v roce 2010 – měsíční údaje

**Obr. 37** Srovnání předepsaného mýta a aktivních vozidel v mýtném systému

**Obr. 38** Srovnání předepsaného mýta a počtu transakcí

**Obr. 39** Srovnání počtu transakcí a aktivních vozidel v mýtném systému

**Obr. 40** Struktura mýtného dle imatrikulace vozidel – měsíční údaje

**Obr. 41** Emise přepočítané na dopravní výkon vozidel

**Tab. 23** Vývoj měsíčních příjmů z mýtného v Kč

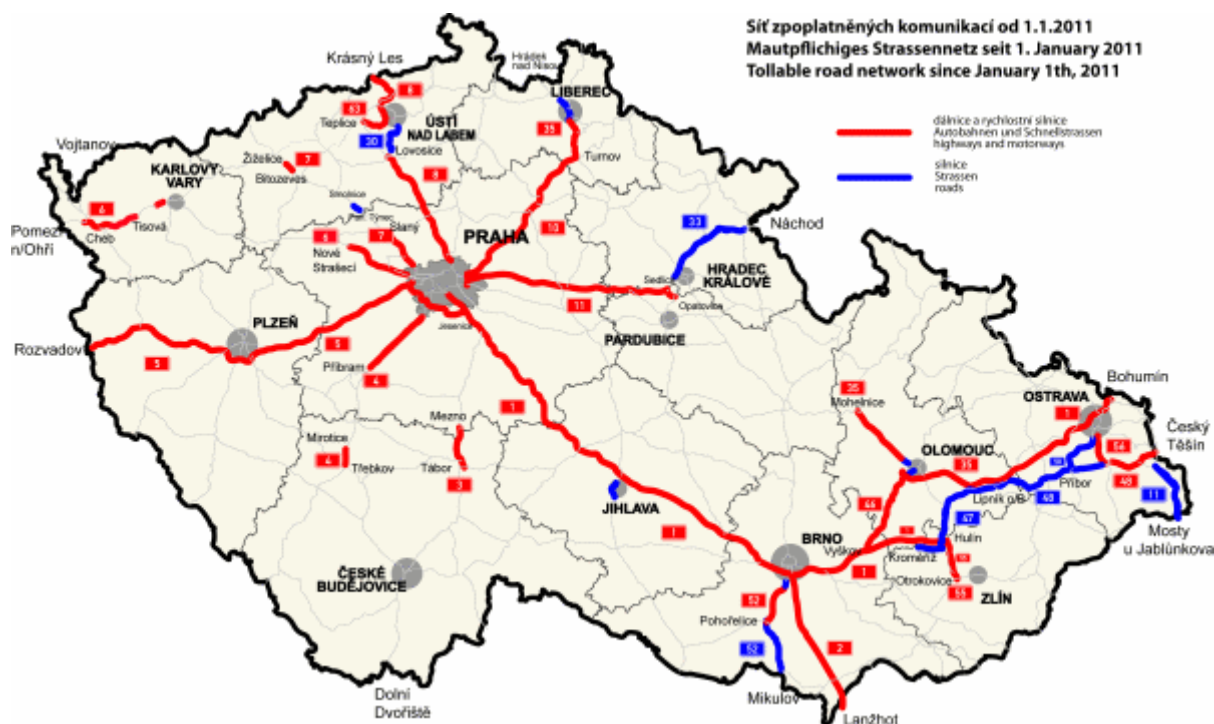
**Tab. 24** Procentuální podíl jednotlivých zpoplatněných komunikací na předepsaném mýtném v roce 2007

**Tab. 25** Rozdělení dopravních výkonů

**Tab. 26** Intenzita dopravy dle druhu komunikace

**Tab. 27** Emise na přepravní výkony v silniční dopravě

Obr. 35 Síť zpoplatněných komunikací ke dni 1. 1. 2011



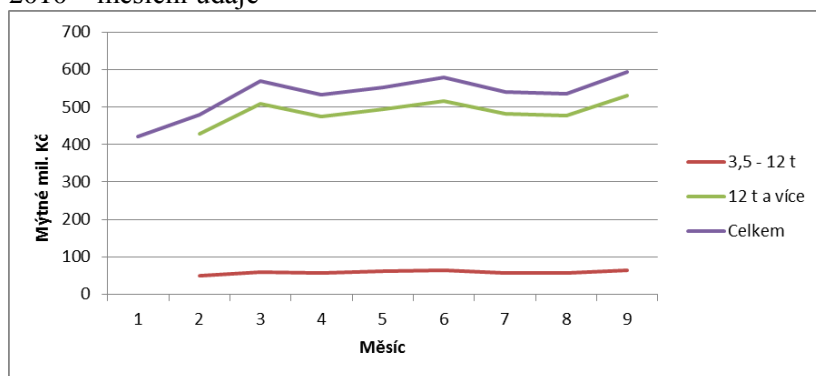
Zdroj: Dostupný z WWW: <http://myto.cz/index.php?id=2231&L=3>.

Tab. 23 Vývoj měsíčních příjmů z mýtného v Kč

Měsíc / Rok	2007	2008	Změna 2007-2008	2009	Změna 2008-2009	Změna 2007-2009	2010	Změna 2009-2010	
								Vozidla nad 3,5 t	Bez vozidel 3,5
1	421 786 642	496 860 660	17,8%	399 788 421	-19,5%	-5,2%	421 068 106	5,3%	5,3%
2	416 306 348	508 399 158	22,1%	413 041 515	-18,8%	-0,8%	478 586 350	15,9%	3,9%
3	479 462 201	517 458 518	7,9%	468 824 056	-9,4%	-2,2%	569 125 325	21,4%	8,6%
4	438 323 857	556 185 705	26,9%	453 104 922	-18,5%	3,4%	533 067 747	17,7%	4,8%
5	478 401 971	529 979 849	10,8%	458 554 947	-13,5%	-4,2%	553 326 489	20,7%	7,5%
6	480 731 672	537 741 308	11,9%	483 478 633	-10,1%	0,6%	579 431 368	19,8%	6,8%
7	459 978 654	539 403 071	17,3%	473 901 610	-12,1%	3,3%	539 190 229	13,8%	1,7%
8	466 073 048	474 003 488	1,7%	466 274 827	-1,6%	0,0%	535 016 855	14,7%	2,3%
9	473 592 057	550 401 917	16,2%	509 406 160	-8,4%	7,6%	593 856 959	16,6%	3,9%
10	542 132 269	552 112 823	1,8%	520 714 968	-5,7%	-4,0%			
11	515 477 132	491 698 842	-4,6%	487 064 065	-0,9%	-5,5%			
12	393 011 779	389 906 761	-0,8%	409 118 352	4,9%	4,1%			
Celkem	5 565 277 630	6 144 152 102	10,8%	5 543 272 476	-9,5%	-0,2%	4 802 669 428	16,2%	5,0%

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obř. 36** Výběř mýta s rozdělením na vozidla hmotnostních kategorií nad 12 t a 3,5 – 12 t v roce 2010 – měsíční údaje



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

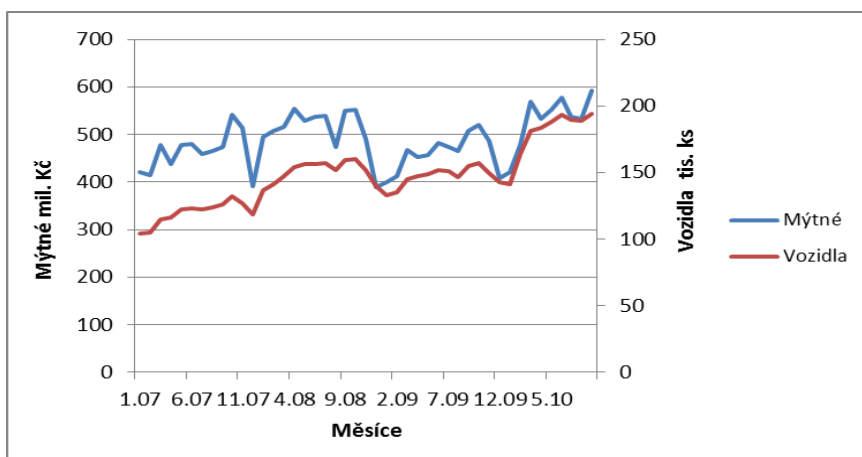
**Tab. 24** Procentuální podíl jednotlivých zpoplatněných komunikací na předepsaném mýtném v roce 2007

Komunikace	Podíl z mýtného v %
D1	36,6
D5	21,6
D8	7,3
D2	6,4
D11	6,4
R35	4,1
R10	3,8
R46	3,5
R10	2,6
R6	1,2
R52	1,1
R4	0,9
R7	0,7
R56	0,3
R48	0,3
R63	0,2
R55	0,04
Celkem	100

Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

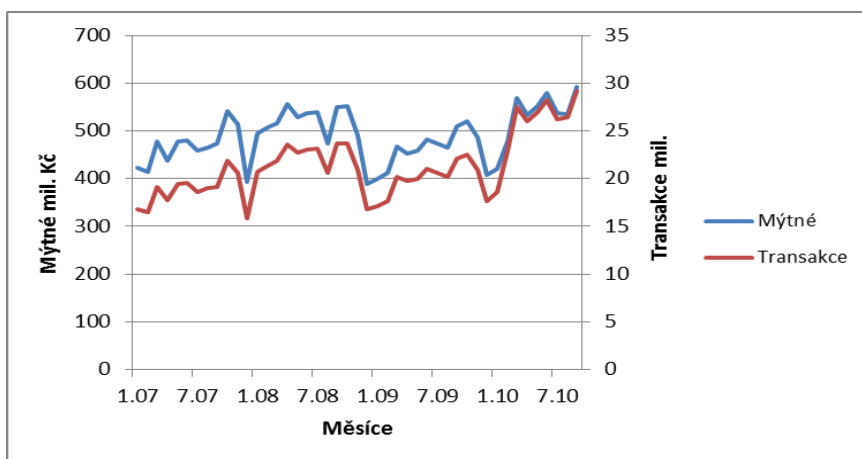


**Obr. 37** Srovnání předepsaného mýta a aktivních vozidel v mýtném systému



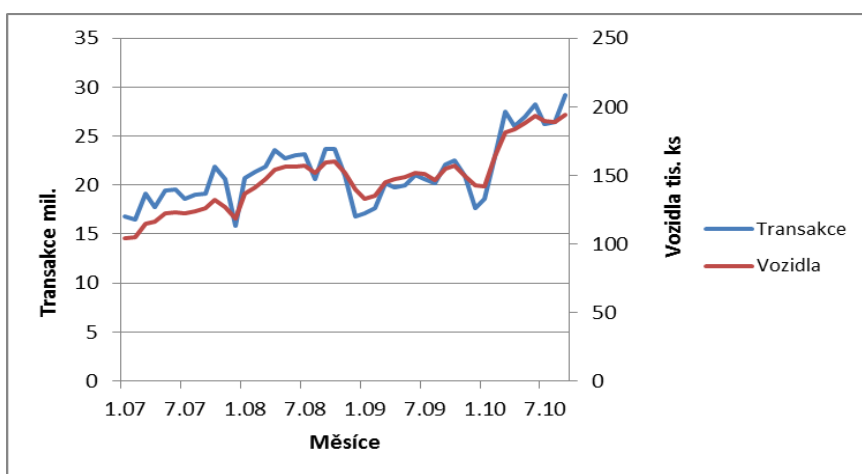
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obr. 38** Srovnání předepsaného mýta a počtu transakcí



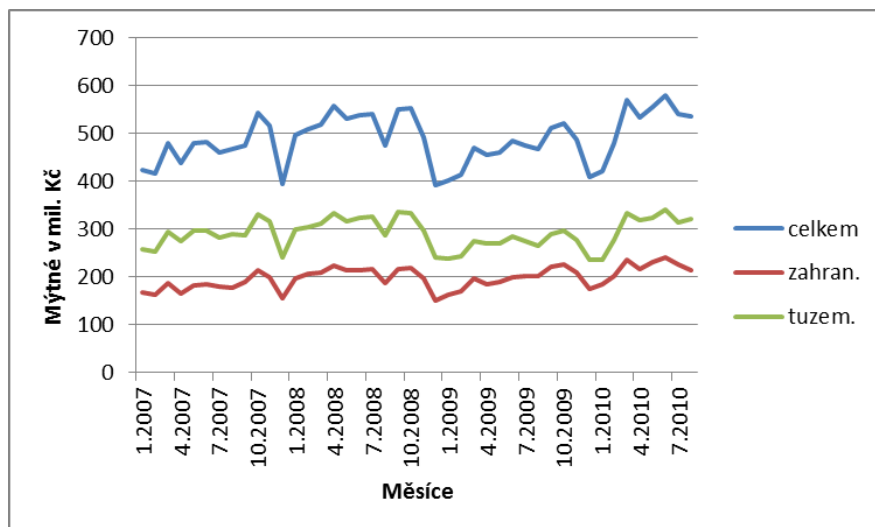
Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

**Obr. 39** Srovnání počtu transakcí a aktivních vozidel v mýtném systému



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010. Vlastní výpočet.

**Obř. 40** Struktura mýtného dle imatrikulace vozidel – měsíční údaje



Zdroj: MYTO CZ, Kapsch Telematic Services, spol. s r. o., 2010.

**Tab. 25** Rozdělení dopravních výkonů

Rok	Dopravní výkony (tis. vozkm/rok)											
	Lehká vozidla				Těžká vozidla				Lehká + těžká vozidla			
	D+R	I. tř.	II.+III. tř.	Celkem	D+R	I. tř.	II.+III. tř.	Celkem	D+R	I. tř.	II.+III. tř.	Celkem
2004	3 084 451	14 963 413	17 096 865	35 012 086	1 576 129	4 075 425	3 122 847	8 867 469	4 660 581	19 038 838	20 219 711	43 879 555
2005	3 660 651	15 820 213	17 822 745	37 288 908	1 870 563	4 308 783	3 255 433	9 444 116	5 531 214	20 128 995	21 078 178	46 733 024
2006	3 958 530	16 274 521	18 280 421	38 542 594	2 006 665	4 342 754	3 240 025	9 568 272	5 965 195	20 617 274	21 520 446	48 110 866
2007	4 348 366	17 043 827	18 749 240	40 244 704	2 187 986	4 449 829	3 214 897	9 779 170	6 536 352	21 493 656	21 964 137	50 023 874
2008	4 684 138	17 660 538	19 312 865	41 811 637	2 302 850	4 489 953	3 217 510	9 900 879	6 986 987	22 150 491	22 530 376	51 712 516

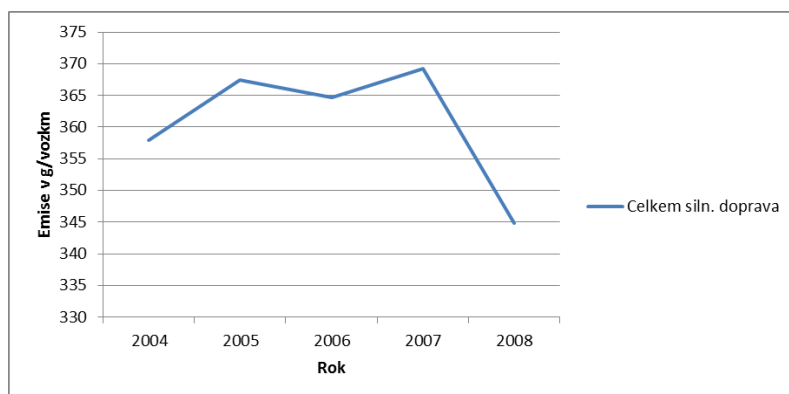
Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009. Richtř, 2010. Vlastní výpočet.

**Tab. 26** Intenzita dopravy dle druhu komunikace

Rok	Průměrná intenzita dopravy (voz/24 hod.)			
	D+R	I. tř.	II. tř.	III. tř.
2004	27 984	9 140	2 480	649
2005	31 690	9 668	2 567	686
2006	32 641	9 861	2 618	700
2007	31 699	10 236	2 670	714
2008	32 415	10 502	2 724	732

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2009.

**Obr. 41** Emise přepočítané na dopravní výkon vozidel



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.

**Tab. 27** Emise na přepravní výkony v silniční dopravě

Druh dopravy	2005	2006	2007	2008	2009
Individuální automobilová doprava (t/mil. oskm)	145,0	141,2	143,9	137,1	138,0
Silniční veřejná osobní doprava bez autobusů MHD (t/mil. oskm)	82,0	79,8	85,1	82,6	82,5
Silniční nákladní doprava (t/mil. tkm)	122,2	112,5	124,3	114,3	130,8

Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. Vlastní výpočet.