

**SOUKROMÁ VYSOKÁ ŠKOLA EKONOMICKÁ ZNOJMO s.r.o.**

Bakalářský studijní program: **Ekonomika a management**

Studijní obor: **Účetnictví a finanční řízení podniku**

# **Mýtný systém ve vybraných zemích Evropské unie**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Autor: **Jana KOZÚBKOVÁ**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Břetislav ANDRLÍK, Ph.D.**

**Znojmo, 2011**

## **PROHLÁŠENÍ**

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Mýtný systém v zemích Evropské unie“ vypracovala samostatně pod vedením Ing. Břetislava Andrlíka, Ph.D. a veškerou použitou literaturu a další prameny jsem uvedla v seznamu použitých zdrojů.

Ve Znojmě dne 24. 4. 2011

.....  
Podpis autora

## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych touto cestou poděkovala vedoucímu své bakalářské práce Ing. Břetislavu Andrlíkovi, Ph.D. za pomoc při zpracování obsahu a textu, za informace a za cenné připomínky. Dále bych chtěla poděkovat pracovníkům společnosti Vapas, a.s. za poskytnuté firemní informace potřebné ke zpracování praktické části bakalářské práce.



## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Autor **Jana KOZÚBKOVÁ**  
Bakalářský studijní program Ekonomika a management  
Obor Účetnictví a finanční řízení podniku

Název: **Mýtný systém ve vybraných zemích Evropské unie**  
Název (v angličtině): Toll System in selected Countries of the European Union

### Zásady pro vypracování:

1. Zpracovat návrh pracovní osnovy a projednat jej s vedoucím bakalářské práce.
2. Prostudovat odbornou literaturu a získat praktické poznatky pro vypracování bakalářské práce.
3. V průběhu zpracování pravidelně konzultovat s vedoucím bakalářské práce postup a dosažené výsledky.
4. Cílem bakalářské práce je s využitím metody komparace aplikované na mýtných systémech ve vybraných zemích Evropské unie identifikovat nejefektivnější způsob zpoplatnění silnic a dálnic.

Rozsah práce: 60

Seznam odborné literatury:

1. GRUBER, J. *Public Finance and Public Policy*. 3rd ed. New York: Worth Publisher, 2009. ISBN 9781429219493.
2. JANOUŠEK, K. *Daň silnicí: s komentářem 2010*. 3. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. ISBN 978-80-7262-587-0.
3. NOVÁK, R. *Mezinárodní kontroverzní doprava piva*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-86395-53-7.
4. RYLOVÁ, Z., aj. *Daňové zákony 2010: s komentářem znění*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2010. ISBN 978-80-251-2904-3.
5. STARÝ, M., aj. *Dějiny daní a poplatků*. 1. vyd. Praha: Havlíček Brain Team, 2009. ISBN 978-80-87109-15-1.

Datum začání bakalářské práce: duben 2010

Termín odevzdání bakalářské práce: květen 2011



  
Jana KOZŮRKOVÁ  
učitelka

  
Ing. Zbyněk ANDRŠ, Ph.D.  
vedoucí bakalářské práce

  
Prof. PhDr. Kamil FUCHS, CSc.  
rektor UJEP – zajiřitel

## **ABSTRAKT**

Bakalářská práce se zabývá komparací mýtných systémů v pěti vybraných zemích Evropské unie: v České republice, na Slovensku, v Rakousku, Německu a v Polsku. Teoretická část práce rozebírá mýtný systém v České republice. Praktická část analyzuje výkonové zpoplatnění na Slovensku, Rakousku, Německu a Polsku. V závěru je srovnání všech pěti systémů zpoplatnění silnic a dálnic.

Klíčová slova:

mýtný systém, komparace, emise, nákladní doprava

## **ABSTRACT**

This bachelor thesis deals with the comparison of toll systems in five selected European Union countries: the Czech Republic, Slovak Republic, Austria, Germany and Poland. The theoretical part discusses the toll system in the Czech Republic. Practical part analysis charging for the Slovak Republic, Austria, Germany and Poland. In conclusion is the comparison of all five of the charging system of roads and highways.

Keywords:

toll system, comparison, emissions, truck transportation

# OBSAH

<b>ÚVOD.....</b>	<b>13</b>
<b>CÍL PRÁCE A METODIKA .....</b>	<b>14</b>
<b>1 TEORETICKÁ ČÁST.....</b>	<b>15</b>
<b>1.1 Silniční a dálniční infrastruktura.....</b>	<b>15</b>
<b>1.2 Financování silniční infrastruktury .....</b>	<b>16</b>
<b>1.3 Obecný právní rámec zpoplatnění silnic a dálnic .....</b>	<b>17</b>
1.3.1 Zpoplatnění obecného užívání a druhy zpoplatnění .....	17
1.3.2 Osvobození od zpoplatnění.....	18
<b>1.4 Časový poplatek .....</b>	<b>18</b>
1.4.1 Způsob placení.....	18
1.4.2 Povinnosti řidiče v systému časového zpoplatnění dle ZPKOM.....	19
<b>1.5 Výkonnostní poplatek - mýtné.....</b>	<b>20</b>
1.5.1 Provoz systému elektronického mýtného .....	21
1.5.2 Práva a povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného .....	22
1.5.3 Povinnosti provozovatele a řidiče vozidla .....	23
1.5.4 Evidence do systému elektronického mýtného.....	23
1.5.5 Způsoby úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného.....	24
<b>1.6 Emise.....</b>	<b>26</b>
<b>1.7 Silniční daň .....</b>	<b>27</b>
1.7.1 Předmět daně silniční.....	27
1.7.2 Osvobození od daně.....	28
1.7.3 Poplatníci daně.....	29
1.7.4 Základ daně.....	29
<b>2 PRAKTICKÁ ČÁST .....</b>	<b>30</b>

<b>2.1 Slovenský mýtný systém</b> .....	<b>30</b>
2.1.1 Legislativa.....	30
2.1.2 Registrace.....	31
2.1.3 Palubní jednotka OBU .....	33
2.1.4 Sazby mýtného.....	36
<b>2.2 Rakouský mýtný systém</b> .....	<b>37</b>
2.2.1 Legislativa.....	37
2.2.2 Registrace.....	38
2.2.3 Jednotka GO-Box .....	39
2.2.4 Sazby mýtného v závislosti na emisní třídě od 1. 1. 2010.....	39
<b>2.3 Německý mýtný systém</b> .....	<b>42</b>
2.3.1 Legislativa.....	42
2.3.2 Registrace.....	44
2.3.3 Palubní jednotka OBU .....	45
2.3.4 Zpoplatněna silniční síť a sazby mýtného .....	46
<b>2.4 Polský mýtný systém</b> .....	<b>48</b>
2.4.1 Zpoplatnění polských dálnic A1, A2, A4 .....	49
<b>2.5 Firma Vapas, a.s.</b> .....	<b>52</b>
2.5.1 Výpočet mýta pro Českou republiku .....	54
2.5.2 Výpočet mýta pro Slovenskou republiku.....	56
2.5.3 Výpočet Rakouského mýta .....	57
2.5.4 Výpočet mýta pro Německo .....	58
2.5.5 Výpočet mýta v Polsku .....	59
<b>2.6 Srovnání mýtných systémů všech zemí</b> .....	<b>60</b>
2.6.1 Srovnání technických parametrů mýtných systémů .....	60
2.6.2 Komparace provádějícího vyúčtování .....	62
<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>68</b>
<b>POUŽITÉ ZDROJE</b> .....	<b>70</b>



<b>SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK.....</b>	<b>73</b>
--------------------------------------	-----------

## ÚVOD

V posledních dekádě 20. století došlo k rapidnímu a neregulovanému zvýšení nákladní dopravy ve většině evropských států. Se vzrůstající dopravou a narůstajícími požadavky na silniční síť docházelo k tlaku veřejnosti na snížení intenzity dopravy, která sebou váže převážně negativní vlivy. Doprava, především ta nákladní, je pro většinu společnosti synonymem pro hluk, devastaci silnic a zvyšující se emise. Zároveň je toto téma oblíbené pro většinu politických představitelů, kteří si velmi snadno zvyšují popularitu u svých voličů, jakýmkoliv zásahem, který se týká omezení nákladní dopravy.

Ať už byl motiv jakýkoliv, získání politických bodů nebo zvýšení příjmu do státního rozpočtu, došlo v zemích, především střední Evropy, k výkonnostnímu zpoplatnění rychlostních silnic a dálnic, tzv. mýtu za průjezd.

Výkonnostní zpoplatnění je v současné době asi nejlepším řešením, jak regulovat a omezit dopravu a současně zvýšit příjem do státního rozpočtu. Mýtný systém nabízí transparentní model, který může být uplatňován po celém území jednotlivých států, kdy může například docházet ke zvýšení platby za ujetý kilometr v nejlépe exponovanou dobu na silnicích a tím i k uvolnění dopravy. Díky možnostem mýtného systému jsou v některých zemích zvýhodňováni uživatelé nových vozidel s nejmodernějšími motory. Tyto vozidla mají výrazně nižší podíl škodlivých látek (emisí) ve vypouštěných výfukových plynech. Dochází k obměně starého vozového parku za nová vozidla a zvyšují se investice do vozových parků, především domácích autodopravců. S tím souvisí i další příjmy do státních rozpočtů.

Tento systém zároveň umožňuje zvýšit příjmy do státního rozpočtu a to nejenom od autodopravců domácích, ale také, což je velmi důležité, od dopravců tranzitujících přes jednotlivá území. Tito dopravci byli, až do zavedení tzv. mýtného, terčem velké kritiky. Pokud přes území pouze projížděli, měl jejich průjezd pouze negativní dopady, zvýšení výfukových plynů a související emise, poškození infrastruktury a nulový příjem do státního rozpočtu.

## **CÍL PRÁCE A METODIKA**

Cíl bakalářské práce spočívá v komparaci zpoplatnění motorových vozidel v České republice, na Slovensku, v Rakousku, Německu a Polsku. Mýtnému podléhají rychlostní silnice, dálnice a v některých zemích i silnice I. třídy. V Polsku tento systém zpoplatnění ještě nebyl zaveden, proto bude i zmíněna problematika dálničních kupónů v této zemi.

Teoretická část práce bude věnována především analýze výkonnostního zpoplatnění motorových vozidel v České republice podle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Okrajově bude i probrán zákon o dani Silniční.

Praktická část bude věnována analýze mýtných systémů Slovenska, Rakouska, Německa a Polska. Celé srovnání bude provedeno v závěru práce výpočtem. Ve výpočtu budu zohledněna emisní třída a počet náprav vybraného vzorku vozového parku firmy Vapas, a.s. Ve vyhodnocení celé práce bude zjištěno, který z mýtných systému je, co se týče registrace a fungování nejjednodušší, a který je zpoplatněný nejvyššími sazbami.

# 1 TEORETICKÁ ČÁST

V teoretické části bakalářské práce je charakterizováno zpoplatnění silnic a dálnic dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen ZPKOM), ve znění pozdějších předpisů. Stručně je zde i Silniční daň.

## 1.1 Silniční a dálniční infrastruktura

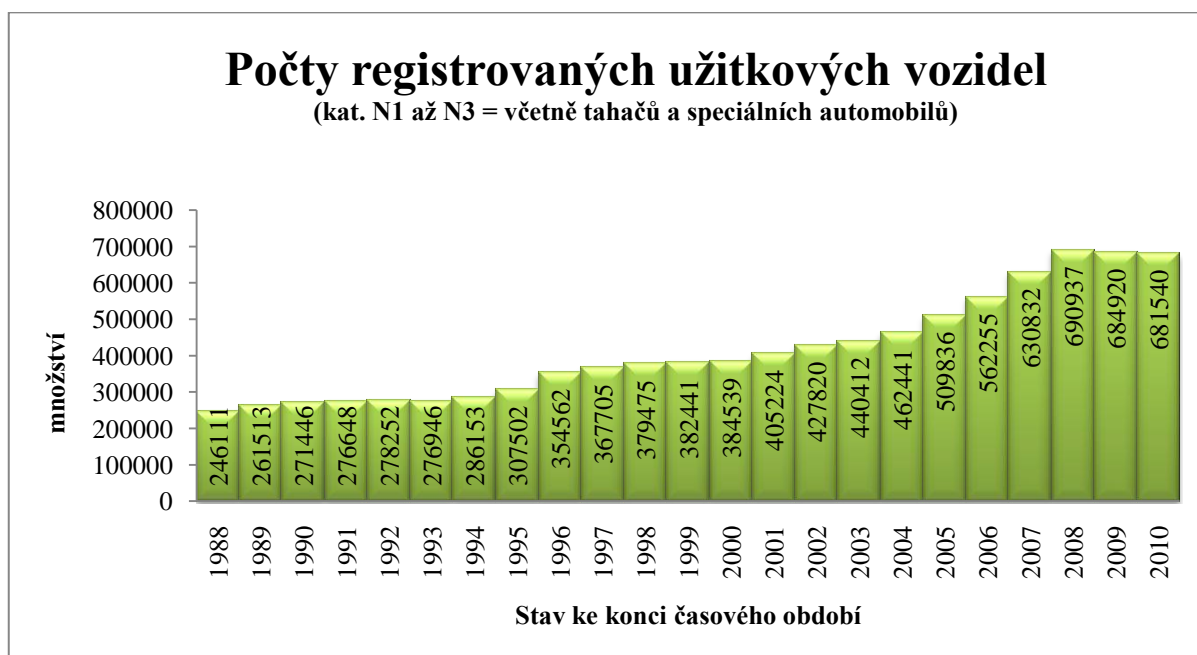
Počátek nového tisíciletí je v této oblasti charakterizován snahou o realizaci systémových změn. Ty působí především na změnu politického klimatu a tržněekonomickou orientací. Systémové změny s sebou přinesly i nové požadavky kladené především na kvalitu a kapacitu dopravní infrastruktury, ale i na její nové teritoriální priority.

Zásadní změnou, kterou s sebou přinesla tržní orientace naší ekonomiky (zejména pak nástup soukromých silničních dopravců na dopravní trh), byl postupný přesun poptávky na dopravním trhu z dopravy železniční na dopravu silniční. Celkový počet nákladních automobilů registrovaných v ČR od roku 1990 zaznamenává mohutný nárůst. S tím je samozřejmě spojen značný nárůst zatížení silniční sítě ČR (NOVÁK, 2003).

V zákoně č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu na pozemních komunikacích v platném znění je rozdělení užitkových vozidel do kategorií N1 – N3 následující:

- a) N1 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost nepřevyšuje 3 500 kg,
- b) N2 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, avšak nepřevyšuje 12 000 kg,
- c) N3 - vozidlo, jehož největší přípustná hmotnost převyšuje 12 000 kg (JANOŠEK, 2010).

**Obrázek 1 – Registrovaná užitková vozidla od roku 1988 až do roku 2010**



Zdroj: vlastní práce, Sdružení automobilového průmyslu (2002)

Obrázek zahrnuje mimo nákladní automobily, tahače návěsů a speciální automobily také tahače přívěsů a další užitková vozidla kategorií N1 až N3. Jak je vidět v grafu od roku 1988 počty registrovaných vozidel v kategorii N1 – N3 značně roste, avšak po roce 2008 už je patrný úbytek.

## 1.2 Financování silniční infrastruktury

V zájmu úspěšnosti rozvoje dopravy jako celku je bezpodmínečně nutné zajistit patřičné priority především při financování její infrastruktury.

To nutně koresponduje, resp. přímo vychází z uvedených mezinárodních závazků, tj. zejména z uvedení stavu naší dopravní sítě do souladu s normami a požadavky stanovenými evropskými dohodami a zařazením některých úseků české dopravní infrastruktury do příslušných koridorů transevropských dopravních sítí (NOVÁK, 2003).

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) je zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000 s účinností k 1. 7. 2000. Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.

Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Mezi příjmy Fondu patří i převody výnosů silniční daně, převody podílu z výnosu spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a převody výnosů z poplatků za použití vybraných druhů dálnic. Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Příspěvky Evropské komise, poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů, poplynou rovněž do SFDI. Zůstatky příjmů Fondu se na konci každého kalendářního roku převádějí do kalendářního roku následujícího (Státní fond dopravní infrastruktury, 2008).

### **1.3 Obecný právní rámec zpoplatnění silnic a dálnic**

Zpoplatnění a užívání silnic a dálnic je upraveno zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Předmětem úpravy tohoto zákona je dle § 1 kategorizace pozemních komunikací, jejich stavba, podmínky užívání a jejich ochrana, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

#### **1.3.1 Zpoplatnění obecného užívání a druhy zpoplatnění**

Užívání pozemní komunikace, která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění (dle zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů.), stanoveným druhem motorového vozidla, podléhá zpoplatnění.

Zpoplatnění se stanoví podle:

- a) typu vozidla a ujeté vzdálenosti - "mýtné"
- b) časového období - "časový poplatek".

Za užití zpoplatněné pozemní komunikace nelze uložit současně časový poplatek a mýtné. Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury.

### **1.3.2 Osvobození od zpoplatnění**

Podle § 20a zákona č. 13/1997 Sb. zpoplatnění nepodléhají všechna silniční motorová vozidla. Mezi tyto vozidla patří např. vozidla vybavená zvláštním výstražným světlem dle vyhlášky č. 341/2002 Sb. jako jsou - vězeňská služba České republiky, zdravotnická záchranná služba. Dále sem patří i vozidla Policie ČR, ozbrojených sil – Vojenská Policie, celních orgánů, hasičských záchranných sborů, vozidla přepravující těžce zdravotně postižené občany, správce zpoplatněné pozemní komunikace.

## **1.4 Časový poplatek**

Časový poplatek za užití zpoplatněné pozemní komunikace se vybírá u silničních motorových vozidel, která mají nejméně čtyři kola, jejíž největší povolená hmotnost činí nejvýše 3,5 tuny. Celková hmotnost vozidla je uvedena v jeho technickém průkazu. Časový poplatek lze uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na deset dnů (FASTR, 2010).

### **1.4.1 Způsob placení**

Poplatek se platí před užitím zpoplatněné komunikace. Úhrada časového poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem (dálniční známka). Kupón musí odpovídat stanovenému vzoru a musí obsahovat:

- a) údaj o registrační značce motorového vozidla, jehož užití na zpoplatněné pozemní komunikaci se kupónem prokazuje a který se shoduje s registrační značkou, kterou je opatřeno toto vozidlo v systému časového zpoplatnění,
- b) vyznačení doby platnosti, která odpovídá době užívání zpoplatněné pozemní komunikace.

Údaj o registrační značce vyznačí na obou dílech kupónu řidič nejpozději před užitím zpoplatněné pozemní komunikace.

**Tabulka 1 – Cena časového kupónu a platnost kupónu**

Druh kupónu / cena	Roční - R	Měsíční - M	Desetidenní - D
pro vozidla do 3,5 t	1 200 Kč	350 Kč	250 Kč
pro vozidla nad 3,5 t do 12 t	Elektronické mýtné		
pro vozidla nad 12 t	Elektronické mýtné		
<b>Platnost kupónů</b>	od 1. prosince 2010 do 31. ledna 2012	Platnost kupónů ode dne vyznačeného na kupónu do uplynutí dne následujícího měsíce, který se číselně shoduje se dnem vyznačeným na kupónu nebo poslední den v měsíci.	Platnost kupónů začíná dnem vyznačeným na kupónu a končí uplynutím desátého kalendářního dne.

Zdroj: vlastní práce, Česká pošta (2011)

V tabulce jsou uvedeny, která vozidla jsou zpoplatněna časovým poplatkem, sumy za dálniční kupóny a zároveň platnost kupónu.

#### **Příklady na platnosti měsíčního a desetidenního kupónu.**

Konec platnosti měsíčního kupónu s vyznačeným počátkem doby platnosti 13. 5. 2011 je 13. 6. 2011, s počátkem 30. 1. 2011 je 28. 2. 2011.

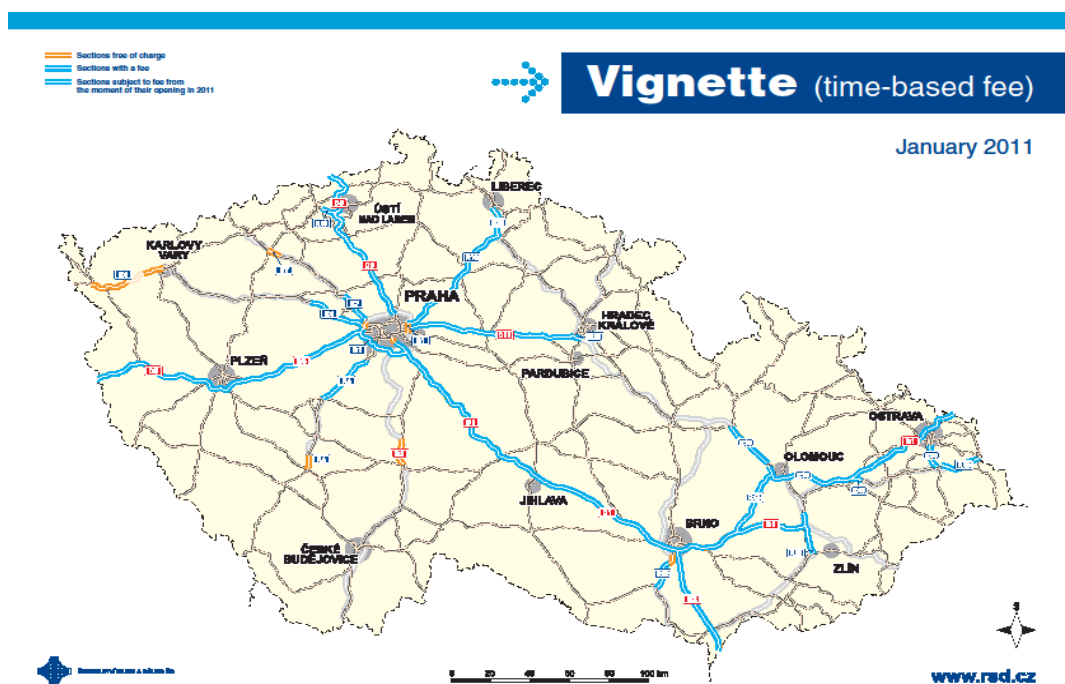
Konec platnosti desetidenního kupónu s vyznačeným počátkem doby platnosti 13. 5. 2011 je 22. 5. 2011.

#### **1.4.2 Povinnosti řidiče v systému časového zpoplatnění dle ZPKOM**

- uhradit časový poplatek a přilepit určený díl kupónu prokazující úhradu časového poplatku celou plochou na viditelném místě ve vozidle,
- vyznačit údaj o registrační značce vozidla na kupónu prokazujícím úhradu časového poplatku,
- na požádání předložit ke kontrole příslušníku Policie České republiky nebo celníkovi díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku,
- odstranit díl kupónu prokazujícího úhradu časového poplatku na viditelném místě ve vozidle, jakmile jeho platnost skončila (FASTR, 2010).



## Obrázek 2 – Zpoplatněné úseky dálničním kupónem



Zdroj: vlastní práce, Ředitelství silnic a dálnic ČR (2011a)

Na obrázku jsou vyznačeny trasy zpoplatněných automobilů do 3,5 tuny časovým poplatkem. Zpoplatněné dálnice a rychlostní silnice jsou označeny modře.

### 1.5 Výkonnostní poplatek - mýtné

Úhradě mýtného dle § 22 zákona č. 13/1997 Sb. za užití zpoplatněné pozemní komunikace podléhají silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejíž největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny.

Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení schválené podle zvláštního zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, kterým musí být vybaveno vozidlo v systému elektronického mýtného. Palubní jednotka je nepřenositelná a její užití je vázáno na konkrétní vozidlo. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy vozidla, počtu náprav nebo jízdní soupravy, období dne, dne nebo podle období roku.

U vozidel osvobozených od zpoplatnění podle § 20a ZPKOM se mýtné nehradí. Vozidlo v systému elektronického mýtného musí být pro účely kontroly vybaveno elektronickým zařízením.

Výši sazeb mýtného stanovuje Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů. Při stanovení sazeb mýtného nesmí celkový výnos z uloženého mýtného za období kalendářního roku překročit poměrnou část nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace. Příjmy plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury. Mezi náklady vynaložené na zpoplatněné pozemní komunikace patří výstavba, údržba, oprava, správa související s provozem, výstavba elektronického mýtného systému. Zůstatky SFDI se na konci každého roku převádějí do následujícího kalendářního roku.

### **1.5.1 Provoz systému elektronického mýtného**

Provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného zajišťuje dle § 22a ZPKOM Ministerstvo dopravy. Ministerstvo dopravy může pověřit provozem systému organizaci zřízenou na základě souhlasu vlády. Firmou pověřenou na zřízení mýtného systému se stala firma Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Ministerstvo dopravy a organizace pověřená provozem systému elektronického mýtného spolupracuje s Policií České republiky. Za tím účelem vytvoří organizace pověřená provozem systému elektronického mýtného především na síti dálnic a rychlostních silnic organizační a technické předpoklady pro dohled na bezpečnost a plynulost dopravních proudů, mimořádných situací a provozu na dálnicích a rychlostních silnicích.

#### **Systém elektronického mýtného musí splňovat tyto základní podmínky**

- a) musí umožnit snadnou propojitelnost se systémy elektronického mýtného v rámci Evropských společenství, v souladu s příslušným předpisem Evropských společenství (Směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2004/52),
- b) jeho zavedení nesmí diskriminovat tuzemské uživatele ani uživatele z jiných členských států Evropských společenství.

## 1.5.2 Práva a povinnosti provozovatele systému elektronického mýtného

Provozovatel systému elektronického mýtného je povinen dle zákona č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích

- a) určit druhy elektronických zařízení,
- b) vést evidenci údajů pro účely provozování systému,
- c) zajistit bezplatné poskytnutí elektronického zařízení každému provozovateli, který o to požádá,
- d) zajistit výběr mýtného od provozovatele vozidla.

Evidence údajů o mýtném je informačním systémem veřejné správy. Správce systému je provozovatel. Evidence údajů o mýtném obsahuje údaje o provozovateli vozidel a jejich vlastnících, vozidlech v systému, čase a místě průjezdu vozidel, používaných elektronických zařízeních, vozidlech, za která nebyla splněna povinnost uhradit mýtné a o jimi ujetých kilometrech a další skutečnosti nezbytné pro provoz systému.

Evidence obsahuje informace jako je číslo evidence, režim a způsob placení a údaje potřebné k identifikaci platby. Provozovatel elektronického mýtného poskytuje údaje o mýtném na základě písemné žádosti správcům pozemních komunikací, silničním správním úřadům, Policii České republiky, Bezpečnostní informační službě a Centrálnímu systému dopravních informací.

Provozovatel systému je oprávněn dle ZPKOM požadovat od provozovatele vozidla

- a) úhradu mýtného,
- b) složení kauce maximálně do výše pořizovací ceny elektronického zařízení.

Složení kauce je zárukou, že elektronické zařízení bude vráceno funkční a nepoškozené. Po převzetí funkčního a nepoškozeného elektronického zařízení vrátí provozovatel kauci v plné výši osobě, která kauci složila, nebo jiné zmocněné osobě. Výše kauce dle vyhlášky č. 527/2006 Sb. ve znění pozdějších předpisů se stanoví na 1.550 Kč.

### **1.5.3 Povinnosti provozovatele a řidiče vozidla**

Provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného je před užitím zpoplatněné pozemní komunikace povinen dle § 22c ZPKOM

- a) poskytnout údaje potřebné k zaevidování vozidla do systému,
- b) zajistit instalování zařízení do vozidla,
- c) poučit řidiče o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užíváním.

Provozovatel je povinen zajistit úhradu mýtného. Způsob úhrady je stanovený ve smluvních podmínkách provozovatele systému

**Podle § 22c zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.) provozovatel vozidla nesmí** použít zaevidované elektronické zařízení do jiného vozidla, přikázat, dovolit, ani svěřit řízení vozidla v systému elektronického mýtného na zpoplatněné pozemní komunikaci, pokud toto vozidlo není zaevidováno a vybaveno elektronickým zařízením vozidla.

Tuzemský dopravce má povinnost při vyúčtování přepravného uvádět i výši mýtného k provedené přepravě.

Řidič vozidla je povinen před užitím zpoplatněné pozemní komunikace zajistit zaevidování vozidla a instalaci zařízení do vozidla v systému elektronického mýtného, neučinil-li tak provozovat vozidla. Řidič musí také udržovat palubní jednotku v provozu, uhradit mýtné, pokud nebylo zapláceno a na výzvu policisty nebo celníka umožnit kontrolu úhrady a funkčnosti zařízení.

### **1.5.4 Evidence do systému elektronického mýtného**

Evidence zahrnuje dle zákona č. 13/1997 Sb., ve znění pozdějších předpisů přihlášení vozidla do režimu placení předem nebo následného placení, které se provádí na kontaktních nebo distribučních místech, a převzetí elektronického zařízení. Provozovatel vozidla vyplní registrační formulář, předloží průkaz totožnosti a kopii osvědčení o registraci nebo kopie technického průkazu a údaje o tom, jestli nemá vozidlo pokovované čelní sklo.

Důležitá je informace o emisní třídě vozidla. Při neprokázání emisní třídy, je vozidlo zaregistrováno do třídy EURO II. Pokud je prokázána, vozidlo se zařadí do správné emisní kategorie. Provozovateli vozidla však nevzniká nárok na vrácení již předepsaného mýta.

Údaje jsou v systému evidované 3 roky po zrušení účtu k elektronickému zařízení. Změny údajů musí provozovatel hlásit nejpozději do 5 dnů včetně přeložení elektronického zařízení. Při převodu na jiného uživatele, se vozidlo odhlašuje ze systému a palubní jednotka se vrací.

**Odhlášení ze systému** je na základě vrácení palubní jednotky na kontaktní nebo distribuční místo. Pokud nemůže být vrácena, například z důvodu ztráty nebo zničení, odhlašuje se na základě písemného oznámení na kontaktním místě. Musí při tom být předloženo Osvědčení o registraci nebo Technický průkaz nebo jiný doklad o vyjmutí vozidla z registru vozidel. Uvedené doklady lze nahradit dokladem o totožnosti.

Pokud na odhlášené palubní jednotce zůstává nespotřebované mýtné, částka je vrácena provozovateli. Předplacené mýtné je platné pouze po dobu tří let od poslední mýtné transakce.

### **1.5.5 Způsoby úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného**

Mýtné se hradí buď v režimu placení předem, nebo v režimu následného placení. Podmínkou pro možnost hrazení mýtného v režimu následného placení je uzavření dohody mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem mýtného systému a splnění podmínek touto dohodou stanovených.

V režimu placení předem lze mýtné předplatit hotově na kontaktních a distribučních místech nebo platebními prostředky stanovenými ve smluvních podmínkách provozovatele systému elektronického mýtného.

V režimu následného placení je mýtné hrazeno způsobem a platebními prostředky sjednanými v dohodě mezi provozovatelem systému mýtného a provozovatelem vozidla.

Mýtné transakce uskutečněné od okamžiku ztráty do okamžiku zablokování zařízení hradí provozovatel vozidla (FASTR, 2010).

Obrázek 3 – Výkonové zpoplatnění užívání dálnic a rychlostních silnic



Zdroj: vlastní práce, Ředitelství silnic a dálnic ČR (2011a)

Obrázek nám znázorňuje síť zpoplatněných dopravních komunikací výkonnostním poplatkem. Jsou vyznačeny i plánované trasy, které budou zpoplatněny v průběhu roku 2011.

Tabulka 2 – Sazby mýta pro ostatní dny v týdnu

	Mýtné sazby [Kč/km] pro ostatní dobu v týdnu								
	Emisní třída Euro0-2			Emisní třída Euro3-4			Emisní třída Euro5+		
	počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
D+R	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: vlastní práce, Kapsch Telematic Services spol. s r.o. (2007a)

Tabulka udává sazby mýta pro zpoplatněné úseky dálnic, rychlostních silnic (D+R) a silnic I. třídy pro dny v týdnu kromě pátku. Sazby jsou rozděleny podle emisní třídy a podle počtu náprav dopravního prostředku.

**Tabulka 3 – Sazby mýta pro Pátek od 15 – 21 hodin**

	Mýtné sazby [Kč/km] Pátek od 15.00 do 21.00								
	Emisní třída Euro0-2			Emisní třída Euro3-4			Emisní třída Euro5+		
	počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
<b>D+R</b>	3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88
<b>Silnice I. třídy</b>	1,71	3,15	4,55	1,2	2,45	3,5	1	1,96	2,8

Zdroj: vlastní práce, Kapsch Telematic Services spol. s r.o. (2007a)

Tabulka vyčísluje výkonnostní poplatek pouze pro pátek od 15 do 21 hodin. Sazby platí pro dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. Opět je vše rozděleno do kategorií podle emisní třídy a počtu náprav.

## 1.6 Emise

Nejčastěji se tento pojem používá pro znečišťující příměsi vypouštěné do ovzduší. Za následek mají kyselé deště, skleníkový efekt a globální oteplování. Snižování emisí a boj s klimatickými změnami se dostaly mezi hlavní témata mezinárodní politiky. K emisím patří: oxidy uhlíku, dusíku, síry; uhlovodíky – zejména metan; výfukové plyny – včetně těžkých kovů (olovo, rtuť atd.); popílek či prach.

Byla vydána řada nařízení na snížení emisí. Výměnou starých strojů a zařízení za nové, které musí splňovat emisní limity. Výstavba nových ekologických elektráren. Redukce emisí na území státu se díky mechanismům schváleným Kjótským protokolem může dít pomocí obchodování s emisemi. Emisní povolenky a obchodování s nimi jsou nástroje, které se vytvořily proto, aby se dopomohlo ke snížení emisí skleníkových plynů (GRUBER, 2009).

## 1.7 Silniční daň

Daň silniční patří mezi přímé daně platné na území České republiky. Tato daň se vztahuje na vozidla používaná k podnikání.

Daň silniční přinesla významné změny k zajištění co nejlepší kvality ovzduší podporující obnovu vozového parku, tj. zejména zvýhodnění používání vozidle nových, vyrobených podle přísnějších technických norem, a znevýhodnění používání vozidel technicky zastaralých.

### 1.7.1 Předmět daně silniční

Daň silniční je upravena zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který byl naposledy novelizován zákonem č. 246/2008 Sb. (dále jen ZDSIL). Vzhledem k tomu, že daň silniční se týká používání silničních vozidel, je ke správnému uplatnění této daně nezbytná znalost zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který upravuje např. oblast evidence vozidel, rozdělení vozidel do druhů a kategorií, státních poznávacích značek, technických průkazů a zápisů do nich a některých dalších předpisů. Nejdůležitějším ustanovením ZDSIL je ustanovení § 2, neboť podle jeho znění se určuje, které vozidlo a za jakých podmínek je předmětem silniční daně.

Aby bylo vozidlo předmětem daně, musí být podle uvedeného ustanovení splněny současně tyto podmínky:

- a) jedná se o silniční vozidlo,
- b) je registrováno v ČR, tzn. má standardní SPZ,
- c) je provozováno na území ČR a
- d) je používáno k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti nebo v přímé souvislosti s podnikáním (JANOUSĚK, 2010).



## 1.7.2 Osvobození od daně

Od daně jsou osvobozena:

- a) vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly zapsaná v technickém průkazu vozidla jako kategorie L a jejich přípojná vozidla,
- b) vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost,
- c) vozidla zabezpečují linkovou osobní vnitrostátní přepravu za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkové počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období,
- d) vozidla provozovaná ozbrojenými silami, vozidla civilní obrany, vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou, s výjimkou vozidel uvedených v § 4 odst. 2 písm. b), vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla zdravotnické, důlní a horské záchranné služby a poruchové služby plynárenských a energetických zařízení; vozidla musí být vybavena zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy zapsanými v technickém průkazu k vozidlu. Pro vozidla zdravotnická nevybavená zvláštním zvukovým výstražným zařízením a zvláštním výstražným světlem modré barvy je rozhodné jejich označení v technickém průkazu vozidla (např. sanitní, ambulantní apod.),
- e) vozidla speciální samosběrová (zametací), speciální jednoúčelová vozidla - značkovače silnic a vozidla správců komunikací nebo osob pověřených správcem komunikací, která jsou používána výlučně k zabezpečení sjízdnosti a schůdnosti pozemních komunikací, s výjimkou osobních automobilů,
- f) vozidla pro dopravu osob nebo vozidla pro dopravu nákladů s největší povolenou hmotností méně než 12 tun, která
  - a) mají elektrický pohon,
  - b) mají hybridní pohon kombinující spalovací motor a elektromotor,
  - c) používají jako palivo zkapalnění ropný plyn označovaný jako LPG nebo stlačený zemní plyn označovaný jako CNG, nebo
  - d) jsou vybavena motorem určeným jeho výrobcem ke spalování automobilového benzínu a etanolu 85 označovaného jako E85.

### 1.7.3 Poplatníci daně

Poplatníkem daně dle § 4 ZDSIL je fyzická nebo právnická osoba, která

- a) je provozovatelem vozidla registrovaného v České republice v registru vozidel a je zapsána v technickém průkazu
- b) užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je zapsána jako provozovatel osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena, anebo vozidlo, jehož držitel je odhlášen z registru vozidel.

#### Poplatníkem daně je rovněž

- a) zaměstnavatel, pokud vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití osobního automobilu nebo jeho přípojného vozidla, pokud daňová povinnost nevznikla již provozovateli vozidla,
- b) osoba, která používá vozidlo registrované a určené jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba k účelům uvedeným v § 2 odst. 1 ZDSIL
- c) stálá provozovna nebo jiná organizační složka osoby se sídlem nebo trvalým pobytem v zahraničí.

Je-li u téhož vozidla poplatníků více, platí daň společně a nerozdílně.

### 1.7.4 Základ daně

Základem daně je podle § 5 ZDSIL

- a) zdvihový objem motoru v cm<sup>3</sup> u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon,
- b) součet největších povolených hmotností na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů,
- c) největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav u ostatních vozidel (RYLOVÁ,2010).

## 2 PRAKTICKÁ ČÁST

Tato část práce bude zaměřena především na komparaci mýtných systémů ve vybraných zemích, tedy v České republice, na Slovensku, v Rakousku, Německu a Polsku. Z tohoto srovnání bude vyvozen závěr.

### 2.1 Slovenský mýtný systém

Dne 13. ledna 2009 podepsala společnost SkyToll, a.s., smlouvu s Národní dálniční společností na dodávku a provoz komplexní služby elektronického mýtného v Slovenské republice.

Slovenský projekt elektronického výběru mýta je ve světě unikátní tím, že pokrývá kromě dálnic a silnic pro motorová vozidla, i velký rozsah silnic první třídy nejvyspělejšími technologiemi výběru mýtného prostřednictvím satelitního systému GPS. Řešení elektronického výběru mýtného založené na GPS - GSM technologii je maximálně flexibilní pro zajištění budoucího nárůstu objemu nákladní dopravy, jakož i rozšiřování silniční infrastruktury Slovenské republiky (SkyToll, 2009a)

#### 2.1.1 Legislativa

Od 1. ledna 2010 změnila Slovenská republika systém zpoplatnění silniční infrastruktury. Změna platí pro vozidla a jízdní soupravy s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, která jsou určena pro přepravu zboží a pro přepravu více jak devíti osob včetně řidiče.

**Právní předpisy upravující systém mýtného Slovenské republiky jsou:**

- a) Zákon č. 25/2007 Sb. o elektronickém výběru mýtného za užívání vymezených úseků pozemních komunikací a o změně některých zákonů v platném znění
- b) Nařízení vlády Slovenské republiky č. 350/2007 Sb. kterým se stanoví výše sazby mýtného za užívání vymezených úseků pozemních komunikací
- c) Vyhláška Ministerstva dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky č. 297/2010 Sb., z 9. června 2010, kterou se mění vyhláška Ministerstva dopravy, pošt

a telekomunikací Slovenské republiky č. 529/2009 Sb., kterou se vymezují úseky dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy s elektronickým výběrem mýtného ve znění pozdějších předpisů (SkyToll, 2009b).

**Tabulka 4 – Vozidla podléhající platbě mýta**

Typ vozidla	Kategorie vozidla a počet náprav	
Nákladní vozidlo	3,5 t - do 12 t	
	12 t a více	2 nápravy
		3 nápravy
		4 nápravy
Autobus	3,5 t - do 12 t	
	12 t a více	

Zdroj: vlastní práce, SkyToll (2009c)

**Vozidla osvobozená od povinnosti platit mýtné** jsou definovány v § 4, odst. 1 zákona 25/2007 Sb. o elektronickém výběru mýtného jako vozidla Ministerstva vnitra SK označeny podle zvláštního předpisu, Ministerstva obrany SK, ozbrojených sil, záchranných složek, správce mýtného, používané k údržbě vymezených úseků silnic, Slovenské informační služby, Železniční policie, Sboru vězeňské a justiční strážce, celní správy. (SkyToll, 2009d)

### 2.1.2 Registrace

Povinnost registrace do systému elektronického výběru mýtného mají provozovatelé motorových vozidel, na něž se vztahuje povinnost platby mýtného.

Prvním krokem provozovatele vozidla při registraci do systému elektronického mýtného je rozhodnutí o režimu platby mýtného.

Může si zvolit platbu mýtného:

- a) předem, tedy režim **předplaceného mýtného** nebo
- b) platbu mýtného na fakturu, tedy režim **následného placení mýtného**.

Provozovatel nebo zplnomocněný zástupce vyplní příslušný formulář žádosti. Při registraci vozidla v režimu předplaceného mýtného může jménem provozovatele vozidla podat žádost o registraci i řidič vozidla. Žádost o registraci je zároveň návrh na uzavření smlouvy o užívání vymezených úseků silnic a zároveň o poskytnutí palubní jednotky.

**Údaje potřebné pro vyřízení registrace:**

- a) osobní údaje, adresa, popř. údaje o firmě, IČO, DIČ
- b) výpis OR ne starší jak 3 měsíce,
- c) evidenční číslo vozidla a zemi, ve které je vozidlo registrováno, kategorii vozidla, celkovou hmotnost vozidla, počet náprav a emisní třídu vozidla, popř. pokud je pokovené čelní sklo,
- d) bankovní spojení provozovatele vozidla, kontaktní údaje provozovatele vozidla.

**Podstatné náležitosti smlouvy o užívání vymezených úseků silnic jsou:**

- a) identifikační údaje smluvních stran
- b) údaje o vozidle
- c) údaj o režimu platby mýtného

Smlouva o užívání v režimu následného placení mýtného obsahuje i

- a) lhůtu splatnosti faktury,
- b) údaj o předpokládané celkové délce využívaných silnic během fakturačního období,
- c) způsob zajištění závazku úhrady mýtného prostřednictvím
  - a) bankovní záruky - údaje o bance, která bankovní záruku vydala, datu vystavení, době platnosti bankovní záruky a o případné prolongaci bankovní záruky (platnost záruky min. 12 měsíců, min. výše na 1 vozidlo je € 600,--)
  - b) hotovostního zajištění - údaje o výši hotovostního zajištění
- d) kontaktní údaje osoby odpovědné za fakturaci a platby ze strany provozovatele vozidla,
- e) povinnost pevné instalace palubní jednotky ve vozidle.

Jiným způsobem zabezpečení závazku úhrady mýtného - prostřednictvím vydavatele palivové karty. Pokud je provozovatel vozidla držitelem palivové karty, může závazek úhrady mýtného poskytnout / zajistit vydavatel této palivové karty.

Správce mýtného akceptuje k 1. 1. 2010 následující palivové karty: Metrostav DKV, SHELL, EUROWAG, UTA, CCS, TOTAL, OMV, DINERS CLUB ROAD ACCOUNT, BP, ENI / AGIP.

Minimální výše jednorázové platby předplaceného mýtného v hotovosti je 50 EUR včetně DPH. Minimální zůstatek předplaceného mýtného je 12 EUR včetně DPH.

**Smlouva o poskytnutí palubní jednotky** je uzavřena mezi provozovatelem vozidla a systému, kterou se provozovatel systému zavazuje za úplatu poskytnout do užívání provozovateli vozidla palubní jednotku. Výše jistiny je stanovena na 50 EUR a úhrada je možná v hotovosti, bankovním převodem a akceptovanou bankovní kartou (SkyToll, 2009e).

### **2.1.3 Palubní jednotka OBU**

Palubní jednotka je elektronické technické zařízení. Identifikuje polohu vozidla elektronickým mýtným systémem. Je nepřenosná a od 1. 1. 2010 je provozovatel vozidla podléhající mýtné povinnosti ji používat při jízdě po vymezených úsecích silnic.

Jednotka je vybavena indikačním, signalizačními a ovládacími prvky, které umožňují správné nastavení a používání. OBU je vybavena vysoce citlivým GPS přijímacím modulem s integrovanou pasivní anténou s možností připojení aktivní externí antény. Nedílnou součástí je příslušenství určené pro instalaci do vozu prostřednictvím cigaretového zapalovače.

Palubní jednotku vlastní provozovatel systému. Po uzavření smlouvy o poskytnutí palubní jednotky je palubní jednotka vydána provozovateli vozidla. V režimu předplaceného mýtného může palubní jednotku převzít i vrátit řidič vozidla.

**Základní povinnosti řidiče v souvislosti s palubní jednotkou jsou zejména** zkontrolovat před jízdou po vymezených úsecích, během jízdy a po jejím ukončení správnost nastavení a funkčnost palubní jednotky, chránit a správně používat palubní jednotku, neprodleně oznámit provozovateli systému údaje potřebné pro správný výpočet mýtného, pokud provozovatel vozidla nebo řidič vozidla zjistí po skončení jízdy chybu v nastavení palubní

jednotky, dodržovat bezpečnostní pokyny uvedené v návodu k obsluze, vrátit palubní jednotku provozovateli systému ve funkčním a nepoškozeném stavu včetně jejího příslušenství bez zbytečného odkladu, pokud provozovateli vozidla zaniklo právo užívat palubní jednotku.

### **Montáž palubní jednotky:**

1. prostřednictvím zásuvky cigaretového zapalovače – pro předplacené mýtné
2. pevná instalace – pro následné placení

Instaluje se na vnitřní stranu předního skla v dolní oblasti. Nesmí být zakryta stěrači v parkovací poloze nebo jinými předměty a zároveň nesmí omezovat zorné pole řidiče během jízdy. Po namontování jednotky se můžete připojit konektor připojovacího kabelu do konektoru (zásuvky) zapalovače cigaret. Provozovatel nebo řidič vozidla odpovídá za správnou instalaci, umístění a nastavení.

Provozovatel systému zprostředkovává pevnou instalaci prostřednictvím svého smluvního partnera - sdružení ČESMAD a jím vybraných montážních servisů. Autorizovaný montážní servis poskytuje garanci zachování záruky vozidla a odborné montáže originálního příslušenství požadovaného výrobcem palubní jednotky.

### **Nastavení palubní jednotky**

Palubní jednotka obsahuje dvě tlačítka, 5 LED diod a integrovaný světelný senzor. Tlačítka se nastavuje kategorie vozidla, vypínání a zapínání zvukové signalizace. Na palubní jednotce lze dynamicky měnit kategorii vozidel podle počtu náprav. Při nastavování kategorie vozu a počtu náprav musí být zcela zohledněny tandemové, dvojené a zvedací nápravy. Musí přenastavit kategorii, pokud připojí nebo odpojí návěs či přívěs. Celková hmotnost vozidla lze zjistit v technickém průkazu nebo osvědčení o registraci vozidla.

### **Blokování palubní jednotky**

Pokud se v režimu předplaceného mýtného výška předplaceného mýtného přiblíží k minimální hranici, která je v současnosti ve výši 12 EUR, začne první tlačítko blikat zeleně a upozorní i zvukovou signalizací. Je to informace, že je třeba okamžitě doplnit výšku předplaceného mýtného. Podobně je to i v případě režimu následného placení mýtného, že

je třeba navýšit bankovní záruku nebo hotovostní zajištění. V případě neuhrazení mýtného do 3 kalendářních dnů od jejich splatnosti je provozovatel systému oprávněn zablokovat všechny palubní jednotky provozovatele vozidla, který je v prodlení s úhradou mýtného, přičemž provozovateli vozidla a / nebo řidiči vozidla každá zablokována palubní jednotka indikuje stav zablokování.

**V režimu předplaceného mýtného** se vrací palubní jednotka na kterémkoliv kontaktním nebo distribučním místě. Provozovatel nebo řidič je povinen při vrácení jednotky předložit průkaz totožnosti, originál osvědčení o registraci vozidla (technický průkaz), ke kterému je předmětná jednotka přiřazena.

**V režimu následného placení mýtného** může provozovatel vozidla nebo jeho zplnomocněný zástupce, na základě předloženého písemného zmocnění s úředně osvědčeným podpisem, které nesmí být starší než 3 měsíce, vrátit palubní jednotku výhradně na kontaktním místě. Provozovatel vozidla je povinen předložit platný občanský průkaz nebo cestovní pas a kopii nebo originál osvědčení o registraci vozidla (technického průkaz).

**Vratná kauce (jistina)** je vrácena při vrácení neporušené a plně funkční palubní jednotky. V režimu následného placení mýtného bude vrácena provozovateli vozidla v hotovosti do výše 100 EUR. Pokud je částka vyšší než 100 EUR, bude kauce vrácena na bankovní účet provozovatele vozidla uvedený v Žádosti o vrácení finančních prostředků.

Pokud není palubní jednotka **vrácena nebo pokud je ztracena nebo ukradena**, je provozovatel systému oprávněn uplatnit smluvní pokutu ve výši pořizovací ceny palubní jednotky a jejího příslušenství snížené o výši složené jistoty.

Pokud **zaniklo právo užívat** palubní jednotku je provozovatel povinen ji vrátit ve funkčním a nepoškozeném stavu bez odkladu, nejpozději do 7 kalendářních dnů ode dne zániku práva. Pokud dojde ke změně provozovatele vozidla, původní provozovatel je povinen vrátit palubní jednotku, a to do 5 kalendářních dnů ode dne, kdy taková změna nastala.



**Poruchy, poškození, ztráta nebo v případě krádeže** je řidič vozidla povinen odstavit vozidlo a oznámit závadu na zákaznické lince, kde mu oznámí kód události a řidič může pokračovat v jízdě na nejbližší kontaktní nebo distribuční místo (SkyToll, 2009f).

## 2.1.4 Sazby mýtného

Sazby mýtného upravuje § 5 zákona 25/2007 Sb. o elektronickém výběru mýtného, podle kterého se sazba na 1 km určí podle kategorie vozidla. Způsob výpočtu sazby mýtného zohledňuje typ silnice, emisní třídu EURO a počet náprav vozu. Výška sazby je stanovena v nařízení vlády Slovenské republiky č. 350/2007 Sb. (SkyToll, 2009g).

**Tabulka 5 – Sazby mýtného za užívání vymezených úseků dálnic a silnic**

Typ vozidla	Kategorie vozidla a počet náprav	Emisní třída			
		EURO 0 - II	EURO III	EURO IV, V, EEV	
Nákladní vozidlo	3,5 t - do 12 t	€ 0,093	€ 0,086	€ 0,083	
	12 t a více	2 nápravy	€ 0,193	€ 0,183	€ 0,179
		3 nápravy	€ 0,202	€ 0,193	€ 0,189
		4 nápravy	€ 0,209	€ 0,199	€ 0,196
		5 a více náprav	€ 0,206	€ 0,193	€ 0,189
Autobus	3,5 t - do 12 t	€ 0,060	€ 0,050	€ 0,030	
	12 t a více	€ 0,110	€ 0,100	€ 0,060	

Zdroj: vlastní práce, SkyToll (2009g)

V tabulce jsou vyčísleny sazby za zpoplatněné úseky dálnic a silnic na Slovensku. Zpoplatnění se týká nákladních vozidel a autobusů nad 3,5 tuny. Důležité je rozdělení do kategorií podle emisní třídy, kterou zjistíme z technického průkazu a rozdělení podle počtu náprav automobilu.

**Tabulka 6 – Sazby mýtného za užívání vymezených úseků silnic I. třídy**

Typ vozidla	Kategorie vozidla a počet náprav	Emisní třída			
		EURO 0 - II	EURO III	EURO IV, V, EEV	
Nákladní vozidlo	3,5 t - do 12 t	€ 0,070	€ 0,063	€ 0,063	
	12 t a více	2 nápravy	€ 0,146	€ 0,136	€ 0,136
		3 nápravy	€ 0,153	€ 0,146	€ 0,143
		4 nápravy	€ 0,156	€ 0,149	€ 0,146
		5 a více náprav	€ 0,153	€ 0,146	€ 0,143
Autobus	3,5 t - do 12 t	€ 0,040	€ 0,030	€ 0,020	
	12 t a více	€ 0,080	€ 0,070	€ 0,040	

Zdroj: vlastní práce, SkyToll (2009g)

Ceny jsou uvedeny v € / km (SKK / km) bez DPH a jsou přepočteny konverzním kurzem 1 EUR = 30,1260 SKK (SkyToll, 2009g).

V tabulce č. 6 jsou sazby za užívání silnic I. třídy. Důležité je opět rozdělení podle hmotnost a typu vozidla, emisní třídy a počtu náprav.

## 2.2 Rakouský mýtný systém

ASFINAG Maut Service GmbH (MSG), společnost, která kromě jiného zajišťuje výběr mýta v Rakousku, byla založena v roce 1982 a je ve vlastnictví Rakouské republiky. Právním podkladem je zákon o ASFINAG z 8. října 1982, zákon č. 591/1982 v platném znění.

Výběr mýta je v provozu od 1. ledna 2004. Systém funguje na mikrovlnném principu, kdy ve vozidle musí být umístěn přístroj tzv. GO-Box. Ten komunikuje s portály (mýtné brány). Díky jednoduchosti systému není nijak omezena jízda vozidla (ASFINAG, 2011a).

### 2.2.1 Legislativa

Podle zákona č. 113/1997 v platném znění má společnost ASFINAG podepsanou smlouvu o užívacím právu k dálniční síti v Rakousku. Společnost má celkovou odpovědnost za údržbu, budování, provozování a tedy i výběru mýta.

**Vozidla podléhající výběru mýta jsou** všechna motorová vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Platí to pro nákladní vozidla, autobusy a těžké přívěsy. Ostatní vozidla s celkovou hmotností do 3,5 t platí dálniční známku na určitou dobu používání. Dálniční známky jsou na 10 dní, 2 měsíce nebo na jeden rok. Ceny jsou různé podle toho, zda jde o známku na motocykl nebo automobil do 3,5 tuny.

**Osvobození** od zpoplatnění jsou vozidla s modrým výstražným světlem, vojenská motorová vozidla a vozidla v humanitárním nasazení.

### **2.2.2 Registrace**

Povinnost registrace do systému mají vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny.

Velikou výhodou systému s mikrovlnou technologií je jistě v tom, že je laciná a časově úsporná. Nejsou zde žádné složité registrace ani instalace v autorizovaných servisech.

Důležitým rozhodnutím je výběr způsobu úhrady mýtného. Rakouský mýtný systém umožňuje zaúčtování placení mýta a to:

- a) placení předem (Pre-Pay)
- b) následné placení (Post-Pay)

#### **Režim Pre-Pay – placení předem**

Na GO-Box se vloží vklad. Při průjezdu pod mýtním portálem se příslušná částka odečte přímo. Tuto variantu platby lze provést hotově, nebo kartou Maestro, kreditní nebo tankovací kartou. Výše nejnižší částky, kterou lze nabít, činí 75,00 EUR (včetně DPH).

Při prvním vydání GO-Boxu se k 75,00 EUR připočítá ještě 5,00 EUR poplatku za zpracování. Nejvyšší výše částky k nabití jednoho GO-Boxu je omezena na 500,00 EUR (včetně DPH). Mýtné vklady pro placení mýtného jsou platné dva roky (počítáno od posledního dobití) a propadnou po pěti letech od posledního dobití.

### **Režim Post-Pay – následné placení**

Držitel vozidla pravidelně dostává vyúčtování ujetých kilometrů. Platby lze provést kartou Maestro, kreditní nebo tankovací kartou nebo s „GO Direkt“. Splatný je pouze manipulační poplatek ve výši 5,00 EUR. Doba platnosti GO-Boxu v režimu Post-Pay je pět let (počítáno od doby předání zákazníkovi). **GO Direkt** - aktivní od 1. ledna 2007. Odpočet mýta přímo z rakouského nebo německého účtu provozovatele vozidla. Výhody jsou přímé vyúčtování, 0,3 % dobropis z částky zaplaceného mýtného za posledních 12 měsíců, detailní přehled projetých tras a žádné další poplatky. Faktury jsou vystavovány buď měsíčně, po 14 dnech nebo v týdenním intervalu a s možností splatnosti od nuly do 28 dní.

### **2.2.3 Jednotka GO-Box**

GO-Box musí být povinně namontován v každém vozidle s nejvyšší přípustnou celkovou hmotností nad 3,5 tuny. Má velice jednoduché ovládání a snadnou manipulaci. Řidič motorového vozidla je podle nařízení o výběru mýtného povinen řádně umístit GO-Box. Přístroj musí být upevněn na čelním skle samolepícím suchým zipem. Nesmí být umístěn tak, aby jej v klidové poloze zakrývali stěrače. Při nesprávném umístění není zaručena bezporuchová komunikace mezi GO-Boxem a mýtnými portály. To má za následek, že nedochází k žádnému odúčtování mýtného (ASFINAG, 2011b)

### **2.2.4 Sazby mýtného v závislosti na emisní třídě od 1. 1. 2010**

Vozidla s celkovou hmotností nad 3,5t se podle počtu náprav dělí do tří kategorií a v závislosti na emisní třídě EURO, která je uložena na GO-Boxu, navíc do tří tarifních skupin (A, B, C) – na tom závisí i odvod mýtného (ASFINAG, 2011c).

**Tabulka 7 – Tarify mýtného platné od 1. ledna 2010**

<b>Tarify</b>	<b>2 nápravy</b>	<b>3 nápravy</b>	<b>4 a více náprav</b>
<b>A</b> EURO - emisní třídy EURO EEV a VI	0,144	0,2016	0,3024
<b>B</b> EURO - emisní třídy EURO IV a V	0,154	0,2156	0,3234
<b>C</b> EURO - emisní třídy EURO 0 - III	0,176	0,2464	0,3696

Zdroj: vlastní práce, ASFINAG (2011c)

V tabulce č. 7 jsou sazby mýta pro Rakouskou dálniční síť. Důležité je rozdělení podle Euro třídy a počtu náprav.

Zpoplatnění v závislosti na emisních třídách EURO. Sazby pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností přes 3,5 tuny - od 1. 1. 2010. Tarify jsou v EUR za km, plus 20 % DPH (ASFINAG, 2011c).

**Tabulka 8 – Tarify pro zvláštní trasy mýtného**

Trasy se zvláštní sazbou mýta - A9, A10, A11, A13, S16			Kategorie		
Tarifní skupina	Zpoplatněný úsek	km	2 nápravy	3 nápravy	4 a více náprav
<b>A 9 Pyhrn Bosruck</b>	Spital/Pyhrn - Ardning	<b>10</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>3,73</b>	<b>5,22</b>	<b>7,83</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>3,99</b>	<b>5,59</b>	<b>8,38</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>4,56</b>	<b>6,38</b>	<b>9,58</b>
<b>A 9 Pyhrn Gleinalm</b>	Kn. St. Michael - Übelbach	<b>25</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>8,86</b>	<b>12,4</b>	<b>18,61</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>9,45</b>	<b>13,23</b>	<b>19,85</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>10,83</b>	<b>15,16</b>	<b>22,74</b>
<b>A 10 Tauern</b>	Flachau - Rennweg	<b>47</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>12,7</b>	<b>17,79</b>	<b>26,67</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>13,54</b>	<b>18,97</b>	<b>28,44</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>15,52</b>	<b>21,73</b>	<b>32,6</b>
<b>A 11 Karawanken *</b>	St. Jakob/Rosental - Tunnel, Südportal	<b>10</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>8,4</b>	<b>11,76</b>	<b>17,64</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>8,95</b>	<b>12,53</b>	<b>18,8</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>10,26</b>	<b>14,36</b>	<b>21,55</b>
<b>A 13 Brenner **</b>	Innsbruck Amras - Brenner	<b>35</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>21,94</b>	<b>30,72</b>	<b>46,08</b>
<b>noční sazby</b>					<b>92,16</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>23,39</b>	<b>32,76</b>	<b>49,13</b>
<b>noční sazby</b>					<b>98,26</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>26,78</b>	<b>37,5</b>	<b>56,24</b>
<b>noční sazby</b>					<b>112,48</b>
<b>A 13 Brenner **</b>	Innsbruck Wilten - Brenner	<b>34</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>21,28</b>	<b>29,79</b>	<b>44,69</b>
<b>noční sazby</b>					<b>89,38</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>22,69</b>	<b>31,78</b>	<b>47,66</b>
<b>noční sazby</b>					<b>95,32</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>25,97</b>	<b>36,37</b>	<b>54,54</b>
<b>noční sazby</b>					<b>109,08</b>
<b>S 16 Arlberg</b>	St. Anton/Arlberg - Langen/Arlberg	<b>16</b>			
A EURO-emisní třídy EURO EEV a VI			<b>8,11</b>	<b>11,35</b>	<b>17,03</b>
B EURO-emisní třídy EURO IV a V			<b>8,65</b>	<b>12,11</b>	<b>18,17</b>
C EURO-emisní třídy EURO 0 - III			<b>9,92</b>	<b>13,89</b>	<b>20,83</b>

Zdroj: vlastní práce, ASFINAG (2011c)

V tabulce č. 8 jsou sazby pro zvlášť vymezené a zpoplatněné úseky. Opět je zde rozdělení podle počtu náprav a podle euro třídy. U úseků Innsbruck Amras – Brennen a Innsbruck Wilten – Brenner jsou zvlášť zavedeny sazby za jízdu v noci.

## **2.3 Německý mýtný systém**

Německé dálnice jsou, vzhledem ke své poloze, značně zatíženy rostoucím objemem nákladní automobilové dopravy. Z tohoto důvodu jsou i vyšší náklady na údržbu a výstavbu silniční infrastruktury. Německá vláda proto rozhodla o zpoplatnění dálniční infrastruktury poplatkem závislým na ujeté vzdálenosti a emisní třídě. Na objednávku Německé republiky vyvinula společnost Toll Collect první mýtný systém se satelitní podporou. Tento systém byl spuštěn od 1. ledna 2005.

Společnost Toll Collect vytvořila systém, který při výběru mýta neomezuje dopravní proud. Systému je kombinace navigační techniky GPS (Global Positioning System) s mobilní komunikací GSM (Global System For Mobile Communications).

Jádrem automatického systému je minipočítač instalovaný v kabině kamionu, takzvaná On-Board Unit (OBU). OBU přijímá přes GPS satelitní signály a rozpozná pomocí digitalizované mapy silnic, zda se vozidlo nalézá na zpoplatněné trase. OBU pak vypočte výši mýta a přenese bezpečně zakódovaná data mobilní komunikací počítačovému centru společnosti Toll Collect (TollCollect, 2011a)

### **2.3.1 Legislativa**

Právní předpisy upravující výběr mýta závislého na ujeté vzdálenosti jsou:

- a) Zákon o dálničním mýtě pro těžká užitková vozidla (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge, ABMG) ve znění zveřejnění z 2. prosince 2004 (BGBl. I, str. 3122), naposledy změněný článkem 3 zákona ze 17. srpna 2007 (BGBl. I, str. 1958).
- b) Vyhláška o vybírání, o dokazování řádného zaplacení a o navrácení mýta (Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und

zur Erstattung der Maut – Lkw-MautV) z 24. června 2003 (BGBl. I, str. 1003), naposledy změněná článkem 1 zákona z 20. Listopadu 2008 (BGBl. I, str. 2226).

- c) Vyhláška stanovující výšku dálničního mýta pro těžká užitková vozidla (Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge – MautHV) z 24. června 2003 (BGBl. I, str. 1001), naposledy změněná článkem 2 zákona z 20. Listopadu 2008 (BGBl. I, str. 2226).
- d) Vyhláška o rozšíření mýtné povinnosti na určité úseky spolkových silnic (Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen – MautStrAusdehnV) z 8. prosince 2006 (BGBl. I, str. 2858). (Toll Collect, 2011b)

### **Mýtná povinnost**

Od 1. ledna 2005 se mýto platí na německých dálnicích a od 1. ledna 2007 jsou zpoplatněny i určité úseky spolkových silnic.

**Vozidla podléhající povinnosti platit mýto** mají všechna těžká nákladní vozidla nebo soupravy vozidel s přípustnou celkovou hmotností minimálně 12 tun, která jsou určena výlučně k přepravě nákladů nebo jsou k tomu používána. Všichni uživatelé povinni odvádět mýto musí zaplatit za jimi ujetou zpoplatněnou trasu nezávisle na zemi jejich původu.

**Osvobozeno od mýtné povinnosti jsou** vozidla nebo soupravy vozidel s přípustnou celkovou hmotností pod 12 tun, vozidla nebo soupravy vozidel s hmotností nad 12 tun, která ani nejsou určena pro nákladní dopravu a ani pro ni nejsou používána, autobusy, vozidla armády, policejních úřadů, civilní ochrany a ochrany před katastrofami, požárních sborů a dalších nouzových složek a vlády Spolkové republiky, vozidla, která se používají výlučně k údržbě silnic včetně čištění silnic a zimní údržby silnic, vozidla, která se používají výlučně za účelem zábavné a cirkusové živnosti, vozidla, která jsou používána obecně prospěšnými nebo dobročinnými organizacemi k přepravě humanitární pomoci za účelem zmírnění nouzového stavu.



### 2.3.2 Registrace

Vozidla podléhající platbě mýta se musí registrovat u společnosti Toll Collect. Po registraci obdrží podnik pro každý kamion jednu vozidlovou kartu (čipovou kartu), na které jsou uložena všechna data, která jsou nutná pro výběr mýta, jako je státní poznávací značka, země registrace, emisní třída, počet náprav a přípustná celková hmotnost tahače. Na této vozidlové kartě lze také uložit upřednostňovaný způsob platby uživatele. Vozidlová karta zůstává i po předání uživateli majetkem společnosti Toll Collect.

Po úspěšné „registraci uživatele“ obdrží uživatel uvítací dopis, v němž mu bude oznámeno jeho uživatelské číslo, a dva další dopisy s PIN:

**První dopis** obsahuje identifikační číslo Master-PIN, které slouží k identifikaci registrovaného uživatele při telefonických kontaktech se zákaznickým servisem, při změně údajů a jako bezpečnostní heslo při prvním přihlášení pro zaúčtování mýta na internetu.

**Druhý dopis** obsahuje identifikační číslo vozového parku flotilní PIN (Flotten-PIN). Tento PIN platí pro celý vozový park uživatele a ulehčuje zaúčtování mýta na poplatkovém terminálu. Všechny údaje o nákladním vozidle lze totiž přitom načíst z vozidlové karty a lze je převzít pro zaúčtování. Ušetří se tak manuální zadávání těchto informací. Kromě toho karta umožňuje platbu způsobem zvoleným při registraci.

**Zaúčtování mýta** je možno třemi způsoby

- a) automaticky pomocí ve vozidle instalovaného palubního přístroje (OBU),
- b) manuální zaúčtování na poplatkovém terminálu nebo
- c) manuálně na internetu.

**Automatické zaúčtování palubním přístrojem (OBU)** je nejjednodušší a nejpohodlnější způsob uhrazení mýta. Před počátkem jízdy se do OBU zadá několik údajů jako počet náprav, přípustná celková hmotnost a v případě potřeby také nákladové středisko. Přístroj registruje pomocí satelitních signálů GPS ujeté zpoplatněné úseky trasy. Údaje jsou zasílány přes mobilní komunikační síť do počítačového centra společnosti Toll Collect. V počítačovém centru je vyhotoveno vyúčtování, které lze uhradit metodou LogPay (příkaz k inkasu), AirPlus Road Account, přes pohledávkové konto nebo tankovací kartou.

**Manuální zaúčtování** u jednoho z více než 3.500 poplatkových terminálů v Německu i zahraničí – na odpočívadlech, u čerpacích stanic, autoservisů a hraničních přechodů – mohou provést zaúčtování jak uživatelé zaregistrovaní u společnosti Toll Collect tak i nezaregistrovaní uživatelé. Před počátkem jízdy jsou zadány všechny relevantní údaje o vozidle, termín výjezdu a také místo výjezdu a cílové místo. Registrovaní uživatelé mohou tento proces urychlit vložením své vozidlové karty. Nezaregistrovaní uživatelé si při platbě mohou zvolit mezi platbou v hotovosti, tankovací, EC nebo kreditní kartou. Zaregistrovaní uživatelé mohou navíc platit i svou vozidlovou kartou prostřednictvím na ní uloženého platebního prostředku: metoda LogPay (příkaz k inkasu), AirPlus Road Account, pohledávkové konto, tankovací karta. Vyúčtování proběhne přes měsíční výpis vyúčtování mýta. Po zaplacení bude vydán doklad o zaúčtování, který musí být za jízdy ve vozidle.

**Zaúčtování na internetu** lze provést až tři dny předem. Důležitá je registrace firmy u společnosti Toll Collect. Kromě volby jednoho z již zaregistrovaných vozidel musí být zadána plánovaná trasa a termín výjezdu. Také nezaregistrovaná vozidla mohou být zaúčtována přes internet. Elektronický doklad o zaúčtování potvrdí zaúčtovanou trasu. Zaúčtovací číslo tohoto dokladu musí být za jízdy ve vozidle.

### **2.3.3 Palubní jednotka OBU**

Palubní přístroj se instaluje u autorizovaných servisních partnerů společnosti Toll Collect, které jsou k dispozici v celém Německu a v dalších zemích Evropy. OBU je poskytována uživatelům bezplatně. Zůstává i po instalaci do vozidla majetkem společnosti Toll Collect. Uživatelé si sami hradí pouze náklady instalace a s ní spojené výdaje.

Kromě vlastní montáže palubního přístroje zahrnuje instalace následující kroky:

- a) personalizace OBU prostřednictvím servisního partnera (vlození údajů o vozidle a o držiteli vozidla podle vozidlové karty jako např. jeho emisní třída, SPZ),
- b) instalace anténního kabelu a instalace antény,
- c) připojení k tachometru, připojení k palubní síti,
- d) instalace palubního přístroje,
- e) zkušební jízda a zaškolení uživatele,
- f) potvrzení instalačního certifikátu jak uživatelem, tak i servisním partnerem.

V současnosti jsou k dispozici dva typy palubního přístroje:

- a) **Nástavbový palubní přístroj** - připevňuje se na palubní desku, modul DSRC (Dedicated Short Range Communication = Infračervená komunikace na krátkou vzdálenost), který slouží k přenosu údajů z OBU na kontrolní, mosty, do kontrolních vozidel BAG a na podpůrné majáky.
- b) **Přístroj pro vestavbu** – instaluje se podobně jako autorádio do DIN přihrádky. Při instalaci se navíc na čelní sklo připevní modul DSRC.

U obou přístrojů se na střechu nákladního vozidla instaluje kombinovaná anténa. Prostřednictvím této antény přístroj přijímá signál GPS a přes mobilní síť přenáší údaje do výpočetního centra společnosti Toll Collect.

Po úspěšné instalaci palubního přístroje následuje předání uživateli. Uživatel obdrží od servisního partnera Toll Collect instruktáž a návod k obsluze. Pro potvrzení převzetí uživatel servisnímu partnerovi podepíše instalační certifikát.

### **Funkce palubního přístroje**

OBU se automaticky zapne při zapnutí zapalování. Řidič má povinnost zadané údaje před každou jízdou zkontrolovat a podle potřeby přizpůsobit. Po zapnutí zapalování a kontrole a potvrzení údajů řidičem stiskem „OK“ je automatický mýtný systém pro konkrétní vozidlo aktivován.

Při automatickému systému výběru mýta je palubní přístroj prostřednictvím signálu GPS neustále zásobován údaji o poloze. OBU tak rozeznává, kde se nákladní vozidlo právě nachází a tuto polohu kontinuálně porovnává s údaji uloženými na mapě v přístroji. Sdružené určování polohy výpočtem je systémem nezávislým na GPS navigaci. Výsledky satelitního a sdruženého určování polohy výpočtem se neustále vzájemně srovnávají.

### **2.3.4 Zpoplatněna silniční síť a sazby mýtného**

Mýtná povinnost platí v zásadě na všech spolkových dálnicích včetně dálničních čerpadel a odpočívadel a začíná vždy vjezdem na spolkovou dálnici. Německými dálnicemi jsou podle zákona všechny jako dálnice označené německé dálkové silnice. Navíc jsou od 1. ledna 2007 zpoplatněné i některé spolkové silnice (Toll Collect, 2011b)

**Tabulka 9 – Emisní třídy podle vyhlášky o výši mýta**

Kategorie			
A	B	C	D
S5, EEV třída 1	S4, S3 s PMK 2, 3, 4	S3 bez PMK, S2 s PMK 1, 2, 3, 4	S2 bez PMK, S1 a vozidla, která nepatří do žádné emisní třídy

Zdroj: vlastní práce, Toll Collect (2011b)

V tabulce je rozdělení aut do kategorií A, B, C, D. Zkratky S1 až S5 mají stejný význam jako Euro 1 až Euro 5.

**Tabulka 10 – Sazby mýta**

Kategorie		Nápravy	Sazby
A	S5, EEV třída 1	do 3 náprav	0,141 €
		od 4 náprav	0,155 €
B	S4, S3 s PMK 2, 3, 4	do 3 náprav	0,169 €
		od 4 náprav	0,183 €
C	S3 bez PMK, S2 s PMK 1, 2, 3, 4	do 3 náprav	0,190 €
		od 4 náprav	0,204 €
D	S2 bez PMK, S1 a vozidla, která nepatří do žádné emisní třídy	do 3 náprav	0,274 €
		od 4 náprav	0,288 €

Zdroj: vlastní práce, Toll Collect (2011b)

**Výše mýta** se řídí emisní třídou, počtem náprav nákladního vozidla a délkou zpoplatněné trasy. Kamiony, které byly dodatečně vybaveny systémem pro snížení emise částic PMK, platí díky této moderní výfukové technice s nízkou úrovní škodlivin podstatně méně než vozidla s vysokou emisí.

## 2.4 Polský mýtný systém

V Polsku začne platit systém elektronického mýtného viaTOLL a od 1. července 2011. Tento systém bude platný pro vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny nebo autobusem s větším počtem míst než je 9.

Systém viaTOLL bude platit na vybraných úsecích polských silnic. Vozidla budou vybavena elektronickými zařízeními viaBOX, která se umístí na palubní desku. (Ministerstwo Infrastruktury)

Než začne fungovat systém viaTOLL, jsou v Polsku zatím vybírány poplatky za dálniční známky. Právním základem je Zákon o silniční dopravě ze dne 6. září 2001 (Úřední věstník: Dz U. č. 125, položka 1371) a nařízení ministra dopravy ze dne 8. srpna 2006 mýto na státní silnici.

Mýtného pro motorová vozidla hradí subjekty podnikající v silniční dopravě, s výjimkou:

- a) podnikatelů vykonávající TAXI služby
- b) veřejné komunikace
- c) mýtné dálnice
- d) intermodální dopravu
- e) chráněné dílny a odborová rozvojová centra,
- f) motorová vozidla s celkovou hmotností pod 12 tun

Sazby mýtného v souladu s článkem. Odstavec 42. 2 jsou závislé na

- a) na čase
- b) přípustné celkové hmotnosti, a emisí vozidel.

Poplatky lze uhradit na následujících místech:

- a) kancelář Mezinárodní dopravních služeb ve Varšavě
- b) celní úřady
- c) sdružení v silniční dopravě
- d) ostatní (např. pošty) (GDDKiA, 2010).

**Tabulka 11 – Sazby dálničních známek**

Typ vozidla	Nápravy	denní		sedmidenní		měsíční	
		EURO třídy vozidel, v závislosti na emisních limitech					
		max. EURO 03	min. EURO 04	max. EURO 03	min. EURO 04	max. EURO 03	min. EURO 04
Vozidla a jízdní soupravy, mimo autobusy, s povolenou celkovou hmotností nad 12 tun	do 3 náprav	43 zł	43 zł	169 zł	143 zł	520 zł	468 zł
Vozidla a jízdní soupravy, mimo autobusy, s povolenou celkovou hmotností nad 12 tun	od 4 náprav a víc	43 zł	43 zł	189 zł	160 zł	580 zł	522 zł
Autobusy s celkové hmotností nad 12 t	bez ohledu na počet náprav	21 zł	18 zł	77 zł	68 zł	203 zł	182 zł

Zdroj: vlastní práce, GDDKiA (2010)

Polský systém zpoplatnění dálnic a silnic zatím nepodléhá výkonostnímu poplatku, proto jsou v tabulce uvedeny sumy za časový poplatek. I v Polsku je velice důležité zařazení automobilu do příslušné kategorie podle euro třídy a počtu náprav.

#### **2.4.1 Zpoplatnění polských dálnic A1, A2, A4**

Vzhledem k platné zákonné úpravě veškeré dálnice v Polsku podléhají mýtnému systému.

V současné době se toto zpoplatnění týká 3 úseků polských dálnic:

A1 dálnice – z Rusocin do Nowe Marzy

A2 dálnice - z Konin do Nowy Tomyśl

A4 dálnice – z Kraków do Katowic

### **A1 dálnice – z Rusocin do Nowe Marzy**

Mýtný systém dálnice A1 je tzv. uzavřený typ. Mýtné stanice s výjimkou hlavního mýtného prostranství umístěného v hlavním dálničním koridoru jsou umístěny na příjezdových a výjezdových cestách dálničních křižovatek. U vstupní mýtné brány obdržíte jednosměrnou jízdenku, kterou si musíte uchovat po celou trasu dálnice. U výjezdu zaplatíte mýtné, které se vypočítá z emisní kategorie vozu a délky ujeté trasy. V případě, že během nebo na konci cesty, budete přistiženi bez platné jízdenky, budete pokutováni v nejvyšší možné sazbě mýtného pro danou dálnici.

**Tabulka 12 – Rozdělení do kategorií, základní sazby mýta**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Mýtná kategorie</b>	motocykly a vozidla se dvěma nápravami	vozidla se dvěma nápravami, z nichž alespoň jedna je uzpůsobena pro dvojkola, nebo vozidla se dvěma nápravami a přívěsným vozíkem.	vozidla se třemi nápravami, nebo vozidla se dvěma nápravami, z nichž alespoň jedna má dvojkola a přívěsný vozík.	vozidla s více než třemi nápravami, vozidla se třemi, nebo více než třemi nápravami a přívěsným vozíkem.	vozidla, která nezapadají do předešlých kategorií, nebo vozidla, která svými rozměry a vahou odpovídají kategorii nadměrné.
<b>Základní sazby v PLN vč. DPH</b>	<b>0,16 * 10</b>	<b>0,38 * 10</b>	<b>0,38 * 10</b>	<b>0,38 * 10</b>	<b>0,16 * 10</b>

Zdroj: vlastní práce, Doprava v praxi (2009 – 2011)

V této tabulce je rozdělení vozidel do 5 kategorií podle druhu a počtu náprav. Jsou zde i zahrnuty základní sazby mýta.

**Tabulka 13 - Sazby pro dálnici A1 dle úseků a kategorie v PLN včetně DPH**

Města	Kategorie	Rusocin	Stanislawie	Swarožyn	Pelplin	Kopytkowo	Nowe Marzy
Rusocin	1	x	3,5	4,8	7,3	11,2	17,5
	2.4		8,2	11,5	17,3	26,7	41,5
	5		34,6	48,4	73	112,2	174,6
Stanislawie	1	3,5	x	1,4	3,8	7,8	14
	2.4	8,2		3,3	9,1	18,4	33,3
	5	34,6		13,8	38,5	77,7	140,1
Swarožyn	1	4,8	1,4	x	2,5	6,4	12,6
	2.4	11,5	3,3		5,9	15,2	30
	5	48,4	13,8		24,6	63,8	126,2
Pelplin	1	7,3	3,8	2,5	x	3,9	10,2
	2.4	17,3	9,1	5,9		9,3	24,1
	5	73	38,5	24,6		39,2	101,6
Kopytkowo	1	11,2	7,8	6,4	3,9	x	6,2
	2.4	26,7	18,4	15,2	9,3		14,8
	5	112,2	77,7	63,8	39,2		62,4
Nowe Marzy	1	17,5	14	12,6	10,2	6,2	x
	2.4	41,5	33,3	30	24,1	14,8	
	5	174,6	140,1	126,2	101,6	62,4	

Zdroj: vlastní práce, Doprava v praxi (2009 -2011)

V tabulce jsou sazby mýta na zpoplatněné dálnici A1, které jsou rozděleny podle kategorií vozidel dle tabulky č. 12.

#### Dálnice A2 - úsek Konin - Nowy Tomyśl

Následující mýtné sazby platí na všech úsecích dálnice A2:

**Tabulka 14 – Sazby mýta pro dálnici A2**

Sazby mýta v PLN	Kategorie				
	1	2	3	4	5
Konin - Września	13	27	41	63	130
Września - Poznań	13	27	41	63	130
Poznań - Nowy Tomyśl	13	27	41	63	130

Zdroj: vlastní práce, Doprava v praxi (2009 – 2011)

Tabulka nám dává údaje o sazbách za úseky na dálnici A2. Sazby jsou opět rozděleny podle kategorií z tab. č. 12.



### **Dálnice A4 - úsek Kraków - Katowice**

Do této doby zůstává úsek Wrocław - Katowice dálnice A4 bez poplatků a to z toho důvodu, že nebyl plně zprovozněn systém výběru mýtného. V tomto úseku by mělo dojít ke změnám nejdříve v příštím roce.

**Tabulka 15 – Sazby mýt pro dálnice A4**

Sazby mýta v PLN	Kategorie				
	1	2	3	4	5
Třída mýtného	1	2 se slevou		2	
Mýtné	8	13,5		24,5	

Zdroj: Vlastní práce, Doprava v praxi (2009 – 2011)

Upozornění: Sazby zmíněné v tabulce jsou vybírány vždy 2x, jedná se o mýtný prostor Myslowice a Balice.

## **2.5 Firma Vapas, a.s.**

Pro srovnání jednotlivých systémů výběru mýta byla vybrána firma Vapas, a.s. Byla zapsána do obchodního rejstříku 2. června 1993. Předmětem podnikání firmy je výroba krmných směsí, nákup zboží za účelem dalšího prodeje, skladování, nákup, prodej a skladování paliv a maziv včetně jejich dovozu, zprostředkovatelská činnost a hlavně podnikání v oblasti nákladní dopravy. V současné době firma disponuje cca 130 nákladními automobily.

**Tabulka 16 – Nákladní automobily firmy Vapas, a.s.**

č.	Výrobce	SPZ	Nápravy	SPZ Přípoj	Nápravy	Směrnice ESH/ES	EURO třída
1	Man	ZNA 31-33	2	-	-	Euro 2	Euro 2
2	Man	ZNA 33-17	2	ZNH 97-84	2	Euro 2	Euro 2
3	DAF	2B5 50-74	2	3B9 2446	3	R49/02B	Euro 2
4	DAF	1B9 91-09	2			1999/96A	Euro 3
5	Scania	2B1 06-25	2	ZNH 97-84	2	2001/27A	Euro 3
6	Man	6B1 64-73	2	5B5 1552	3	Euro 3	Euro 3
7	Scania	7B5 41-30	2	-	-	Euro 5	Euro 5
8	Scania	7B5 41-27	2	6B6 3394	2	Euro 5	Euro 5
9	Renault	4B7 35-91	2	3B9 2446	3	Euro 5	Euro 5
10	Renault	7B8 40-17	2	-	-	EEV	EEV
11	Renault	7B5 42-56	2	5B5 1469	2	EEV	EEV
12	Renault	7B5 42-54	2	6B6 3395	3	EEV	EEV
<u>13</u>	<u>Auto A</u>	<u>AAA</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>Euro 0</u>	<u>Euro 0</u>
<u>14</u>	<u>Auto A</u>	<u>AAA</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj A</u>	<u>2</u>	<u>Euro 0</u>	<u>Euro 0</u>
<u>15</u>	<u>Auto A</u>	<u>AAA</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj AA</u>	<u>3</u>	<u>Euro 0</u>	<u>Euro 0</u>
<u>16</u>	<u>Auto B</u>	<u>BBB</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>Euro 1</u>	<u>Euro 1</u>
<u>17</u>	<u>Auto B</u>	<u>BBB</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj B</u>	<u>2</u>	<u>Euro 1</u>	<u>Euro 1</u>
<u>18</u>	<u>Auto B</u>	<u>BBB</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj BB</u>	<u>3</u>	<u>Euro 1</u>	<u>Euro 1</u>
<u>19</u>	<u>Auto C</u>	<u>CCC</u>	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>-</u>	<u>Euro 4</u>	<u>Euro 4</u>
<u>20</u>	<u>Auto C</u>	<u>CCC</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj C</u>	<u>2</u>	<u>Euro 4</u>	<u>Euro 4</u>
<u>21</u>	<u>Auto C</u>	<u>CCC</u>	<u>2</u>	<u>Přípoj CC</u>	<u>3</u>	<u>Euro 4</u>	<u>Euro 4</u>

Zdroj: vlastní práce

V této tabulce jsou vybrané druhy nákladních vozidel firmy Vapas, a.s. Vzhledem k tomu, že firma nedisponuje žádnými vozidly zařazenými do emisní třídy EURO 0, 1 a 4, byly pro lepší srovnání všech Euro tříd, do tabulky zařazeny fiktivní automobily, pod označením Auto A, B a C a k nim přiřazené přípoje (sklápěcí nebo cisternový návěs) rovněž pod označením A, B, C. Tabulka vozidel firmy Vapas, a.s. bude použita jako základna pro výpočet mýta ve všech pěti vybraných zemích.

## 2.5.1 Výpočet mýta pro Českou republiku

Pro výpočet mýta je důležité znát emisní třídu a počet náprav. Všechny tyto údaje zjistíme v technickém průkazu vozidla. Sazby jsou uvedeny v Kč / km. V České republice poplatky za mýto nejsou zdaňovány daní z přidané hodnoty.

Tabulka 17 – Mýto pro ČR – ostatní období

č.	Nápravy			EURO třída	Sazby		Suma na 100 km	
	auto + přípoj		suma		D+R	I. tř.	D+R	I. tř.
1	2	-	2	Euro 2	2,83	1,35	283	135
2	2	2	4	Euro 2	6,63	3,19	663	319
3	2	3	5	Euro 2	6,63	3,19	663	319
4	2	-	2	Euro 3	2,09	0,99	209	99
5	2	2	4	Euro 3	5,15	2,45	515	245
6	2	3	5	Euro 3	5,15	2,45	515	245
7	2	-	2	Euro 5	1,67	0,79	167	79
8	2	2	4	Euro 5	4,12	1,96	412	196
9	2	3	5	Euro 5	4,12	1,96	412	196
10	2	-	2	EEV	1,67	0,79	167	79
11	2	2	4	EEV	4,12	1,96	412	196
12	2	3	5	EEV	4,12	1,96	412	196
13	2	-	2	Euro 0	2,83	1,35	283	135
14	2	2	4	Euro 0	6,63	3,19	663	319
15	2	3	5	Euro 0	6,63	3,19	663	319
16	2	-	2	Euro 1	2,83	1,35	283	135
17	2	2	4	Euro 1	6,63	3,19	663	319
18	2	3	5	Euro 1	6,63	3,19	663	319
19	2	-	2	Euro 4	2,09	0,99	209	99
20	2	2	4	Euro 4	5,15	2,45	515	245
21	2	3	5	Euro 4	5,15	2,45	515	245

Zdroj: vlastní výpočty

V tabulce je vypočet mýta pro Českou republiku v ostatní dny kromě pátku. Pro dálnice a rychlostní silnice (D+R) jsou mýtné sazby vyšší jak pro silnice I. třídy (I. tř.). Je zřejmé, že čím vyšší Euro třída, tj. Euro 5 a EEV, jsou poplatky nižší. Je to dáno tím, že automobily produkují nižší obsah škodlivých emisních látek, proto jsou i zařazeny do vyšší a ekologičtější emisní třídy.

**Tabulka 18 – Mýto pro ČR – pátek od 15 – 21 hodin**

č.	Nápravy			EURO třída	Sazby		Suma na 100 km	
	auto + přípoj		suma		D+R	ltř.	D+R	ltř.
1	2	-	2	Euro 2	3,59	1,71	359	171
2	2	2	4	Euro 2	9,45	4,55	945	455
3	2	3	5	Euro 2	9,45	4,55	945	455
4	2	-	2	Euro 3	2,65	1,2	265	120
5	2	2	4	Euro 3	7,35	3,5	735	350
6	2	3	5	Euro 3	7,35	3,5	735	350
7	2	-	2	Euro 5	2,12	1	212	100
8	2	2	4	Euro 5	5,88	2,8	588	280
9	2	3	5	Euro 5	5,88	2,8	588	280
10	2	-	2	EEV	2,12	1	212	100
11	2	2	4	EEV	5,88	2,8	588	280
12	2	3	5	EEV	5,88	2,8	588	280
13	2	-	2	Euro 0	3,59	1,71	359	171
14	2	2	4	Euro 0	9,45	4,55	945	455
15	2	3	5	Euro 0	9,45	4,55	945	455
16	2	-	2	Euro 1	3,59	1,71	359	171
17	2	2	4	Euro 1	9,45	4,55	945	455
18	2	3	5	Euro 1	9,45	4,55	945	455
19	2	-	2	Euro 4	2,65	1,2	265	120
20	2	2	4	Euro 4	7,35	3,5	735	350
21	2	3	5	Euro 4	7,35	3,5	735	350

Zdroj: vlastní výpočty

V této tabulce je zpoplatněn pouze pátek od 15 do 21 hodin. Sazby jsou oproti ostatním dnům vyšší. Je to z toho důvodu, aby se zamezilo co největšímu provozu kamionu na dálnicích, silnicích a silnicích I. třídy v této době. Opět je zřejmé, že v důsledku snižování škodlivých emisí jsou poplatky za lepší emisní třídu nižší.

## 2.5.2 Výpočet mýta pro Slovenskou republiku

Sazby pro Slovenskou republiku jsou v měně EUR. Je zde připočítáno i 20 % DPH, od kterého mýto není osvobozeno. Avšak v ČR mýtné nepodléhá DPH, proto je možné si zažádat o vrácení DPH. O vrácení si lze zažádat na základě dokladu o úhradě mýtného (faktura).

**Tabulka 19 – Výpočet mýta pro Slovenskou republiku**

č.	Nápravy		EURO třída	D+R	I. tř. , € na km	100 km / € D+R	vč. DPH 20 %	100 km / € I. tř.	vč. DPH 20 %	
	auto + přípoj	suma								
1	2	-	2	Euro 2	0,193	0,146	19,3	23,16	14,6	17,52
2	2	2	4	Euro 2	0,209	0,156	20,9	25,08	15,6	18,72
3	2	3	5	Euro 2	0,206	0,153	20,6	24,72	15,3	18,36
4	2	-	2	Euro 3	0,183	0,136	18,3	21,96	13,6	16,32
5	2	2	4	Euro 3	0,199	0,149	19,9	23,88	14,9	17,88
6	2	3	5	Euro 3	0,193	0,146	19,3	23,16	14,6	17,52
7	2	-	2	Euro 5	0,179	0,136	17,9	21,48	13,6	16,32
8	2	2	4	Euro 5	0,196	0,146	19,6	23,52	14,6	17,52
9	2	3	5	Euro 5	0,189	0,143	18,9	22,68	14,3	17,16
10	2	-	2	EEV	0,179	0,136	17,9	21,48	13,6	16,32
11	2	2	4	EEV	0,196	0,146	19,6	23,52	14,6	17,52
12	2	3	5	EEV	0,189	0,143	18,9	22,68	14,3	17,16
13	2	-	2	Euro 0	0,193	0,146	19,3	23,16	14,6	17,52
14	2	2	4	Euro 0	0,209	0,156	20,9	25,08	15,6	18,72
15	2	3	5	Euro 0	0,206	0,153	20,6	24,72	15,3	18,36
16	2	-	2	Euro 1	0,193	0,146	19,3	23,16	14,6	17,52
17	2	2	4	Euro 1	0,209	0,156	20,9	25,08	15,6	18,72
18	2	3	5	Euro 1	0,206	0,153	20,6	24,72	15,3	18,36
19	2	-	2	Euro 4	0,179	0,136	17,9	21,48	13,6	16,32
20	2	2	4	Euro 4	0,196	0,146	19,6	23,52	14,6	17,52
21	2	3	5	Euro 4	0,189	0,143	18,9	22,68	14,3	17,16

Zdroj: vlastní výpočty

Výpočty mýta pro Slovensko jsou podobné jako u České republiky. Opět je důležité rozdělení vozidel podle Euro tříd. Sazby jsou vyčísleny v EUR. Rozdíl je také v tom, že sazby jsou bez DPH, ale musí být dopočteny. Je zde nárok o zažádání si o vrácení DPH. I na Slovensku jsou zpoplatněny silnice I. tř., proto i zde je dvoje zpoplatnění. Je to z toho důvodu, že silnice I. třídy mají horší jízdní vlastnosti, proto jsou sazby mýta na těchto úsecích nižší jak u dálnic a rychlostních silnic.

### 2.5.3 Výpočet Rakouského mýta

Rakouské mýtné je taktéž závislé na emisní třídě. Proto jsme museli nejprve auta zařadit do kategorií A, B, C, kdy A je nejvyšší emisní třída, do které patří EEV a Euro VI. Do skupiny B patří Euro V a Euro IV. Ve skupině C jsou nejnižší Euro skupiny, tj. Euro III–0.

**Tabulka 20 – Výpočet Rakouského mýta**

č.	Nápravy			EURO třída	kategorie dle EURO	Sazby na 1 km/€	100 Km/€
	auto + přípoj		suma				
1	2	-	2	Euro 2	C	0,1760	17,60
2	2	2	4	Euro 2	C	0,3696	36,96
3	2	3	5	Euro 2	C	0,3696	36,96
4	2	-	2	Euro 3	C	0,1760	17,60
5	2	2	4	Euro 3	C	0,3696	36,96
6	2	3	5	Euro 3	C	0,3696	36,96
7	2	-	2	Euro 5	B	0,1540	15,40
8	2	2	4	Euro 5	B	0,3234	32,34
9	2	3	5	Euro 5	B	0,3234	32,34
10	2	-	2	EEV	A	0,1440	14,40
11	2	2	4	EEV	A	0,3024	30,24
12	2	3	5	EEV	A	0,3024	30,24
13	2	-	2	Euro 0	C	0,1760	17,60
14	2	2	4	Euro 0	C	0,3696	36,96
15	2	3	5	Euro 0	C	0,3696	36,96
16	2	-	2	Euro 1	C	0,1760	17,60
17	2	2	4	Euro 1	C	0,3696	36,96
18	2	3	5	Euro 1	C	0,3696	36,96
19	2	-	2	Euro 4	B	0,1540	15,40
20	2	2	4	Euro 4	B	0,3234	32,34
21	2	3	5	Euro 4	B	0,3234	32,34

Zdroj: vlastní výpočty

V tabulce vidíme výpočet mýta na 100 km v měně EUR. Ceny už jsou včetně DPH. I na vyúčtování o mýtu je DPH vyčísleno. Opět je možné zažádat si o vrácení.

## 2.5.4 Výpočet mýta pro Německo

V Německu podobně jako v Rakousku jsou Euro skupiny taky rozděleny do kategorií. Avšak v Německu jsou čtyři na rozdíl od Rakouska, který má pouze 3 kategorie rozdělení.

Tabulka 21 – Výpočet Německého mýta

č.	Nápravy		EURO třída	Kategorie	Sazby		
	auto + přípoj	suma			D+R	100 km/€	
1	2	-	2	Euro 2	D	0,274	27,40
2	2	2	4	Euro 2	D	0,288	28,80
3	2	3	5	Euro 2	D	0,288	28,80
4	2	-	2	Euro 3	C	0,190	19,00
5	2	2	4	Euro 3	C	0,204	20,40
6	2	3	5	Euro 3	C	0,204	20,40
7	2	-	2	Euro 5	A	0,141	14,10
8	2	2	4	Euro 5	A	0,155	15,50
9	2	3	5	Euro 5	A	0,155	15,50
10	2	-	2	EEV	A	0,141	14,10
11	2	2	4	EEV	A	0,155	15,50
12	2	3	5	EEV	A	0,155	15,50
13	2	-	2	Euro 0	D	0,274	27,40
14	2	2	4	Euro 0	D	0,288	28,80
15	2	3	5	Euro 0	D	0,288	28,80
16	2	-	2	Euro 1	D	0,274	27,40
17	2	2	4	Euro 1	D	0,288	28,80
18	2	3	5	Euro 1	D	0,288	28,80
19	2	-	2	Euro 4	B	0,169	16,90
20	2	2	4	Euro 4	B	0,183	18,30
21	2	3	5	Euro 4	B	0,183	18,30

Zdroj: vlastní výpočty

Výpočet v tabulce je opět v euru na 100 km. V první řadě bylo důležité správně rozdělit auta do kategorií, kde do A jsou zařazeny nejvyšší emisní kategorie. I v Německu jsou ceny včetně DPH.

## 2.5.5 Výpočet mýta v Polsku

Polský systém zpoplatnění je oproti ostatním zemím jiný. Liší se v tom, že zde není zavedený výkonnostní poplatek, ale pouze časový poplatek.

**Tabulka 22 – Výpočet poplatků v Polsku**

č.	Nápravy			EURO třída	Sazby		
	auto + přípoj		suma		denní/PLN	sedmidenní/PLN	měsíční/PLN
1	2	-	2	Euro 2	43	169	520
2	2	2	4	Euro 2	43	189	580
3	2	3	5	Euro 2	43	189	580
4	2	-	2	Euro 3	43	169	520
5	2	2	4	Euro 3	43	189	580
6	2	3	5	Euro 3	43	189	580
7	2	-	2	Euro 5	43	143	468
8	2	2	4	Euro 5	43	160	522
9	2	3	5	Euro 5	43	160	522
10	2	-	2	EEV	43	143	468
11	2	2	4	EEV	43	160	522
12	2	3	5	EEV	43	160	522
13	2	-	2	Euro 0	43	169	520
14	2	2	4	Euro 0	43	189	580
15	2	3	5	Euro 0	43	189	580
16	2	-	2	Euro 1	43	169	520
17	2	2	4	Euro 1	43	189	580
18	2	3	5	Euro 1	43	189	580
19	2	-	2	Euro 4	43	143	468
20	2	2	4	Euro 4	43	160	522
21	2	3	5	Euro 4	43	160	522

Zdroj: vlastní výpočty

V tabulce výpočtu polských kuponů je také důležité rozdělení podle euro emisí a počtu náprav. Pro zjištění výsledku byla použita tabulka č. 11 se sazbou polských dálničních známek. Ceny jsou uvedeny v polských zlotých. Byly počítány poplatky na den, sedm dní a měsíc. Polské známky mají pouze tuto platnost.



## **2.6 Srovnání mýtných systémů všech zemí**

Při srovnání všech pěti systémů zpoplatnění silnic a dálnic jsme došli k docela zásadním rozdílům. V první řadě musí být připomenuto, že v Polsku ještě není zavedený mýtný systém jak v ostatních zemích. Je zde pouze časový poplatek, který ovšem také zohledňuje druh vozidla, hmotnost, počet náprav a emisní třídu.

### **2.6.1 Srovnání technických parametrů mýtných systémů**

V České republice a Rakousku je využíváno stejného systému pro výběr mýta. Oba systémy pracují na mikrovlnné technologii. K tomu aby systém dobře fungoval je zapotřebí mít v automobilu namontovanou jednotku. Tato jednotka komunikuje s mýtnými bránami pomocí mikrovlnné technologie. V Česku je to Premid jednotka a v Rakousku GO-Box. Palubní jednotka se instaluje na čelní sklo v kabině vozidla. Namontování provádí řidič nebo provozovatel vozidla. Instalace je velice jednoduchá, proto není zapotřebí autorizovaného servisu. Tyto mýtné jednotky jsou nepřenosné. Jsou vázány na jednu SPZ. Tento systém má své klady v jednoduchosti. Jednotka nemusí být připojena k napájení. Uvnitř krabičky (palubní jednotky) je baterie s životností až 2 roky. Jakmile se baterie vybití, je zapotřebí výměna celou mýtnou jednotku.

Slovenská republika má oproti ČR a Rakousku poměrně větší palubní jednotku OBU. Tato jednotka se může do auta instalovat na pevně nebo do cigaretového zapalovače. Při vybití se nemusí jednotka měnit jak u předchozích dvou zemí, z důvodu připojení ke zdroji napájení. Palubní jednotka OBU se opět instaluje na čelní sklo v kabině vozidla. Za správnou instalaci zodpovídá řidič nebo provozovatel vozidla. Stejně je tomu tak i u ČR a Slovenska. Pokud je však instalace na pevně, kterou provádí autorizovaný servis, zodpovídá za správné namontování servis, do doby, než seznámí řidiče popř. provozovatele vozidla s fungováním mýtné jednotky.

Německý systém jako jediný instaluje jednotky do auta pouze na pevno. Tuto montáž provádí autorizované servisy. Který také zodpovídá za správnou instalaci. Palubní jednotka OBU je opět připevněna na čelní sklo, tak aby nebránila v rozhledu a řízení. Po instalaci jednotky je řidič popřípadě provozovatel seznámen s funkcemi jednotky. Na tomto základě je podepsaný certifikát o převzetí a seznámení s užíváním mýtné jednotky mezi servisem a provozovatelem vozidla.

U obou zemí jak u Slovenska, tak u Německa, systém výběru mýtného funguje na bázi GPS technologie. Systém funguje na satelitním spojení přes GPS – GSM systém. Palubní jednotka komunikuje s mýtnými bránami, které účtují sazbu mýtného do palubní jednotky, a z OBU jsou veškeré mýtné transakce zaznamenávané v centrále, společnost, která provozuje mýtný systém. Na základě dat z jednotky se provádí vyúčtování mýtného.

Veškeré přenosy dat z mýtné brány na palubní jednotku fungují automaticky. Není nijak ohrožen ani omezen provoz na pozemních komunikacích.

Palubní jednotka náleží po celou dobu užívání do vlastnictví provozovatele mýtného systému. Aby se zabránilo poškození při vracení, je převzetí palubní jednotky zpoplatněno. V České republice tato suma činí Kč 1.550,--, která se vrací provozovateli vozidla při vrácení nepoškozené palubní jednotky provozovateli mýtného systému. U Rakouského mýta je pouze jednorázový poplatek € 5,--, který se nevrací. Slovensko vratnou kaucí stanovilo na € 50,--. U Německa není vybírán žádný poplatek ani vratná kauce. Avšak je účtováno namontování palubní jednotky dle sazebníku daného servisu. Pokud je palubní jednotka poškozená nebo došlo ke krádeži, hradí provozovatel vozidla palubní jednotku v plném rozsahu po odečtení vratné kauce.

V případě Polského výběru mýta, se neinstalují žádné palubní jednotky. Je zapotřebí si koupit pouze kupón, kterým se musí řidič při kontrole prokázat.

Při srovnání mýtných systémů všech čtyř zemí, je na tom Česká republika, co se týče instalace a vratné kauce, nejlépe. Nejnákladnější a časově nejnáročnější systém provozuje Německo. Hlavním důvodem je montáž prováděný autorizovaným servisem, který si účtuje za služby mechaniků. Tato suma není vratná. Jde do nákladů provozovatele vozidla. Na druhém místě v jednoduchosti je Rakousko a hned za ním Slovenská republika. Pokud

by se to však mělo brát podle vynaložených nákladů, bylo by to obráceně. Slovenská jednotka je předávána za vratnou kauci, kdežto u rakouského mýta je jednorázový poplatek, který není vratný.

## **2.6.2 Komparace provádějího vyúčtování**

U všech sledovaných zemí lze mýto platit předem nebo následně. Platby předem se provádí hotově nebo příslušnou tankovací kartou. V podstatě se palubní jednotka předplatí na určitou částku, ze které se pak sazba mýta odečítá po projetí mýtnou branou. Pokud se limit kreditu blíží k minimální částce, jednotka oznámí akustickou signalizací dosažení minimální částky. Je to pokyn pro řidiče, aby si předplatil mýtnou krabičku.

Při následné platbě je nutná registrace u společnosti provozující mýtný systém. Registrace se provádí na distribučních nebo kontaktních místech. Vyúčtování u následné platby je na fakturu, která se hradí na bankovní účet společnosti provádějící mýto nebo příslušnou tankovací kartou. Tento způsob je oproti placení předem výhodný v tom, že řidič nemusí sledovat stav kreditu na palubní jednotce a dobíjet mýtnou jednotku. Provozovatel vozidla nemusí poskytovat řidiči potřebné hotovostní peníze na dobítí krabičky.

V ČR se lze registrovat na distribučních místech pouze při platbě v hotovosti. Pokud má být vozidlo registrováno do následné platby, musí se provozovatel nebo jím zmocněná osoba dostavit na kontaktní místo. V obou případech musí být vyplněný formulář žádosti, s tím doložený průkaz totožnosti, výpis z obchodního rejstříku, osvědčení o registraci nebo technický průkaz, ze kterého je patrna emisní třída. Na základě těchto dokumentů je uzavřena smlouva a vydána palubní jednotka. V případě následného placení je nutné uvést způsob úhrady a to buď přes bankovní účet, nebo tankovací kartou. Při platbě předem je minimální částka na palubní jednotce Kč 600,--. V případě nižší částky se musí doplatit na distribučním místě kredit pro další jízdu.

Na Slovensku je systém registrace podobný. Vše je na základě vyplněného formuláře. Při následném placení se instaluje palubní jednotka na pevně. Proto je výhodnější placení předem, kdy nejsou další náklady spojené s namontováním do vozidla. Minimální částka prvního předplacení je € 50,--. Pokud se hranice přiblíží k sazbě € 12,-- je vydán akustický

signál, znamená pro řidiče, že se musí dobít mýtné. Lze to hotově nebo sjednanou tankovací kartou. Při následné platbě se nemusí hlídat minimální limit. Úhrada se provádí bankou nebo sjednanou palivovou kartou. K oběma systémům musí být doložena emisní třída.

V případě Rakouského mýta je vše mnohem jednodušší. Registrace se provádí na distribučních místech. Doloží se doklad o emisní třídě, krabička se nabije prvním vkladem € 75,-- v případě platby předem. V případě následné platby se uživatel registruje na internetu. Při tomto systému jsou mu zasílány faktury, které jsou placeny bankou nebo příslušnou palivovou kartou.

Nejinak je tomu i u Německého mýtného systému. Pracuje na stejné bázi jako Slovenský systém, s tím rozdílem, že se krabička instaluje na pevno. Platby jsou prováděny hotově, přes bankovní účet, palivovou kartou nebo platbou přes internet. Při platbě přes internet je nutné doplnit trasu plánované jízdy.

Co se týče registrace, má nejjednodušší systém Rakousko. Nemusí se složitě vyplňovat formuláře, zavedení do systému mýta je vyřízeno během pár minut. Registrace může být jednoduchá, ale pro provozovatele je nejdůležitějším kritériem sazba mýta.

Ceny u všech systémů jsou rozdílné. Česká republika uvádí ceny v CZK, ostatní země jsou vyčísleny v EURECH a Polsko má ceny v Polských zlotých. Proto, aby bylo možno srovnat ceny vypočtené mýtné povinnosti, byly sumy přepočteny na koruny. Pro přepočet byl použitý průměrný měsíční kurz pro Březen 2011, podle devizového lístku České národní banky (ČNB). Eura byla přepočtena kurzem Kč 24,392 a PLN 6,077. Kurz je zjistitelný na stránkách ČNB (Česká národní banka, 2003-2011).

Do úplného srovnání nebylo možno zahrnout Polsko. Systém výběru mýta a časového poplatku je odlišný. Časový poplatek je za strávenou dobu na zpoplatněné komunikaci, kdežto výkonnostní poplatek za ujeté kilometry.

Největší odlišnosti způsobuje jiné zařazení do Euro kategorií. Zatímco v Rakousku, Slovensko a Česká republika mají pouze 3 skupiny, Německo má tyto skupiny 4. Už tady vzniká jiného rozdělení, tudíž i jiných sazeb na danou euro skupinu.

Česká republika má rozdělení do 3 skupin. V první jsou auta zařazena do Euro třídy 0 – 2, ve druhé Euro 3 – 4 a v poslední skupině třetí jsou Euro 5 a EEV.

Slovenská republika má první skupinu stejně Euro 0 – 2, avšak v druhé kategorii je pouze Euro 3 a v poslední je Euro 4 – 5 a EEV.

V Rakousku je rozdělení do tříd A, B a C. Kdy a má nejvyšší emisní třídu tedy Euro 6 a EEV. Do kategorie B je zařazeno Euro 4 – 5 a v C je Euro 0 – 3. Je zřejmé, že toto rozdělení se úplně liší od předcházejících dvou zemí.

Nejinak je tomu i v Německu. Vozidla jsou rozdělena do kategorií A až D. V první A jsou auta Euro 5 a výš, do B patří Euro 4, pro C jsou Euro 3 a do poslední skupiny patří všechna ostatní vozidla v kategorii Euro 0 – 2.

V následující tabulce jsou výpočty rozděleny podle euro tříd a převedeny dle průměrného kurzu pro Březen na koruny.

**Tabulka 23 – Srovná cen mýta**

č.	EURO třída	ČR - ostatní dny		ČR - pátek		SK v CZK				AT	DE
		D+R	I. tř.	D+R	I. tř.	D+R	s DPH	I. tř.	s DPH	CZK	CZK
1	Euro 2	283	135	359	171	470,8	564,9	356,1	427,3	429,3	668,3
2		663	319	945	455	509,8	611,8	380,5	456,6	901,5	702,5
3		663	319	945	455	502,5	603,0	373,2	447,8	901,5	702,5
4	Euro 3	209	99	265	120	446,4	535,6	331,7	398,1	429,3	463,5
5		515	245	735	350	485,4	582,5	363,4	436,1	901,5	497,6
6		515	245	735	350	470,8	564,9	356,1	427,3	901,5	497,6
7	Euro 5	167	79	212	100	436,6	523,9	331,7	398,1	375,6	343,9
8		412	196	588	280	478,1	573,7	356,1	427,3	788,8	378,1
9		412	196	588	280	461,0	553,2	348,8	418,6	788,8	378,1
10	EEV	167	79	212	100	436,6	523,9	331,7	398,1	351,2	343,9
11		412	196	588	280	478,1	573,7	356,1	427,3	737,6	378,1
12		412	196	588	280	461,0	553,2	348,8	418,6	737,6	378,1
13	Euro 0	283	135	359	171	470,8	564,9	356,1	427,3	429,3	668,3
14		663	319	945	455	509,8	611,8	380,5	456,6	901,5	702,5
15		663	319	945	455	502,5	603,0	373,2	447,8	901,5	702,5
16	Euro 1	283	135	359	171	470,8	564,9	356,1	427,3	429,3	668,3
17		663	319	945	455	509,8	611,8	380,5	456,6	901,5	702,5
18		663	319	945	455	502,5	603,0	373,2	447,8	901,5	702,5
19	Euro 4	209	99	265	120	436,6	523,9	331,7	398,1	375,6	412,2
20		515	245	735	350	478,1	573,7	356,1	427,3	788,8	446,4
21		515	245	735	350	461,0	553,2	348,8	418,6	788,8	446,4

Zdroj: vlastní práce

V tabulce jsou shrnuty mýtné systémy ČR, SK, AT a D. Po přepočtu na CZK je zřejmé, že se sazby dosti liší. V první řadě je to způsobeno euro skupinou a počtem náprav.

U třídy Euro 0, 1 a 2 je zařazení u všech zemí stejné do nejnižší kategorie. Jak je v tabulce vypočteno jsou sazby pro Euro 0 pro 2 nápravy nejnižší pro ČR, ale při více náprav už má tyto sazby nižší Slovensko. Pokud nebude bráno v potaz zpoplatnění českých dálnic v pátek, má nejvyšší sazby Rakousko, hned za ním Německo.

Pro kategorii Euro 1 a Euro 2 to bude vycházet stejně jak v předchozí třídě Euro 0. Mýtné sazby jsou totožné, není zde vidět žádná změna. Rozdíl nastává až u Euro 3, kdy podle rozdělení do kategorií jsou pro tuto třídu u ČR, SK sazby nižší. Pro Rakousko však sumy zůstávají stejné. Změnily se i sazby pro Německo, kdy je Euro 3 zařazeno do kategorie C. Předchozí třídy byly zařazeny do kategorie D.

Pro tuto skupinu má nejnížší sazby Německo. U Rakouska se sazby nezměnily proto výpočet mýta na 100 km je nejvyšší. Za Německem má nižší sazby ČR.

Emisní třída Euro 4 bude také rozdílná. Pro ČR tato skupina náleží pořád do 2 kategorie, na Slovensku už je zařazení do 3 kategorie, v Rakousku do kat. B a v Německu do kategorie D.

Podle vyčíslení sazeb a počtu náprav je na tom při 2 nápravách ČR nejlépe, pokud je víc náprav tak se to mění. Nejnížší sazby pro Euro 4 má Německo, ekvivalentem je Rakousko.

Euro 5 je u všech zemí kromě Rakouska zařazena do nejvyšší kategorie. U Rakouska náleží do stále do kategorie B.

Emisní třída EEV je u všech zemí zařazena do nejvíce zvýhodněné kategorie. Sazby jsou pro EEV nejnížší.

U Euro třídy 5 a EEV vychází zpoplatnění nejnižší v Německu, poté následuje ČR, Slovensko a nejvyšší sazby má Rakousko.

Z tabulky je patrné, že nejvíc zatížené jsou Rakouské dálnice. Pro dopravce je to velká nevýhoda, ale pro stát je to výhodné. Z poplacení dálnic a silnic výkonnostním poplatkem, plynou do odboru dopravy veliké příjmy. Tyto příjmy jsou dále vynakládány na údržbu, rekonstrukci a výstavbu silnic.

**Tabulka 244 – Polské známky přepočtené na CZK**

č.	Nápravy	EURO třída	Sazby v PLN			ceny v CZK dle kurzu 6,077		
			denní	sedmidenní	měsíční	denní	sedmidenní	měsíční
1	2	Euro 2	43	169	520	261,31	1027,01	3160,04
2	4	Euro 2	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
3	5	Euro 2	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
4	2	Euro 3	43	169	520	261,31	1027,01	3160,04
5	4	Euro 3	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
6	5	Euro 3	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
7	2	Euro 5	43	143	468	261,31	869,01	2844,04
8	4	Euro 5	43	160	522	261,31	972,32	3172,19
9	5	Euro 5	43	160	522	261,31	972,32	3172,19
10	2	EEV	43	143	468	261,31	869,01	2844,04
11	4	EEV	43	160	522	261,31	972,32	3172,19
12	5	EEV	43	160	522	261,31	972,32	3172,19
13	2	Euro 0	43	169	520	261,31	1027,01	3160,04
14	4	Euro 0	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
15	5	Euro 0	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
16	2	Euro 1	43	169	520	261,31	1027,01	3160,04
17	4	Euro 1	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
18	5	Euro 1	43	189	580	261,31	1148,55	3524,66
19	2	Euro 4	43	143	468	261,31	869,01	2844,04
20	4	Euro 4	43	160	522	261,31	972,32	3172,19
21	5	Euro 4	43	160	522	261,31	972,32	3172,19

Zdroj: vlastní výpočty

V této tabulce jsou pro zajímavost přepočtené poplatky za dálniční kupóny v Polsku. Bohužel nelze srovnat s žádným mýtným systémem vybraných zemí. Nelze jednotně určit sazbu na kilometr.

Z tabulky vyplívá, že při zakoupení jednodenní známky, není emisní třída důležitá. Sazba je pro všechny stejná. Zvýhodněné jsou až sedmidenní a měsíční kupóny. Zde hraje roli emisní třída a počet náprav.



## ZÁVĚR

Bakalářské práce se snaží v teoretické části o analýzu zpoplatnění silnic a dálnic v České republice výkonnostním poplatkem. Je zřejmé, že se vláda snaží o stimulaci dopravních firem k docílení průběžného obnovování vozového parku rozdělením poplatků do skupin dle emisních tříd, přičemž zvýhodňuje vozidla s nejvyšší ekologickou třídou.

Prostředkem ke splnění tohoto cíle byly v první řadě přísnější emisní limity EURO. Tyto EURO třídy a sazby jsou upraveny v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů. Tyto snahy vedou také ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. Samozřejmostí zůstává základní myšlenka výběru mýta a prostředku na obnovu a budování infrastruktury v jednotlivých zemích. Každá jednotlivá země si zvolila jiný způsob sledování pohybu vozidel, přičemž je těžké říci, který je lepší či horší.

Praktická část je věnována hlavnímu cíli práce a to je popis a analýza mýtných systémů ve vybraných pěti zemích a to jednak v České republice a dále na Slovensku, Rakousku, Německu a Polsku. Polsko je zmíněno pouze okrajově. Zavedení mýta v Polské republice je teprve v počátcích. V současné době zakoupením známky, která má různou dobu platnosti, také rozděleno dle emisních tříd, se vozidlo pohybuje po jakékoliv silnici včetně dálnic a rychlostních silnic. Následným krokem byla komparace jednotlivých systémů výběru mýta ve vybraných státech.

Lze říci, že Česká republika a Rakousko využívají stejný systém výběru mýta. Avšak rozdíl je v cenách za zpoplatnění, síti a především kvalitou dálnic a průjezdů vyžadujících další příplatek (tunely, mosty). Zatímco ČR má nižší sazby, Rakousko má z vybraných zemí sazby nejvyšší. U Slovenska a Německa jsou systémy rozdílné, ale principiálně jsou na tom stejně. O něco málo je problematičtější systém výběru mýta v Německu, kde se musí palubní jednotka instalovat na pevně. K tomu existuje alternativa zaplatit přesnou trasu při vjezdu na území SRN na terminálech, což umožní jednorázovou jízdu bez palubní jednotky. Terminály jsou dobře označené a jsou umístěny u většiny sjezdů a nájezdů na dálnicích. U ostatních systémů je nutné pořídit mobilní jednotku a neexistuje jiná alternativa.

U všech zemí je cíl stejný, dosažení příjmů na rekonstrukce, údržbu a výstavbu nových silničních sítí. Je zde i zohledněná stránka ekologická a to je snižování škodlivých látek ve výfukových plynech a používaných palivech. To je upraveno díky použitím limitů emisních tříd.

# POUŽITÉ ZDROJE

## Knihy

FASTR, P., ČECH, J. *Zákon o pozemních komunikacích s komentářem, se souvisejícími a prováděcími předpisy*. 10. vyd. Praha: Linde Praha, 2010. ISBN 978-80-7201-792-8.

GRUBER, J. *Public Finance and Public Policy*. 3rd ed. New York: Worth Publisher, 2009. ISBN 9781429219495.

JANOUŠEK, K. *Daň silniční: s komentářem 2010*. 3. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. ISBN 978-80-7263-587-0.

NOVÁK, R. *Mezinárodní kamionová doprava plus*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2005. ISBN 80-86395-53-7.

RYLOVÁ, Z., aj. *Daňové zákony 2010: s komentářem změn*. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2010. ISBN 978-80-251-2904-3.

STARÝ, M., aj. *Dějiny daní a poplatků*. 1. vyd. Praha: Havlíček Brain Team, 2009. ISBN 978-80-87109-15-1.

## Internetové zdroje

Česká pošta [online]. c2011, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Dálniční známky na rok 2011. Dostupné z WWW: <<http://ceskaposta.cz/cz/sluzby/prodej-na-postach/dalnicni-znamky-kupony-na-rok-2011--prodej-na-postach-id31982/>>.

Kapsch Telematic Services spol. s r.o. [online]. c2007a, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Tabulka sazeb mýtného. Dostupné z WWW: <<http://mytocz.cz/index.php?id=2251&L=3>>.

Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. c2011a, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Zpoplatněné úseky. Dostupné z WWW: <[http://www.silnice.info/zpoplatnene\\_useky.php](http://www.silnice.info/zpoplatnene_useky.php)>.

Sdružení automobilového průmyslu [online]. c2002, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-31]. Složení vozového parku v ČR. Dostupné z WWW: <<http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm>>.

Státní fond dopravní infrastruktury [online]. c2008, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-15]. Základní informace. Dostupné z WWW: <<http://www.sfdi.cz/CZ/index.php>>.

## **Slovenská republika**

*SkyToll* [online]. c2009a, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Technología. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/technology>>.

*SkyToll* [online]. c2009b, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Legislativa. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/legislative>>.

*SkyToll* [online]. c2009c, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-05]. Spoplatnené vozidlá. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/spoplatnene-vozidla>>.

*SkyToll* [online]. c2009d, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Vozidlá oslobodené od povinnosti platiť mýto. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/oslobodene-vozidla>>.

*SkyToll* [online]. c2009e, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Registrácia. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/how-to-register>>.

*SkyToll* [online]. c2009f, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Palubná jednotka OBU. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/funkcia-a-opis>>.

*SkyToll* [online]. c2009g, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Sadzby mýta. Dostupné z WWW: <<https://www.emyto.sk/web/guest/toll/rates>>.

## **Rakousko**

*ASFINAG* [online]. c2011a, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-26]. Společnost. Dostupné z WWW: <<http://www.go-maut.at/unternehmen>>.

*ASFINAG* [online]. c2011b, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Systém výběru mýtného. Dostupné z WWW: <<http://www.go-maut.at/mautsystem>>.

*ASFINAG* [online]. c2011c, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-02-26]. Úhrada. Dostupné z WWW: <<http://www.go-maut.at/bezahlung>>.

## **Německo**

*Toll Collect* [online]. c2011a, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Mýto pro nákladní automobily v Německu. Dostupné z WWW: <[http://www.toll-collect.de/pdf/dachflyer/Lkw-Maut\\_Dtl\\_CZ.pdf](http://www.toll-collect.de/pdf/dachflyer/Lkw-Maut_Dtl_CZ.pdf)>.

*Toll Collect* [online]. c2011b, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-01]. Informace pro uživatele. Dostupné z WWW: <[http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/cz\\_NutzerInfo.pdf](http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/cz_NutzerInfo.pdf)>.

## **Polsko**

*Doprava v Praxi* [online]. c2009-2011, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-03-25]. Mýto v Polsku. Dostupné z WWW: <[http://www.doprava.vpraxi.cz/myto\\_pl.html](http://www.doprava.vpraxi.cz/myto_pl.html)>.

*GDDKiA* [online]. c2010, poslední revize 2011-04-26 [cit. 2011-04-04]. Serwis dla kierowców • Oplaty drogowe. Dostupné z WWW: <<http://www.gddkia.gov.pl/13/oplaty-drogowe>>.

## **Ostatní**

*Česká národní banka* [online]. c2003-2011, poslední revize 2011-04-27 [cit. 2011-04-26]. Kurzy devizového trhu. Dostupné z WWW: <[http://www.cnb.cz/cs/financni\\_trhy/devizovy\\_trh/kurzy\\_devizoveho\\_trhu/prumerne\\_rok.jsp?rok=2011](http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_rok.jsp?rok=2011)>.

# SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

## Seznam Obrázků

Obrázek 1 – Registrovaná užitková vozidla od roku 1988 až do roku 2010 .....	16
Obrázek 2 – Zpoplatněné úseky dálničním kupónem .....	20
Obrázek 3 – Výkonové zpoplatnění užívání dálnic a rychlostních silnic.....	25

## Seznam Tabulek

Tabulka 1 – Cena časového kupónu a platnost kupónu .....	19
Tabulka 2 – Sazby mýta pro ostatní dny v týdnu .....	25
Tabulka 3 – Sazby mýta pro Pátek od 15 – 21 hodin .....	26
Tabulka 4 – Vozidla podléhající platbě mýta.....	31
Tabulka 5 – Sazby mýtného za užívání vymezených úseků dálnic a silnic .....	36
Tabulka 6 – Sazby mýtného za užívání vymezených úseků silnic I. třídy.....	37
Tabulka 7 – Tarify mýtného platné od 1. ledna 2010 .....	40
Tabulka 8 – Tarify pro zvláštní trasy mýtného .....	41
Tabulka 9 – Emisní třídy podle vyhlášky o výši mýta.....	47
Tabulka 10 – Sazby mýta .....	47
Tabulka 11 – Sazby dálničních známek.....	49
Tabulka 12 – Rozdělení do kategorií, základní sazby mýta.....	50
Tabulka 13 - Sazby pro dálnici A1 dle úseků a kategorie v PLN včetně DPH.....	51
Tabulka 14 – Sazby mýta pro dálnici A2.....	51
Tabulka 15 – Sazby mýt pro dálnice A4.....	52
Tabulka 16 – Nákladní automobily firmy Vapas, a.s. ....	53
Tabulka 17 – Mýto pro ČR – ostatní období.....	54
Tabulka 18 – Mýto pro ČR – pátek od 15 – 21 hodin.....	55
Tabulka 19 – Výpočet mýta pro Slovenskou republiku .....	56
Tabulka 20 – Výpočet Rakouského mýta .....	57
Tabulka 21 – Výpočet Německého mýta.....	58
Tabulka 22 – Výpočet poplatků v Polsku .....	59
Tabulka 23 – Srovná cen mýta .....	65
Tabulka 24 – Polské známky přepočtené na CZK.....	67