

**UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

**BAKALÁŘSKÉ KOMBINOVANÉ STUDIUM**

2014–2015

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**Jan Hnátek**

**Elektronický systém výkonového zpoplatnění vybraných  
pozemních komunikací v ČR**

Praha 2015

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tereza Jonáková

**JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE**

**BACHELOR COMBINED STUDIES**

2014–2015

**BACHELOR THESIS**

**Jan Hnátek**

**The electronic toll collection in the Czech Republic**

Prague 2015

The Bachelor Thesis Work Supervisor: JUDr. Tereza Jonáková

### **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne

Jan Hnátek

## **Anotace**

Ve své práci se zabývám problematikou mýtného systému v České republice a jeho srovnáním se sousedními státy středoevropského regionu. Na úvod definuji jednotlivé typy pozemních komunikací a popisuji historický vývoj komunikací na území České republiky. Poté popisuji druhy mýtných systémů a jejich použití. Detailněji se zabývám českým mýtným systémem. Závěrem srovnávám český a slovenský způsob výběru mýta.

## **Klíčová slova**

Dálnice, DSRC, Kapsch, mikrovlnný systém, mýtná stanice, mýto, nákladní vozidlo, palubní jednotka, satelitní systém, zpoplatněná komunikace.

## **Annotation**

In my thesis I am concerned with the issues of toll-road fee applicable in the Czech Republic, I am comparing these matters with the neighbouring countries within the region. At first, I define the individual type of roads as well as I depict their progress in time throughout the history of the Czech Republic. Later in my work, I define the different types of tolling systems with their applications. In depth I look upon the Czech tolling system. The end of my thesis I devote to the comparison of differences between the Czech and Slovakian means of toll collection.

## **Key words**

Board unit, chargeable road, DSRC, highway, Kapsch, microwave system, road toll fee, satellite system, tolling station, truck.

<b>ÚVOD.....</b>	<b>8</b>
<b>1 DEFINICE POZEMNÍ KOMUNIKACE.....</b>	<b>9</b>
1.1 Definice dálnice .....	9
1.2 Definice silnice .....	10
1.3 Místní a účelové komunikace .....	10
<b>2 VÝVOJ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ NA ÚZEMÍ ČR.....</b>	<b>11</b>
2.1 Vznik pojmu dálnice a rychlostní komunikace .....	12
2.2 Vývoj silniční dopravy po roce 1989 .....	12
<b>3 DRUHY MÝTNÝCH SYSTÉMŮ .....</b>	<b>16</b>
3.1 Manuální výběr mýtného .....	17
3.2 Elektronický mikrovlnný systém .....	17
3.3 Elektronický satelitní systém .....	18
3.4 Evropská služba elektronického mýtného .....	18
<b>4 VÝBĚR MÝTA V SOUSEDNÍCH ZEMÍCH .....</b>	<b>19</b>
4.1 Rakouský mýtný systém .....	19
4.2 Německý mýtný systém.....	20
4.3 Slovenský mýtný systém .....	20
4.4 Polský mýtný systém .....	21
<b>5 ELEKTRONICKÝ SYSTÉM VÝKONOVÉHO ZPOPLATNĚNÍ V ČR.....</b>	<b>21</b>
5.1 Zavedení mýtného systému v ČR .....	22
5.2 Události mýtného systému.....	23
5.3 Pojmy k elektronickému mýtu .....	25
5.4 Subjekty podílející se na provozu mýtného systému .....	27
5.5 Architektura mýtného systému.....	28
5.5.1 Mýtná stanice .....	29
5.5.2 Kontrolní mýtná stanice .....	32
5.5.3 Přenosné kontrolní zařízení.....	34
5.5.4 Mobilní mýtná stanice.....	35
5.5.5 Vozidla mobilní kontroly (MEV).....	36
5.5.6 Kontakt s uživateli komunikace .....	37
5.6 Palubní elektronická jednotka (OBU).....	39
5.7 Způsoby placení mýtného .....	42
5.8 Slevy na mýtném .....	43
5.9 Mýto jako zdroj financování dopravní infrastruktury .....	45
5.10 Výnosy a náklady mýtného systému.....	47
5.11 Mýtný systém po 31. 12. 2016.....	50

<b>6</b>	<b>POROVNÁNÍ ČESKÉHO A SLOVENSKÉHO MÝTNÉHO SYSTÉMU .....</b>	<b>52</b>
6.1	Základní parametry českého a slovenského mýtného systému .....	52
6.2	Rozdíly mezi českým a slovenským mýtným systémem .....	52
	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>55</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....</b>	<b>57</b>
	<b>SEZNAM ZKRATEK .....</b>	<b>60</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK .....</b>	<b>61</b>

## ÚVOD

Jedním důvodů výběru tématu „Elektronický systém výkonného zpoplatnění pozemních komunikací v ČR“ je pro mě velmi častá jízda po dálnici D1. Stav této hlavní dopravní tepny České republiky je již delší dobu zcela nevyhovující. Při jízdě po této komunikaci potkávám velké množství nákladních vozidel, a také proto mě zaujala problematika fungování českého mýtného systému, mýtných bran a hlavně způsobu výběru mýta. Jelikož se blíží termín ukončení kontraktu na vybudování a provozování mýtného systému mezi státem a konsorciem Kapsch, stává se téma mýtné stále aktuálnější.

Cílem mé práce je charakterizovat jednotlivé druhy mýtných systémů, popsat jejich fungování a porovnat s českým systémem. V České republice je nyní velmi aktuální problém nejen s tendrem na nového provozovatele mýtného systému po 31. 12. 2016, ale i se stanovením zadávacích podmínek tohoto výběrového řízení. Některé sousední středoevropské státy využívají mikrovltný systém výběru mýta a jiné naopak satelitní způsob výběru. Požadavkem Evropské komise je dosáhnout interoperability všech mýtných systémů v Evropské unii.



# 1 Definice pozemní komunikace

Kategorizaci pozemních komunikací a jejich základní definice upravuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění:

„§ 2

(1) *Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*

(2) *Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:*

- a) dálnice,*
- b) silnice,*
- c) místní komunikace,*
- d) účelové komunikace.*

§ 3

(1) *O zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice, silnice nebo místní komunikace rozhoduje příslušný silniční správní úřad na základě jejího určení, dopravního významu a stavebně technického vybavení<sup>1</sup>*

## 1.1 Definice dálnice

Pojem dálnice je v § 4 zákona č. 13/1997 definován takto:

„Dálnice

(1) *Dálnice je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy.*

---

<sup>1</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: č.13/1997. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

(2) *Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní právní předpis.*<sup>2</sup>

## **1.2 Definice silnice**

Silnice jsou v zákoně č. 13/1997 Sb. definovány takto:

„*Silnice*

(1) *Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť.*

(2) *Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:*

- a) *silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,*
- b) *silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,*
- c) *silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.*<sup>3</sup>

Vlastníkem dálnic a silnic I. tříd je stát. Vlastnické právo státu k těmto pozemním komunikacím vykonává ze zákona Ministerstvo dopavy, které výkonem těchto vlastnických práv státu pověřilo státní příspěvkovou organizaci Ředitelství silnic a dálnic. Vlastnické právo u silnic II. a III. třídy vykonávají příslušné kraje.

## **1.3 Místní a účelové komunikace**

Zbývajícimi komunikacemi uvedenými v zákoně č.13/1997 Sb. jsou místní a účelové komunikace. Tyto komunikace dle svého názvu slouží především k nějakým účelům na území obcí. „*Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce.*

*Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí*

---

<sup>2</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platné změně. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

<sup>3</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

*s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.*<sup>4</sup>

Vlastnické právo k místním komunikacím vykonávají jednotlivé obce, na jejichž území se místní komunikace nacházejí. Vlastnické právo k účelovým komunikacím vykonávají právnické a fyzické osoby.

## 2 Vývoj pozemních komunikací na území ČR

Jelikož se naše republika nachází ve středu Evropy, na křižovatce dějin kultury a cest, od nepaměti ji křižovaly obchodní stezky, které směřovaly z našeho území do sousedních zemí přes hustě zalesněné průsmyky pohraničních hor. Velký rozvoj ve výstavbě pozemních komunikací nastal za panování císařovny Marie Terezie<sup>5</sup>, kdy „došlo ke stavbě císařských silnic především pro potřeby vojenské.“<sup>6</sup> Pro vybudování těchto silnic bylo také využíváno peněz z výběru mýta. Silnice byly vybudovány velmi velkoryse a z velké části nebylo jejich umístění měněno až do vzniku Československa v roce 1918. „V období mezi světovými válkami zůstala tato síť republiky a tak nevyhovovala svými parametry (nosnost, kapacita, hustota)“<sup>7</sup> Ve 20. a 30. letech dvacátého století došlo k velkému rozšíření automobilové dopravy a tomu bylo nutno přizpůsobit i stávající komunikace. V těchto letech byla proto vypracována řada studií a návrhů na přestavbu silniční sítě a hlavně vybudování páteřního spojení mezi západem a východem Československa. Mezi nejvýznamnější návrhy patří projekt Národní silnice Plzeň – Košice. V roce 1935 ho „vypracovala dopravní komise při československém regionalistickém ústředí, složená z členů Sdružení inženýrů a architektů.“<sup>8</sup> Avšak tyto návrhy byly státními institucemi odmítnuty. Důležitým podnětem k pokračování přípravy silničního spojení obou konců republiky byla v roce 1937 publikovaná kniha J.

---

<sup>4</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

<sup>5</sup> Marie Terezie (13. 5. 1717 – 29. 11. 1780) – arcivévodkyně rakouská, česká a uherská královna.

<sup>6</sup> *KOLEKTIV PRACOVNÍKŮ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. Dálnice v Československu. 1. vydání, Praha: Orbis, 1970, s. 9*

<sup>7</sup> *KOLEKTIV PRACOVNÍKŮ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. Dálnice v Československu. 1. vydání, Praha: Orbis, 1970, s. 9*

<sup>8</sup> LÍDL, Václav a Tomáš JANDA. *Stavby, kterým doba nepřála*, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006. s. 5

A. Bati: Budujeme stát pro 40 000 000 lidí. „Ve své knize požadoval stavbu železniční magistrály, průplavů a také automobilové silnice z Chebu až na Zakarpatskou Ukrajinu. Dne 4. listopadu 1938 byl vydán pokyn ministru veřejných prací, aby byly urychleně dokončeny přípravné práce a zřízen právní orgán pro stavbu dálnic.“<sup>9</sup> Tímto rozhodnutím začíná první etapa přípravy výstavby dálnic na našem území.

## 2.1 Vznik pojmu dálnice a rychlostní komunikace

V době přípravy výstavby nové silniční magistrály se takovéto komunikaci říkalo *autostráda* nebo také *autodráha* dle německého názvu *Autobahn*. Až na konci roku 1938 začal být používán pojem dálnice. Pojem rychlostní komunikace vznikl až mnohem později, teprve v roce 1999 usnesením vlády č. 741/1999.

## 2.2 Vývoj silniční dopravy po roce 1989

Československo a nyní Česká republika se nachází téměř ve středu Evropy a je tak důležitou křižovatkou cest ze severu na jih a za západu na východ kontinentu. Po pádu *železné opony* v roce 1989 došlo k výraznému navýšení intenzity silniční dopravy individuální, ale zejména nákladní. „Zatímco v roce 1989 činil podíl silniční nákladní dopravy na celkové nákladní přepravě celkem cca 23%, v roce 2004 to již bylo 75%. V roce 2004 byl podíl individuální a autobusové dopravy již 83% na celkové přepravě osob.“<sup>10</sup> Jelikož byla kapacita silnic a dálnic do té doby přizpůsobena z velké části pouze na vnitrostátní dopravu, bylo nutno urychleně dobudovat dálniční spojení se sousedními státy.

---

<sup>9</sup> KOLEKTIV PRACOVNÍKŮ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. *Dálnice v Československu*. 1. Vydání, Praha: Orbis, 1970. s. 10

<sup>10</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk: Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007. ISBN 80-903639-9-7. s. 26

Obrázek 1: Stav dálniční sítě k 31. 12. 1989



Zdroj: ŘSD

Hlavním úkolem bylo napojení dálnice D5, vedoucí z Prahy směrem na Plzeň, s německou dálnicí A6 přes hraniční přechod Rozvadov / Waidhaus. Ke zprovoznění úseku Praha – Plzeň došlo v roce 1995. Zbývající úsek ke státní hranici s Německem v délce 63 km „měla původně stavět a provozovat soukromá společnost. Propočty výše mýtného však ukázaly, že by bylo drahé, a tak by dálnici mnoho řidičů nepoužívalo.“<sup>11</sup> A proto bylo rozhodnuto, že tuto stavbu bude financovat stát. Úsek od Sulkova (Plzeň-západ) po hraniční přechod Rozvadov / Waidhaus byl slavnostně otevřen 10. listopadu 1997. Dokončením tohoto úseku D5 byla dálniční síť České republiky konečně plnohodnotně propojena se západní Evropou.

<sup>11</sup> BUDÍNSKÝ, PhDr. Václav. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Rudná: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009. s. 13

Obrázek 2: Stav dálniční sítě k 31. 12. 2009



Zdroj: ŘSD

I v dalších letech probíhala snaha o dobudování páteří sítě dálnic a rychlostních komunikací. Dochází však ke zpomalení intenzity výstavby a to hned z několika důvodů:

- nedostatek zdrojů,
- nedostatečná příprava,
- ekologická sdružení a iniciativy aj.

Teprve po roce 1989 začal být při stavbách komunikací větší ohled na životní prostředí. Začalo však docházet k ostrému střetu zájmů, kdy na jedné straně stojí zájmy investora (stát prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic) a zájmy přepravců, dopravců, motoristů a zejména obyvatel obcí postižených silnou dopravou. Na druhé straně zájmy ochrany přírody a krajiny, která je výstavbou dálnic více či méně často znehodnocována. Dalším důvodem je rozkouskovanost schvalování a výstavby tzv. *salámová metoda*. Problém nastává, jestliže je dokončeno několik úseků dálnice (1 úsek obvykle cca 11 km) a u

dalších navazujících úseků ještě není známo jejich další směřování nebo nejsou ani schváleny. Jedním z dalších problémů je financování výstavby ze strany státu a Státního fondu dopravní infrastruktury. Tento problém však bude podrobněji popsán v dalším textu práce.

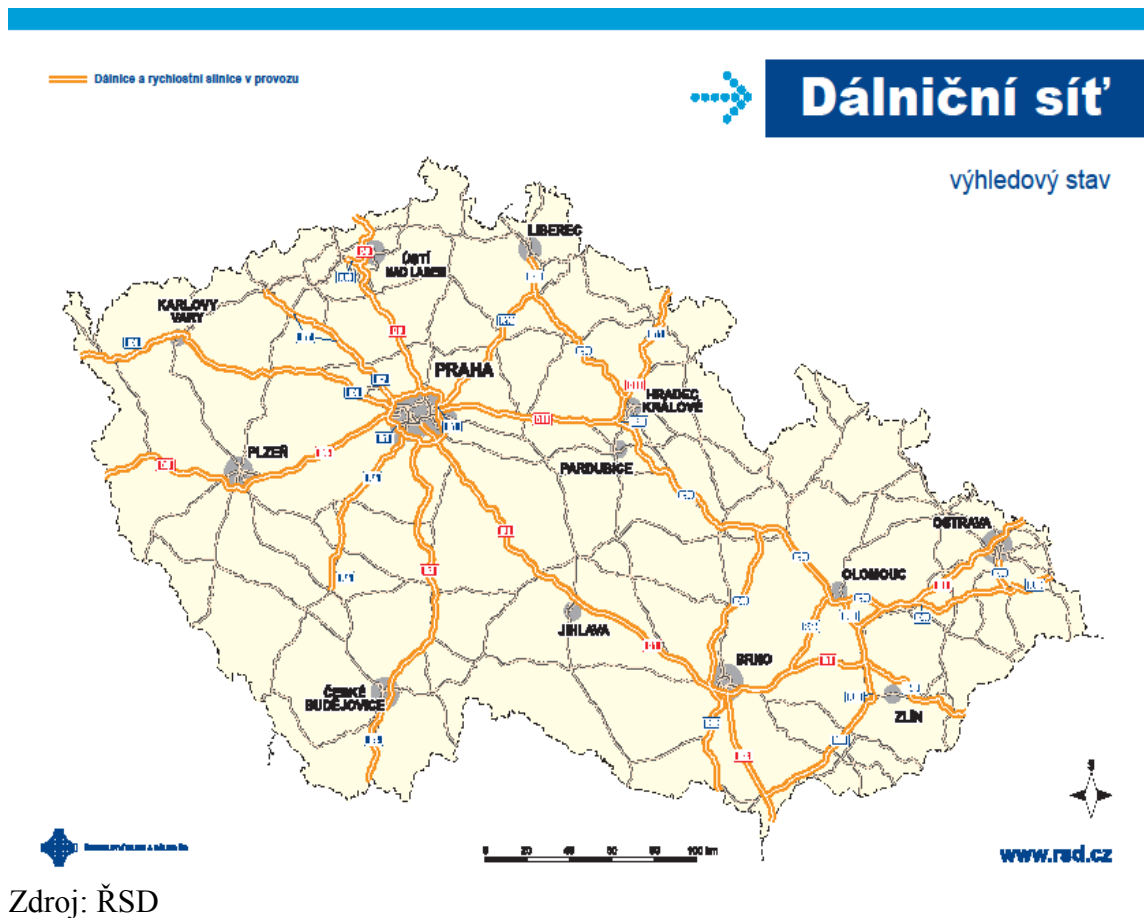
Obrázek 3: Stav dálniční sítě k 1. 1. 2015



Zdroj: ŘSD

Současný stav sítě páteřní sítě dálnic a silnic stále neodpovídá potřebám motoristů, dopravců a celých regionů, kterým chybějící přímé napojení neumožňuje rychlejší hospodářský a společenský rozvoj. Dobudování celé plánované sítě dálnic, rychlostních komunikací a dalších silnic I. třídy je tedy velmi důležité pro ekonomický a společenský vývoj české společnosti.

Obrázek 4: Výhledový stav dálniční sítě



### 3 Druhy mýtných systémů

Většina států Evropy v současné době postupně přechází na různé mýtné systémy, u kterých se vybírají poplatky používání dálnic podle počtu ujetých kilometrů (výkonové zpoplatnění). Použití časového zpoplatnění (papírové kupóny) je stále více omezováno. V Evropě nyní existují 3 základní druhy mýtných systémů:

- manuální výběr mýtného,
- elektronický mikrovlnný systém,
- elektronický satelitní systém.

Elektronické mýtné systémy v Evropě jsou vystavěny na dvou základních technologických platformách, které jsou stanoveny evropskou Směrnicí 2004/52/ES o



interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného. Příčinou vydání této směrnice byl vývoj navzájem nekompatibilních satelitních a mikrovlnných systémů. V této směrnici jsou formulovány technologické základy, které musí veškeré elektronické systémy mýtného v EU od 1. 1. 2007 využívat:

- 1) mikrovlnná komunikace na frekvenci 5,8 GHz pomocí technologie DSRC,
- 2) kombinace satelitního určení polohy GNSS (GPS) a mobilní komunikace sítě GSM (GPRS).

Státy EU musí používat jedno z těchto technologických řešení.

### **3.1 Manuální výběr mýtného**

Manuální výběr na mýtnicích stále ještě převažuje ve státech jižní Evropy (Španělsko, Portugalsko, Francie, Itálie, Chorvatsko). Základem tohoto způsobu je výběr plateb na fyzických mýtnicích v hotovosti nebo bezhotovostně. Uživatel pozemní komunikace musí na začátku nebo na konci zpoplatněného úseku zastavit u bariéry a zaplatit stanovenou částku mýtného za daný úsek. Velkou nevýhodou tohoto systému výběru mýtného je negativní vliv na plynulost silničního provozu a také značné požadavky na pracovní sílu při nepřetržitém provozu mýtnic. Tento systém není vhodné používat v případě husté sítě komunikací s mnoha nájezdy a výjezdy z důvodu vysokých nákladů na vybudování a údržbu velkého počtu mýtnic. Jako velmi vhodný se naopak tento systém jeví při zpoplatnění určitých speciálních staveb, jako jsou tunely, mosty, horské průsmyky a městské zóny.

### **3.2 Elektronický mikrovlnný systém**

Elektronický mikrovlnný systém je založen na lokalizaci vozidla pomocí technologie DSRC (Dedicated Short Range Communication), která pracuje v mikrovlnném pásmu rádiových kmitočtů. Tato technologie využívá spojení s vozidlem na krátkou vzdálenost. Hlavní znakem tohoto systému jsou mýtné stanice (brány) vystavěné na komunikacích v pravidelných intervalech. Palubní elektronická jednotka OBU (On Board Unit) umístěná ve vozidle provede okamžitou výměnu informací s komunikačním zařízením mýtné stanice, ke které se právě přiblížila. Dojde nejen k načtení dat z OBU jednotky, ale také k přesné lokalizaci vozidla. Elektronický

mikrovlonný systém výběru mýta je používán v České republice, Rakousku a také v Polsku.

### **3.3 Elektronický satelitní systém**

Největší rozdíl mezi elektronickým satelitním systémem a mikrovlonným spočívá ve způsobu lokalizace OBU jednotky umístěné ve vozidle. Satelitní systémy nepotřebují téměř žádnou stavební infrastrukturu (mýtné stanice) kromě kontrolních bran. K lokalizaci vozidel totiž využívají družicové navigační systémy GNSS (Global Navigation Satellite System) v kombinaci s mobilní sítí GSM. V Německu a na Slovensku funguje mýtný systém s pomocí amerického systému GPS (Global Positioning System). Ale teoreticky je možné používat i další navigační systémy jako jsou ruský Glonass nebo v současné době budovaný evropský systém Galileo. OBU jednotka ve vozidle přijímá signál GNSS a tím určuje svoji polohu, která je postupně během jízdy posílána do centrálního systému elektronického mýta. Satelitní systém je vhodný pro plošné zpoplatnění, kdy odpadají náklady na vybudování sítě mikrovlonných mýtných stanic.

### **3.4 Evropská služba elektronického mýtného**

Evropská služba elektronického mýtného (EETS) vznikla z podnětu Evropské unie. Cílem je zjednodušit platbu mýtného pro dopravce v celé EU. V budoucnu by tím bylo umožněno projet celou EU s jedinou palubní elektronickou jednotkou a vystavit vyúčtování za uložené mýtné na jednu fakturu. V současné době musí mít dopravce, který projíždí Evropou, zaregistrováno vozidlo do všech systémů a zároveň mít ve vozidle palubní jednotky všech jednotlivých systémů funkčních v daných státech. Definice EETS je uvedena v zákoně č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích:

„Část 6

§22b

1)

*Evropská služba elektronického mýtného je souborem činností a služeb, které v souladu s příslušným předpisem Evropské unie umožňují snadnou propojitelnost systémů*

*elektronického mýtného v členských státech Evropské unie a nepřetržité užívání zpoplatněných pozemních komunikací silničním vozidlem ve všech systémech elektronického mýtného v těchto státech při využití jediného elektronického zařízení a za podmínky souhrnné úhrady mýtného osobě, která poskytuje evropskou službu elektronického mýtného a elektronické zařízení vydala.“<sup>12</sup>*

## **4 Výběr mýta v sousedních státech**

System vybírání mýtného byl v České republice uveden do provozu v roce 2007. V této době v okolních státech již fungovaly dva elektronické mýtné systémy, které zpoplatňovaly nákladní vozidla na silničních komunikacích. Jako první elektronický mýtný systém spustilo v roce 2004 Rakousko a jako druhý stát v roce 2005 Německo. Ovšem každý stát zavedl poněkud jiný systém. V dalších sousedních státech ze středoevropského regionu byly specifické elektronické systémy výběru mýta zaváděny v následujících letech.

### **4.1 Rakouský mýtný systém**

Jako první stát ve střední Evropě spustilo svůj elektronický mýtný systém Rakousko a to 1. 1. 2004. Hlavním důvodem bylo zajištění finančních prostředků pro výstavbu a údržbu dálniční sítě. Mýtné povinnosti podléhají všechna vozidla na 3,5 tuny. „*Technologicky se jedná o mikrovlnný systém a všechna vozidla podléhající mýtné povinnosti musí být povinně vybavena palubní jednotkou tzv. Go-boxem.*“<sup>13</sup> Zpoplatnění podléhá 2 178 km dálnic, z toho pět alpských úseků vyšším sazbami, protože jejich vybudování bylo mnohem nákladnější, než je běžné u obvyklých dálnic. Rakouský mýtný systém provozuje firma Asfinag, která má zároveň na starost výstavbu a údržbu sítě dálnic. Rakouská vláda je 100% majitelem společnosti Asfinag. V rakouské mýtné síti lze používat i palubní jednotky jiných zemí. K placení lze použít švýcarskou jednotku Emotech. Rakouský systém také spolupracuje s německým systémem

---

<sup>12</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

<sup>13</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 43

Toll2GO a se skandinávskou skupinou EasyGo+. Rakousko je totiž země, která klade velký důraz na zvyšování interoperability evropských mýtných systémů.

## 4.2 Německý mýtný systém

Německý mýtný systém měl fungovat již od roku 2004, ale nakonec byl spuštěn až v roce 2005 pro vozidla nad 12 tun na dálniční síti. Vznikl tak první mýtný systém založený na satelitní navigační technologii GPS a mobilní komunikaci GSM pro komunikaci palubních jednotek s centrálním systémem. Jeho výhodou je, že při případném rozšíření na další silnice se nemusejí budovat ve větší míře stacionární mýtné brány. Provozovatelem tohoto systému je firma Toll Collect. *„V Německu neplatí povinnost mít vozidlo vybavené mýtnou jednotkou, ale mýto je možné uhradit i u manuálních poplatkových terminálů nebo přes internet na základě přesně naplánované trasy.“*<sup>14</sup> Rozsah zpoplatnění komunikací byl rozšířen v roce 2012 o 1 135 km rychlostních silnic a silnic I. třídy (spolkových silnic). V následujícím roce 2013 proběhlo další drobné rozšíření a v roce 2014 již celková délka zpoplatněných komunikací dosáhla 13 999 km. *„Na mýtný systém má přímou vazbu tzv. A-Model partnerství veřejného a soukromého sektoru, který spočívá v převzetí existujícího úseku dálnice koncesionářem, který jej zmodernizuje a následně provozuje po období 20 až 30 let. V některých případech koncesionář přebírá i údržbu úseku, který není rekonstruován. Náklady koncesionáře jsou hrazeny z mýtných výnosů na úseku. Koncesionáři nebudují vlastní mýtné systémy, stávají se pouze příjemcem části výnosů z národního systému Toll Collect.“*<sup>15</sup>

## 4.3 Slovenský mýtný systém

Na Slovensku byl zahájen výběr mýtného na dálnicích, rychlostních komunikacích a velké části silnic I. třídy pro vozidla od 3,5 tuny nejvyšší povolené hmotnosti na začátku roku 2010. Mýtný systém využívá stejně jako v Německu satelitní technologii. V následujících letech síť zpoplatněných komunikací významně rozšiřovala. Velkou změnu pro tento mýtný systém znamenala účinnost nového zákona č.747/2013. *„Na začátku roku 2014 se rozrostla o dalších 234,5 km silnic I. třídy. Silnice I. třídy tak nyní*

<sup>14</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 43

<sup>15</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014. s. 39

*představují přibližně 73% zpoplatněné sítě. Na začátku roku 2014 byly taktéž zpoplatněny i všechny komunikace vedoucí skrz města a vesnice, díky kterým přibylo k mýtné síti dalších 980 km. Mýto na těchto komunikacích bylo vybíráno pouze od tranzitujících vozidel. Nicméně kvůli tlaku dopravců byla tato povinnost v polovině března 2014 zrušena. Pouze na dálnici vedoucí skrz Bratislavu se mýto vybírá i nadále.*<sup>16</sup> Další změnou vyplývající z nového zákona č.747/2013 byla změna struktury tarifní tabulky včetně výše sazeb. Nákladní vozidla a autobusy jezdící po silnicích II. a III. třídy mají povinnost být také vybavena palubní jednotkou. Ne však z důvodu zpoplatnění těchto komunikací, ale proto, že sledováním pohybu vozidel lze zjistit, zda se nákladní vozidla nevyhýbají mýtným úsekům. Mýtný systém byl vybudován firmou SkyToll, která jej také bude provozovat 13 let až do roku 2023.

#### **4.4 Polský mýtný systém**

Jako poslední z našich sousedů zavedlo elektronický mýtný systém v polovině roku 2011 Polsko na 1573 km dálnic, rychlostních komunikací a silnicích I. třídy pod názvem viaToll. Koncem roku 2013 již zpoplatněná síť silnic měřila 2 653 km a do roku 2018 chce polská vláda zpoplatnit až 7 000 km komunikací. *„Implementované řešení využívá mikrovlnnou technologii a vozidla musí být vybavena palubní jednotkou tzv. viaBOXem. Částečnou výjimkou je dálnice A2 vedoucí z Lodže, kde je mýto vybíráno i nadále manuálně, ale jsou zde zavedeny pruhy pro automatické odbavení vozidel vybavených viaBOXem.*<sup>17</sup> V Polsku však existují také zpoplatněné dálnice, na které se nevztahuje systém viaToll. Správcem těchto dálnic je Generální ředitelství státních silnic a dálnic.

## **5 Elektronický systém výkonového zpoplatnění v ČR**

Dříve než se začneme zabývat samotným mýtným systémem v České republice, je třeba si definovat pojem mýto (mýtné). Již od středověku byl výběr mýta za používání silnic,

---

<sup>16</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. s. 40

<sup>17</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 46

mostů, přívozů důležitým příjmem panovníků či měst. V České republice do současnosti existuje několik měst a obcí, která svým názvem odkazují na svou historickou funkci výběru mýta (mýtnice) např. Vysoké Mýto. Mýtné či mýto lze definovat jako poplatek, který je vybírán za užívání určité cesty, silnice, dálnice, tunelu nebo mostu. Termín mýto byl historicky používán pro označení místa, na kterém byl výběr mýta uskutečňován.

## **5.1 Zavedení mýtného systému v ČR**

Po zavedení systému elektronického mýtného v sousedních zemích, v Rakousku v roce 2004 a v Německu v roce 2005, se velmi zhoršila dopravní situace na našich komunikacích. Logickým vyústěním této situace bylo příprava na zavedení elektronického mýtného systému i v České republice. V lednu 2005 vláda odsouhlasila časový a věcný plán zavedení systému výkonového zpoplatnění. Dne 11. 6. 2005 došlo ke zveřejnění podmínek zadávacího řízení veřejné zakázky, která předpokládala zavedení systému ve dvou etapách:

- 1) Etapa 1 – na 968 km dálnic a rychlostních komunikací,
- 2) Etapa 2 - zpoplatnění 2580 km vybraných úseků silnic I. třídy.

Podmínky výběrového řízení byly uvedeny v zadávací dokumentaci veřejné zakázky na Poskytování služeb a dodávek vybrané infrastruktury k realizaci projektu výkonového zpoplatnění vybraných komunikací v ČR. Zadávací dokumentace obsahovala veškeré požadavky na systém výběru mýtného. Potencionální uchazeči mohli nabídnout mikrovlnnou nebo i satelitní technologii. Závaznou podmínkou podání nabídky byla zprovoznění mýtného systému v rozsahu etap 1 k 1. 1. 2007 a jeho doplnění o etapu 2 k 1. 1. 2008.

Výběrového řízení se nakonec zúčastnily pouze 4 firmy: Mytia, Autostrade, Kapsch a A-Way + AŽD.

Přehled finančních nabídek na vybudování mýtného systému:

- |               |                   |
|---------------|-------------------|
| 1) Mytia      | - 15,0 miliard Kč |
| 2) Autostrade | - 17,5 miliard Kč |
| 3) Kapsch     | - 22,0 miliard Kč |

#### 4) A-Way + AŽD - 33,7 miliard Kč

Tři uchazeči (Mytia, Autostrade, A-Way + AŽD) byly během vyhodnocování nabídek hodnotící komisí z výběrového řízení vyloučeny z důvodu nesplnění podmínek stanovených zadávací dokumentací. Vítěznou firmou se stalo konsorcium Kapsch, se kterým byla po potvrzení rozhodnutí Antimonopolním úřadem uzavřena 29. 03. 2006 smlouva. Okolnosti výběrového řízení byly podrobeny silné kritice médií, která poukazovala na pravděpodobnost korupce při výběru. Zvláštním průběhem se zabývala i parlamentní vyšetřovací komise, která ale dle podle závěrečné zprávy žádné porušení zákona nezjistila. Od 1. ledna 2007 došlo ke zprovoznění Etapy 1 – zpoplatnění 968 km dálnic a rychlostních komunikací.

## 5.2 Události mýtného systému

*březen 2006:* Kapsch zahájil výstavbu a realizaci mýtného systému

*1. 1. 2007:* Zahájení zkušebního provozu Etapy 1 (zkušební provoz byl ukončen 31. 12. 2007).

*1. 1. 2008:* Rozšíření zpoplatněné sítě komunikací o vybrané silnice I. třídy. Oproti původním předpokladům byl rozsah velmi zredukován. Zpoplatněny byly pouze úseky spojující dálniční síť s hraničními přechody a úseky, které by mohly sloužit k objíždění zpoplatněných dálnic. Mýtné sazby na silnicích I. třídy jsou stanoveny níže než na dálnicích a rychlostních komunikacích.

*1. 1. 2010:* Rozšíření mýtné povinnosti na nákladní automobily s hmotností nad 3,5 tuny a pod 12 tun. Tímto opatřením byly zcela zrušeny časové dálniční kupóny pro nákladní auta.

*1. 2. 2010:* Využití mýtného systému k regulaci jízd kamiónů v pátek odpoledne do 15:00 do 21:00 pomocí zvýšených sazeb v tomto časovém pásmu.

*1. 1. 2011:* Zvýšení mýtných sazeb o 25% pro všechny kategorie vozidel kromě ekologických vozidel splňujících normu Euro V.

*1. 9. 2011:* Speciální mýtné sazby pro autobusy.

12. 10. 2011: Vláda schvaluje návrh na zavedení množstevních slev na mýto.

1. 1. 2012: Zvýšení sazeb o 25%, opět bez vlivu na vozidla splňující normu Euro V. Mýtný systém v České republice funguje již 5 let.

2. 11. 2012: Dopravci mohou začít nárokovat slevy na mýtném.

1. 1. 2015: Zvýšení sazeb mýtného a současně zavedení nové tarifní kategorie Euro 6.

Od zahájení výběru mýto docházelo průběžně k rozšiřování mýtného systému o nově zprovozněné úseky zpoplatněných komunikací.

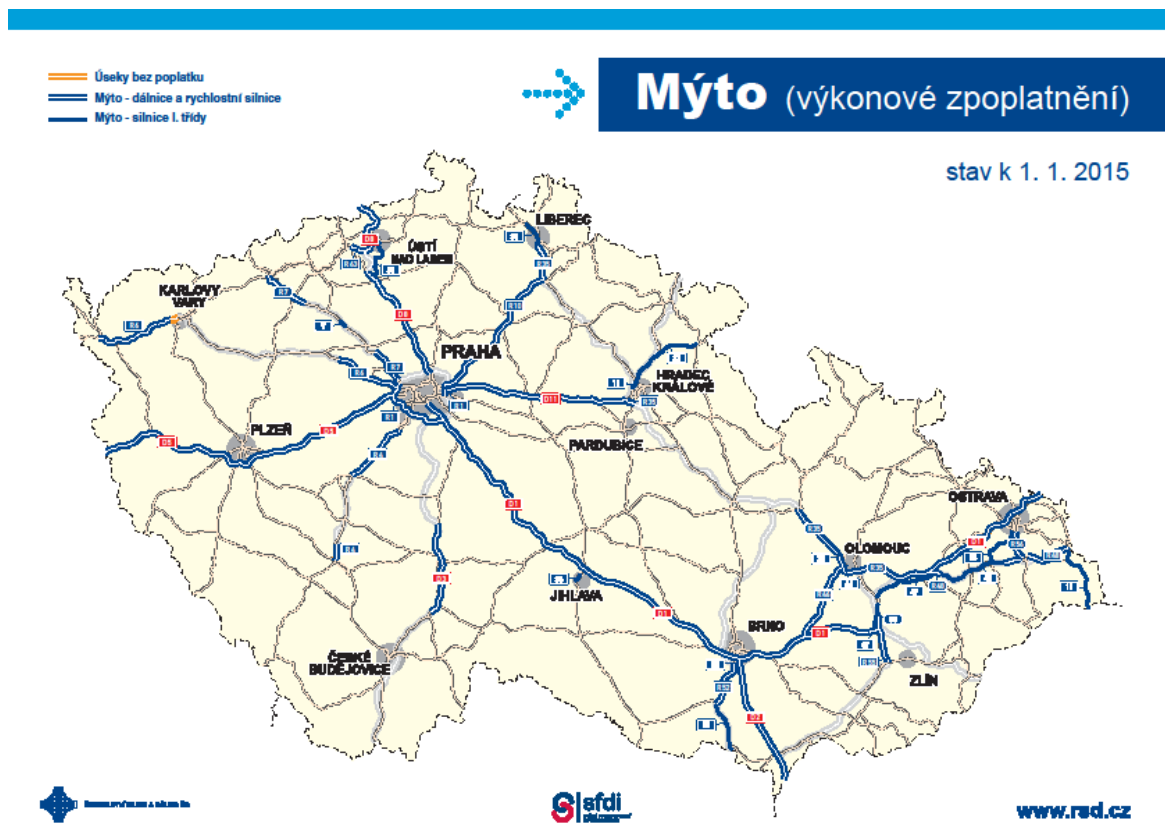
Tabulka 1: Vývoj sítě zpoplatněných komunikací v ČR (km)

Stav k	Celkem zpoplatněno	Dálnice	Rychlostní komunikace	Silnice I. třídy
1. 1. 2007	932,2	612,4	319,8	0
1. 1. 2008	1 159,0	638,4	342,7	177,9
1. 1. 2009	1 191,6	676,8	336,7	178,1
1. 1. 2010	1 235,9	704,2	353,6	178,1
1. 1. 2011	1 347,0	730,5	419,7	196,8
1. 1. 2012	1 362,1	739,8	422,9	199,4
1. 1. 2013	1 405,1	763,8	437,9	203,4
1. 1. 2014	1 446,2	785,6	458,7	201,9
1. 1. 2015	1 446,2	785,6	458,7	201,9

Zdroj: ŘSD



Obrázek 5: Mapa zpoplatněných komunikací k 1. 1. 2015



Zdroj: ŘSD

### 5.3 Pojmy k elektronickému mýtu

Pro lepší porozumění celého mýtného systému v České republice je potřeba si nejdříve definovat několik pojmů:

**Distribuční místo** – místo, kde je oprávněnému uživateli komunikace především umožněno získat a zprovoznit palubní elektronickou jednotku opravňující ho k užití zpoplatněné komunikace.

**Kategorie vozidla** – klasifikace vozidla pro účely stanovení výše mýtného v jednotlivých mýtných úsecích. Vozidlo musí být klasifikovatelné minimálně pomocí celkové maximální hmotnosti, počtu náprav a emisní třídy.

**Kontaktní místo** – místo určené k předávání informací a poskytování všech dalších potřebných služeb mýtného systému, plátcí mýtného či dalším subjektům.

**Kontrolní zařízení** – veškeré stavební celky a jiná technická zařízení včetně příslušenství, která bezprostředně slouží ke kontrole oprávnění uživatele pro použití aktuálního zpoplatněného úseku a ke kontrole správnosti platby mýtného v rámci procesu vynucování.

**Mýtná transakce** – záznam o průjezdu vozidla mýtným bodem, který je základním podkladem k výpočtu mýtného.

**Mýtná událost** – průjezd vozidla mýtným bodem. Při 100% účinnosti systému vyvolá každá mýtná událost mýtnou transakci.

**Mýtný bod** – místa na zpoplatněné komunikaci, ke kterému je vztažen záznam o průjezdu vozidla (mýtná transakce). Průjezd mýtným bodem zakládá povinnost zaplatit mýtné.

**Mýtná povinnost** – povinnost uživatele komunikace dodržovat pravidla specifikovaná v zákonech a vyhláškách vymezujících výkonové zpoplatnění a uhradit mýtné.

**Mýtný úsek** – část silniční sítě podléhající mýtné povinnosti vymezená koncovými body mýtného úseku, tj. vjezdem (příp. začátkem zpoplatněné komunikace) a výjezdem (příp. koncem zpoplatnění) vůči nezpoplatněné komunikaci nebo jiné zpoplatněné komunikaci.

**Mýtné zařízení** – veškeré technologické či stavební celky a jiná technická zařízení včetně příslušenství, která umožňují vznik záznamu o průjezdu vozidla mýtným bodem (mýtná transakce).

**Mýtný přečin** – porušení mýtné povinnosti.

**Palubní elektronická jednotka (OBU – On Board Unit)** – zařízení vozidla umožňující automatickou registraci mýtných transakcí a kategorizaci vozidla.

**Provozovatel vozidla** – fyzická nebo právnická osoba, která vlastním jménem provozuje vozidlo a je současně vlastníkem vozidla a nebo je vlastníkem vozidla oprávněna k provozování vozidla.

*Výkonové zpoplatnění* – způsob zpoplatnění užívání pozemních komunikací, kdy výše poplatku je pro danou kategorii vozidla závislá na ujeté vzdálenosti a dalších okolnostech (např. denní doba, konkrétní mýtný úsek).

*Zpoplatněná komunikace* – komunikace, ke které je vztaženo výkonové zpoplatnění.

## **5.4 Subjekty podílející se na provozu mýtného systému v ČR**

Dále je třeba si upřesnit pozici jednotlivých organizací a firem působících v oblasti elektronického systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice. Na zavedení a provozu mýtného systému participují organizace na straně státu, generální dodavatele a jeho subdodavatelé.

- *Ministerstvo dopravy České republiky* – působí v roli zadavatele, který od začátku projektu určuje strategii, zajišťuje legislativu pro provoz systému, komunikuje s Evropskou unií a navrhuje výši mýtných sazeb, které jsou stanoveny nařízením vlády ČR,
- *Ředitelství silnic a dálnic ČR* – příspěvková organizace státu, která je podřízena Ministerstvu dopravy. Je oficiální provozovatelem mýtného systému. Hlavní povinností ŘSD je řízení provozu systému a kontrola dodržování smluvních podmínek generálním dodavatelem. Na Ředitelství silnic a dálnic je pro tuto činnost zřízen Úsek provozovatele elektronického mýta.
- *Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)* – konečný příjemce vybraného mýtného,
- *Generální dodavatel (konsorcium Kapsch)* – konsorcium Kapsch zodpovídá za dodávku mýtného systému a do konce roku 2016 je technickým (faktickým) provozovatelem mýtného systému,
- *Subdodavatelé generálního dodavatele* – pro konsorcium Kapsch vykonávají subdodavatelé dodávky různých specializovaných součástí a souvisejících služeb (např. bankovní služby). Mezi hlavní subdodavatele patří Československá obchodní banka, a.s., AŽD Praha, s.r.o., Cross Zlín, a.s. a O2 Czech Republic, a.s.
- *Celní správa* – celní správa ČR je v mýtném systému zodpovědná za vynucování mýtné povinnosti, tzv. enforcement.

- *Projektový manažer (konsorcium firem Deloitte a Bovis Lend Lease)* - projektový manažér poskytoval poradenství zadavateli během výběrového řízení a dohled nad dodávkou projektu,
- *Nezávislý auditor (CGI IT Czech Republic dříve Logica Czech Republic)* – zajišťuje nezávislé měření účinnosti mýtného systému, které je důležitým bodem smlouvy mezi provozovatelem a generálním dodavatelem. Ověřuje, zda-li počet mýtných transakcí v auditovaném úseku odpovídá skutečnému počtu vozidel, která úsekem projela a podléhají mýtné povinnosti.

## 5.5 Architektura mýtného systému

Český mýtný systém, vybudovaný konsorciem Kapsch, je založen na mikrovlnné technologii DSRC využívající ke snímání pohybu vozidel po zpoplatněných komunikacích detekční brány. Každé vozidlo, na které se vztahuje mýtná povinnost, musí být povinně vybaveno palubní elektronickou jednotkou (OBU) komunikující s mýtným systémem. Palubní jednotka je poskytována provozovatelům vozidel zdarma ve shodě s evropskými předpisy. Podmínkou je však složení vratná zálohy 1 550 Kč. Mýtná stanice zaregistruje průjezd vozidla a spojí se s OBU ve vozidle. Automaticky pak předepíše mýtné, které je stanoveno pro daný mýtný úsek. I když se nahromadí ve stejném okamžiku více vozidel v komunikační zóně mýtné brány, je každé vozidlo správně a jednotlivě zpoplatněno. Řidič může jet libovolným jízdním pruhem, a aniž by snížil svoji rychlost, mýtné se automaticky předepíše. V roce 2008 byl centrální systém výběru mýta rozšířen o rozhraní pro telematické aplikace a rozhraní pro satelitní systém (hybridní mýtný systém). Rozhraní pro telematické aplikace umožňuje ze systému odebírat data o dopravním proudu, která mýtný systém vytváří. Hybridní mýtný systém umožňuje, že *„centrální systém je schopen přijímat data o pohybu vozidel po komunikacích jak z mýtných bran (komunikujících s jednotkami ve vozidlech pomocí mikrovlnné technologie DSRC), tak ze satelitních jednotek. Satelitní jednotky stanovují polohu vozidla pomocí satelitní navigace, prostřednictvím mobilní sítě pak odesílají informace o poloze do centrálního systému.“*<sup>18</sup> Testy tohoto systému se však uskutečnily

---

<sup>18</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014. s. 12

pouze v omezeném rozsahu a v současnosti není tento satelitní systém v České republice komerčně využíván.

Obrázek 6: Dopravní značka – Mýtné - upozorňující na začátek úseku, za nějž se platí elektronické mýtné



Zdroj: ŘSD

Předepsané mýtné je vypočteno vynásobením sazby za 1 km a délky celého úseku. Sazby stanovuje ve svém Nařízení Vláda České republiky podle těchto kritérií:

- kategorie silnice (dálnice a rychlostní komunikace nebo silnice I. třídy),
- typu vozidla (nákladní nebo autobus),
- úrovně emisí vozidla (EURO),
- počtu náprav vozidla nebo soupravy,
- dne v týdnu a denní doby.

Infrastrukturu elektronického systému výkonového zpoplatnění (ESVZ) tvoří:

- mýtné stanice,
- kontrolní mýtné stanice,
- přenosná kontrolní zařízení (pES),
- mobilní mýtné stanice,
- vozidla mobilní kontroly (MEV).

### **5.5.1 Mýtná stanice**

Mýtná stanice (brána) se skládá:

- brány, což je ocelová konstrukce ukotvená na betonových patkách,

- mýtné technologie nainstalované na mýtné bráně a v rozvodové skříní, pro komunikaci s palubní jednotkou a předepsání mýtného,
- přípojky nízkého napětí, která zajišťuje přívod elektrického proudu potřebného pro činnost mýtné technologie,
- pronajaté datové přípojky od telekomunikačního operátora pro obousměrnou zabezpečené komunikaci s centrálním systémem.

Mýtné brány jsou konstrukčně rozděleny:

- plné pochozí – přístupné pro obsluhu (na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy),
- plné nepochozí - přístupné pro obsluhu pouze vysokozdviznou plošinou (na silnicích I. třídy),
- poloportály – přístupné pro obsluhu pouze s vysokozdviznou plošinou (na silnicích I. třídy).

Obrázek 7: Mýtná stanice



Zdroj: ŘSD

Standardní podjezdová výška mýtné brány je šest metrů. Na vybraných komunikacích 1. třídy se kvůli přepravě nadrozměrných nákladů používají otočné nebo zvýšené brány. Technologie pro výběr mýta je na všech typech bran shodná.

Obrázek 8: Mýtná stanice pro nadrozměrné náklady otočná



Zdroj: ŘSD

Mýtná transakce vzniká v následné posloupnosti:

- okamžitě po vjezdu zpoplatněného vozidla do komunikační zóny mikrovlnného vysílače / přijímače palubní jednotka ve vozidle přejde z režimu spánku do aktivního stavu a začne komunikovat,
- na základě informací z palubní jednotky systém ověřuje, zda je vozidlo uvedeno na seznamu ke kontrole, seznamu nesrovnalostí, na černé listině nebo na seznamu výjimek,
- mýtná stanice předepíše částku mýtného podle emisní třídy vozidla, mýtného úseku a aktuálně nastaveného počtu náprav. U palubních jednotek s typem smlouvy platba předem (PrePay) mýtná stanice sníží hodnotu předplaceného

kreditu v palubní jednotce. Pokud je kredit příliš nízký a nepostačuje k uhrazení poplatku, transakce se neprovede. U palubních jednotek s typem smlouvy platba následná (PostPay), jsou transakce vyfakturovány dodatečně.,

- po provedení předchozích kroků se komunikace mezi jednotkou a bránou ukončí. Řidič je akustickým signálem informován o výsledku transakce,
- všechny záznamy o transakcích jsou přeneseny do centrálního systému. Posledních 20 transakcí je uchováno pro kontrolu i v palubní jednotce.

OBU jednotka počtem pípnutí signalizuje stav mýtné transakce:

- 1x transakce proběhla v pořádku,
- 2x transakce proběhla v pořádku + informace o zůstatku předplaceného mýta pod 600 Kč,
- 4x – transakce proběhla, ale bez uhrazení mýta,
- 0x – transakce neproběhla.

### **5.5.2 Kontrolní mýtná stanice**

Kontrolní mýtná stanice (brána) se skládá:

- brány, což je ocelová konstrukce ukotvená na betonových patkách,
- kontrolní a mýtné technologie nainstalované na mýtné bráně a v rozvodové skříni, která slouží pro komunikaci s palubní jednotkou, předepsání mýtného, automatické rozpoznání registrační značky, kontrolu přítomnosti palubní jednotky, přiřazení počtu náprav a klasifikaci vozidla,
- přípojky nízkého napětí, která zajišťuje přívod elektrického proudu potřebného pro činnost kontrolní a mýtné technologie,
- pronajaté datové přípojky od telekomunikačního operátora pro obousměrnou zabezpečenou datovou komunikaci s centrálním systémem.

Všechny kontrolní mýtné stanice jsou plně pochozí – přístupné pro obsluhu. Standardní výška je šest metrů.



Posloupnost kontrolního procesu:

- detekční laser zaznamená projíždějící vozidlo,
- klasifikační laser změří charakteristiky vozidla (rozměry, profil, přítomnost přívěsu). Pro všechna vozidla, která byla klasifikována jako vozidla podléhající výkonovému zpoplatnění, je pořízen čelní snímek. Ten zachycuje registrační značku a přehledový snímek znázorňující celé vozidlo včetně náprav.
- proběhne komunikace s palubní jednotkou stejně jako mýtné stanice a dojde k předepsání mýtného,
- údaje získané z kontrolní a mýtné sekce jsou ihned porovnávány,
- v případě, že je vyhodnoceno jakékoliv porušení mýtné povinnosti, vytváří se kontrolní záznam. Kontrolní záznamy jsou ověřeny v centru manuální validace, kde jsou tyto údaje opraveny, smazány nebo potvrzeny jako nesrovnalosti.

Obrázek 9: Kontrolní stanice – stacionární



Zdroj: ŘSD

Centrum manuální validace (CMV) je významnou součástí systému elektronického výběru mýta. Pracovníci CMV pracují v nepřetržitém provozu. Povinností pracovníků CMV je správně vyhodnotit oprávněné a neoprávněné nesrovnalosti. Operátor kontroluje a ověřuje vozidla podezřelá z nedodržení nebo porušení mýtné povinnosti.

Kontrola probíhá tzv. metodou čtyř očí. Nejprve kontrolu provádí operátor a následně verifikátor. Za nesrovnalost se považuje:

- vozidlo, u kterého je vyhodnocena povinnost platit mýto a není zaregistrováno (vybaveno palubní jednotkou),
- vozidlo nekomunikuje (palubní jednotka může být špatně umístěna),
- registrační značka zapsaná v palubní jednotce se neshoduje s reálnou registrační značkou,
- počet náprav neodpovídá počtu náprav deklarovaných v jednotce,
- na předplacené jednotce není dostatečný kredit,
- vozidlo je na černém listu (vozidlo má zablokovaný účet).

### **5.5.3 Přenosné kontrolní zařízení**

Každá mýtná pochozí stanice může být dodatečně vybavena přenosným kontrolním zařízením (pES). Přenosné kontrolní zařízení automaticky kontroluje vozidla pouze v prvním (nejpomalejším) jízdním pruhu. Přenosné kontrolní zařízení je připojeno k rozvodné skříni mýtné stanice, prostřednictvím které získává energii, datové připojení a získává informace z mikrovlnné komunikace s palubní jednotkou. Výhodou tohoto přenosného zařízení je možnost časté změny místa kontroly, které u uživatelů ESVZ vyvolá moment překvapení. Řidiči vozidel totiž nikdy neví, kde bude přenosné kontrolní zařízení příště nainstalováno. Přenosné kontrolní zařízení vždy potřebuje infrastrukturu mýtné stanice, protože nemá samostatné rozhraní mikrovlnné komunikace s palubní jednotkou. Kamerový systém přenosného zařízení funguje v tzv. volnoběžném režimu. Kamera totiž pořizuje snímky neustále bez ohledu na projíždějící vozidla. Vznikne-li porušení mýtné povinnosti, jsou vybrané snímky společně s daty odeslány do centra manuální validace.

Obrázek 10: Přenosné kontrolní zařízení



Zdroj: ŘSD

#### 5.5.4 Mobilní mýtná stanice

Mobilní mýtná stanice je navržena jako dočasné zařízení, které se používá na zpoplatněných komunikacích v případě stavebních prací nebo při převedení provozu do opačného směru jízdy. V případě instalace musí být zajištěno datové a napájecí rozhraní v místě použití. Mobilní mýtná stanice se skládá z:

- betonového základu stožáru,
- stožáru mobilní mýtné stanice (ocelová konstrukce). Na stožáru je namontována rozvodná skříň. Ve výšce šesti metrů je na stožáru namontován jeden mikrovlnný vysílač / přijímač pro komunikaci s palubními jednotkami,
- mýtné technologie nainstalované v rozvodné skříni zajišťují komunikaci s centrálním systémem a mikrovlnným vysílačem / přijímačem.

Mobilní mýtná stanice má stejné funkce jako běžná mýtná stanice.

### **5.5.5 Vozidla mobilní kontroly (MEV)**

Vozidla mobilní kontroly (MEV) se v systému ESVZ používají jako jeden z prostředků pro kontrolu splnění mýtné povinnosti. Všechna vozidla projíždějící kontrolní mýtnou stanicí jsou automaticky detekována a následně klasifikována. U vozidel, která byla klasifikována jako vozidla podléhající zpoplatnění, je pořízen čelní snímek zachycující registrační značku a přehledový snímek znázorňující celé vozidlo včetně náprav. Souběžně s klasifikací proběhne komunikace s palubní jednotkou a dojde k předepsání mýta. Údaje získané z palubní jednotky se ověřují porovnáním s údaji z kontrolní sekce elektronického systému. V případě souladu jsou kontrolní údaje vymazány. V opačném případě je vytvořen kontrolní záznam a ten je pak odeslán do centra manuální validace, kde je buď opraven, smazán nebo verifikován (potvrzen) jako nesrovnalost. A právě verifikované nesrovnalosti jsou k dispozici posádkám MEV. Jejich dostupnost je pro posádku MEV zajištěna mobilním datovým spojením. Kontrolní činnost tak může být prováděna jak u jedoucích tak i u zaparkovaných vozidel za běžného provozu.

Mobilní kontrolní vozidla jsou vybavena dvěma přijímači uchycenými na zadní straně střechy pro komunikaci s palubními jednotkami (ve vozidlech podléhajících zpoplatnění). Dále jsou vybavena modemem DSRC pro komunikaci s mýtnými a kontrolními stanicemi. Při předjíždění vozidel s mýtnou povinností nebo jejich kontrolou při parkování na pevné krajnici identifikují vozidla mobilní kontroly narušitele, podezřelého z porušení mýtné povinnosti náhodnou kontrolou nebo podle informací o verifikované nesrovnalosti z CMV. Podezřelý narušitel mýtné povinnosti pak může být přinucen zastavit a zaplatit pokutu nebo mýtné.

Provozovatelem vozidel mobilní kontroly je Celní správa ČR.

Obrázek 11: Vozidlo mobilní kontroly (MEV)



Zdroj: ŘSD

### 5.5.6 Kontakt s uživateli komunikace

Kromě mýtných stanic u komunikací je nejzřetelnější součástí systému infrastruktura pro kontakt s uživateli komunikace. Ti mohou užívat služeb kontaktních a distribučních míst, eventuálně získat informace v call centru a na webovém portálu, kde je možno i zaplatit dlužné mýtné. Kontaktní místa slouží především k poskytování služeb dopravním společnostem. Lze na nich získat OBU jednotky pro způsob platby mýtného předem (pre-pay) i platby následné (post-pay). Pouze na kontaktním místě je možnost uzavřít smlouvu pro způsob platby post-pay. Jelikož tato místa nejsou primárně určena pro operativní vyřizování mýtné problematiky řidičem, je umístěno patnáct kontaktních míst v krajských městech a v Praze. Služby poskytované na kontaktním místě při osobní návštěvě:

- *„zaregistrovat se do mýtného systému,*
- *předplatit mýtné v režimu placení mýta předem (pre-pay),*
- *zaplatit kauci a vyzvednout si palubní jednotku premid, vyměnit ji nebo vrátit s žádostí o vrácení kauce,*
- *vybrat nespotřebované předplacené mýtné při současném povinném vrácení palubní jednotky premid,*

- *dodatečně zaplatit dlužné mýtné,*
- *sjednat smluvní podmínky v režimu následného placení (post-pay),*
- *obdržet výpis mýtných transakcí za uplynulý měsíc ve formě účetního dokladu,*
- *získat podrobné výpisy mýtných transakcí včetně vysvětlení k nim a požádat o opravy chybného vyúčtování mýtného,*
- *získat informace o mýtném systému,*
- *nahlásit technickou poruchu palubní jednotky premid, včetně její ztráty nebo odcizení,*
- *podat stížnost nebo podnět, týkající se mýtného systému,*
- *obdržet informační materiály ve všech úředních jazycích EU a dále v chorvatštině, norštině, ruštině, srbštině a turečtině.<sup>19</sup>*

Naopak distribuční místa poskytují především služby řidičům na cestách, a proto jsou většinou umístěna na čerpacích stanicích na zpoplatněných komunikacích nebo v jejich blízkosti. Od každého nájezdu na zpoplatněnou komunikaci je alespoň jedno z 250 distribučních míst vzdáleno maximálně 12 km. Služby poskytované na kontaktním místě při osobní návštěvě:

- *„zaregistrovat se do mýtného systému,*
- *předplatit mýtné v režimu placení předem (pre-pay),*
- *zaplatit kauci a vyzvednout si palubní jednotku, vyměnit ji nebo vrátit s žádostí o vrácení kauce,*
- *vybrat nespotřebované předplacené mýtné při současném povinném vrácení palubní jednotky,*
- *dodatečně zaplatit dlužné mýtné,*
- *obdržet výpis mýtných transakcí za uplynulý měsíc ve formě účetního dokladu,*
- *získat informace o mýtném systému,*
- *nahlásit technickou poruchu jednotky premid, včetně její ztráty nebo odcizení,*
- *podat stížnost nebo podnět, týkající se mýtného systému,*
- *obdržet informační materiály ve všech úředních jazycích EU a dále v chorvatštině, norštině, ruštině, srbštině a turečtině,*

---

<sup>19</sup> Kontaktní místo. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/kontaktni-misto/index.html>

- *komunikovat v českém nebo slovenském jazyce plynně a v anglickém, německém nebo ruském částečně.*<sup>20</sup>

Prostřednictvím call centra a webového portálu jsou 24 hodin denně poskytovány informace o systému, možnostech registrace a variantách plateb.

## 5.6 Palubní elektronická jednotka (OBU)

Palubní elektronická jednotka (OBU – On Board Unit) je zařízení vozidla umožňující automatickou registraci mýtných transakcí a kategorizaci vozidla.

Obrázek 12: Palubní elektronická jednotka (OBU)



Zdroj: ŘSD

V českém systému výběru mýta existují dva druhy těchto jednotek:

- OBU I – palubní elektronická jednotka, která pracuje pouze v technologii DSRC (Dedicated Short Range Communication).
- OBU II – palubní elektronická jednotka, která je schopná pracovat jak v technologii DSRC, tak i v technologii GNSS/GSM (Global Navigation Satellite System / Global System for Mobile Communications) s přenosem dat GPRS (General Packet Radio Service).

<sup>20</sup> Distribuční místo. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/distribucni-misto/index.html>

Pro zvláštní případy existují v systému elektronického mýta ještě dva typy OBU I. Jedná se o OBU plus (split) a OBU pro osvobozená vozidla (exempt).

OBU plus je nutné použít pro taková vozidla, která mají pokovené čelní sklo. Standardní OBU jednotka by přes toto sklo řádně nefungovala. Jednotka premiid je navíc vybavena venkovní anténkou.

OBU pro osvobozená vozidla (exempt) jsou dle zákona č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích určena pro tato vozidla:

„§20a

(1)

- a) *Vybavená zvláštním výstražným světlem podle zvláštního právního předpisu, pokud se jedná o vozidlo*
  1. *Vězeňské služby České republiky*
  2. *poskytovatele zdravotnické záchranné služby, přepravy pacientů neodkladné péče a zdravotnické dopravní služby,*
  3. *složky integrovaného záchranného systému neuvedené v době 1a 2,*
- b) *Ministerstva vnitra používaným Policií České republiky a opatřeným nápisem „POLICIE“;*
- c) *ozbrojených sil České republiky, včetně vozidel používaných Vojenskou policií a opatřených nápisem „VOJENSKÁ POLICIE“ a vozidel ozbrojených sil jiného státu na základě vzájemnosti,*
- d) *celních orgánů opatřených nápisem „CELNÍ SPRÁVA“;*
- e) *hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů opatřených názvem „HASIČI“;*
- f) *obecní nebo městské policie opatřené nápisem „OBECNÍ POLICIE“ nebo „MĚSTSKÁ POLICIE“;*
- g) *Vězeňské služby České republiky se zvláštním barevným provedením a označením podle zvláštního právního předpisu,*
- h) *přepravující těžce zdravotně postižené občany, kteří jsou podle zvláštního právního předpisu držiteli průkazu ZTP, s výjimkou postižených úplnou nebo*



*praktickou hluchotou, nebo průkazu ZTP/P, pokud držitelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama nebo osoba jí blízká,*

- i) přepravující nezaopatřené děti, které jsou léčeny pro onemocnění zhoubným nádorem nebo hemoblastosou,*
- j) vedeným v registru silničních vozidel členů diplomatické mise,*
- k) provozovaným domovem pro osoby se zdravotním postižením, slouží-li k přepravě osob se zdravotním postižením,*
- l) při provádění záchranných a likvidačních prací a při ochraně obyvatelstva,*
- m) Správy státních hmotných rezerv při přepravě materiálů státních hmotných rezerv, nebo humanitární pomoci státu za krizových situací podle zvláštního právního předpisu,*
- n) Správce zpoplatněné komunikace.<sup>21</sup>*

K získání OBU jednotky je nutné se registrovat do mýtného systému na kontaktním nebo distribučním místě, složit kauci. Registrace vozidla záleží na zvoleném způsobu placení mýta. „V mýtném systému je 16. 2. 2015 zaregistrováno 792 690 aktivních palubních jednotek, zhruba o 11 tisíc více než koncem roku 2014.“<sup>22</sup>

Tabulka 2: Počet aktivních palubních jednotek

<b>Rok</b>	<b>Počet aktivních palubních jednotek</b>
2007	273 000
2008	364 000
2009	453 000
2010	538 780
2011	591 578
2012	637 881
2013	681 901
2014	781 801

Zdroj: MYTO CZ

<sup>21</sup> Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

<sup>22</sup> Stát objednal málo krabiček na mýtné. *Novinky.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-16]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/361750-stat-objednal-malo-krabicek-na-mytne.html>

## 5.7 Způsoby placení mýtného

V českém systému výběru mýta lze mýtné hradit 2 způsoby:

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

**Placení předem (pre-pay)** - před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci se zaplatí předplatné na obslužných místech (kontaktní místo nebo distribuční místo), které se vloží na OBU jednotku premid. Platba je možná třemi způsoby:

- hotově,
- platebními kartami,
- tankovacími kartami.

Mýtné je odečítáno z předplatného při každém průjezdu mýtným zařízením a předplatné musí být před vyčerpáním doplněno. *„Režim platby předem (pre-pay) je nejjednodušším způsobem přístupu k mýtnému systému. Využívají ho téměř tři čtvrtiny registrovaných řidičů.“*<sup>23</sup>

**Následné placení (post-pay)** - pro jeho využití musí dopravce nejdříve zaregistrovat svá vozidla a uzavřít smlouvu na kontaktním místě. Dopravci je poté vždy ke konci dohodnutého období vyúčtováno mýtné a to dle předem dohodnutého platebního prostředku dle smlouvy. Velkou výhodou způsobu placení post-pay je to, že odpadá nutnost nabíjet OBU jednotku a sledovat stav jejího kreditu. „Mýtné lze hradit:

- na fakturu,
- inkasem z bankovního účtu,
- tankovací kartou.

Při způsobu na placení na fakturu nebo inkasem:

- nutnost schválení bankovní záruky,

---

<sup>23</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 11

- není nutné skládat kauci za palubní jednotku (kauce je jištěna bankovní zárukou).

Při platbě prostřednictvím tankovacích karet je kauce hrazena z účtu tankovací karty.<sup>24</sup>

## 5.8 Slevy na mýtném

Novelou zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ze září 2012 bylo uzákoněna možnost uplatnění slevy na mýtném. Vznik této novely byl iniciován na základě dřívějších dohod mezi Ministerstvem dopravy a Sdružením automobilových dopravců ČESMAD Bohemia jako náhrada za zdražování sazeb mýtného v letech 2011 a 2012. Provozovateli vozidla má nárok na slevu na mýtném při splnění všech stanovených podmínek:

- provozovatel řádně zaregistruje všechna vozidla, za která bude požadovat slevu, do systému slev na mýtném,
- výše stanoveného mýtného pro dané zaregistrované vozidlo dosáhne za kalendářní rok nebo za přechodné období roku 2012 alespoň minimální částky, uvedené v nařízení vlády platném pro dané období

Předpoklady pro uplatnění slev na mýtném za rok 2012 byly uvedeny v nařízení vlády č.352/2012 ze dne 26. 09. 2012. Jelikož toto nařízení nabylo účinnosti až 22. 10. 2012, bylo dohodnuto v přechodném ustanovení, že nebude uplatňována podmínka o vyčíslení slevy pouze za období od zaevidování vozidla do systému slev do konce daného kalendářního roku. Procentní sazby slev jsou stanoveny vždy pro každé jednotlivé zaregistrované vozidlo zvlášť.

Sazby slev na mýtném pro přechodné období roku 2012, při dosažení celkové výše uloženého mýtného:

„*Čl.II*

1)

---

<sup>24</sup> Varianty plateb. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/varianty-plateb/index.html>

- a) 30 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 10%,
- b) 40 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 11%,
- c) 50 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 12%,
- d) 60 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 13%.<sup>25</sup>

*Od roku 2013 je stanovována sleva pouze za období ode dne platné daného vozidla v systému slev.*

*Sazby slev na mýtném pro období roku 2013 a 2014, při dosažení celkové výše uloženého mýtného:*

*„§4a*

*2)*

- a) 100 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 5%,
- b) 150 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 8%,
- c) 250 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 11%,
- d) 400 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 13%.<sup>26</sup>

*Procentní sazba slev na mýtném za kalendářní rok 2015 je stanovena Nařízením vlády č.240/2014 Sb, o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a postupu při uplatnění slev na mýtném ze dne 27.10.2014 při dosažení celkové výše uloženého mýtného:*

*„§5*

*2)*

- a) 75 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 5%,
- b) 110 000 Kč, poskytnete se sleva ve výši 8%,

---

<sup>25</sup> Nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů. In: č.352/2012. 2012. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-352/zneni-20121022>

<sup>26</sup> Nařízení vlády o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatňování slevy na mýtném. In: č.240/2014. 2014. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-240>

c) 190 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 11%,

d) 300 000 Kč, poskytne se sleva ve výši 13%.<sup>27</sup>

## 5.9 Mýto jako zdroj financování dopravní infrastruktury

Jedním z hlavních důvodů vytvoření českého mýtného systému bylo použití jeho výnosů jako důležitého zdroje financování dopravní infrastruktury. „Podíl mýtných příjmů v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) má v posledních letech stoupající tendenci. V roce 2012 tvořilo mýto a dálniční známky téměř čtvrtinu příjmů SFDI.“<sup>28</sup> Státní fond dopravní infrastruktury je důležitou mimorozpočtovou organizací zřízenou Ministerstvem dopravy na základě zákona č.104/2000 Sb. „Hlavním cílem SFDI je rozvoj, výstavba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby komunikací tento fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.“<sup>29</sup> Hlavní zdrojem příjmů SFDI byly v minulosti výnosy z privatizovaného majetku, ale jejich je v současné době již velmi omezená.

Příjmy SFDI se nyní skládají hlavně z těchto položek:

- výnosy z mýtného,
- dotace ze státního rozpočtu,
- výnosy ze silniční daně,
- výnosy z dálničních známek,
- podíl z výnosu spotřební daně uhlovodíkových paliv a maziv,
- a také příspěvky z Evropské komise prostřednictvím evropských fondů.

Jediné výnosy z mýtného systému a dálničních známek jsou stoprocentním příjmem SFDI. „V roce 1995 zavedla Česká republika dálniční kupóny. V roce 2007 jejich podíl

---

<sup>27</sup> Nařízení vlády o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatňování slevy na mýtném. In: č.240/2014. 2014. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-240>

<sup>28</sup> Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny?. *Pracovní skupina elektronické mýtné* [online]. 2014 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakoucast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

<sup>29</sup> <http://www.sfdi.cz/>. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

na příjmech SFDI postupně klesal v důsledku jejich náhrady elektronickým mýtným pro nákladní vozidla.<sup>30</sup> Po zavedení mýtného systému tak klesly příjmy z prodeje dálničních známek. Rok 2007 se stal velmi důležitým v celé historii financování české dopravní infrastruktury. V důsledku zavedení mýtného systému došlo totiž ke skokovému zvýšení výnosů za používání zpoplatněných komunikací.

Tabulka 3: Struktura příjmů SFDI v roce 2013 (v tis. Kč)

<b>Struktura příjmů SFDI</b>	<b>v tis. Kč</b>
Příjmy z daní a mýtného	25 095 289
Dotace ze státního rozpočtu	23 371 012
Vrácené prostředky	2 769 462
Ostatní	631 111
<b>CELKEM</b>	<b>51 866 874</b>

Zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013

Tabulka 4: Porovnání daňových příjmů SFDI v roce 2012 a 2013 (v tis. Kč)

<b>Druh příjmu</b>	<b>Skuteční příjmy v roce 2012</b>	<b>Skutečné příjmy v roce 2013</b>
Spotřební daň	7 151 838	6 987 841
Silniční daň	5 248 513	5 234 159
Poplatek za užívání dálnic	3 907 222	4 311 827
Mýtné	8 664 656	8 561 462
<b>CELKEM</b>	<b>24 972 229</b>	<b>25 095 289</b>

Zdroj: Výroční zpráva SFDI za rok 2013

*„V roce 2012 tvořilo mýto a dálniční kupóny téměř čtvrtinu příjmů SFDI. Do budoucna se předpokládá, že podíl mýta dálničních kupónů v rozpočtu SFDI bude narůstat. Důvodem však není předpokládaný nárůst výnosů z těchto zdrojů, ale pokles ostatních zdrojů.“<sup>31</sup>*

<sup>30</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. . s. 29

<sup>31</sup> Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny?. *Pracovní skupina elektronické mýtné* [online]. 2014 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakoucast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

## 5.10 Výnosy a náklady mýtného systému

Prvního ledna 2015 uplynulo již 8 let od spuštění mikrovlnného mýtného systému v České republice. Za celou tuto dobu již stát vybral téměř 58 miliard na mýtném. Zatím nejúspěšnějším byl rok 2014, kdy vozidla odvedla do systému celkem 8,7 miliardy Kč.

Tabulka 5: Vývoj ročního výběru mýta

Rok	Vybrané mýtné (Kč)	Meziročně
2007	5 565 277 630	-
2008	6 144 152 102	+ 10,40 %
2009	5 543 272 476	- 9,78 %
2010	6 574 441 233	+ 18,60 %
2011	8 126 016 899	+ 23,60 %
2012	8 680 051 033	+ 6,82 %
2013	8 554 998 250	- 1,44 %
2014	8 714 961 818	+ 1,87 %
<b>CELKEM</b>	<b>57 903 171 441</b>	-

Zdroj: MYTO CZ

Podle vyjádření Ing. Václava Nestrašila, ředitele úseku Provozovatele elektronického mýta Ředitelství silnic a dálnic ČR by výběr mýtného za rok 2015 dosáhnout až 9,5 miliardy Kč. „A to především proto, že se letos zvýšila kilometrová taxa pro vozy plnící emisní normu Euro 5 o 13 procent, a v neposlední řadě proto, že se po našich silnicích pohybuje v porovnání s počátkem loňského roku přibližně o desetinu nákladních vozidel více.“<sup>32</sup> Oproti výnosům z mýtných transakcí také fungováním systému vznikají náklady na jeho výstavbu a provoz. Náklady lze rozčlenit na:

- náklady na dodávku systému,
- náklady na poskytování služeb nutných pro provoz systému.

Dodávka systému a poskytování služeb vyplývají ze základních smluv mezi konsorciem Kapsch (generální dodavatel) a českým státem. Po ukončení dodávky byl celý systém

<sup>32</sup> Stát vybere více na mýtném. Příjmy stoupnou o 800 milionů. *Aktuálně.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-01-22]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/prijmy-z-elektronickeho-mytneho-letos-stoupnou-o-800-milionu/r~c6812b44a22911e49e4b0025900fea04/>

předán do vlastnictví státu. Firmou Kapsch jsou nyní poskytovány pouze služby. „Dodávka i poskytování služeb lze rozdělit do celkem do čtyř etap:

- **Etapa 1** – dodání a provoz mýtného systému na dálnicích a rychlostních komunikacích,
- **Etapa 2** – dodání a provoz mýtného systému na vybraných silnicích I. třídy,
- **Etapa 3** – postupné rozšiřování systému na nově budované úseky dálnic, pro které bude vydáno stavební povolení nejpozději do 31. 12. 2017,
- **Etapa 4** – rozšíření systému o dalších 250 000 OBU jednotek a vozidla nad 3,5 tuny.<sup>33</sup>

V dalších etapách byl ještě systém doplněn o další technologie, ale již bez vlivu na celkový výběr mýta:

- „**Etapa 5a** – implementace rozhraní pro telematické aplikace,
- **Etapa 5b** – implementace systému liniového řízení dopravy na dálnici D1,
- **Etapa 6** – implementace rozhraní pro satelitní sběr mýtných transakcí, tzv. hybridní systém.<sup>34</sup>

Dalšími náklady systému uvedené etapy jsou nákupy elektronických palubních jednotek, recyklace a repase palubních jednotek a jiné provozní služby. Na základě smlouvy o službách „*má generální dodavatel nárok i na výplatu bonusu za efektivitu systému vyšší než 95% a úhradu nákladů za poplatky hrazené vydavatelům platebních a tankovacích karet. Bonus pro generálního dodavatele představuje polovinu z vybrané částky na 95% efektivitu systému. Pokud je efektivita systému menší než 95%, hradí generální dodavatel celý rozdíl mezi vybraným mýtem a stanovenou hodnotou požadované efektivitě.*“<sup>35</sup>

---

<sup>33</sup> ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 22

<sup>34</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014. s. 14

<sup>35</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014. s. 14



Tabulka 6: Vývoj účinnosti mýta dle nezávislého auditora

Rok	Účinnost mýta dle nezávislého auditora
2007	97,54 %
2008	98,17 %
2009	99,17 %
2010	99,31 %
2011	99,50 %
2012	99,59 %
2013	99,57 %
11/2014	99,62 %

Zdroj: MYTO CZ

Financování dodávky systému je založeno na metodě odložených splátek. To znamená, že systém byl splácen až z mýtných výnosů podle určeného splátkového kalendáře. Ceny za dodávky nových mýtných úseků v Etapě 3 jsou hrazeny generálnímu dodavateli na základě účetních dokladů v souladu s podmínkami smlouvy o dodávce a splátkovým kalendářem v sedmi splátkách takto:

- 1. splátka ve výši 25% celkové ceny – šest měsíců po zahájení zkušebního provozu,
- 2. splátka ve výši 25% celkové ceny – dvanáct měsíců po 1. splátce,
- 3. splátka ve výši 10% celkové ceny – devadesát dnů po 2. splátce,
- 4. splátka ve výši 10% celkové ceny – devadesát dnů po 3. splátce,
- 5. splátka ve výši 10% celkové ceny – devadesát dnů po 4. splátce,
- 6. splátka ve výši 10% celkové ceny – devadesát dnů po 5. splátce,
- 7. splátka ve výši 10% celkové ceny – devadesát dnů po 6. splátce.

„Průměrná nákladovost mýtného systému za prvních sedm let provozu (do konce roku 2013) dosáhla 29,5%“<sup>36</sup> Nákladovost ovšem není závislá pouze na výši nákladů, ale z velké části také objemem výnosů. Na výši výnosů mají zásadní vliv dva faktory:

- výše a struktura mýtných sazeb

<sup>36</sup> KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014. s. 16

- délka struktura zpoplatněných komunikací

Dne 1. 1. 2015 vstoupilo v účinnost nařízení vlády č.240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, díky kterému došlo k úpravě mýtných tarifů. *„Navyšování sazeb se z kamiónů nejvíce dotklo strojů s emisní třídou Euro 5, které byly v minulosti proti méně ekologickým vozidlům cenově zvýhodněny. Toto zvýhodnění se ale odrazilo ve skokovém nárůstu kamionů s Euro 5, které aktuálně představují 60% podíl na mýtných platbách. Těmto vozidlům od ledna vzrostly tarify na ujetý kilometr v průměru o deset procent a zároveň byla zavedena nová emisní třída Euro 6 pro vozidla splňující ještě přísnější ekologická kritéria.“*<sup>37</sup>

## 5.11 Mýtný systém po 31. 12. 2016

Fungování českého mýtného systému se velmi rychle blíží ke klíčovému datu 31. 12. 2016. Rakouské firmě Kapsch v tento den končí kontrakt na vybudování a provozování mýtného systému. Stále se neví, kdo ji coby výběřícího dálničních poplatků nahradí a jaký dostane nový provozovatel od vlády úkol. Podle nejhorších scénářů dokonce hrozí, že vozidla budou po českých zpoplatněných komunikacích od ledna 2017 jezdit zcela zadarmo. Třebaže už deset let všichni ministři dopravy a vysocí státní úředníci vědí, že smlouva s konsorciem Kapsch bude ukončena k 31. prosinci 2016, nikdo zatím nebyl schopný odpovědět na zásadní otázku: Co bude po tomto datu následovat? Na tuto otázku měl vládě odpovědět projektový manažér, který byl vybírán již od června 2014. *„Projektový manažér měl podle Ministerstva dopravy především zpracovat analýzu technologického vývoje v této oblasti v příštích deseti letech a jejich možné využití v systému výběru mýtného. Následně měl manažér vypracovat zadávací dokumentaci k budoucímu výběrovému řízení na provoz mýta. Naopak politické rozhodnutí o tom, které silnice zpoplatnit, úkolem manažera není, uvedl začátkem října 2014, ministr dopravy Antonín Prachař.“*<sup>38</sup> Do tendru na projektového manažera se přihlásilo celkem šest uchazečů. V říjnu 2014 Ministerstvo dopravy vyhlásilo vítězem tendru na

<sup>37</sup> V lednu se na mýtném vybralo rekordních 735 milionů korun. *Eulog.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-13]. Dostupné z: <http://www.eulog.cz/clanky/v-lednu-se-na-mytne-vybralo-rekordnich-735-milionu-koron/?m=a01&id=6066>

<sup>38</sup> Tendr na mýtné nabírá zpoždění, úřad uznal námitku Cetagu. *Auto.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/tendr-na-mytne-nabira-zpozdeni-urad-uznal-namitku-cetagu-84212>

projektového manažera firmu Arthur D Little. Ale v listopadu 2014 ministerstvo uznalo námitku neúspěšného uchazeče, firmě Cetag. Na začátku prosince 2014 byl ministrem dopravy jmenován Dan Ťok. Po nástupu nového ministra dopravy ovšem opět nastala změna a celý tendr na projektového manažera byl zrušen. Přitom dva jeho předchůdci Antonín Prachař a Zdeněk Žák považovali tendr na projektového manažera jako nutnou podmínku pro hlavní tendr na výběr provozovatele mýtného systému. „*Budu muset zrušit celou soutěž na projektového manažera, nemyslím si, že ho potřebujeme*“<sup>39</sup>, řekl ministr Dan Ťok. Tímto rozhodnutím se příprava nového mýtného systému znovu ocitla v bodě nula. Dle původního harmonogramu mělo dojít k projednávání nové konce na vládu do konce února 2015. Termín je však nereálný a příprava podoby mýta po roce 2016 je už nyní velmi ohrožena. První tendr na mýto byl vypsán v létě roku 2005, rok a půl před předpokládaným zahájením provozu systému. Ale přesto bylo nutné domluvit s vítězným konsorciem Kapsch zkrácení lhůty pro výstavbu. Důležitým aspektem v neustálém odkládání rozhodnutí je častá fluktuace na pozici ministra dopravy. Jen za poslední čtyři roky se na této pozici vystřídal sedm ministrů. Jako první se tendrem na nový mýtný systém zabýval již v roce 2011 ministr Vít Bárta (Věci veřejné). Zadání na přípravu nového tendru dostal ministr dopravy od vlády až v létě 2012, ale to byl již ve funkci Pavel Dobeš (Věci veřejné, později LIDEM), který nahradil ministra Radka Šmerdu (Věci veřejné). Koncepti chtěl na vládu předložit v polovině roku 2013 již další ministr Zbyněk Stanjura (ODS). Ale pád vlády v červnu 2013 přípravu tendru na mýto ukončila. Posun nenastal ani s přechodnou vládou Jiřího Rusnoka. Ministrem dopravy se stal Zdeněk Žák, který dostal úkol, aby do konce roku 2013 vyhlásil tendr na projektového manažera. Ale ani Zdeněk Žák svůj úkol nesplnil. Již šestým ministrem dopravy za čtyři roky se stal v lednu 2014 Antonín Prachař (ANO), který se však k vyhlášení zakázky na projektového manažera dostal až v červnu 2014.

*„O budoucnosti mýtných bran nyní rozhoduje odborná komise a ve hře je několik variant, včetně návratu k papírovým kupónům, která je podle Ťoka nepravděpodobná.*

---

<sup>39</sup> Ťok zruší tendr na projektového manažera mýtného tendru. *Česká televize.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/294651-tok-zrusi-tendr-na-projektoveho-manazera-mytneho-tendru/>

*Jak sám šéf dopravy přiznal, v tomto případě ministerstvo zaspalo a o dalším provozovateli mělo začít jednat již v roce 2012.*<sup>40</sup>

## 6 Porovnání českého a slovenského mýtného systému

Ke konci roku 2016 skončí platnost smlouvy se současným provozovatelem českého mýtného systému konsorciem Kapsch. A proto je třeba co nejdříve zahájit otevřené výběrové řízení na nového provozovatele mýtného systému. Jedním z předpokládaných účastníků tendru bude zřejmě i firma SkyToll, která provozuje mýtný systém na Slovensku.

### 6.1 Základní parametry českého a slovenského mýtného systému

Pro lepší pochopení rozdílů mezi českým a slovenským mýtným systémem je třeba si nejprve definovat jejich základní parametry.

Tabulka 7: Základní parametry českého a slovenského mýtného systému

	<b>Česká republika</b>	<b>Slovenská republika</b>
Datum zahájení provozu:	1. 1. 2007	1. 1. 2010
Rozsah zpoplatnění (dle zadání):	3 548 km	2 370 km
Počet let provozu (dle tendru):	5 + 5	13
Počet zpoplatněných km ke dni zahájení provozu:	968 km	2370 km
Stav zpoplatnění k 1. 1. 2014:	1 446 km	17 740 km
Technologie:	mikrovlnná	kombinovaná s převahou satelitu

Zdroj: Autor práce, 2015

### 6.2 Rozdíly mezi českým a slovenským mýtným systémem

Síť zpoplatněných komunikací na Slovensku k datu 1. 1. 2014 dosáhla 17 740 km úseků dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. až III. třídy. Většina silnic nižších tříd je však zpoplatněna nulovou sazbou. Mýtná povinnost se vztahuje pouze na 2 447 km. V České republice systém výběru mýta pokrýval k datu 1. 1. 2014 pouze 1 446 km komunikací.

<sup>40</sup> Ťok: Když už vyvlastňovat, tak po německém vzoru. *Česká televize.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/300862-tok-kdyz-uz-vyvlastnovat-tak-po-nemeckem-vzoru/>

Za rok 2014 bylo na Slovensku prostřednictvím mýtného systému od dopravců vybráno celkem 183,4 milionu Euro (v přepočtu 5,1 miliardy Kč). Náklady na provoz systému podle údajů Národnej diaľničnej spoločnosti dosáhly astronomické výše 93,16 milionu Euro (50,80% z vybraného mýta). „Podle manažera komunikace Antona Bódise ze společnosti SkyToll, která mýtný systém na Slovensku provozuje, je důvodem takto vysokého podílu nákladů špatně nastavený systém. Pokud ze 17 tisíc km vydělává pro stát pouze 2,5 tisíce km, je přirozené, že poměr nákladů na výnosech je nepříznivý.“<sup>41</sup> Vysoké provozní náklady mýtného systému jsou velmi často kritizovány i v České republice. Výhodou slovenského satelitního systému oproti českému mikrovlnnému spočívají ve větší flexibilitě satelitního systému. „Flexibilita jako výhoda satelitního systému se projeví v případě potřeby jakýchkoliv změn. Provozovatel dokáže rychle reagovat na eventuální změny podmínek úpravami mýtného systému:

- přidáním mýtných úseků,
- odebráním mýtných úseků,
- změnou délky mýtných úseků,
- přesunem koncových bodů mýtných úseků,
- změnou kategorie komunikací aj.<sup>42</sup>

Rozdíl mezi českým a slovenským systémem je také ve způsobu kontroly vozidel a vymáhání mýta. V České republice probíhá kontrola prostřednictvím kontrolních mýtných bran (stacionárních, přenosných) a vozidly mobilní kontroly, která provozuje Celní správa. Na Slovensku je kontrola uskutečňována prostřednictvím kontrolních mýtných bran a vozidly mýtné policie a nikoliv prostřednictvím Celní správy jako v ČR. „Plněním mýtné povinnosti je pověřena policie ve spolupráci s mýtnými úředníky, kteří jsou zaměstnanci společnosti SkyToll.“<sup>43</sup> Z prostředků provozovatele slovenského systému jsou také hrazeny veškeré náklady na nákup

---

<sup>41</sup> Svaz dopravy se obává nárůstu nákladů na mýtné po roce 2016. *Vz24.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-27]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/svaz-dopravy-se-obava-narustu-nakladu-na-mytne-po-roce-2016/>

<sup>42</sup> ŠTĚPÁNEK, Jiří. Zvítězí v ČR mikrovlnný nebo satelitní systém výběru mýta. *Doprava a silnice*. 2015, č. 2.

<sup>43</sup> ŠTĚPÁNEK, Jiří. Zvítězí v ČR mikrovlnný nebo satelitní systém výběru mýta. *Doprava a silnice*. 2015, č. 2.

palubních jednotek a enforcement. Na rozdíl od České republiky, kde jsou tyto náklady plně hrazeny z prostředků majitele systému Ředitelství silnic a dálnic ČR.

## ZÁVĚR

Ve své práci jsem se zaměřil na popis jednotlivých druhů mýtných systémů ve středoevropském regionu. Podrobněji jsem popsal fungování výběru mýta v České republice a provedl srovnání se slovenským mýtným systémem. Ve většině států Evropy již existují různé formy poplatků za užívání pozemních komunikací. Přesto se stále vyskytují názory, že fungování mýtných systémů je velmi komplikovaný a zejména nákladný způsob vybírání poplatků za používání komunikací. Mohl by být použit jednodušší a hlavně levnější způsob, např. zvýšit o několik desetníků spotřební daň u pohonných hmot. Dle mého jsou však mýtné systémy mnohem lepší variantou. Mýtný systém totiž neplní jen funkci výběrčího poplatků, ale také regulační a ekologickou funkci. Nastavením parametrů mýtných tarifů lze ovlivňovat intenzitu dopravy nákladních vozidel. Při nastavení vyšších tarifů v době dopravní špičky lze předpokládat snížení počtu nákladních vozidel při současném zlepšení propustnosti komunikací pro osobní dopravu. Největším současným problémem českého mýtného systému je rychle se blížící datum 31. 12. 2016, a tím i termín ukončení smlouvy mezi státem a provozovatelem systému konsorciem Kapsch. Minulé vlády a bohužel ani ta současná totiž stále nerozhodly, jaký bude osud českého mýtného systému od 1. 1. 2017. Ministrů dopravy se poslední roky vystřídal již několik, ale řešení zatím žádné. Vyhlášení tendru na projektového manažera mýtného systému se stále odkládalo a nakonec po vyhlášení vítěze bylo zrušeno jako nepotřebné. V současné době má ministr dopravy k dispozici mýtnou expertní skupinu odborníků. S postupujícím časem začíná být čím dál tím jasnější, že tendr na nového provozovatele mýtného systému v řádných termínech nelze stihnout. Ministerstvo dopravy zatím nedokázalo nebo není schopno specifikovat základní podmínky budoucího tendru, jakým jsou způsob výběru mýta a rozsah zpoplatněných komunikací. Současný stav stále více připomíná situaci před deseti lety. Nejlepším řešením by podle mého názoru bylo zahájení transparentního otevřeného výběrového řízení s jasně zadanými podmínkami, které by bylo řádně ukončeno, bez politických a ekonomických tlaků na rychlé dokončení. Na tuto přechodnou dobu by bylo zřejmě nejlepším, i když ne nejideálnějším řešením prodloužit kontrakt s konsorciem Kapsch. Ale pouze za upravených podmínek, reflektujících aktuální ceny než v době uzavření původního kontraktu před devíti lety. Jako optimální

mi za stávajících podmínek připadá použití satelitní technologie s využitím již vybudované infrastruktury mýtných bran, tzv. hybridní technologie. Při případném dalším rozšiřování sítě zpoplatněných komunikací preferuji satelitní technologii, která je mnohem flexibilnější než technologie mikrovlnná. Zpoplatnění komunikací I. a nižších tříd je velmi problematické a navrhuji zpoplatnit pouze vybrané úseky, které by jinak sloužily k objíždění zpoplatněných úseků dálnic a rychlostních komunikací. Další možnou variantou je stejně jako na Slovensku zpoplatnit všechny silnice nižších tříd nulovou sazbou, s povinností všech nákladních vozidel mít palubní jednotku. Tímto způsobem lze pomocí satelitní technologie snadno sledovat pohyb vozidel, a tak i upravovat rozsah zpoplatněných komunikací i mýtných sazeb. Dalším problémem českého mýtného systému je, že nesplňuje požadavky Evropské komise na interoperabilitu, tzn. propojitelnost všech mýtných systémů zemí Evropské unie. Ideální stav nastane tehdy, až bude moci řidič se svým nákladním vozidlem projet celou Evropu s jednou palubní jednotkou.



## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### Seznam použitých českých zdrojů

BUDÍNSKÝ, PhDr. Václav. *Páteřní síť dálnic a rychlostních silnic v ČR*. Rudná: Agentura Lucie spol. s r.o., 2009.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Sedm let elektronického mýta v ČR*. Inoxive s.r.o., 2014.

KOLEKTIV AUTORŮ. *Optimalizace výstavby silnic a dálnic v ČR*. Vimperk: Milan Zevl – LUCIE Vimperk, 2007. ISBN 80-903639-9-7.

*KOLEKTIV PRACOVNÍKŮ ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC. Dálnice v Československu. 1. vydání, Praha: Orbis, 1970.*

LÍDL, Václav a Tomáš JANDA. *Stavby, kterým doba nepřála*, Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2006.

ŠTĚPÁNEK, Jiří. Zvítězí v ČR mikrovlnný nebo satelitní systém výběru mýta. *Doprava a silnice*. 2015, č. 2.

ZAORAL, Ondřej a Tereza MLYNÁŘOVÁ. *Šest let elektronického mýta v České republice*. Inoxive s.r.o., 2013. s. 43

### Seznam použitých internetových zdrojů

Zákon o pozemních komunikacích v platném znění. In: *č.13/1997*. 1997. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13>

Kontaktní místo. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/kontaktni-misto/index.html>

Distribuční místo. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.myto.cz/cs/novy-uzivatel/distribucni-misto/index.html>

Stát objednal málo krabiček na mýtné. *Novinky.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-16]. Dostupné z: <http://www.novinky.cz/ekonomika/361750-stat-objednal-malo-krabicek-na-mytne.html>

Varianty plateb. *MYTO CZ* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.mytocz.eu/cs/novy-uzivatel/varianty-plateb/index.html>

Nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů. In: č.352/2012. 2012. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-352/zneni-20121022>

Nařízení vlády o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatňování slevy na mýtném. In: č.240/2014. 2014. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-240>

Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny?. *Pracovní skupina elektronické mýtné* [online]. 2014 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakou-cast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

<http://www.sfdi.cz/>. *Státní fond dopravní infrastruktury* [online]. 2015 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/>

Jakou část příjmů SFDI činilo v posledních letech mýto a dálniční kupóny?. *Pracovní skupina elektronické mýtné* [online]. 2014 [cit. 2015-03-03]. Dostupné z: <http://www.elektronickemytne.cz/jakou-cast-prijmu-sfdi-cinilo-v-poslednich-letech-myto-a-dalnicni-kupony/>

Stát vybere více na mýtném. Příjmy stoupnou o 800 milionů. *Aktuálně.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-01-22]. Dostupné z: <http://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/prijmy-z->

elektronického-mytneho-letos-stoupnou-o-800-  
milionu/r~c6812b44a22911e49e4b0025900fea04/

V lednu se na mýtném vybralo rekordních 735 milionů korun. *Eulog.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-13]. Dostupné z: <http://www.eulog.cz/clanky/v-lednu-se-na-mytne-m-vybralo-rekordnich-735-milionu-korun/?m=a01&id=6066>

Tendr na mýtné nabírá zpoždění, úřad uznal námitku Cetagu. *Auto.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-11-21]. Dostupné z: <http://www.auto.cz/tendr-na-mytne-nabira-zpozdzeni-urad-uznal-namitku-cetagu-84212>

Ťok zruší tendr na projektového manažera mýtného tendru. *Česká televize.cz* [online]. 2014 [cit. 2014-12-06]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/294651-tok-zrusi-tendr-na-projektoveho-manazera-mytneho-tendru/>

Ťok: Když už vyvlastňovat, tak po německém vzoru. *Česká televize.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-07]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/300862-tok-kdyz-uz-vyvlastnovat-tak-po-nemeckem-vzoru/>

Svaz dopravy se obává nárůstu nákladů na mýtné po roce 2016. *Vz24.cz* [online]. 2015 [cit. 2015-02-27]. Dostupné z: <http://www.vz24.cz/clanky/svaz-dopravy-se-obava-narustu-nakladu-na-mytne-po-roce-2016/>

## **SEZNAM ZKRATEK**

EU - Evropská unie

GNSS - Global Navigation Satellite System

GSM - Global System for Mobile Communications

GHz - Gigahertz

GPS - Global Positioning System

GPRS - General Packet Radio Service

DSRC - Dedicated Short Range Communication

OBU - On Board Unit

EETS - European Electronic Tolling Service

ESVZ - Elektronický systém výkonového zpoplatnění

pES - Přenosné kontrolní zařízení

MEV - Mobile Enforcement Vehicle

SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury

CMV - Centrum manuální validace

ODS - Občanská demokratická strana

ANO - ANO 2011 politické hnutí

# SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

## Seznam obrázků

Obrázek 1: Stav dálniční sítě k 31. 12. 1989.....	13
Obrázek 2: Stav dálniční sítě k 31. 12. 2009.....	14
Obrázek 3: Stav dálniční sítě k 1. 1. 2015.....	15
Obrázek 4: Výhledový stav dálniční sítě.....	16
Obrázek 5: Mapa zpoplatněných komunikací k 1. 1. 2015.....	25
Obrázek 6: Dopravní značka – Mýtné.....	29
Obrázek 7: Mýtná stanice.....	30
Obrázek 8: Mýtná stanice pro nadrozměrné náklady otočná.....	31
Obrázek 9: Kontrolní stanice – stacionární.....	32
Obrázek 10: Přenosné kontrolní zařízení.....	35
Obrázek 11: Vozidlo mobilní kontroly (MEV).....	37
Obrázek 12: Palubní elektronická jednotka (OBU).....	39

## Seznam tabulek

Tabulka 1: Vývoj sítě zpoplatněných komunikací v ČR.....	24
Tabulka 2: Počet aktivních palubních jednotek.....	41
Tabulka 3: Struktura příjmů SFDI v roce 2013.....	46
Tabulka 4: Porovnání daňových příjmů SFDI v roce 2012 a 2013.....	46

Tabulka 5: Vývoj ročního výběru mýta.....	47
Tabulka 6: Vývoj účinnosti mýta dle nezávislého auditora.....	49
Tabulka 7: Základní parametry českého a slovenského mýtného systému.....	52

## **BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE**

**Jméno autora:** Jan Hnátek

**Obor:** Evropská hospodářskosprávní studia

**Forma studia:** kombinované studium

**Název práce:** Elektronický systém výkonového zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v ČR

**Rok:** 2015

**Počet stran textu bez příloh:** 49

**Celkový počet stran příloh:** 0

**Počet titulů českých použitých zdrojů:** 7

**Počet titulů zahraničních použitých zdrojů:** 0

**Počet internetových zdrojů:** 16

**Vedoucí práce:** JUDr. Tereza Jonáková