

Vysoká škola logistiky o.p.s.

**Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce
a návrhy na jeho zlepšení**

(Bakalářská práce)

Přerov 2022

Petra Hurdálková



Vysoká škola
logistiky
o.p.s.

Zadání bakalářské práce

studentka **Petra Hurdálková**

studijní program Logistika
obor Dopravní logistika

Vedoucí Katedry bakalářského studia Vám ve smyslu čl. 22 Studijního a zkušebního řádu Vysoké školy logistiky o.p.s. pro studium v bakalářském studijním programu určuje tuto bakalářskou práci:

Název tématu: **Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce a návrhy na jeho zlepšení**

Cíl práce:

Analyzovat současný stav mýtného systému provozovaného společností Kapsch z pohledu dopravce a predikovat vznik možných problémů při provozování společností Czech Toll.

Zásady pro vypracování:

Využijte teoretických východisek oboru logistika. Čerpejte z literatury doporučené vedoucím práce a při zpracování práce postupujte v souladu s pokyny VŠLG a doporučeními vedoucího práce. Části práce využívající neveřejné informace uveďte v samostatné příloze.

Bakalářskou práci zpracujte v těchto bodech:

Úvod

1. Analýza současného stavu mýtného systému z pohledu dopravce
2. Předpověď možných problémů vzniklých dopravcům v souvislosti s přechodem na satelitní mýtný systém
3. Návrh opatření na zamezení vzniku problémů
4. Vyhodnocení účinnosti navržených opatření

Závěr

Rozsah práce: 35 – 50 normostran textu

Seznam odborné literatury:

JANOTA, Aleš a Mária FRANEKOVÁ. Aplikovaná telematika. Žilina: EDIS, 2015. ISBN 978-80-554-1037-1.

KOVÁŘ, Karel. Provoz nákladních vozidel a jízdních souprav na pozemních komunikacích. Praha: Verlag Dashöfer, 2018. ISBN 978-80-87963-80-7.

PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK. Inteligentní dopravní systémy. Praha: BEN - technická literatura, 2001. ISBN 80-730-0029-6.

Vedoucí bakalářské práce:

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., DBA


Datum zadání bakalářské práce:

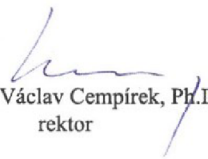
31. 10. 2021

Datum odevzdání bakalářské práce:

6. 5. 2022

Přerov 31. 10. 2021


Ing. et Ing. Iveta Dočkalíková, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
rektor

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a že jsem ji vypracovala samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná a že jsem v práci neporušila autorská práva ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o autorském právu, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Prohlašuji, že jsem byla také seznámena s tím, že se na mou bakalářskou práci plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Vysoká škola logistiky o.p.s. nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro pedagogické, vědecké a prezentační účely školy. Užiji-li svou bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti Vysokou školu logistiky o.p.s.

Prohlašuji, že jsem byla poučena o tom, že bakalářská práce je veřejná ve smyslu zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 47b. Taktéž dávám souhlas Vysoké škole logistiky o.p.s. ke zpřístupnění mnou zpracované bakalářské práce v její tištěné i elektronické verzi. Tímto prohlášením souhlasím s případným použitím této práce Vysokou školou logistiky o.p.s. pro pedagogické, vědecké a prezentační účely.

V Přerově, dne 06. 05. 2022

.....

podpis

Poděkování

Děkuji tímto vedoucímu bakalářské práce prof. Ing. Václavu Cempírkovi, Ph.D., DBA za rady při zpracování této práce.

Anotace

Tato práce se zabývá mýtným systémem v České republice z pohledu dopravce a návrhy na jeho zlepšení. Ve zkratce popisuje historii výběru poplatků a zavedení mýta v České republice Popisuje konkrétní problémy dopravců s mýtným systémem, který zajišťoval provozovatel KAPSCH. V další části práce se zabývá dotazníkovým šetřením, zaměřeným na výhody a nevýhody režimu placení v mýtném systému CzechToll. V dalším dotazníku se zjišťuje pohled dopravců na mýtný systém v ČR, výhody a nevýhody přechodu z analogového na satelitní systém. Zjišťuje spokojenost s mýtným systémem a mýtnou samoobsluhou, určenou pro klienty mýtného systému ČR, který od konce roku 2019 provozuje CzechToll. V závěru práce se pak hodnotí dotazníky.

Klíčová slova

mýtný systém, dopravce, predikce

Annotation

This thesis deals with the toll system in the Czech Republic from the carrier's point of view and proposals for its improvement. Briefly describes the history of fee collection and the introduction of tolls in the Czech Republic Describes the specific problems of hauliers with the toll system provided by the operator KAPSCH. In the next part of the thesis, he deals with a questionnaire survey focused on the advantages and disadvantages of the payment regime in the CzechToll toll system. The next questionnaire examines the view of hauliers on the toll system in the Czech Republic, the advantages and disadvantages of switching from an analogue to a satellite system. It ascertains satisfaction with the toll system and the toll self-service intended for clients of the Czech Toll System, which has been operated by CzechToll since the end of 2019. At the end of the thesis, questionnaires are evaluated.

Keywords

toll system, carrier, prediction

Obsah

Úvod.....	8
1 Mýtný systém.....	9
1.1 Historie a způsob výběru poplatků	9
1.2 Zákony a novely pro dopravce.....	12
1.3 Mýtný systém KAPSCH, podmínky a způsob placení.....	12
1.3.1 Mýtný systém provozovatele KAPSCH.....	12
1.3.2 Komunikace mezi provozovatelem systému a uživatelem.....	14
1.3.3 Způsoby placení mýtného.....	17
1.4 Mýtný systém CZECHTOLL, podmínky a způsob placení	18
1.4.1 Mýtný systém provozovatele CzeCToll	18
1.4.2 Komunikace mezi provozovatelem systému a uživatelem.....	19
1.4.3 Cena mýtného a možnosti placení mýtného	19
1.4.4 Mýtná jednotka OBU Billien 5051	22
2 Hodnocení mýtného systém KAPSCH v ČR z pohledu autodopravce a předpověď možných problémů v souvislosti s přechodem na satelitní mýtný systém	25
3 Mýtný systém (CzechToll) v ČR z pohledu dopravce – dotazníky.....	30
3.1 Pre-pay a post-pay varianty úhrady mýta	30
3.1.1 Pre – pay varianta úhrady mýta.....	30
3.1.2 Post – pay varianta úhrady mýta	31
3.2 Dotazníky a jejich záměr	32
3.3 Dotazníky – průběh a jejich vyhodnocení.....	35
3.3.1 Dotazník – Platba mýtného v režimu: post-pay, pree-pay	35
3.3.2 Dotazník – vyhodnocení	36
3.3.3 Dotazník – Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce.....	36
3.3.4 Dotazník – vyhodnocení	40
Závěr	42
Seznam zdrojů.....	43
Seznam zkratk	45
Seznam obrázků	46
Seznam příloh	47
Seznam dálnic, jejichž užití podléhá mýtnému.....	48
Seznam silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému.....	48

Úvod

Systém pro elektronické vybírání poplatků v České republice je pro dopravce velice diskutovaným tématem.

Česká republika přešla od 1.1.2007, na základě projektu Ministerstva dopravy ČR z tzv. časového zpoplatnění vozidel nad 12tun, na zpoplatnění výkonové. Jde o poplatek za ujeté kilometry. Pomocí mikrovlnné technologie, provozovatelem KAPSCH, byl zaveden elektronický výběr mýtného, který byl garantován do konce roku 2016 a následně byl prodloužen. Od 1. prosince 2019 byl v České republice uveden do provozu nový satelitní systém elektronického mýtného od konsorcia společnosti SkyToll a CzechToll.

V této bakalářské práci se budu věnovat tématu Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce a návrhy na jeho zlepšení. Budu se zabývat dotazníkovým šetřením, zaměřeným na zjištění výhod a nevýhod mýta před rokem 2018 a od roku 2019, dále pak se budu zabývat využívání placení mýtného v režimu post-pay a pree-pay v závislosti na počtu vozidel ve flotile dopravce a spokojeností s mýtnou samoobsluhou CzechTollu.

Toto téma jsem si vybrala proto, že se pravidelně setkávám s autodopravci, kteří každodenně řeší problémy spojené s vyřízením mýtných OBU jednotek a prací v mýtné samoobsluze. Ve své práci se budu věnovat spokojenosti dopravců s mýtným systémem v ČR, dále pak se spokojeností mýtné samoobsluhy a návrhy na zlepšen jejího fungování.

V teoretické části této práce je popsán bývalý i současný mýtný systém z pohledu dopravce .

Praktická část se věnuje dotazníkovému šetření.

V závěrečné části tato práce vyhodnocuje vyplněné dotazníky.

1 Mýtný systém

V této kapitole bude úvod věnován historii výběru poplatků ve světě a v České republice. Dále zde budou uvedeny novely a zákony pro dopravce, analýza mýtného systému provozovatele KAPSCH a možné problémy dopravců, související s přechodem na satelitní mýtný systém.

1.1 Historie a způsob výběru poplatků

Již před 2700 lety v Babylonu byly vybrané silniční úseky zpoplatněny. Poplatky za užití cesty vybírali Arabové i Indové. V Alpách, germánské kmeny zpoplatnily průsmyky.

V roce 1555 zavedli Britové Highways Act. Tento institut dával dospělým mužům povinnost odpracovat čtyři dny v roce na údržbě obecních komunikací, bez nároku na odměnu a za pomoci vlastního nářadí. V Anglii a Walesu v 18. století fungoval nejrozvinutější systém úřadů, který dozoroval údržbu komunikací z vybraných prostředků. Kolem roku 1810 se zde začaly používat mýtné brány. Tyto brány byly na sjezdech, nikoli na samotné silnici, aby povozy tažené povětšinou koňmi nemusely tak často zastavovat.

V Německu, v polovině 19. uplatnili filozofii, že z dopravy, která není zatížena mýtnými poplatky, přináší státu větší ekonomický užitek. Němci tuto filozofii uplatňují dodnes, kdy osobní automobily neplatí poplatky za využití dálnic a v 90. letech minulého století z tohoto pravidla byly vyjmuty i nákladní automobily nad 12 tun.

Na území České republiky najdeme pět obcí, které mají v názvu Mýto. Přes tato města dříve vedly důležité obchodní trasy a v těchto obcích byl vybírán poplatek za užití komunikace. Vybrané mýto si nárokoval král, který ale svá práva i povinnosti postupně přenesl na místní šlechtu nebo města.

Koncem 13. století byly cesty z Prahy k hranicím v systému zpoplatněných silnic, např. prachatická, domažlická, kralupská, chebská apod. Mýto se na těchto komunikacích

vybíralo a za vybrané peníze se udržovala komunikace a potíralo loupežení. Postupně ale byly poplatky rušeny a následně se platilo jen za přejezdy mostů a na hranicích větších měst byl zpoplatněn vjezd do centra. Do roku 1941 byly vybírány poplatky za potraviny, které se přivezly do Prahy. V roce 1928 se přestalo v Praze platit za přejezd mostů.

Tým Jana Antonína Bati přišel s návrhem na obnovení mýta a v roce 1938 navrhl dálnici z Chebu do Velkého Bočkova na Podkarpatské Rusi. Silniční tahy první republikou byly ve špatném technickém stavu a Baťa prosazoval, aby se pomocí výběru mýta silnice opravovaly. Bohužel válka tyto plány zhatila.

V roce 1995 byly u nás zavedeny dálniční poplatky formou dálničních kuponů. Od 1. ledna 2007 byl zprovozněn elektronický mýtný systém, který zajišťovala firma KAPSCH a následně od 1. prosince 2019 byl v České republice uveden do provozu nový satelitní systém elektronického mýtného od konsorcia společnosti SkyToll a CzechToll. Zdroj: [1] [2].

„Elektronická platba mýtného:

Platba mýtného EFC (Electronic Fee Collection) se stává standardem ve většině evropských zemí. Kromě toho, že poplatky takto získané se bezprostředně reinvestují do dopravní infrastruktury, je EFC i účinným regulačním prostředkem. Standardní hotovostní platby prostřednictvím výběřčích způsobují extrémní problémy, projevující se kolonami před místy vybírání poplatků. Proto bylo vyvinuto a je úspěšně používáno několik systému pro elektronické platby mýtného.“ [3, s 57].

Elektronické placení mýtného bylo velice diskutované u laické veřejnosti, co se týče technologie GPS nebo DSEC. Většinou si ale nikdo neuvědomoval, že tyto technologie měly sloužit pouze jako zprostředkování transakcí, přitom základním řešením bylo vybudování celé architektury systémů.

Přijatá platforma integrovaného platebního systému EFC byla platforma standardizována na úrovni EU v technické komisi CEN TC278. Součástí zpracovaných standardů, které byly zpracovány v pracovní skupině WG1 „Electronic Fee Collection“

byly metody pro výměnu informací mezi jednotlivými platebními systémy o elektronické platbě.

Zdroj: [3].

Ve světě byly realizovány tři základní technologie EFC systémů:

DSRC (Dedicated Short Range Communication): Technologie přenosu je nazývána podle tzv. komunikačního spojení na krátkou vzdálenost (DSRC), které zprostředkuje přenos mezi RSE a jednotkou OBUS ve vozidle. Komunikace se uskutečňuje v pásmu mikrovln nebo v infračerveném pásmu.

GSM-GPS (Global System form Mobile Communication/Global Positioning Systém): Pro určování pozice a ujeté vzdálenosti se využívá systém GPS, pro přenos do centra se může, ale i nemusí využívat GSM technologie.

LSVA (zkratka pro Švýcarský systém): Technologie založená na velmi inteligentní OBU, která odečítá vzdálenost dle elektronického tachografu a může využívat korekce vzdálenosti dle GPS.“ [3, s 323].

DSRC systém využíval fyzické brány, která byla vybavena infračerveným rádiovým komunikačním kanálem. Zprostředkoval komunikaci mezi fyzickou bránou a vozidlem. Systém DSRC mohl být umístěn, většinou jako portál, buď na fyzické bráně, přímo mezi jízdními pruhy, nebo vedle vozovky. Takto vybavená brána obsahovala zpravidla anténní systém, umožňující detekci a lokalizaci vozidel, které projížděly do placené zóny. Přes systém DSRC vzájemně komunikovaly OBU jednotky a zařízení na vozovce RSE, takto si předávaly informace o elektronické identifikaci vozidla a předávaly si data o provedené finanční transakci. Tento přenos byl obousměrný z důvodu potvrzení zpětné vazby o finanční transakci.

OBU jednotka prostřednictvím radiových vln v prostředí infračervených vln přijala signál na základě, kterého byla automaticky odečtená daná suma. Pokud OBU jednotka byla vyřízena v režimu následného placení, byla celková suma za určité období vyfakturována uživateli.

Zdroj: [3].

1.2 Zákony a novely pro dopravce

S požadavky na provoz nákladních vozidel a jízdních souprav se dopravci seznámí:

„Zákonem č. 193/2018 Sb. ze 13. ledna 2018, kdy nastala změna v zákonech:

- č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- č. 361/200 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích“ [4, s. 5]

Právní předpisy pro silniční dopravu najdou dopravci na internetových stránkách Ministerstva dopravy ČR. Jeden z nejdůležitějších zákonů pro dopravce je Zákon č. 361/200Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů a Nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění pozdějších předpisů.

Zdroj: [5].

1.3 Mýtný systém KAPSCH, podmínky a způsob placení

1.3.1 Mýtný systém provozovatele KAPSCH

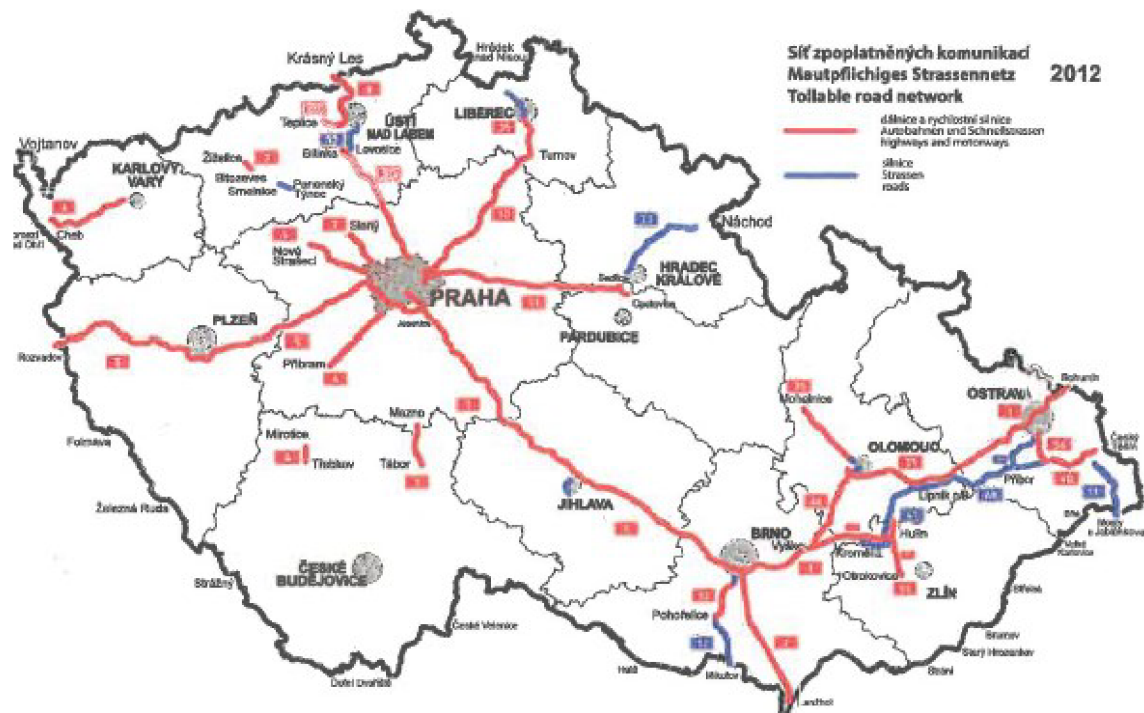
Provozovatelem mýtného systému od 1.1.2007 byla firma KAPSCH, která zajišťovala výběr mýta pomocí mikrovlnného systému.

Tento systém byl založen na komunikaci navigačního přístroje, připevněného ve vozidle (dále jen OBU jednotka), a zařízením umístěné na mýtných branách. Mýtné brány ohraničovaly určitý úsek cest, který byl zpoplatněný. Osvědčená mikrovlnná technologie, která byla používána celosvětově, je dnes považována za zastaralou. [6].

Na vybraných silnicích a dálnicích se mýtný systém týkal nákladních vozidel a autobusů. Jednalo se o vozidla s nejméně čtyřmi koly a nejvyšší povolenou hmotností více než 3,5 tuny a autobusy, s nejméně čtyřmi koly, které měly v dokladech uvedenou největší povolenou hmotnost 3 501 kg a více a pokud mohly přepravovat více než 10 osobo + řidiče.

V I. etapě provozu elektronického mýtného od 1.1. 2007, bylo v provozu 972 Km dálnic a rychlostních silnic. V II. Etapě od 1.1.2007, bylo v provozu 1 198 km silnic 1. třídy a délka zpoplatněných komunikací bylo 2 170 km. Pořizovací hodnota OBU jednotky na kauci byla 1550,- Kč a průměrná sazba mýtného vycházela na 4,05 Kč na km[10].

V určitých výjimkách nemuselo být mýtné placeno. Vězeňská služba, vozidla poskytovatele zdravotnické záchranné služby, zdravotnické dopravní služby, vozidla přepravující těžce zdravotně postižené občany nebo nezaopatřené děti, dále pak vozidla přepravy pacientů neodkladné péče nebo další vozidla složky integrovaného záchranného systému, všechny tyto vozidla byly od platby mýtného osvobozena.



Obr. 1.1 Sít' zpoplatněných komunikací z roku 2012

Zdroj: [7].



Obr. 2.1 OBU jednotka firmy KAPSCH

Zdroj: [8].



Obr. 3.1 Mýtná brána

Zdroj: [9].

1.3.2 Komunikace mezi provozovatelem systému a uživatelem

Pro vyřízení potřebných záležitostí potřebné k vydání OBU jednotky mohli uživatelé (dále jen autodopravci) využívat Kontaktní či Distribuční místa.

„9.2 **Kontaktní místo:**

(a) *podává informace o Systému elektronického mýtného;*

(b) *umožňuje Zaevidování vozidla do Systému elektronického mýtného v Režimu placení předem, v Režimu následného placení nebo Registraci Uživatele do*

Systému elektronického mýtného v Režimu osvobozeném od úhrady mýtného nebo změnu Režimu placení;

- (c) umožňuje úhradu Kauce a výdej Elektronického zařízení, jeho vrácení s žádostí o vrácení Kauce a vrácení Neaktivního Elektronického zařízení;*
- (d) umožňuje úhradu Kauce a výdej Elektronického zařízení, jeho vrácení s žádostí o vrácení Kauce a vrácení Neaktivního Elektronického zařízení;*
- (e) umožňuje úhradu zálohy na mýtné v Režimu placení předem;*
- (f) umožňuje dodatečnou úhradu dlužného Mýtného po poskytnutí potřebných informací Uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní);*
- (g) umožňuje vrácení Elektronického zařízení v Režimu osvobozeném od úhrady mýtného;*
- (h) umožňuje uzavření nebo ukončení Dohody o podmínkách následného placení;*
- (i) umožňuje získat výpis až dvaceti (20) posledních mýtných transakcí;*
- (j) umožňuje získat doklad o vyúčtovaném Mýtném za předchozí kalendářní měsíc s rozpisem po jednotlivých dnech;*
- (k) umožňuje vyměnit Elektronické zařízení v případě jeho technické poruchy či jedná-li se o Poškozené Elektronické zařízení, nebo jej nahradit v případě ztráty nebo odcizení a přijímat s tím spojené hlášení o poruše, ztrátě či odcizení;*
- (l) umožňuje získat podrobné výpisy Mýtných transakcí za období posledních šesti (6) měsíců včetně metodického vysvětlení k nim;*
- (m) umožňuje Registraci Uživatele do Systému elektronického mýtného za účelem přístupu do internetové samoobsluhy;*
- (n) zajišťuje komunikaci a poskytuje informační materiály v komunikačních jazycích;*
- (o) zajišťuje další činnosti v těchto Podmínkách specifikované.*

9.3 Na kontaktní místa je možné se obrátit v úředních hodinách osobně, telefonicky nebo písemně.

9.4 **Distribuční místo**

- (a) *podává informace o Systému elektronického mýtného;*
- (b) *umožňuje v Režimu placení předem Zaevidování vozidla do Systému elektronického mýtného;*
- (c) *umožňuje v Režimu placení předem úhradu Kauce a výdej Elektronického zařízení, jeho vrácení s žádostí o vrácení Kauce a vrácení Neaktivního Elektronického zařízení;*
- (d) *umožňuje v Režimu následného placení, po předchozím Zaevidování vozidla do Systému elektronického mýtného na Kontaktním místě nebo výstavcem Tankovací karty, výdej Elektronického zařízení (po uvedení evidenčního čísla, pod kterým bylo vozidlo zaevidováno a předložením technického průkazu vozidla nebo osvědčení o registraci vozidla) a vrácení Neaktivního Elektronického zařízení;*
- (e) *umožňuje v Režimu placení předem úhradu zálohy na Mýtné;*
- (f) *umožňuje výběr nevyčerpané zálohy na Mýtné při současném vrácení Elektronického zařízení;*
- (g) *Umožňuje dodatečnou úhradu dlužného Mýtného, které vzniklo za užití zpoplatněné komunikace bezprostředně před příjezdem na Distribuční místo a po poskytnutí potřebných informací Uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní);*
- (h) *Umožňuje získat výpis až dvaceti (20) posledních Mýtných transakcí;*
- (i) *Umožňuje získat doklad o vyúčtovaném Mýtném za předchozí kalendářní měsíc po jednotlivých dnech;*
- (j) *Umožňuje v Režimu následného placení, v Režimu placení předem a v Režimu osvobozeném od úhrady Mýtného vyměnit Elektronické zařízení v případě jeho technické poruchy či jedná-li se o Poškozené Elektronické zařízení, nebo jej nahradit v případě ztráty nebo odcizení a přijímat s tím spojené hlášení o poruše, ztrátě či odcizení;*
- (k) *Zajišťuje komunikaci a poskytuje informační materiály v komunikačních jazycích;*
- (l) *Zajišťuje další činnosti v těchto Podmínkách specifikované. “ [11].*

Kontaktní místa byla zajišťována Hospodářskou komorou ČR za pomoci svých Okresních hospodářských komor nebo Krajských hospodářských komor. Distribuční místa byla ve většině případů zajišťována čerpacími stanicemi. Hospodářská komora ČR i čerpací stanice měly sepsanou dohodu o zajištění kontaktního či distribučního místa.

1.3.3 Způsoby placení mýtného

K placení mýtného si autodopravce vybral jednu ze dvou možností:

- platba předem (pre-pay)
 - za OBU jednotku bylo potřeba uhradit vratnou kauci 1 500,00 Kč a dobít kreditem, a to buď na kontaktním místě nebo distribučním místě
 - po projetí mýtné brány bylo automaticky odečteno mýtné
 - pokud měla jednotka nízký kredit pod 600,-kč hlásila pípnutím nutnost dobít kredit

- platba na fakturu (post-pay)
 - pro vydání OBU jednotky bylo potřeba sjednat smlouvu nejprve s tankovací společností, která autodopravci vydala kartu pro zaevidování do mýtného systému. S touto kartou následně autodopravce uzavřel smlouvu na Kontaktním místě.
 - po projetí mýtné brány se načítalo mýtné, které bylo následně autodopravci přes tankovací společnost vyúčtováno
 - autodopravce, pokud neměl zájem o smlouvu s tankovací společností, mohl si vyřídit u banky Bankovní záruku. Tuto záruku mu následně schválilo ŘSD a teprve poté mohl podepsat smlouvu na Kontaktním místě. ŘSD zasílalo autodopravci vyúčtování za projeté mýtné.

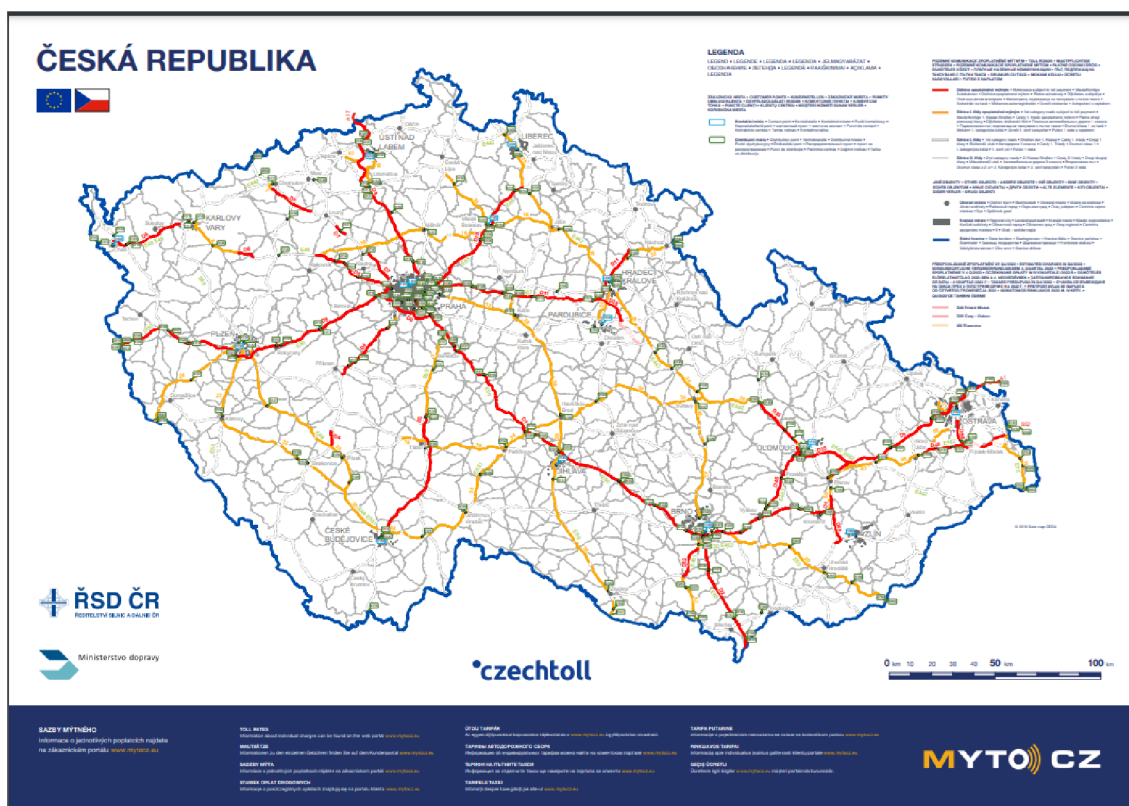
Cena úseku byla ohodnocena podle doby vjetí na silnici i podle počtu náprav a to na 1, 2, 3 a více náprav.

1.4 Mýtný systém CZECHTOLL, podmínky a způsob placení

1.4.1 Mýtný systém provozovatele CzechToll

Česká republika uvedla do provozu 1. prosince 2019 nový systém elektronického mýtného, které zajišťuje společnost CzechToll. Tato společnost uskutečnila výměnu mýtného systému a to za plného provozu původního systému, bez toho, aniž by došlo k omezení dopravy. Dle informací, podaných na školení, měl nový Satelitní systém podle společnosti CzechToll, zajistit snížení nákladu státu na výběr mýtného. Navíc se měl zvýšit výběr mýtného díky zavedení nových zpoplatněných úseků na silnicích I. třídy v celkové délce 867 km v prvním roce provozu.

Podle informací Portál elektronického mýtného systému v České republice (myto.cz.eu) je současné době v České republice zpoplatněno více než 2400 kilometrů dálnic a silnic I. třídy. Povinnost platit mýtné se vztahuje na vozidla, která mají hmotnost nad 3,5 tuny.



Obr. 4.1 Síť zpoplatněných komunikací z roku 2022

Satelitní technologie zaznamenává polohu vozidla prostřednictvím elektronického zařízení. To přijímá signály systémů, které určuje polohu, stejně jako u systému GPS. Společnost CzechToll využívá hybridní elektronická zařízení, která integrují satelitní technologii, GSM/GPRS technologii a mikrovlnnou DSRC technologii. (Zdroj: vnitropodnikový oběžník)

Satelitní technologie slouží ke sběru informací o využívání zpoplatněných úseků silnic a dálnic, který podává informace k určování polohy.

GSM/GPRS technologie slouží pro přenos údajů mezi elektronickými zařízeními a dalšími informačními subsystemy v rámci elektronického mýtného systému.

Mikrovlnná technologie DSRC je využívána na krátké vzdálenosti, ke kontrole plateb výběru mýtného.

Elektronický mýtný systém je složitý informačně-komunikační technologický komplex. Jako takový zajišťuje všechny provozní procesy, které jsou spojené s výběrem mýtného a následně zajišťuje i kontrolu výběru mýtného.

1.4.2 Komunikace mezi provozovatelem systému a uživatelem

Pro vyřízení potřebných záležitostí, spojené s vydáním jednotek OBU, mají dopravci možnost využít, stejně jako u KAPSCHe, Kontaktní či Distribuční místa.

Kontaktní místa jsou zajišťována Hospodářskou komorou ČR, pomoci svých Okresních hospodářských komor nebo Krajských hospodářských komor. Distribuční místa jsou zajišťována na čerpacích stanicích. U Distribučních míst je ale rozdíl v množství. V roce 2018 bylo k dispozici 250 distribučních míst, v současné době je těchto distribučních míst přibližně 215 (dle seznamu zaslaný pro vnitřní komunikaci).

Podmínky pro zajišťování kontaktních a distribučních míst jsou prakticky stejné jako byl u KAPSCHe.

1.4.3 Cena mýtného a možnosti placení mýtného

Platba za projeté mýtné je stanovena na základě typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci, která se řídí zákonem č. 13/1997 Sb. (Zákon o pozemních komunikacích). Mýtné a jeho úhrada podléhá užití zpoplatněné pozemní

komunikaci silničním motorovým vozidlem, které má nejméně čtyři kola a největší povolenou hmotnost větší než 3,5 tuny. [12].

Cena mýtného se vypočítává i na základě emisní třídy vozidla a podle počtu náprav.

Vozidla rozdělena podle emisní třídy:

- 1) třída EURO II, III, IV,
- 2) třída EURO V a EEV,
- 3) třída EURO VI,
- 4) třída CNC-BIO EURO VI [12].

Vozidla podle počtu náprav:

- 1) dvě nápravy
- 2) tři nápravy
- 3) čtyři nápravy
- 4) s pěti nebo více nápravami[12].

Cenu určuje i kategorie vozidla:

Vozidla podle kategorie:

1. Silniční motorové vozidlo – Vozidlo nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 tuny (do této kategorie spadají také karavany a campery)

2. Autobus – Autobus pro účely mýtného systému je silniční motorové vozidlo s nejméně čtyřmi koly, které má v dokladech o registraci uvedenu největší povolenou hmotnost 3 501 kg nebo více a zároveň alespoň jeden z následujících údajů:

- v poli J. kategorie vozidla ... M2 nebo M3 nebo M2G nebo M3G

- v poli typ (druh) vozidla ... „autobus“

- v poli S. počet přepravovaných osob včetně řidiče 10 nebo více (nebo součet míst k sezení a stání v polích S.1 a S2)[12]

Sazba mýtného se odvíjí od doby, kdy dopravce jede po zpoplatněném úseku. Je proto rozdíl, jestli jede v době od 5:00 – 22:00 nebo od 22:00 – 5:00 hodin. Cenu určuje i to, jestli jede po silnici I. třídy nebo po dálnici. Poplatek je také určen podle počtu náprav. CzechToll rozděluje nápravy v hodnotě 2,3,4,5 a 6 náprav viz přílohy 3-15.

Platba za mýto se týká všech výše jmenovaných vozidel a jejich provozovatel má povinnost zajistit si OBU jednotku. Dopravci si mohou vybrat ze dvou variant platby mýtného, a to v režimu:

- platba předem (pre-pay):
 - Za OBU jednotku je třeba uhradit vratnou kauci 2 468,00 Kč, dobít kreditem v minimální hodnotě 1 000,00 Kč, a to buď na Kontaktním nebo Distribučním místě.
 - Doklady předkládá dopravce tak, jak za starého mýta (KAPSCH) velký nebo malý TP. U CzechTollu se již nevypisuje žádný formulář, vše je zadáváno rovnou do systému, včetně e-mailové adresy, na kterou jsou dopravci odeslané přístupové informace do mýtné samoobsluhy

- platba na fakturu (post-pay):
 - Pro vydání OBU jednotky je potřeba sjednat smlouvu nejprve s tankovací společností, která dopravci vydá kartu pro zaevidování do mýtného systému. S touto kartou následně autodopravce uzavře smlouvu na Kontaktním místě.
 - Dopravce předkládá velký technický průkaz, nahlásí e-mailovou adresu, na kterou mu následně přijdou přihlašovací údaje do mýtné samoobsluhy.
 - Platba na fakturu je možná i pomocí Bankovní garance, rozdíl mezi novým a starým mýtem je ten, že u nového mýta (CzechToll) již Bankovní garance nezahrnuje kauci za pořízení OBU jednotky. Znamená to tedy, že si klient vyřídí Bankovní garanci u své banky a následně musí uhradit vratnou kauci. Tu může uhradit hotově, převodem nebo platební kartou. Při vrácení jednotky je kauce vrácena dopravci stejným způsobem, jakým byla uhrazena.

- Po projetí mýtné brány se načítá mýtné, které je následně dopravci přes tankovací společnost vyúčtováno, v případě Bankovní garance je faktura zaslaná CzechTollem přímo dopravci.

U obou variant úhrady mýtného post-pay i pree-pay, mají dopravci možnost využívat Mýtnou samoobsluhu dostupnou na portálu www.mytocz.eu. V této samoobsluze si dopravci mohou kontrolovat projeté úseky, zaregistrované či odregistrované vozidla, zadávat podání, reklamace, atd. Mýtná samoobsluha je důležitá i ve chvíli, kdy si klient chce vyřídit slevu na mýtném. Bez přístupu do samoobsluhy nebude klientovi sleva zaslána. Klient si může sám přes podání, nebo na Kontaktním místě podat žádost o slevu na mýtném, kdy doloží velké technické průkazy. Jakmile je klientovi vyčíslena částka k výplatě slevy, musí klient vytisknout informaci o vyčíslené slevě a zanést ji osobně na Kontaktní místo, kde obsluha tento dokument převezme, orazítkuje, naskenuje, zadá do systému. Klient má možnost vyřídit si slevu na mýtném sám, pokud disponuje elektronickým podpisem a skenerem.

1.4.4 Mýtná jednotka OBU Billien 5051

Vozidla musí být vybavena elektronickým zařízením (OBU jednotkou Billien 5051), která musí být správně nainstalována v každém vozidle. OBU jednotka Billien 5051 je napájena kabelem do zapalování. Tento kabel je možno vyměnit za kabel pro pevné připojení, které má eliminovat vypadávání kabelu ze zapalování. V základní výbavě je pouze napájecí kabel do zapalování. Kabel k pevnému připojení si klient musí dokoupit zvlášť. Při vrácení jednotky do systému, musí klient vrátit jednotku s kabelem do zapalování. V případě vrácení bez kabelu, propadá vratná kauce v celé výši.

Jednotka, pomocí elektronického zařízení, které obsahuje aktuální geografické informace o úsecích zpoplatněných silnic a dálnic, podléhajících mýtné povinnosti, podává informace o poloze vozidla. Tyto informace se pomocí globálního navigačního satelitního systému porovnávají s údaji, které jsou uloženy v GEO modelu. Ve chvíli, kdy je trasa zpoplatněného úseku, vytvoří se tzv. mýtná událost. Všechny mýtné události jsou následně pomocí technologie GSM/GPRS odesílány do centrálního informačního systému. Na základě údajů o délce a typu použitého úseku a příslušné sazby mýtného, vycházející z dané kategorie motorového vozidla se vypočítá cena mýtného. Na stránkách

Funkce a popis | Portál elektronického mýtného systému v České republice (mytocz.eu)
se dopravci doví o rozměrech a ovládání jenodtky Billien OBU 5051:

Elektronické zařízení Billien OBU 5051 má rozměry 145 x 92 x 40 mm (bez držáku) a hmotnost přibližně 290 g. Na čelní straně elektronického zařízení se nachází indikační prvky, čtyři ovládací tlačítka a světelné a zvukové signalizační prvky, které řidiči umožňují správně nastavit a používat elektronické zařízení. Nedílnou součástí tohoto elektronického zařízení je i jeho základní příslušenství určené pro instalaci do vozidla prostřednictvím cigaretového zapalovače.

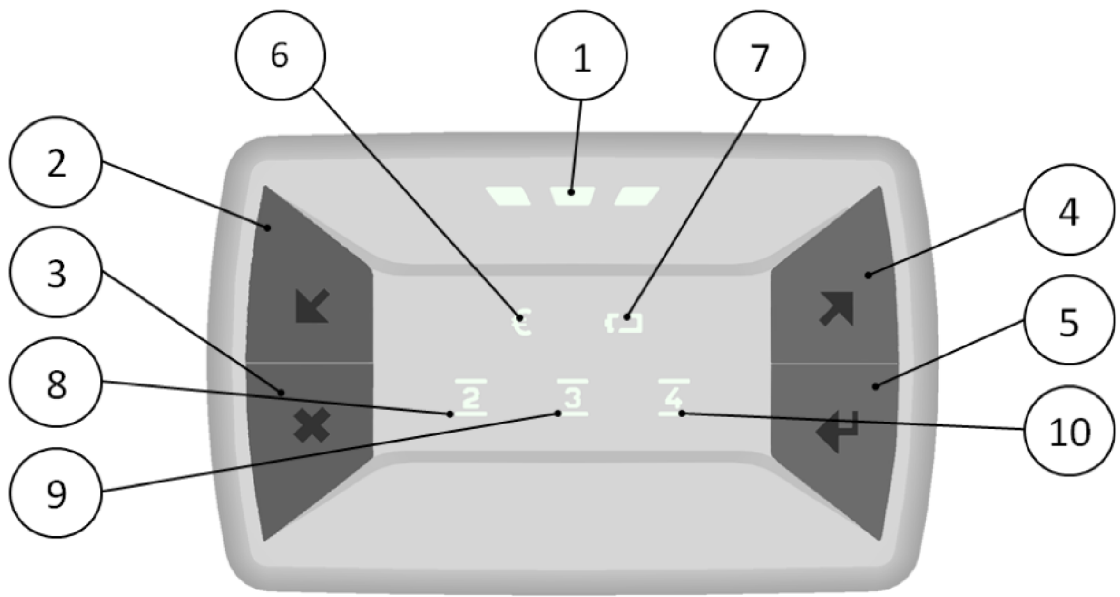
Ve středové oblasti elektronického zařízení se nachází skupina barevně podsvícených symbolů, které mají za úkol indikovat řidiči:

- stav zůstatku mýtného (prvek 6),
- stav baterie a externího napájení (prvek 7),
- aktuálně nastavený počet náprav (prvky 8,9,10).

Na elektronickém zařízení jsou čtyři tlačítka. Horní tlačítka (prvky 2 a 4) se používají pro přepínání (rolování nahoru/dolů) mezi povolenými počty náprav pro registrovanou kategorii vozidla. Levé dolní tlačítko (prvek 3) zapíná/vypíná zvukovou signalizaci (pozn.: některé zvuky jsou nakonfigurované jako nevypínatelné, vzhledem k jejich důležitosti). Pravé dolní tlačítko (prvek 5) slouží pro manuální vyvolání komunikace.

Akusticky jsou signalizovány tyto stavy:

- elektronické zařízení odpojené od externího napájení
- nízký stav baterie
- uzamčení elektronického zařízení
- přechody mezi stavy (např. Přechod do spánku, aktivace nebo deaktivace elektronického zařízení atd.).



Obr 5.1 OBU jednotka CzechToll

Zdroj: vlastní Hurdálková Petra

2 Hodnocení mýtného systém KAPSCH v ČR z pohledu autodopravce a předpověď možných problémů v souvislosti s přechodem na satelitní mýtný systém

V této kapitole se zabývám hodnocením starého mýtného systému (KAPSCH), kdy jsem psala podněty ke zlepšení mýtného systému. Tyto podněty jsem předávala regionálnímu manažerovi, který pravidelně objížděl Kontaktní i Distribuční místa. Za rok 2018, kdy mýtný systém zajišťovala firma KAPSCH jsem každý měsíc hlásila stejné stížnosti, které popisuji níže. Za celou dobu, co jsem psala podněty, se v systému nic nezměnilo (období 2016-2018). Hlášení jsem psala na základě 5ti a více klientů za měsíc, kteří si stěžovali na problémy, spojené se systémem i s Distribučními místy. Bohužel, přesný počet klientů jsme nevidovali.

Živnostníci i podnikatelé, zabývající se autodopravou se po seznámení s Podmínkami provozovatele mýtného systému rozhodli, jakým způsobem chtěli hradit mýtné. Každému autodopravci vyhovoval jiný způsob placení. Obě varianty úhrady mýtného však v sobě nesl i problémy.

Autodopravci si nejčastěji stěžovali na špatně fungující Distribuční místa, kde měla obsluha, v případě potřeby pomoci řidičům. Čerpací stanice byly uzpůsobeny pro parkování kamionů, Kontaktní místa ve většině případů nedisponují potřebným parkovacím místem ani otevírací dobou.

Často si autodopravci stěžovali i na špatně fungující systém pro doplacení dlužného mýtného na distribučním místě. Obsluha mohla nechat řidiče doplatit pouze 20 projetých mýtných bran, a to pouze v daný den, kdy k incidentu došlo. Obsluha mohla ze systému vyjet sjetinu projetých mýtných úseků, kde bylo vidět, zda má řidič mýto uhrazeno, či nikoli. Pokud měl ale řidič neuhrazenou 21. bránu, tuto informaci se ze sjetiny nedověděl a mohla jej stavět Celní správa ČR za neuhrazené mýtné. V případě, že řidič chtěl doplatit dlužné mýtné druhý den, mohl mýtné doplatit na kontaktním místě, nikoliv už na distribučním místě.

Předpověď možných problémů:

Dopravci měli s přechodem na nové mýto obavy, jakým způsobem se budou řešit případné nedoplatky mýtného. Zda budou řidiči schopni tento problém řešit na cestě

(čerpacích stanicích) nebo jestli se vše bude řešit pouze elektronickým způsobem, když mýto bude evidováno přes satelit.

Další z problémů na distribučním místě, byla neochota vyplácet hotovost za vrácení OBU jednotky, a to i když distribuční místo mělo disponovat větší hotovostí na rozdíl kontaktního místa. Obsluha tak řidiče odkazovala na Kontaktní místa, a to z důvodu nedostatečné hotovosti v pokladně. Bohužel na Kontaktním místě nedisponovaly potřebnou částkou a obsluha tak nemohla hotovost vyplatit. Na rozdíl od distribučního místa, vypsalo kontaktní místo žádost o zaslání částky na účet majiteli OBU jednotky. V systému se bohužel nedalo nastavit možnost vyplatit kauci a neprojeté mýtné na bankovní účet. Tak jak byla kauce a mýtné uhrazené, tak bylo i vyplacené. Pokud OBU jednotka byla hrazena hotově, obsluha musela vrátit hotovost. V případě, že jednotka byla hrazena z karty, částka se automaticky vracela na kartu. Na distribučním místě měli i špatně proškolený personál a byl problém i při pouhé registraci vozidla do mýtného systému, kdy obsluha vyžadovala po řidiči originál velkého technického průkazu. Požadovali mylné informace při vypisování formuláře pro evidenci vozidla, kde vyžadovali do kolonky majitel (myšleno OBU jednotky) vypsát leasingovou společnost. To potom způsobovalo problémy při vrácení OBU jednotky, protože jednotku mohl vrátit pouze majitel, v tomto případě tedy leasingová společnost.

Předpověď možných problémů:

Dopravci měli obavy s proškoleností personálu na čerpacích stanicích, se kterými, se už za KAPSCHe, potýkaly. Dále měli obavy, jakým způsobem se bude, v případě vyřizování pre-pay jednotek řešit jejich registrace, v případě příjezdu jejich řidiče do ČR v době výměny jednotek ze starého mýta na nový. Strach byl z dlouhých front, nedostatečné množství jednotek a opět špatně zadané informace z velkého technického průkazu.

Velkým problémem pro autodopravce bylo nemožnost vrácení OBU jednotky post-pay na distribučním místě. Systém, který byl na čerpacích stanicích instalován, nedokázal přijmout jednotky na sklad. OBU jednotky post-pay byly možné vrátit pouze na kontaktních místech.

Předpověď možných problémů:

Obavy měli dopravci převážně s vrácením jednotek ze starého mýta a vyzvednutí předchystaných jednotek na Kontaktních místech. Nevěděli, zda bude systémově možné,

aby vrátili starou jednotku a jestli vyzvednutá mýtná jednotka na nové mýto bude možná vydat. Ve starém systému to možné nebylo. Dopravci tak nevěděli, zda nevybavit řidiče hotovostí na vyřízení jednotek na dobíjení (pre-pay).

Dobíjení kreditu na kontaktním i distribučním místě, byl dalším problémem autodopraců, který museli řešit. Kredit byl možný dobít pouze s konkrétní OBU jednotkou pre-pay, kterou bylo nutné fyzicky dovést na kontaktní či distribuční místo. OBU jednotka pre-pay bylo nutné načíst do systému, poté bylo možno jí dobít kreditem. Systém neumožňoval jiný způsob dobíjení kreditu.

Předpověď možných problémů:

Dobíjení kreditu s nutností mít jednotku na Kontaktním či Distribučním místě je jedna z posledních obav, které dopravci pravidelně řešili. Nevěděli přesně, jak nový mýtný systém bude fungovat a zda řidiči (z řad starších zaměstnanců) poradí s elektronikou (dobíjení kreditu přes portál CzechToll), zda budou rozumět novým jednotkám (oblužnost).

Přechod na nový satelitní mýtný systém

Přechod na nový systém s sebou nesl řadu otázek. Jak bude mýtný systém fungovat, jak rychle se dá zvládnout vyměnit jednotky u všech dopravců? Bude zajištěn potřebný počet jednotek? Zvládne obsluha nový systém – bylo školení dostačující..? CzechToll chtěl zvládnout přechod ze starého systému na nový i když starý byl ještě v provozu. Předvídaly se velké problémy s tím spojené a to hlavně na hranicích, kde se počítalo s dlouhými kolonami. CzechToll zajistil mobilní kanceláře, kde se dalo do mýtného systému zaregistrovat. Prodloužila se i pracovní doba na Distribučních místech a to do 20:00 hodin. V případě potřeby byly Distribuční místa nachystána mít otevřeno i v sobotu. Z vlastní praxe, kdy byla návštěvnost u nás na Krajské hospodářské komoře Olomouckého kraje opravdu velká, tak díky komunikaci s dopravci, v sobotu nebylo potřeba mít Distribuční místo otevřené.

Obavy z nového mýta byly. I když proběhlo řádné školení, prakticky šlo úplně o jiný systém zadávání klientů, zadávání informací z VTP, nově se v případě bankovní garance uvádí i předpokládaný ujetý počet kilometrů na vozidlo. Jednotky bylo potřeba nabíjet, spárovat s údaji ve smlouvě, aby se mohla vydat. Nikdo pořádně nevěděl, kolik bude potřeba jednotek. Díky objednávání dopravců jsme mohli plánovat i dodávky jednotek k výdej. CzechToll zajistil dodávky do 24 hodin po objednání.

S novým mýtem ale přišla i jedna zásadní změna, a to v tankovacích společnostech. Dříve jsme se neselektovali s tím, jestli má klient povolený tzv. Prefix, což je akceptovatelné předčísli.

Vydavatel tankovací karty	Akceptované předčísli (prefix)
Benzina	70827411, 70827412, 70827413, 70827491, 70827461, 70827462, 70827463, 70827490, 70827419
CCS	7079327
Diners Club	361763, 361797, 362331
DKV	704310, 977044
E100	700523, 782546
ESSO-WEX	7033
LogPay	707842, 708175
MOL	70800560, 70800562, 70800592, 70800512, 70800532, 70800572, 70800542, 70800522, 78969012
MSTS Tolls	7083
OMV	710101, 710102, 710103, 710104, 710105, 710106, 710109, 710110, 710111, 710114
PaySystem	92031219
Plosc	707829
ROUTEX-BP	700670 - 700699, 720100 - 720119
ROUTEX-Circle K	704470 - 704499
ROUTEX-ENI	710200 - 710214
Shell Card	7077, 7002
TOTAL/AS24 Eurotraffic	7113
UTA	706000, 706080, 636200, 636201
WAG	789663803, 789663810, 789663011, 789663012, 789663010, 789663020, 789663030, 789663040, 789663050, 789663060, 789663070, 789663080, 789663100

Obr 1.2 Tabulka tankovacích karet Zdroj: Možnosti úhrady mýtného | Portál elektronického mýtného systému v České republice (mytocz.eu)

V případě, že se dostavil klient, který neměl povolený prefix, znamenalo to, že se nemůže na Distribučním ani Kontaktním místě zaregistrovat sám, ale musí kontaktovat svou tankovací společnost. S tím pak souviselo rozčarování klientů, kteří řešili například ztrátu registrační značky a následně musel dopravce řešit i novou mýtnou jednotku. Na povolené či nepovolené prefixy nebyli klienti zvyklí a ani obsluha na tom nebyla jinak. Tankovací společnosti byly schopné zajistit dopravci zaregistrovat novou značku od 2-10 dnů. Mezitím si dopravce musel pořídit dobíjecí jednotku, kterou následně vrátil a vyzvedl si jednotku pro následné placení.

Dnes už dopravci ve většině případů ví, jestli mají možnost si vozidlo registrovat sami, nebo zda musí kontaktovat tankovací společnost. Nové mýto otevírá nové možnosti využití technologií, které dříve nebyly dostupné. V případě starších zaměstnanců (řidičů), mají dopravci možnost dobíjet u pre-pay jednotek kredit i vzdáleně, odpadá tak i možná starost řidičů. Většinu potřebných záležitostí si dopravce je schopen vyřešit přes mýtnou samoobsluhu.

3 Mýtný systém (CzechToll) v ČR z pohledu dopravce – dotazníky

V této kapitole se zabývám dotazníky, které jsem při své práci předkládala dopravcům, kteří byli ochotni mi je vyplnit. Vytvořila jsem dva dotazníky.

První dotazník je zaměřen na využívání platby mýtného v režimu post-pay (následné placení) a pree-pay (platba předem). Kterí autodoprovci dávají jakému způsobu platby přednost a jestli se výběr úhrady mýta dotýká množství vozidel ve flotile dopravce. Následně zjišťuji spokojenost s daným způsobem úhrady mýta a opět vnímání výhod a nevýhod zvoleného způsobu úhrady.

V druhém dotazníku se zabývám tím, jak dopravci vnímali přechod z analogového na satelitní systém, zda jim z přechodu na nový mýtný systém poskytl nějaké výhody či naopak vnímaly přechod na nový systém jako nevýhodný. Následně se dotazuji na vzniklé problémy a zda se podařilo tyto problémy vyřešit, či zda problémy stále přetrvávají. Zajímám se o spokojenost s novým mýtným systémem a v případě, že dopravce poskytuje i mezinárodní dopravu, se zajímám o srovnání s mýtného systémem okolních států. Jako poslední v druhém dotazníku mne zajímá spokojenost s mýtnou samoobsluhou.

Na začátku této kapitoly popíši, jak funguje režim placení post-pay a pree-pay. Následně popíši dotazníky, které jsem vytvořila a popíši záměr. Na konci kapitoly vyhodnotím odpovědi, které jsem obdržela.

3.1 Pre-pay a post-pay varianty úhrady mýta

Doprovci mají možnost, vybrat si způsob, jak budou hradit projeté mýtné. Je na zvážení každého dopravce, jaký způsob úhrady jim vyhovuje.

3.1.1 Pre – pay varianta úhrady mýta

V režimu placení pre-pay dopravce uhradí vratnou kauci v hodnotě 2 468,00 Kč, dále si musí dobít kredit v minimální hodnotě 1 000,00 Kč nebo podle potřeby (v závislosti na plánované ujeté vzdálenosti – dopravce má možnost si dopředu spočítat cenu trasy pomocí plánovače tras, který je on-line k dispozici na www.mytocz.eu). Kredit se

postupně odečítá na základě projetých mýtných úseků. Nevýhodou pre-pay jednotky je absence displeje, který by řidiče informoval o aktuálním stavu kreditu. Jediné upozornění, které řidiči dává informaci o nízkém kreditu, je blikající kontrolka, která signalizuje nutnost sjet na nejbližší čerpací stanici a kredit si dobít. Další možností dobít kredit je, přes účet v mýtné samoobsluze. Oproti starému mýtu (KAPSCH) je výhodou to, že se nemusí jednotka nikam vkládat, aby se načetla. Ve starém mýtu to praxi to znamenalo, že řidič musel fyzicky vzít jednotku, obsluha ji načetla a teprve potom mohla proběhnout platba na dobítí kreditu. Pokud řidič u sebe neměl dostatečnou hotovost, nebo neměl dostatečnou hotovost na bankovní kartě, nebo nedisponoval tankovací kartou, musel dopravce dojet na čerpací stanici, kde řidič parkoval. V některých případech, řidiči jeli bez dostatečného kreditu a dopravce následující den přišel na Kontaktní místo dlužné mýtné uhradit. Což s sebou neslo velkou časovou ztrátu. U nového mýta (CzechToll), je možnost dobít kredit na dálku. V praxi to znamená, že řidič může zavolat dopravci a informovat jej o nízkém stavu kreditu a dopravce zajistí dobítí přes mýtnou samoobsluhu nebo přes Kontaktní či Distribuční místo.

Pre-pay variantu využívají nejčastěji živnostníci a malí (drobní) podnikatelé. U větších firem, které zajišťují nejenom tuzemskou, ale i mezinárodní dopravu, je potřeba řidiči zajistit více druhů jednotek (podle zemí, přes které pojede), je nemyslitelné, aby si dopravce byl schopen pohlídat kredit u všech vozidel a zajistil stále dostatečný kredit. Kredit je možné dobít na Distribučních a Kontaktních místech, dále pak on-line platbou, nebo převodem z účtu. Variantu platby předem využívají také často dopravci, zabývající se převozem automobilů, dále bazary, prodávající vozidla nad 3,5 tuny, dopravci, kteří si pronajímají vozidla nad 3,5 tuny, aby uskutečnily nárazové nepravidelné zakázky. Hlavní výhodou u pre-pay CzechTollu je možnost zařídit si jednotku na kterémkoli Kontaktním nebo častěji spíše Distribučním místě (čerpací stanice), které je otevřeno nonstop i o víkend. Dopravci k tomu stačí malý technický průkaz, základní hotovost na pořízení jednotky a kreditu a může vyjet na zpoplatněnou komunikaci.

3.1.2 Post – pay varianta úhrady mýta

V režimu placení post-pay, má dopravce podepsanou dohodu s tankovací společností, která dopravci zasílá fakturu k úhradě (za projeté mýtné i za vratné kauce za jednotky OBU). Dopravce nemusí hlídat hodnotu projeté mýtného. Dle smluvních

podmínek, které podepsal s vybranou tankovací společností, uhradí zaslanou fakturu za projeté mýtné 1 – 2x za měsíc, nemusí řešit ani platbu za vratnou kauci, ta je zahrnuta ve vyúčtování.

Další možnost úhrady v režimu post-pay je vyřízení Bankovní garance. Dopravce si musí sjednat bankovní garanci u své banky. Tuto bankovní garanci následně doloží při zakládání smlouvy na následné placení na kontaktním místě. Poté, co dopravce sepiše smlouvu, čeká na odsouhlasení doložené garance a teprve poté může uhradit vratnou zálohu za jednotky a vyzvednout jednotky do svých vozidel. Bankovní garance se totiž nevztahuje na kauci za mýtné jednotky. Dopravce tak musí uhradit vratnou kauci v hotovosti, převodem na účet nebo platební kartou. Následně dostává od CzechTollu fakturu k úhradě za projeté mýto.

3.2 Dotazníky a jejich záměr

Vytvořila jsem dva dotazníky na základě praktických zkušeností, vyplívající z mé práce, kterou na Hospodářské komoře Olomouckého kraje vykonávám. Na komoře pracuji jako pracovník zajišťující celně certifikační dokumenty a zároveň i jako obsluha mýtného systému. Setkávám se pravidelně s dopravci, kteří u nás vyřizují veškeré záležitosti, týkající se mýta. S tím souvisí i poskytování pomoci, při řešení problémů, se kterými se potýkají.

První dotazník – Platba mýtného v režimu: post-pay, pre-pay má záměr zjistit, kteří dopravci upřednostňují jaký systém úhrady mýtného, dále pak, jestli množství vozidel ovlivňuje výběr režim úhrady a jestli jsou dopravci s režimem post-pay a pre-pay spokojeni. V neposlední řadě mě zajímají, jaké výhody či nevýhody dopravci u zvoleného režimu placení vnímají a případně, jestli mají návrhy na zlepšení.

Záměr předloženého dotazníku – Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce, je zjistit, zda dopravci zaznamenali nějaké výhody, nebo naopak nevýhody při přechodu na nový mýtný systém, dále pak, jestli se případné problémy podařilo vyřešit, nebo zda stále přetrvávají. Zajímám se o spokojenost s fungováním mýtného systému v ČR a případným srovnáním s mýtnými systémy v okolních státech. V posledním bodě se zabývám spokojeností mýtné samoobsluhy, které zajišťuje CzechToll a případně, aby dopravci navrhli změny.

Dotazník – Platba mýtného v režimu: post-pay, pree-pay

Tento dotazník je zaměřen na zjištění spokojenosti využívání jednotek v post-pay (následná platba) a pree-pay systému (platba předem) platby mýtného. Předem děkuji za váš čas při vyplňování

- 1) V jakém režimu využíváte platbu mýtného
 - a. Post-pay
 - b. Pree-pay

- 2) Kolik vozidel vlastníte ve Vašem vozovém parku? (počítají se i vozidla v pronájmu)
 - a. 1-5
 - b. 5-10
 - c. 10 a více

- 3) Jste spokojeni s Vámi zvoleným režimem platby mýtného?
 - a. Ano
 - b. Ne

- 4) Prosím uveďte, jaké výhody a nevýhody vnímáte ve Vámi zvoleném režimu platby

|

Obr 1.3 Dotazník – Platba mýtného v režimu: post-pay, pree-pay

Dotazník – Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce

Tento dotazník je zaměřen na spokojenost či nespokojenost s mýtným systémem v ČR. Případně na návrhy, které by mohly vést k větší spokojenosti. Předem děkuji za Váš čas při vyplňování.

- 1) Jaké výhody jako dopravci jste zaznamenali při přechodu z analogového (KAPSCH) na satelitní (CZECHTOLL) mýtný systém

- 2) Jaké nevýhody jako dopravci jste zaznamenali při přechodu z analogového (KAPSCH) na satelitní (CZECHTOLL) mýtný systém

- 3) Vznikly Vám nějaké problémy při přechodu na satelitní mýtný systém?
 - a. ANO
 - b. NE
 - Pokud ANO, podařilo se problémy vyřešit rychle?
 - a. ANO
 - b. NE
 - Potýkáte se stále s problémy spojené s přechodem na satelitní mýtný systém v roce 2019?
 - a. ANO
 - b. NE

Prosím, uveďte příklad problému, který jste museli řešit při přechodu na satelitní mýtný systém v roce 2019 a popište, jak se problém řešili.

- 4) Jste spokojeni s mýtným systémem v ČR (jeho fungování, účtování poplatků, atp.)?
 - a. ANO
 - b. NE
 - Při odpovědi NE, prosím o příklad, který vede k nespokojenosti, případně napište, jaká změna by musela nastat, abyste byli spokojenější

- 5) Můžete srovnat mýtný systém v ČR s mýtnými systémy okolních států? Prosím o příklad(y) v čem by se mohl mýtný systém v ČR inspirovat, naopak v čem by mohl být mýtný systém v ČR přínosný pro okolní státy.

- 6) Jste spokojeni s portálem „mýtná samoobsluha“, určeným pro klienty mýtného systému v ČR
 - a. Jaké výhody „Mýtná samoobsluha“ z pohledu dopravce nabízí
 - b. Jaké nevýhody „Mýtné samoobsluhy“ vnímáte
 - c. Co Vám v „Mýtné samoobsluze“ chybí, nebo je dle Vás nedostačující
 - d. Je něco, co byste v mýtné samoobsluze změnili? navrhnete

Obr 2.3 Dotazník - Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce

3.3 Dotazníky – průběh a jejich vyhodnocení

3.3.1 Dotazník – Platba mýtného v režimu: post-pay, pree-pay

Dotazník - Platba mýtného v režimu: post-pay, pree-pay vyplnilo, nebo nadiktovalo odpovědi, celkem 30 dopravců.

Na otázku číslo 1) V jakém režimu využíváte platbu mýtného, odpovědělo 18 dopravců, že využívají platbu mýtného v režimu post-pay, 8 využívá úhradu mýtného v režimu pree-pay a 4 dopravci využívají platbu mýtného jak post-pay, tak pree-pay. 26 dopravců má tedy vyhraněný způsob platby. Na dotaz, proč zbytek dopravců využívá kombinaci následného placení a platby předem, mi byly poskytnuty dvě odpovědi:

- 1) Z důvodu nákupu nového vozidla, které se musí dovést na firmu dopravce a následně přespat majitel ve velkém technickém průkazu, teprve poté si dopravce zaeviduje vozidlo do své smlouvy na následné placení (2 dopravci)
- 2) Z důvodu zapůjčení vozidla na jednorázový převoz zboží nebo materiálu, ke kterému využívají externí řidiče nebo brigádníky (2 dopravci)

V otázce číslo 2) Kolik vozidel vlastníte ve Vašem vozovém parku (počítají se i vozidla v pronájmu), odpovědělo 9 dopravců, kteří vlastní 1-5 vozidel, dalších 9 dopravců uvedlo 5-10 vozidel a 12 dopravců uvedlo počet vozidel 10 a více.

Otázka číslo 3) Jste spokojeni s Vámi zvoleným režimem platby mýtného?, uvedli dopravci u odpovědi Ano – 17 odpovědí a Ne – 8 odpovědí, 3 dopravci mi přidali třetí odpověď – ano i ne. Zajímala mě odpověď ano i ne, proto jsem se dopravců ptala, proč tato odpověď. Odpovědi byly různé:

- 1) *„Když kombinuji pre-pay i post-pay úhradu, je to náročnější na uhlídání (výše dobitého kreditu, včasné vrácení jednotky, aby nepropadl kredit i kauce“)*
- 2) *„Jinou možnost nemám než kombinovat obě varianty. Když převážím na převozní značce, není možnost zaregistrovat ji v režimu post-pay.“*
- 3) *Využívám platby přes Bankovní garanci, v případě, že řidiči přestane fungovat jednotka a je nucen jet na čerpací stanici, obsluha vrátí jednotku do systému. Tam začíná problém – v případě, že je jednotka hrazena převodem nebo platební kartou, musí řidič jednotku uhradit z vlastní hotovosti nebo vlastní platební karty.*

Dále obsluha nemůže nebo většinou neumí takto vyměnit jednotku a řidič si zaregistruje na základě malého techničáku novou palubní jednotku na pre-pay.

Poslední otázka číslo 4) Prosím, uveďte, jaké výhody a nevýhody vnímáte ve Vámi zvoleném režimu platby, dopravci uváděli nejčastěji odpověď:

1) Výhody:

- a. *„Jednoduché, relativně bezproblémové placení, dostanu fakturu, tu zaplatím a nemusím řešit výši kreditu na jednotce.“* Tuto odpověď uvedlo 15 dopravců.
- b. *„Zpětně dohledám všechny transakce i faktury.“* odpověď uvedlo 5 dopravců.

2) Nevýhody:

- a. *„U platby předem se při vrácení jednotky automaticky zruší účet, nedostanu se zpětně k transakcím, musím kontaktovat CzechToll a vyžádat si, co potřebuji.“* Odpověď uvedly 2 dopravci.

3) *„Ani výhody ani nevýhody.“* Tuto odpověď napsaly 3 dopravci. Další dopravci nspecifikovali nebo se nevyjádřili.

3.3.2 Dotazník – vyhodnocení

Na základě odpovědí mi vychází následující zjištění. Ze 30 oslovených dopravců, využívá platbu pos-pay 18, pre-pay 8 a kombinaci obou možností placení 4 dopravci. Větší část dopravců tedy využívá možnost následného placení, kdy jim tankovací společnost vystaví fakturu za ujeté mýto.

Dle mé úvahy se potrdilo, že platbu předem upřednostňují dopravci do 5ti vozidel. Nad 5 vozidel upřednostňují spíše platbu post-pay.

Podle počtu odpovědí vychází, že se zvoleným způsobem platby mýtného jsou dopravci spokojeni.

3.3.3 Dotazník – Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce

Dotazník – Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce vyplnilo celkem 7 dopravců.

Na otázku číslo 1) Jaké výhody jako dopravci jste zaznamenali při přechodu z analogového (KAPSCH) na satelitní (CZECHTOLL) mýtný systém, dopravci vyplnili:

- 1) *Mýtný systém je lepší v tom, že se nemusí denně myslet na dobíjení mýtné krabičky, vše se platí jednou za měsíc fakturou a navíc kontrola za projeté mýto je nyní také daleko přijatelnější*
- 2) *U mýtných jednotek se nemění baterie, mýtné jednotky jsou kvalitnější a mají lepší upevnění.*
- 3) *Výhody nejsou žádné, naopak mýtná krabička je těžká, neudrží se na okně, stále padá. Při zatlačení na okno se hned přepne počet náprav, což se musí neustále hlídat, připojení do zásuvky také není šťastně řešeno, lepe připojit pevným kabelem, což je v dnešních autech problém, protože je potřeba aby to udělal kvalifikovaný odborník*
- 4) *Žádné – odpověděli 4 dopravci*

Otázka číslo 2) Jaké nevýhody jako dopravci jste zaznamenali při přechodu z analogového (KAPSCH) na satelitní (CZECHTOLL) mýtný systém, dopravci vyplnili:

- 1) *Nevýhody při přechodu na satelitní mýtný systém nebyl žádný, krom vyřízení mýtného účtu, což asi nelze považovat za nějaký problém*
- 2) *Nutnost zapojení palubní jednotky do sítě (museli jsme z důvodu zapominání řidičů připojit na pevně)*
- 3) *Žádné 2 dopravci*
- 4) *Systém KAPSCH byl z pohledu mýtných jednotek jednodušší. Vadí mi jejich velikost a zapojení do zásuvky, Kauce skoro 2 500 je vysoká. Rakousko 5€m, Norsko zdarma. Ideální je jednotka na baterii. Pokud nepojedete po placené silnici delší dobu tak kauce propadne. To je možné jen u nás! Nikde v Evropě jsem se s tím neseťkal. Měla by se zmenšit velikost, změnit výši kauce. Stát by měl vydělávat na mýtném, ne na zálohách. Další nevýhoda byla, že se musely znovu donést VP a znovu je evidovat ve 21. století by mělo být vše automatické, ne vše znovu ručně zadávat. Zbytečná práce pro zaměstnankyně, mají i tak dost práce. Další problém je velká poruchovost jednotek oproti KAPSCH.*
- 5) *Nevýhoda je větší krabička a zapojení do zásuvky*

6) *Nevím* 1 dopravce

Otázka číslo 3) Vznikly Vám nějaké problémy při přechodu na satelitní mýtný systém? (možné odpovědi ANO, NE), odpovídali:

- ANO – 1 dopravce
- NE – 6 dopravců

podotázka - Pokud ano, podařilo se problémy vyřešit rychle?

- *Ano, problém se podařilo vyřešit*

Podotázka - Potýkáte se stále s problémy spojené s přechodem na satelitní mýtný systém v roce 2019?

- NE – odpovědělo všech 7 dopravců.

Prosím uveďte příklad problému, který jste museli řešit při přechodu na satelitní mýtný systém v roce 2019 a popište, jak se problém řešil. U této otázky mi neodpověděl ani jeden dopravce.

Otázka číslo 4) Jste spokojeni s mýtným systémem v ČR (jeho fungování, účtování poplatků, atp.)? Při odpovědi NE, prosím o příklad, který vede k nespokojenosti, případně napište, jaká změna by musela nastat, abyste byli spokojenější.

1) ANO – jeden dopravce

2) NE – 5 dopravců

3) ANO i NE – 1 dopravce

- a. Dopravce, který odpověděl ANO i NE přidal komentář: *samozřejmě by nás zajímala menší cena za km, jelikož auto 5 náprav má neúměrnou cenu vůči vozidlům do 7,5 tun a platíme za komfort, který kolikrát není vidět – uzavírky, kapacita povrchu - kolony*
- b. *U faktur v mýtné samoobsluze není možnost tisku (excel) – důvod kontroly mýtného a hlavně slev za rok. Chybí možnost připojení CZ mýto na OBU jednotky společně s jednotkami z dalších zemí*
- c. *Velká poruchovost + zapojení do zásuvek, velikost jednotek, vyjeté koleje, propadnuté kauce*

- d. *Nejsou vidět nedoplatky nebo nezaplacené transakce, až auto zastaví celní správa, tak je pozdě*

Otázka číslo 5) Můžete srovnat mýtný systém v ČR s mýtnými systémy okolních států? Prosím o příklad(y) v čem by se mohl mýtný systém v ČR inspirovat, naopak v čem by mohl být mýtný systém v ČR přínosný pro okolní státy

- 1) *Jelikož jsem dopravce pouze v ČR, nemám s mýtným systémem v zahraničí žádné zkušenosti a na tuto otázku bohužel nemohu odpovědět. Odpověděli takto 2 dopravci.*
- 2) *Nejdůležitější pro nás je, že schází automatické dopočítání mýtného (zapomenuté zapnutí, porucha) tak jak třeba v DE.*
- 3) *Jezdím jen SK a tam je stejný systém*
- 4) *Nevím.*
- 5) *Mýtný systém v ČR není moc vhodný. Rakousko, Norsko – starý systém, ale jednotky jsou lehké, nebo se jezdí na známky, jsou na baterie. V Polsku – sice do zapalovače, ale daleko menší s možností po zaregistrování měnit v systému sami RZ, podle toho, které vozidlo jede. V Bulharsku je jednotka, která platí ve více zemí – BG, FR, IT.*
- 6) *Spojit mýtný systém s okolními státy do jedné TOOLLCOLET.*

Poslední otázka číslo 6) Jste spokojeni s portálem „mýtná samoobsluha“, určeným pro klienty mýtného systému v ČR? A) jaké výhody „mýtná samoobsluha“ z pohledu dopravce nabízí? B) Co Vám v „Mýtné samoobsluze“ chybí, nebo je dle Vás nedostačující? C) je něco, co byste v mýtné samoobsluze změnili? Navrhněte.

- Odpovědi na bod A)

- 1) *Kontrola faktur jednotlivých jízd celého vozového parku. V současnosti možnost doplacení mýtného, by se řidič tímto nezdržoval.*
- 2) *Dá se tam spousta věcí dohledat*
- 3) *Je to přehledná – 2 dopravci*
- 4) *Systém v pohodě funguje, vše, co je potřeba se dohledá, na to, co potřebujeme, vyhovuje*

- 5) *Přístup k daňovým dokladům + jejich archivace*
- 6) *Přehledný způsob vyhledávání jednotlivých mýtných transakcí za dané období, perfektní kolonka, kdy si můžeme vybrat i kterékoli datum v měsíci – v tomto je mýtná samoobsluha přehledná. I co se týče faktur. Infolika kdykoli během dne dokáže poradit, dá se bez problému dovolat – také velká výhoda.*

- Odpovědi na bod B, C, D – většina dopravců spojila do jedné odpovědi:

- 1) *Nemohu zadat při hledání v mýtné samoobsluze hledání podle náprav - nyní jsem bohužel řešil, že v celém měsíci jezdilo nákladní vozidlo na tři nápravy (správně mely být dvě) a v tomto samoobsluha nelze nastavit. Musel jsem hledat podle SPZ, než jsem našel tu správnou (ve 30 vozidlech denně je toto hledání dlouhodobé)*
- 2) *Jestliže se automaticky nedopočítávám mýtné, mohlo by být upozornění neúhrad mýtného či upozornění možnosti chybně nastavených náprav, z důvodu zbytečně placených pokut*
- 3) *Je to strašně složité, člověku trvá, než se do toho dostane, pak se dá dohledat, co člověk potřebuje*
- 4) *Není vidět nedoplatek, nelze doplatit*

3.3.4 Dotazník – vyhodnocení

Na základě odpovědí mi vychází následující zjištění. Dopravci byli velice zdrženliví, co se týče odpovědí výhod nebo nevýhod přechodu z analogového na satelitní mýtný systém. Některým dopravcům vyhovuje, jiným nevyhovuje velikost krabičky, způsob napájení. Přechod ze starého na nové mýto dopravci hodnotili jako bezproblémový, nicméně s mýtným systémem v ČR jsou dopravci nespokojeni. Nelíbí se jim cena, povrch placených úseků a kolony. Dále pak velká poruchovost jednotek a nemožnost využívat jednu jednotku pro více zemí. Co se týče mýtné samoobsluhy, ve většině případů jsou dopravci spokojeni. Ze začátku je potřeba se naučit vyhledávat, ale následně dohledají to, co potřebují.

Pro první dotazník jsem neměla problém sehnat dopravce. Hodnotili rychle a nezdržovalo je vyplňování. Dopravci jej zvládli vyplnit mezi tím, než jim byla vydána nebo vyměněna OBU jednotka. Tento dotazník nevyžadoval dlouhé přemýšlení. Druhý dotazník už byl pro vyplnění složitější a ani po odeslání v e-mailu, neměli většinou chuť ani čas dotazník vyplňovat. Jako důvod, proč druhý dotazník nevyplňují, často dopravci udávali, že už toho papírování mají i tak dost a byl pro ně moc dlouhý a náročný – nejvíc je odrazovalo, že mají srovnávat staré mýto s novým a museli by přemýšlet.

Závěr

Mikrovlivný systém, který zajišťoval provozovatel KAPSCH od roku 2007, nahradila 1.12.2019 satelitní technologie GPS (Global System for Mobile), provozovatelem CzechToll. Satelitní technologie pro výběr mýtného využívá určení polohy vozidla, pomocí GPD a přenosu dat prostřednictvím GSM.

Dle dotazníkového šetření mi vyplývá, že jsou dopravci, s novým mýtným systémem, převážně spokojeni. Využívají dle svých potřeb pree-pay i post-pay plaby, případně i jejich kombinaci. V případě pořízení nového vozidla na firmu a následného přepisu vozidla, je pro dopravce výhodné, zaregistrovat jej v režimu pree-pay a po přepisu do režimu post-pay. Využívají to převážně z důvodu šetření času a množství informací v mýtné samoobsluze, kdy evidují jedno vozidlo pod jednou registrační značkou. Nicméně by dopravci uvítali menší velikost jednotek a možnost propojení mýtných systémů i s ostatními státy. Jistě by i uvítali možnost přenosných jednotek, kdy by si mohli sami v systému přehrát informace o změně registrační značky, v případě její ztráty. Není zanedbatelný návrh na snížení vratné kauce, která se zdá dopravcům zbytečně vysoká. V neposlední řadě se dopravcům nelíbí cena za mýtné, když silnice ani dálnice nejsou v pořádku. Řidiče zpomalují kolony a uzavírky, nízký počet odstavných ploch, zato zvyšující se počet zpoplatněných úseků.

Celkově se domnívám, že satelitní systém, který zajišťuje provozovatel CzechToll je bližší pro autodopavce, z důvodu větší mobility. Klienti už nemusí vše řešit osobně, ale zvládnou si problémy vyřídit sami z kanceláře nebo z domova, případně přes svou tankovací společnost.

Seznam zdrojů

- [1] VETERÁN AUTO CZ: Z historie zpoplatnění silnic. *Auta: mýtus mýto* [online]. 2010 [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: <https://veteran.auto.cz/clanek/201/mytus-myto-z-historie-zpoplatneni-silnic>
- [2] Archiv aktualit. *Technické předpisy* [online]. ČR: ŘSD, 2009 [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: https://www.rsd.cz/wps/portal/web/technicke-predpisy/uvodn%C3%AD-informace!/ut/p/a/1/IZJLc4IwFIV_EZMTSEhcBqiIGkWsVtk4lFeZVnSq099fZFyonaJm dyffua9zSUxWJK6Tn6pMjtWuTr5OcWxvRsEooI6LkS8nEupFYxDaYwqwBlhfAnBc F4r1OVg4wVSxa720lGi-Rah45FFI-6x3fTVgYowmozQReM7AEz0NBPaNHRkPr9ELZn3d1OfkjcQk3idlnuWHqqzbKK0ys paUZ7SANCTjlsGyIjeSHJaRFiIFS3PYljhXxz9P4bHuO4A73d_ofWvIoWYLid7SpXg VT_r_Anfca7d3x78W6DKoBbp2eNPF1ZC-NruB0xbWzZjiYsylaUM5w6kIbdm1CTzJ30fPmCs-a1dXZ6O6_hhVHWxI6uHcu-3i8XnO4-iqJgHVbjdbvThFzX0HXA!/?uri=nm:oid:Z6_KIKIIBC0K83A70A47PA5RD1086
- [3] PŘIBYL, Pavel a Miroslav SVÍTEK. Inteligentní dopravní systémy. Praha: BEN technická literatura, 2001. ISBN 80-730-0029-6.
- [4] KOVÁŘ, Karel. Provoz nákladních vozidel a jízdních souprav na pozemních komunikacích. Praha: Verlag Dashöfer, 2018. ISBN 978-80-87963-80-7.
- [5] SILNIČNÍ DOPRAVA - PRÁVNÍ PŘEDPISY. *MINISTERSTVO DOPRAVY* [online]. Ministerstvo dopravy, 2017 [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-\(1\)/Silnicni-doprava-pravni-predpisy?returl=/Dokumenty?aliaspath=/Dokumenty](https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Silnicni-doprava/Legislativa-silnicni-doprava-(1)/Silnicni-doprava-pravni-predpisy?returl=/Dokumenty?aliaspath=/Dokumenty)
- [6] JANOTA, Aleš a Mária FRANEKOVÁ. Aplikovaná telematika. Žilina: EDIS, 2015. ISBN 978-80-554-1037-1.
- [7] *Průvodce pro vozidla nad 3,5 t: informační brožura firmy KAPSCH*. Praha: Elektronický mýtný systém v České republice, 2021.
- [8] *M PORTÁL ŘSD: MÝTO CZ* [online]. ŘSD, 2020 [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: <https://mportal.rsd.cz/web/mytocz/ukonceni-provozu-eszv>
- [9] MÝTNÁ BRÁNA NA DÁLNICI D11, KM 48,1 SMĚR HRADEC KRÁLOVÉ. *ČESKÉ DÁLNIČE CZ* [online]. české dálnice, 2019 [cit. 2021-8-13]. Dostupné z: <http://foto.ceskedalnice.cz/ilustracni/if6/i6f5.jpg>
- [10] KAPSCH TRAFFICOM AG: elektronické mýtné. *SLIDEPLAYER* [online]. 2006, 2006 [cit. 2021-8-15]. Dostupné z: <https://slideplayer.cz/slide/1964908/>
- [11] Premid.cz [online]. 2007 [cit. 2007-08-20]. Dostupný z <www.premid.cz>

- [11] *SMLUVNÍ PODMÍNKY PROVOZOVATELE SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO*. Ředitelství silnic a dálnic ČR Ing. Jan Kroupa, v.r. generální ředitel, 2018.

Seznam zkratek

ČR	Česká republika
DSRC	Dedicatet Short-Range Communications
EFC	Elektronic Fee Colection
GPRS	General Packet Radio Service
GPS	Global System form Mobile
OBU	On Board Unit
RSE	Road Side Equipment
ŘSD	Ředitelství Silnic a Dálnic

Seznam obrázků

Seznam příloh

Příloha 1- k vyhlášce č. 470/2012 Sb. – Seznam dálnic, jejichž užití podléhá mýtnému..	30
Příloha 2 – k vyhlášce č. 470/2012 Sb. – Seznam silnic I. Třídy, jejichž užití podléhá mýtnému	31
Příloha 3 – sazby mýtného platné od 1.1.2021	
Příloha 4 – Sazby mýtného za užívání dálnice	
Příloha 5 – Sazby mýtného za užívání silnice I třídy	
Příloha 6 – Sazby mýtného za užívání dálnice pro vozidla kategorie M2 a M3	
Příloha 7 – Výše poplatku za pozemní komunikaci	
Příloha 8 – Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 9 – Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 10 - Výše poplatku za hluk z provozu dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 11 – Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 12 – Výše poplatku za pozemní komunikaci za užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 13 – Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 14 – Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy	
Příloha 15 – Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy	

Příloha A

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 470/2012 Sb.

Seznam dálnic, jejichž užití podléhá mýtnému

Úsek	Délka (km)
Praha, Satalice-Praha, Běchovice (exity 58-62)	4,6
Modletice (D1)-Praha, Ruzyně (exity 76-28)	37,1
Praha, Spořilov-Říkovice (exity 1-272)	273,4
Předmostí-státní hranice (exit 282 až km 377)	93,5
Brno, jih-státní hranice (exit 1 až km 61)	61,4
Mezno-Úsilné (exity 62-131)	71,3
Jíloviště-Háje (exity 9-45)	41,9
Radobytce-Nová Hospoda (exity 77-84)	6,7
Praha, Třebonice-státní hranice (exit 1 až km 151)	156,1
Praha, Řepy-Krušovice (exity 1-42)	42,9
Lubeneč-Bošov (km 80 až exit 83)	3,4
Jenišov-Cheb, sever (exity 131-169)	39,2
Praha, Ruzyně-Knovíz (exity 2-18)	17,0
Postoloprty-Spořice (exity 56-78)	23,6
Praha, Březiněves-státní hranice (km -3,5 až km 92)	97,0
Praha, Satalice-Ohrazenice (exity 1-71)	72,7
Praha, Horní Počernice-Hradec Králové, Kukleny (exity 1-90)	92,9
Sedlice-Opatovice (exity 126-129)	4,0
Mohelnice, jih-Křelov (exity 235-261)	27,3
Olomouc, Topolany-Lipník nad Bečvou (km 264 až exit 296)	33,3
Vyškov, východ-Olomouc, Slavonín (exit 1 až km 39)	40,6
Bělotín-Bělotín, východ (exity 1-3)	3,5
Rybí-Frýdek-Místek, západ (km 22 až exit 44)	22,0
Frýdek-Místek-Žukov (km 47 až exit 70)	19,9
Rajhrad-Pohořelice, jih (exity 10-26)	17,0
Hulín-Otrokovice (exity 16-32)	16,9
Ostrava, Hrabová-Frýdek-Místek (exity 39-51)	12,9

Zdroj: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-470>

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 470/2012 Sb.

Seznam silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému

Označení	Úsek	Délka (km)
I/3	Mirošovice-Mezno	43,5
I/4	Praha-Jíloviště	5,2
I/6	Bošov-Karlovy Vary	29,7
I/7	Panenský Týnec-Smolnice (exity 37-41)	4,0
I/7	Spořice-Chomutov (exity 78-82)	3,4
I/11	Hradec Králové, Kukleny-Hradec Králové	2,7
I/11	Ropice-Mosty u Jablunkova	28,6
I/11	Krásné Pole-Ostrava	8,7

I/12	Praha-Kolín	32,5
I/16	Mladá Boleslav-Úlibice	37,0
I/19	Oltyně-Čekanice	10,0
I/19	Tábor-Pelhřimov	34,0
I/20	Plzeň-České Budějovice	112,5
I/26	Plzeň-Folmava	51,7
I/30	Lovosice-Ústí nad Labem	14,4
I/33	Plotiště nad Labem-Náchod	29,0
I/34	České Budějovice-Jindřichův Hradec	40,7
I/34	Jarošov nad Nežárkou-Havlíčkův Brod	55,6
I/35	Bílý Kostel nad Nisou-Ohrazenice	35,0
I/35	Turnov-Jičín	13,8
I/35	Úlibice-Hradec Králové	30,2
I/35	Hradec Králové-Mohelnice	89,3
I/35	Křelov-Olomouc	2,9
I/37	Hradec Králové-Pardubice	17,3
I/38	Jestřebí-Mladá Boleslav	31,1
I/38	Poděbrady-Jihlava	86,9
I/43	Brno-Svitavy	44,8
I/46	Olomouc, Slavonín-Olomouc, centrum	0,9
I/47	Kroměříž-Hulín	3,4
I/47	Přerov-Bělotín	22,7
I/48	Bělotín-Rybí	22,2
I/50	Holubice-Rovné	86,1
I/52	Brno-Rajhrad	5,9
I/52	Pohořelice-Mikulov	22,3
I/55	Přerov-Hulín	11,4
I/58	Skotnice-Krmelín	10,3
I/63	Bystřany-Řehlovice	7,5

Zdroj: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-470>

Příloha č. 3 sazby mýtného platné od 1.1.2021

SAZBY MÝTNÉHO PLATNÉ OD 1.1. 2021

Sazby mýtného za užívání dálnice pro vozidla v systému elektronického mýtného s výjimkou vozidel kategorie M2 a M3 a) v době od 5:00 do 22:00 hodin b) v době od 22:00 do 05:00 hodin
Sazby mýtného za užívání silnice I. třídy pro vozidla v systému elektronického mýtného s výjimkou vozidel kategorie M2 a M3 a) v době od 5:00 do 22:00 b) v době od 22:00 do 05:00
Sazby mýtného za užívání dálnice pro vozidla kategorie M2 a M3 a) v době od 5:00 do 22:00 b) v době od 22:00 do 05:00
Sazby mýtného za užívání silnice I. třídy pro vozidla kategorie M2 a M3 a) v době od 5:00 do 22:00 b) v době od 22:00 do 05:00
Výše poplatku za pozemní komunikaci za užívání dálnice či silnice I. třídy s výjimkou vozidel kategorie M2 a M3
Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy s výjimkou vozidel kategorie M2 a M3 a) v době od 5:00 do 22:00 b) v době od 22:00 do 05:00
Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy s výjimkou vozidel kategorie M2 a M3
Výše poplatku za pozemní komunikaci za užívání dálnice či silnice I. třídy pro vozidla kategorie M2 a M3
Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy pro vozidla kategorie M2 a M3
Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy pro vozidla kategorie M2 a M3

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 4 Sazby mýtného za užívání dálnice

SAZBY MÝTNÉHO ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE PRO VOZIDLA V SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3

Tabulka sazeb mýtného (Kč/Km)																	
Největší povolená hmotnost	Emisní třída																
	EURO 0-IV				EURO V, EEV				EURO VI				CNG-BIO-EURO VI				
	Počet náprav																
	v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)																
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	
(3,5 t; 7,5 t)	0,056	0,076	0,096	0,116	0,048	0,064	0,081	0,099	0,044	0,060	0,076	0,092	0,042	0,056	0,071	0,086	
<7,5 t; 12 t)	1,163	1,563	1,983	2,408	0,985	1,324	1,680	2,040	0,918	1,234	1,566	1,901	0,861	1,157	1,468	1,782	
≥12 t)	3,045	4,091	5,191	6,295	2,580	3,466	4,398	5,333	2,404	3,230	4,099	4,969	2,253	3,028	3,842	4,657	
	v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)																
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	
(3,5 t; 7,5 t)	0,057	0,076	0,096	0,117	0,048	0,064	0,082	0,099	0,045	0,060	0,076	0,093	0,042	0,056	0,072	0,087	
<7,5 t; 12 t)	1,169	1,571	1,993	2,421	0,992	1,332	1,691	2,053	0,924	1,242	1,576	1,914	0,867	1,165	1,478	1,795	
≥12 t)	3,060	4,112	5,218	6,324	2,596	3,487	4,425	5,361	2,420	3,251	4,126	4,997	2,269	3,049	3,869	4,686	

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 5 Sazby mýtného za užívání silnice I třídy

SAZBY MÝTNÉHO ZA UŽÍVÁNÍ **SILNICE I. TŘÍDY** PRO VOZIDLA V SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3

Tabulka sazeb mýtného (Kč/Km)																
Největší povolená hmotnost	Emisní třída															
	EURO 0-IV				EURO V, EEV				EURO VI				CNG-BIO-EURO VI			
	Počet náprav															
	v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)															
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,036	0,048	0,061	0,074	0,027	0,037	0,047	0,057	0,024	0,032	0,041	0,050	0,021	0,029	0,036	0,044
<7,5 t; 12 t)	0,743	0,998	1,266	1,537	0,565	0,759	0,963	1,170	0,498	0,669	0,849	1,031	0,440	0,592	0,751	0,912
≥12 t	1,944	2,611	3,314	4,016	1,479	1,987	2,521	3,053	1,303	1,751	2,222	2,689	1,153	1,549	1,965	2,378
	v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)															
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,036	0,049	0,062	0,075	0,028	0,037	0,047	0,057	0,024	0,033	0,042	0,050	0,022	0,029	0,037	0,045
<7,5 t; 12 t)	0,749	1,006	1,276	1,550	0,571	0,767	0,974	1,182	0,504	0,677	0,859	1,043	0,446	0,600	0,761	0,924
≥12 t	1,960	2,633	3,341	4,044	1,495	2,008	2,548	3,082	1,319	1,772	2,249	2,718	1,168	1,570	1,992	2,406

Zdroj: https://myto.cz/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 6 Sazby mýtného za užívání dálnice pro vozidla kategorie M2 a M3

SAZBY MÝTNÉHO ZA UŽÍVÁNÍ **DÁLNIČE** PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3

Tabulka sazeb mýtného (Kč/Km)											
Největší povolená hmotnost	Emisní třída										
	EURO 0-IV			EURO V, EEV			EURO VI			CNG-BIO-EURO VI	
	Počet náprav										
	v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)										
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3	
(3,5 t; 7,5 t)	0,051	0,068	0,043	0,058	0,040	0,054	0,037	0,050			
<7,5 t; 12 t)	0,640	0,859	0,542	0,728	0,505	0,679	0,473	0,636			
≥12 t	0,761	1,023	0,645	0,866	0,601	0,807	0,563	0,757			
	v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)										
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3			
(3,5 t; 7,5 t)	0,051	0,068	0,043	0,058	0,040	0,054	0,038	0,051			
<7,5 t; 12 t)	0,643	0,864	0,545	0,733	0,508	0,683	0,477	0,641			
≥12 t	0,765	1,028	0,649	0,872	0,605	0,813	0,567	0,762			

Zdroj: https://myto.cz/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 7 Sazby mýtného za užívání silnice I. třídy pro vozidla kategorie M2 a MR

SAZBY MÝTNÉHO ZA UŽÍVÁNÍ SILNICE I. TŘÍDY PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3

Tabulka sazeb mýtného (Kč/Km)									
Největší povolená hmotnost	Emisní třída								
	EURO 0-IV		EURO V, EEV		EURO VI		CNG-BIO-EURO VI		
	Počet náprav								
	v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)								
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3	
(3,5 t; 7,5 t)	0,032	0,043	0,025	0,033	0,022	0,029	0,019	0,026	
<7,5 t; 12 t)	0,408	0,549	0,311	0,417	0,274	0,368	0,242	0,325	
≥12 t	0,486	0,653	0,370	0,497	0,326	0,438	0,288	0,387	
	v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)								
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3	
(3,5 t; 7,5 t)	0,033	0,044	0,025	0,033	0,022	0,029	0,019	0,026	
<7,5 t; 12 t)	0,412	0,553	0,314	0,422	0,277	0,372	0,246	0,330	
≥12 t	0,490	0,658	0,374	0,502	0,330	0,443	0,292	0,392	

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 8 Výše poplatku za pozemní komunikaci

VÝŠE POPLATKU ZA POZEMNÍ KOMUNIKACI ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNICE ČI SILNICE I. TŘÍDY S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3

Výše poplatku za pozemní komunikaci (Kč/Km)				
Dálnice	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0411	0,0552	0,0700	0,0850
<7,5 t; 12 t)	0,8487	1,1403	1,4470	1,7573
≥12 t	2,2216	2,9849	3,7878	4,6000
Výše poplatku za pozemní komunikaci (Kč/Km)				
Silnice I. třídy	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0207	0,0278	0,0353	0,0429
<7,5 t; 12 t)	0,4282	0,5753	0,7300	0,8865
≥12 t	1,1208	1,5059	1,9109	2,3207

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 9 Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA HLUK Z PROVOZU UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)				
v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)				
Dálnice	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0006	0,0008	0,0010	0,0012
<7,5 t; 12 t)	0,0121	0,0163	0,0207	0,0251
≥12 t	0,0318	0,0427	0,0542	0,0572
Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)				
Silnice I. třídy	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0006	0,0008	0,0010	0,0012
<7,5 t; 12 t)	0,0121	0,0163	0,0207	0,0251
≥12 t	0,0318	0,0427	0,0542	0,0572

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 10 Výše poplatku za hluk z provozu dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA HLUK Z PROVOZU UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)				
v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)				
Dálnice	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0009	0,0012	0,0015	0,0018
<7,5 t; 12 t)	0,0182	0,0245	0,0311	0,0377
≥12 t	0,0477	0,0641	0,0813	0,0858
Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)				
Silnice I. třídy	Počet náprav			
	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0009	0,0012	0,0015	0,0018
<7,5 t; 12 t)	0,0182	0,0245	0,0311	0,0377
≥12 t	0,0477	0,0641	0,0813	0,0858

Zdroj: https://mytocz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 11 Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
S VÝJIMKOU VOZIDEL KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za znečištění ovzduší (Kč/Km)																
Dálnice	EURO 0-IV				EURO V, EEV				EURO VI				CNG-BIO-EURO VI			
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0146	0,0196	0,0249	0,0303	0,0060	0,0081	0,0103	0,0125	0,0028	0,0037	0,0047	0,0058	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
<7,5 t; 12 t)	0,3022	0,4061	0,5153	0,6258	0,1246	0,1674	0,2125	0,2580	0,0575	0,0772	0,0980	0,1190	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
≥12 t)	0,7911	1,0629	1,3488	1,6380	0,3262	0,4382	0,5561	0,6754	0,1505	0,2021	0,2565	0,3115	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
Výše poplatku za znečištění ovzduší (Kč/Km)																
Silnice I. třídy	EURO 0-IV				EURO V, EEV				EURO VI				CNG-BIO-EURO VI			
	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5	2	3	4	≥5
(3,5 t; 7,5 t)	0,0146	0,0196	0,0249	0,0303	0,0060	0,0081	0,0103	0,0125	0,0028	0,0037	0,0047	0,0058	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
<7,5 t; 12 t)	0,3022	0,4061	0,5153	0,6258	0,1246	0,1674	0,2125	0,2580	0,0575	0,0772	0,0980	0,1190	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000
≥12 t)	0,7911	1,0629	1,3488	1,6380	0,3262	0,4382	0,5561	0,6754	0,1505	0,2021	0,2565	0,3115	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000

Zdroj: https://myto.cz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 12 Výše poplatku za pozemní komunikaci za užívání dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA POZEMNÍ KOMUNIKACI ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za pozemní komunikaci (Kč/Km)		
Dálnice	Počet náprav	
	2	≥3
(3,5 t; 7,5 t)	0,0370	0,0497
<7,5 t; 12 t)	0,4668	0,6272
≥12 t)	0,5554	0,7462
Výše poplatku za pozemní komunikaci (Kč/Km)		
Silnice I. třídy	Počet náprav	
	2	≥3
(3,5 t; 7,5 t)	0,0186	0,0250
<7,5 t; 12 t)	0,2355	0,3164
≥12 t)	0,2802	0,3765

Zdroj: https://myto.cz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 13 Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA HLUK Z PROVOZU UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)		
v době od 5:00 do 22:00 hodin (denní sazba)		
Dálnice	Počet náprav	
		2
(3,5 t; 7,5 t)	0,0005	0,0007
<7,5 t; 12 t)	0,0067	0,0090
≥12 t	0,0080	0,0107
Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)		
Silnice I. třídy	Počet náprav	
		2
(3,5 t; 7,5 t)	0,0005	0,0007
<7,5 t; 12 t)	0,0067	0,0090
≥12 t	0,0080	0,0107

Zdroj: https://myto.cz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 14 Výše poplatku za hluk z provozu užívání dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA HLUK Z PROVOZU UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)		
v době od 22:00 do 5:00 hodin (noční sazba)		
Dálnice	Počet náprav	
		2
(3,5 t; 7,5 t)	0,0008	0,0011
<7,5 t; 12 t)	0,0100	0,0135
≥12 t	0,0119	0,0160
Výše poplatku za hluk z provozu (Kč/Km)		
Silnice I. třídy	Počet náprav	
		2
(3,5 t; 7,5 t)	0,0008	0,0011
<7,5 t; 12 t)	0,0100	0,0135
≥12 t	0,0119	0,0160

Zdroj: https://myto.cz.eu/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Příloha č. 15 Výše poplatku za znečištění ovzduší za užívání dálnice či silnice I. třídy

**VÝŠE POPLATKU ZA ZNEČIŠTĚNÍ OVZDUŠÍ ZA UŽÍVÁNÍ DÁLNIČE ČI SILNICE I. TŘÍDY
PRO VOZIDLA KATEGORIE M2 A M3**

Výše poplatku za znečištění ovzduší (Kč/Km)								
Dálnice	EURO 0-IV		EURO V, EEV		EURO VI		CNG-BIO-EURO VI	
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3
(3,5 t; 7,5 t)	0,0131	0,0176	0,0054	0,0073	0,0025	0,0033	0,0000	0,0000
<7,5 t; 12 t)	0,1662	0,2234	0,0685	0,0921	0,0316	0,0425	0,0000	0,0000
≥12 t	0,1978	0,2657	0,0816	0,1096	0,0376	0,0505	0,0000	0,0000
Výše poplatku za znečištění ovzduší (Kč/Km)								
Silnice I. třídy	EURO 0-IV		EURO V, EEV		EURO VI		CNG-BIO-EURO VI	
	2	≥3	2	≥3	2	≥3	2	≥3
(3,5 t; 7,5 t)	0,0131	0,0176	0,0054	0,0073	0,0025	0,0033	0,0000	0,0000
<7,5 t; 12 t)	0,1662	0,2234	0,0685	0,0921	0,0316	0,0425	0,0000	0,0000
≥12 t	0,1978	0,2657	0,0816	0,1096	0,0376	0,0505	0,0000	0,0000

Zdroj: https://myto.cz/sites/default/files/2021-01/Toll_Rates_2021_CZ.pdf

Autor	Hurdálková Petra
Název BP	Mýtný systém v ČR z pohledu dopravce a návrhy na jeho zlepšení
Studijní obor	DOL
Rok obhajoby BP	2022
Počet stran	38
Počet příloh	15
Vedoucí BP	Prof. Ing Váslav Cempirek, Ph.D
Anotace	<p>Tato práce se zabývá mýtným systémem v České republice z pohledu dopravce a návrhy na jeho zlepšení. Ve zkratce popisuje historii výběru poplatků a zavedení mýta v České republice Popisuje konkrétní problémy dopravců s mýtným systémem, který zajišťoval provozovatel KAPSCH. V další části práce se zabývá dotazníkovým šetřením, zaměřený na výhody a nevýhody režimu placení v mýtném systému CzechToll. V dalším dotazníku se zjišťuje pohled dopravců na mýtný systém v ČR, výhody a nevýhody přechodu z analogového na satelitní systém. Zjišťuje spokojenost s mýtným systémem a mýtnou samoobsluhou, určenou pro klienty mýtného systému ČR, který od konce roku 2019 provozuje CzechToll. V závěru práce se pak hodnotí dotazníky.</p>
Klíčová slova	mýtný systém, dopravce, predikce
Místo uložení	ITC (knihovna) Vysoké školy logistiky v Přerově
Signatura	

--	--