

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Mýtné systémy v dopravě
Petr Havel

Bakalářská práce
2012

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2011/2012

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Petr Havel**
Osobní číslo: **D11062**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Mýtné systémy v dopravě**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Význam mýtných systému v dopravě
2. Druhy mýtných systémů
3. Současný stav zpoplatnění silniční infrastruktury v ČR
4. Návrhy opatření při zpoplatnění silniční sítě v ČR

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2011**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2012**



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.



prof. Ing. Václav Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2011

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 27. 5. 2012

Petr Havel

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Alexandru Chlaňovi Ph.D. za jeho cenné rady, pomoc i věnovaný čas.

ANOTACE

Bakalářská práce se zabývá problematikou mýtných systémů. Zaměřuje se na vývoj mýtných systémů a na technologické možnosti, které je možné využít pro redukci intenzity dopravních proudů. V praktické části práce popisuje současný stav mýtného systému v České republice a možnosti jeho rozvoje a dalšího využití.

KLÍČOVÁ SLOVA

mýtné systémy; dopravní proudy; technologie mýtných systémů

TITLE

Toll Systems in Transport

ANNOTATION

Bachelor thesis deals with the issue of toll systems. It focuses on the development of toll systems and technological possibilities that are available for reduction of transport streams. The practical part describes contemporary situation of the toll system in the Czech Republic and possibilities of its development and other usage.

KEYWORDS

toll systems; transport flows; technology of toll systems

Obsah

Úvod	9
1 Význam mýtných systémů v dopravě.....	11
1.1 Historie.....	11
1.2 Historický vývoj dálnic v ČR	13
1.3 Důvody zavedení mýtných systémů	18
1.3.1 Regulační efekt zavedení mýtného systému.....	18
1.3.2 Externí náklady a externí užitky.....	19
1.3.3 Harmonizační efekt zavedení mýtného systému	23
1.3.4 Fiskální efekt zavedení mýtného systému	25
1.3.5 Státní fond pro rozvoj dopravní infrastruktury.....	26
2 Druhy mýtných systémů.....	29
2.1 Druhy využití mýtného	29
2.1.1 Mýtné za přejezd mostu (mostné)	29
2.1.2 Mýtné za průjezd tunely	31
2.1.3 Mýtné za vjezd do města, nebo do vybrané části města.....	33
2.1.4 Městský mýtný systém v Londýně	33
2.1.5 Městský mýtný systém ve Stockholmu	36
2.2 Technologie elektronických mýtných systémů.....	38
2.2.1 Možnosti mýtného zpoplatnění	40
2.2.2 Satelitní mýtný systém	41
2.2.3 Navigační systém Galileo	44
2.2.4 Mikrovlnný mýtný systém.....	46
3 Současný stav zpoplatnění silniční infrastruktury v České republice	49
3.1 Mýtný systém v České republice	49
3.1.1 Směrnice Evropské rady a parlamentu 1999/62/ES	49
3.1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES.....	50
3.1.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU	52
3.2 Kapsch Group	53
3.2.1 Kapsch TrafficCom	53

3.2.2	Kapsch v České republice.....	55
3.2.3	Provoz, sazby a zpoplatněné úseky	56
3.3	Výnosy a náklady mýtného systému v České republice.....	59
3.4	Dálniční známky	60
3.4.1	Druhy dálničních známek.....	62
3.4.2	Podmínky používání dálniční známky	64
3.4.3	Sankce.....	65
3.4.4	Výjimky ze zpoplatnění dálnic a rychlostních komunikací.....	65
4	Návrhy opatření při zpoplatnění silniční sítě v České republice	67
4.1	Plánovaná rozšíření.....	68
4.2	Rozvoj současného mýtného systému	70
4.3	Využití mýtného systému jako regulátoru dopravy	71
4.4	Kombinovaná doprava.....	74
	Závěr	77
	Použitá literatura	79
	Seznam tabulek	85
	Seznam obrázků.....	86
	Seznam zkratk	88
	Seznam příloh	89

Úvod

Doprava je v současnosti nedílnou součástí všech lidí a jejich životů. Každý člověk se téměř denně stává uživatelem dopravy. Díky přepravě lidé uspokojují svá přání a potřeby, které mají. V dnešní době se doprava pokládá za faktor, který ovlivňuje kvalitu života, a právě proto jsou na dopravu kladeny čím dál vyšší nároky. Neustálý rozvoj motorismu navyšuje počet dopravních proudů. V současnosti je řídičský průkaz a automobil téměř nutností pro každého člověka, neboť usnadňuje uspokojování potřeb. Tento nárůst dopravních proudů vede v některých úsecích pozemních komunikací k dopravním kongescím, které vznikají překračováním kapacit dopravních cest. Díky vysoké intenzitě dopravy a dopravním kongescím vznikají externí dopravní náklady, které zatěžují společnost a stát.

Stejně jako na spotřebním trhu funguje i v dopravě poptávková a nabídková rovnováha. Aby bylo rovnováhy dosaženo, je nutné dopravu regulovat. Regulace v dopravě většinou probíhá tak, že se dané úseky dopravní infrastruktury zpoplatní. Existuje mnoho metod a způsobů, jak zpoplatnit úseky pozemních komunikací, ale vždy záleží na zadavatelích, který systém vyberou.

Pro zpracování své bakalářské práce jsem si vybral téma mýtné systémy v dopravě. Toto téma je v současnosti velmi diskutované a je důležité zodpovědět otázky týkajících se budoucnosti mýtných systémů.

První kapitola bakalářské práce popisuje historii mýtných systémů a důvody zavádění mýtných systémů. Dále popisuje efekty, které mýtný systém po svém zavedení přinese jak uživatelům pozemních komunikací, tak státu a občanům.

Ve druhé kapitole jsou popsány druhy mýtných systémů, které se využívají. Na to navazují informace o specifických místech, kde se mýtné poplatky vybírají, jako jsou tunely, mosty a městské aglomerace.

Třetí kapitola popisuje současný stav mýtného systému v České republice. Zde jsou dostupné údaje o zpoplatněných úsecích, o mýtných sazbách, o legislativě a o společnosti

Kapsch Group, která mýtný systém v České republice spravuje. Dále je v této kapitole uveden přehled o výnosech a nákladech českého mýtného systému a o dálničních známkách.

Poslední čtvrtá kapitola obsahuje návrhy řešení zpoplatnění silniční infrastruktury v České republice. V této kapitole jsou popsány návrhy dalšího rozvoje mýtného systému. Na závěr je zde popsán způsob podpory kombinované dopravy pomocí zvýšených mýtných sazeb a využití mýtného systému jako regulátoru dopravy v rizikových dnech v týdnu a měsících v roce.

1 Význam mýtných systémů v dopravě

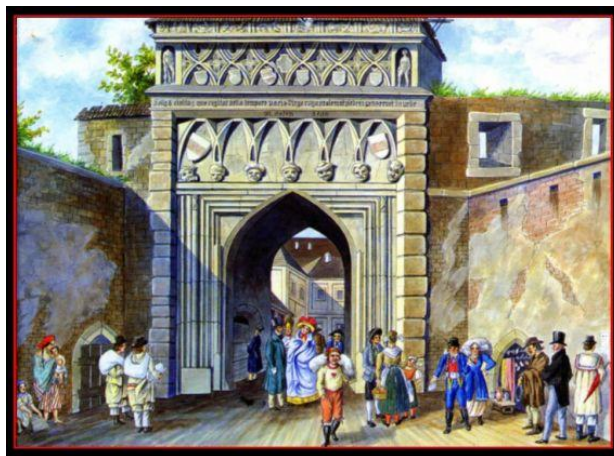
1.1 Historie

Pojem mýto, je slovo germánského původu, označuje název poplatku vybíraného za užívání silnic, mostů, tunelů a v minulosti i přívozů a horských průsmyků. Ve staré češtině mělo slovo mýto širší význam, znamenalo platby nejrůznějšího druhu (poplatek soudnímu zřízení, poplatek vybíraný na trzích, poplatek za mletí atd.). Mýta, jakožto poplatky vybírané na silnicích, přívozech, mostech a tunelech, bývala ve středověku značným zdrojem financí pro vrchnost. Na výběr mýtného se pohlíželo ze stanoviska fiskálního, ne z pohledu národního hospodářství.

Zpoplatnění vybraných cest se používalo již před 2700 lety v Babylonu. Dále se zpoplatnění cest a komunikací rozšiřovalo hlavně v Indii a Arábii. Germánské kmeny v historii zpoplatňovali hlavně průchody v alpských průsmycích. Avšak kvalitní dlážděné dálkové trasy mohli nabídnout až Římané okolo roku 200 před naším letopočtem. [1]

K modernímu rozvoji došlo v Evropě až v roce 1555, a to na Britských ostrovech. Byl zde zaveden systém Highways Act, podle kterého musel každý muž v dospělosti odpracovat čtyři dny v roce na údržbě obecních komunikací, a to bezplatně a s využitím vlastního náradí, popřípadě s využitím vlastního koňského spřežení, pokud jej vlastnil. [1]

Obrázek č. 1 - Židovská brána v Brně



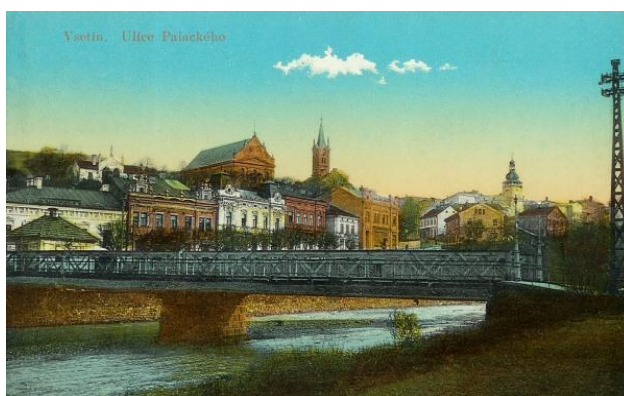
Zdroj: www.brno.slavneobrazy.cz [2]

Mýto i v historii sloužilo k úhradě nákladů na výstavbu nových silnic. Nejpropracovanější systém v Evropě fungoval v 18. století v Anglii a Walesu. Zde se v roce 1810 začali používat mýtné brány na sjezdech z dálkových cest, aby nemusely povozy často stavět. [1]

V 19. století bylo zpoplatnění komunikací zrušeno z ekonomických důvodů, protože volná doprava zajišťovala ekonomice více financí, než mýtné poplatky. Filozofii, že bezplatné komunikace jsou pro ekonomiku výnosnější, využívá Německo do dnes, jen z ní vyjmuly těžká vozidla nad 12 tun, která více poškozují pozemní komunikace. [1]

Na našem území si vybírání mýtného nárokoval král, ale postupem času přenášel povinnosti výběru mýta na šlechtu a města. Například Vysoké Mýto bohatlo na Trstenické obchodní stezce z Moravy do Německa. Od konce 13. Století existoval systém zpoplatněných cest a silnic z Prahy k hranicím. Mezi tyto cesty patřily: chebská cesta, prachatická cesta, domažlická cesta, mostecká cesta, kralupská cesta. Moravou v této době procházela severojižní magistrála, která procházela i Brnem (viz. Obrázek č. 1). Jednotlivá města propojovaly takzvané postranní cesty, které byly bezplatné a byly určeny pro pěší a osobní dopravu. Na těchto cestách byl zákaz převážení zboží. [1]

Obrázek č. 2 - Most s mýtnicí ve Vsetíně



Zdroj: www.vsetinvobrazech.cz [3]

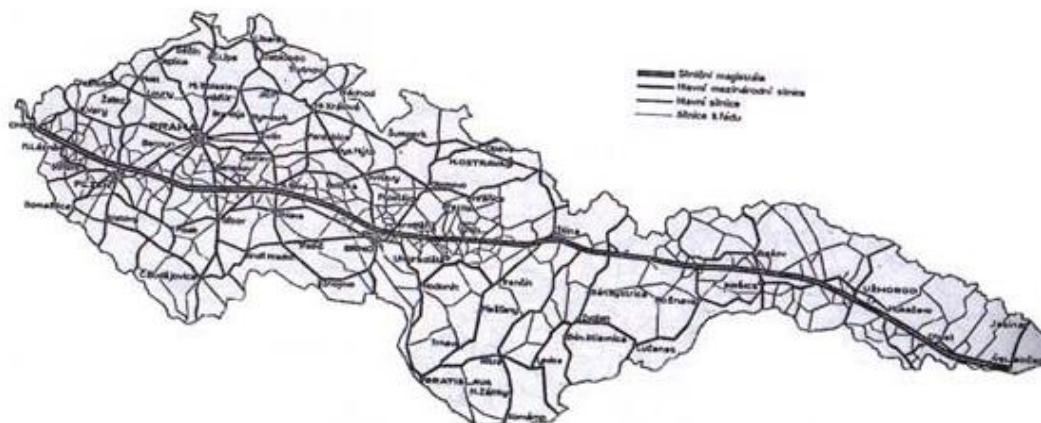
Poplatky byly postupem času redukovány na mosty a na vjezdy do velkých měst. Až po roce 1941 byla zrušena potravní čára, což byla hranice, na které se vybíraly poplatky za přivážení potravin do Prahy. Za přejezd přes Vltavu v Praze se přestalo platit až v roce 1928. V době první republiky byly cesty bezplatné, ale také byly nechvalně známé svým

špatným stavem. V roce 1938 navrhl Jan Antonín Baťa první dálnici vedoucí z Chebu do Velkého Bočkova (Podkarpatská Rus). Celé dílo mělo zaměstnat 108000 dělníků na 2 roky, přičemž kilometr dálnice vyšel na 2 miliony korun československých. Stát se výstavbě bránil, ale Baťa považoval za samozřejmost vložit do stavby soukromý kapitál. Proto založil akciovou společnost s kapitálem 100 milionů korun československých, která mohla dostat půjčku až 2 miliardy korun československých. Úroky z této částky na sebe převzal stát. Stavba dálnice dala nepřímou obživu půl milionu lidí. Mýtné pro osobní automobil mělo činit 20 haléřů za 1 ujetý kilometr, roční výběr se odhadoval na 60 milionů korun československých. Motoristé na této dálnici ušetřili i po zaplacení mýtného 5 haléřů na 1 ujetý kilometr a navíc ušetřili až 30% času stráveného na cestách. [1]

1.2 Historický vývoj dálnic v ČR

Většina dnešní populace si spojuje výstavbu dálnic s obdobím padesátých a šedesátých let minulého století. Ve skutečnosti se na území dnešní České republiky začali stavět dálnice již před začátkem 2. světové války. Historicky, bylo Československo jedním z prvních států, které dálnice začali budovat. Již v roce 1935 se objevili první myšlenky, jak propojit Československou republiku dálnicí. Řešením byla Národní silnice z Plzně do Košic. Ta ovšem překvapivě neprocházela dnešními velkoměsty jako je Praha a Brno. Druhou variantou byl projekt silniční magistrály z Chebu do Chrustu. Ani jeden z těchto projektů však nedostal důvěru u úřadů a proto se nerealizovaly. Velkým zlomem byl až nápad J.A.Bati, který nechal na vlastní náklady vypracovat návrh trasy z Chebu do Velkého Bočkova. Tato magistrála také nevedla přes Prahu, ale celý projekt byl schválen.

Obrázek č. 3 - Plán silniční magistrály podle J. A. Bati



Zdroj: www.ceskedalnice.cz [4]

Po 30. září 1938 přišlo Československo o velkou část svého území, proto museli urychleně proběhnout i změny v plánech výstavby silniční sítě. Zemský úřad v Praze tehdy vydal plány na výstavbu nové silniční magistrály vedoucí z Prahy do Jihlavy, jejíž součástí byl i okruh kolem Prahy. V květnu roku 1939 byl do platnosti uveden schválený návrh změny jízdy vpravo a tentýž den bylo zřízeno Velitelství stavby dálkových silnic. V roce 1938 byla podepsána zástupci vlád Německa a Československa dohoda o stavbě autostrády z dnešní Wroclawi přes území Československa do Vídně. S československou magistrálou se měla křížit nedaleko Brna. Dne 1. prosince roku 1938 byla zahájena výstavba sudetské autostrády ze Streitau (Bavorsko) do Görlitz (Sasko). Tato autostráda byla plánována přes Cheb, Karlovy Vary, Lovosice, Českou Lípou a Liberec. Dne 23. prosince bylo Velitelství stavby dálkových silnic přejmenováno na Generální ředitelství stavby dálnic a tím byl úředně přijat pojem dálnice, který byl odvozen od základů slov železnice a silnice, a který vyjadřuje dálkový charakter dopravy. Dne 13. ledna roku 1939 schválila vláda návrh trasy dálnice z Prahy do Brna, která procházela Jihlavou, a plánovalo se její prodloužení až na slovenské hranice. V březnu roku 1939 byl vyhlášen samostatný Slovenský stát a tím se právní působnost Generálního ředitelství stavby dálnic snížila pouze na území historických zemí (země Česká a Moravskoslezská). Po vzniku Protektorátu Čechy a Morava bylo nařízeno, že české dálnice mají být zařazeny do systému německé sítě. To znamenalo změny v požadavcích i v parametrech dálnic. Navrhovaná rychlost byla ze 120 km/h zvýšena na 160 km/h a šířka byla zvětšena z původních 21 metrů na 22 metrů a ve vybraných úsecích dokonce na 28,5 metrů. Úprava v parametrech se týkala také příčného a podélného sklonu

a v neposlední řadě i poloměru zatáček. Koncem roku 1939 zadává Generální ředitelství stavby dálnic zakázku na výstavbu dálnice z Prahy do Brna a dále na slovenské hranice českým stavebním firmám. Počítalo se s dokončením těchto staveb do 31. října 1940. Pro splnění takto přísných kritérií muselo být zaměstnáno na každém pětikilometrovém úseku 400 až 600 dělníků. Stavba byla úspěšně zahájena, avšak bouřlivé diskuze se vedli ohledně průběhu dálnice v okolí Brna. Stavba této dálnice probíhala na sedmi úsecích mezi Prahou a Brnem a jeden úsek stavby byl z Brna na slovenské hranice. Nezávisle na těchto úsecích probíhala stavba dvou největších mostů na této trase. Povrch vozovky dálnic měl být ve 2/3 své délky betonový a zbytek dlážděný. Plány dálnic obsahovali také zásobiště, které sloužily k soustředění služeb pro motoristy, a měli být obdobou dnešních odpočívadel. Celý systém dálnic měl být rozdělen do úseků, které měřili maximálně 60 kilometrů a spravovali je cestmistři a cestáři. Stanice cestářů byly podél dálnice rozmístěny v intervalech 10 až 15 kilometrů, což umožňovalo okamžitý zásah při nehodách nebo poruchách vozidel. Plány také počítaly se stanicemi nouzového volání, které měly být rozmístěny ve vzdálenosti maximálně tří kilometrů. Dne 11. října 1939 byl v Berlíně předložen dopis Generálnímu inspektoru německých silnic, který poslalo Generální ředitelství stavby dálnic, a jehož obsahem byla zpráva o současné rychlosti výstavby dálnic, která byla opožděna díky nedostatku pracovních sil, strojů a pohonných hmot. Tyto nedostatky byly způsobeny válkou, kterou Německá říše vedla. Na počátku roku 1940 se rozbíhaly další stavby dálnic, jako například trasa z Prahy do Plzně a z Prahy do Lovosic. V červnu téhož roku došlo k přepracování úseku z Brna na slovenské hranice a to hlavně z důvodu vyřešení sestupu dálnice z Chřibů do údolí řeky Moravy. Bohužel v srpnu téhož roku byly stavební práce pozastaveny z důvodu obav o nedostatek oceli, která se využívá ke zvýšení tuhosti vozovky a k ukotvení spár a částí vozovky. Výstavba povrchu vozovky se tedy přesunula až na stavební sezonu roku 1941, ale stavba dálnice pokračovala zemními pracemi a to již na 14 úsecích stavby. Stavba německé dálnice z Wroclawi do Vídně pokračovala po celé délce 83 kilometrů, ale výstavba zaostávala oproti původním plánům. Avšak 1. srpna 1941 došlo k zastavení veškerých výstaveb. Tento zákaz zastavil výstavbu jak české dálnice vedoucí z Prahy do Brna a dále na slovenské hranice, tak německé dálnice, která vedla z Wroclawi do Vídně.

Avšak dne 11. srpna 1941 dostalo Generální ředitelství stavby dálnic výjimku od říšského protektora a výstavba dálnice mohla pokračovat. Avšak jednalo se spíše o dokončení nejdůležitějších úseků stavby, aby nedošlo ke znehodnocení stavby. Dne 30. dubna 1942 došlo k definitivnímu ukončení stavebních prací. Během roku 1943 docházelo pouze k zajišťování hlídacích služeb na rozestavěných úsecích, aby nedocházelo ke krádežím stavebního materiálu. Po 9. květnu 1945 a po obnovení Československé republiky se na našem území nacházeli tři rozestavěné dálnice o celkové délce 188 kilometrů. Kromě dálnice vedoucí z Prahy do Brna a dále na slovenské hranice s celkovou délkou rozestavěných úseků 77 kilometrů, je to dálnice z polské Wroclawi do Vídně o celkové délce 83 kilometrů rozestavěných úseků. Dále „sudetská dálnice“ jejíž rozpracované úseky u Chebu a Liberce dávají délku téměř 28 kilometrů. Bohužel na pokračování výstavby žádné „německé“ dálnice neměla Československá republika zájem. Po návratu Eduarda Beneše z exilu vydává prezident dekret, ve kterém mimo jiné nařizuje dostavbu dálnice z Prahy do Brna a dále na slovenské hranice. Na poradě o dostavbě této dálnice je rozhodnuto, že dálnice bude postavena podle původních parametrů, což znamenalo snížení maximální rychlosti na dálnici na 120 km/h, zmenšení šířky na původních 21 metrů a snížení poloměrů zatáček na původních 500 metrů. Dále se upustilo od významu odstavných pruhů. I po únoru roku 1948 pokračuje výstavba dálnic a to přesto, že došlo ke znárodnění stavebních firem, které se na stavbách podílely. Jednotlivé úseky dálnic podléhaly krajským národním výborům v Praze a Jihlavě. Prakticky od roku 1942 byly opuštěny stavby „německých“ dálnic na našem území o celkové délce 188 kilometrů. Tím Československá republika ztratila přední pozici ve výstavbě dálniční sítě, kterou si vybuodovala ve třicátých letech. V roce 1950 bylo zrušeno Ministerstvo techniky a dostavba dálnice byla zrušena. Rozestavěné úseky tak chátraly a zarůstaly vegetací. Tím se řešení dopravních problémů odložilo o několik let dále. Až v padesátých letech začala intenzita provozu rychle narůstat a brzy převýšila úroveň před druhou světovou válkou. Nastal velký rozmach individuálního motorismu, což vedlo k naplnění dopravní kapacity v určitých úsecích. V roce 1963 byly vybrány úseky silniční sítě, kde byla nutná přednostní modernizace a zároveň byl stanoven tvar a rozsah budoucí dálniční sítě. V roce 1967 byla zahájena výstavba dálnice D1 z Prahy do Brna. K propojení těchto dvou měst došlo v roce 1980, tedy o 40 let později, než bylo původně plánováno. [4]

V roce 1967 došlo k založení současného Ředitelství silnic a dálnic. Hlavní funkcí Ředitelství silnic a dálnic mělo za úkol zajišťování investorské, správní a údržbové činnosti při výstavbě a provozu dálnic. Jednalo se o rozpočtovou organizaci ministerstva dopravy pro výkon funkce přímého investora a pro výkon majetkové správy. [5]

Ředitelství silnic a dálnic uvažovalo i o dalších stavbách dálnic, kromě již započaté dálnice D1 z Prahy do Brna, avšak tyto plány zůstávaly zatím pouze návrhy. V roce 1969 došlo k započetí stavby dálnice D2 z Bratislavy do Malacky. V letech 1968 až 1971 docházelo k pravidelným jednáním o propojení dálnic mezi ČSR a NDR. Díky těmto jednáním byla dohodnuta poloha hraničního přechodu Tisá. Po konci roku 1970 bylo v ČSR rozestavěno více než 113 kilometrů dálnic, ale tempo výstavby se jevílo jako pomalé. Proto mezi lety 1971 až 1975 došlo k urychlení výstavby a to zejména na trase Praha, Brno, Bratislava. Zavedená opatření pro urychlení stavby dovolila výstavbu na dalších 22 úsecích s celkovou délkou okolo 307 kilometrů. [5]

V prosinci roku 1975 byli již v provozu úseky dálnice D1 v celkové délce 94 kilometrů a dalších 148 kilometrů dálnice bylo ve výstavbě. Mezi lety 1976 až 1980, se kromě zprovoznění celého tahu Praha – Brno – Bratislava, počítalo se zahájením výstavby dálnic D5, D11 a D47 u Brna. Po roce 1981 přišel další útlum výstavby v Čechách a na Moravě. Výstavby pozemních komunikací sice probíhali, ale oproti minulosti bylo množství nově postavených úseků několikrát nižší. V letech 1981 až 1993 bylo uvedeno do provozu několik staveb, například dálnice D11 z Prahy do Poděbrad a část dálnice D5 z Prahy do Plzně. Dále také část dálnice D8 z Prahy směrem na Ústí nad Labem. [5]

Po roce 1993 se na území České republiky nacházelo v provozu 389 kilometrů převážně čtyřproudých dálnic. Z této délky mělo 154 kilometrů dálnic asfaltovou vozovku a 235 kilometrů dálnic mělo vozovku betonovou. V souvislosti se změnami k 1. 1. 1993 vzniklo ministerstvo dopravy ČR jako orgán správy ve věcech dopravy. Ministerstvo dopravy převzalo kompetence zrušeného Federálního ministerstva dopravy. V roce 1997 se na území České republiky nacházelo již 423 kilometrů dálnic. I v průběhu těchto let stále docházelo k budování dálnic D1, D3, D5, D8 a D11, zatímco původně plánované dálnice D35 a D43 byly změněny na rychlostní silnice R35 a R43. V roce 1993 bylo usneseno, že dojde k urychlení stavby dálnice D5 a v tomto roce byly také zavedeny poplatky za užití dálnic formou časového kupónu. Dálnice D3 začala být budována v roce 2002 a je dosud nejkratší

dálnic v České republice. Její dostavba byla dokončena v roce 2005. V roce 2006 byl zahájen provoz na dálnici D11 v úseku mezi Poděbrady a Sedlicemi. Dálnice D11 měla původně končit až na křižovatce v Kuklenách na předměstí Hradce Králové. Tento úsek dálnice je v poslední době velmi diskutovaný z důvodu majetkových sporů s původní majitelkou pozemku. Nicméně v současné době je již stavba v provozu a v krátké době se očekává její celé dokončení. [5]

1.3 Důvody zavedení mýtných systémů

Většina vlád zemí, které uvažují, nebo již zavedli mýtný systém, zvažovali nad třemi hlavními důvody pro zavedení. Prvním a nejdůležitějším důvodem je regulační efekt mýtného systému, dalším neméně důležitým důvodem je harmonizační efekt a v neposlední řadě jde samozřejmě o finanční (fiskální) efekt. Důvodů k zavedení elektronického mýta je však více. Jedním z nich je i spravedlivější orientace na uživatele a jeho skutečný jízdní výkon na přepravovaný kilometr. To v minulosti nebylo možné a přepravní firmy mohly užívat pozemní komunikace neomezeně. Stačilo pouze zaplatit paušální poplatky jako silniční daň, popřípadě dálniční známku s omezenou platností. [6]

1.3.1 Regulační efekt zavedení mýtného systému

Neméně důležitým důvodem zavedení mýta je omezená přepravní kapacita a to hlavně ve městech. Velkoměsta dnes nemají prakticky žádnou možnost rozšiřování přepravní kapacity, proto se snaží omezovat vjezd dopravních prostředků do měst. Zavedení mýtného systému je jednoduchý nástroj pro omezení dopravy ve městech. Navíc vybrané prostředky se dají využít na výstavbu a rekonstrukci pozemních komunikací na území měst. Nemalá část výnosů z mýta by měla být použita na rozvoj veřejné dopravy, aby docházelo k navyšování kapacit veřejné dopravy a ke zvyšování komfortu ve veřejné dopravě.

Je velmi dobře daný ekonomický důvod pro zpoplatnění kongesce, který má základ v práci Adama Smitha *The Wealth of Nations*. Základ pro zpoplatnění kongesce se vyvinul tak, aby zahrnoval environmentální, sociální a finanční důvody, za účelem poskytnutí široké základny pro přijetí zpoplatnění kongesce, jakožto prvku transportní politiky.

Pokud bereme příklad dopravního toku na pozemní komunikaci, za minimálního provozu, jsou náklady uživatele vozidla stabilní, avšak se zvýšením dopravního toku se zvyšují i náklady na užívání vozidla. Z počátku je nárůst nákladů na provoz ve zvýšeném dopravním toku postupný, ale při dalším zvyšování intenzity dopravního toku se náklady zvyšují neúměrně k přepravnímu výkonu. Tento model dané situace však popisuje pouze přímé nebo interní náklady uživatele. Avšak model nezahrnuje náklady ostatních uživatelů dané dopravy.

Postupným zvyšováním dopravního proudu dojde proud do svého maxima, ve kterém se dále nezvyšuje, ale náklady stále rostou s časem stráveným na cestě. Čím vyšší jsou náklady na cestu, tím nižší jsou užítky, které mohly být s cestou spojené. Někteří raději zvolí jiný druh dopravy, protože náklady přesahují užitek, který cesta poskytuje. I pro tento jev platí základní tržní zákon nabídky a poptávky. Tudíž pokud dojde ke zvýšení ceny produktu (v tomto případě ceny za ujetý kilometr), klesne poptávka po produktu. Pokud při cestě náklady vzrůstají, uživatelé mají tendenci volit jinou cestu, jinou dobu jízdy, jiný cíl (který je substitutem pro původní cíl cesty), nebo může zvolit jiný typ dopravy. Ekonomická teorie poptávky navrhuje stabilizaci dopravního proudu v místě, kde se křivka poptávky a nabídky protínají. V tomto bodě vyhovuje výše ceny užitekům z cesty. [7]

1.3.2 Externí náklady a externí užítky

Celkový velký vzrůst dopravních výkonů sebou nese rostoucí počet nehod a vyšší náročnost dopravy na životní prostředí. Do zatížení životního prostředí patří znečištění ovzduší, zvyšující se zábor půdy a hlukové zatížení okolí. Odstranění těchto nežádoucích jevů zvyšujících se dopravních výkonů je velmi nákladné a tyto náklady nejsou kryty účastníky dopravy, ale z vysoké části je pokrývá společnost. Tyto náklady se nazývají externí. Pokud nejsou tyto externí náklady hrazeny účastníkem dopravy, ale společností (prostřednictvím daní), nebo třetí osobou, znamená to, že nejsou stejné podmínky konkurence na trhu přepravců. Dopravní systém v tomto případě nefunguje efektivně, jak by měl. Interní náklady jsou náklady účastníka dopravy, které platí sám účastník. Externí a interní náklady společně tvoří sociální náklady, které tvoří částku, kterou je stát připraven vydat na uspokojení potřeb obyvatel a hospodářství. Externí náklady na nehody a životní prostředí dosáhli takových rozměrů, které nutně vyžadují podíl na uživatelích dopravy, kteří jsou přímí původci

těchto nákladů. Pro krytí těchto nákladů se prosazuje myšlenka, ve které tyto náklady kryje stát.

Toho lze dosáhnout dvěma způsoby:

- Infrastruktura je dopravcům k dispozici při zavedení poplatků za užití infrastruktury a to ve výši, která pokrývá náklady,
- infrastruktura je privatizována prostřednictvím dopravců, a to při absenci státních garancí.

K externím nákladům jsou na stejné úrovni postaveny externí užitky. Jsou to užitky dopravního systému pro společnost, jež nejsou zhodnoceny hospodářskými vztahy, a proto tvoří pohledávku nákladů dopravní infrastruktury na státním rozpočtu.

Přijetí externalit je jednou z klíčových otázek evropské dopravní i ekologické politiky. K realizaci optimálního dopravního systému je podstatné rozdělení dopravců do kategorií podle toho, v jakém obsahu tvoří externí náklady. Stát by tedy měl zatížit dopravce, kteří vytváří externí náklady ve velkém rozsahu. Výsledkem růstu dopravních výkonů je zvýšená energetická spotřeba. K dopravě jsou využívána fosilní paliva, která tvoří emise jako oxygenu a plynu CO_2 . Vypouštění těchto emisí může v budoucnu vést ke změnám klimatu na zemi a ke globálnímu oteplování, které je způsobené skleníkovým efektem. Proto se Evropská Unie rozhodla stabilizovat produkované emise CO_2 . Dopravní sektor představuje silný nárůst emisí CO_2 (téměř 26%), a proto hraje velmi důležitou a významnou roli ve strategii omezování emisí. Řešení problémů rostoucí spotřeby fosilních paliv, a tím zvyšování produkce emisí, má několik stupňů:

- Rušení dopravy,
- zavedení energeticky efektivnějšího druhu dopravy,
- snížení počtu dopravních oborů, které jsou závislé na fosilních palivech a tvoří emise,
- vývoj vozidel s menší produkcí emisí,
- snížení závislosti na fosilních palivech, užíváním elektrické energie, plynových pohonů, biopaliv a nefosilních paliv.

Dopravní politika, s ohledem na životné prostředí, upřednostňuje rozvoj kolejové dopravy, kombinované dopravy a ekologické dopravy, a to včetně výstavby pěších a cyklistických stezek ve městech a záchytných parkovišť. Dále podporuje konstrukční zdokonalení, jež mají význam v omezení hlučnosti a emisí vozidel. Volná tvorba cen je nezbytně nutná pro vytvoření volného přepravního trhu. Předpokladem je však zahrnutí externích nákladů a vyřešení harmonizace poplatků za dopravní cesty. Deregulace cenových tarifů za využívání dopravních cest je poté nutným předpokladem k vyrovnání národních tarifů s tarify Evropské Unie. Není nutností sjednotit přímo cenové tarify, ale jejich podmínky a podklady pro výpočet těchto tarifů. Cena za přepravený náklad nebude již závislá jen na hmotnosti vozidla a počtu ujetých kilometrů, ale i na paušálních cenách dopravních výkonů pro jednotlivá vozidla, jednotlivých relacích, hodinách výkonu, prostorové náročnosti a na dalších hlediscích.

Jedničkou ve vnitrozemské přepravě materiálu s ohledem na životní prostředí je bezpochyby vodní doprava. Průměrné externí náklady na vodní dopravu jsou nižší než u železniční dopravy, která má externí náklady také nízké. Nejvyšší externí náklady má silniční doprava. K realizaci optimálního systému je důležité, aby z důvodu z externích nákladů resultujících poruch konkurenční schopnosti byli státem odškodněni ti dopravci, kteří nezpůsobují vysoké externí náklady (železniční a vodní doprava). Je tedy nutné nejvíce zatížit dopravce užívající silniční cestu. Pokud by docházelo k vyššímu zpoplatnění silničních dopravců, kteří tvoří nejvyšší externí náklady, došlo by k procesům, jež by vedli k volbě terminálů železniční dopravy, nebo vodní dopravy.

Přestože železniční doprava nedokáže splnit veškeré přepravní požadavky, má řadu předností oproti silniční dopravě. Jsou jimi:

- Energetická efektivnost – systém kolo – kolejnice má mnohem nižší součinitel adheze a tím nižší energetickou ztrátu,
- spotřeba energie – ta je u železničních vozidel třikrát více efektivní (za předpokladu vysokého vytížení daného druhu přepravy),
- vyšší rychlost a bezpečnost dopravy,
- možnost přepravování vyššího objemu zboží,
- efektivnější využití nákladového prostoru,
- nižší emisní zatížení na jednotku přepravené hmotnosti.

Produkce jednotlivých druhů doprav:

- silniční...86%
- letecká...11%
- železniční...2,4%
- vodní...0,4%

Používání dopravních prostředků má vliv nejen na osoby, které jsou jejich uživateli, ale i na ostatní osoby, které nemají s danou dopravou nic společného. Toto negativní působení není hrazeno uživatelem a není tak zahrnuto v jeho kalkulacích cen. Jedná se zejména o znečišťování ovzduší, hluk způsobený dopravním prostředkem, nehody, stres a změny klimatu. Tyto negativní efekty vytvářejí náklady pro veřejnost v podobě vysoké nemocnosti, předčasných úmrtí, poškozování potravin a ztráty času. Avšak doprava není jediným oborem, který vytváří externí náklady, ale vzhledem k neustálému růstu dopravních výkonů se stala doprava největším tvůrcem externích nákladů. Nejefektivnějším řešením, které by vedlo k omezení tvorby externích nákladů je jejich internalizace. Ta by vedla k přesunu části dopravních výkonů se silniční dopravy na železniční, nebo vodní dopravu.

Odhaduje se, že vlivem znečištěného ovzduší ve velkých evropských městech dojde ročně k úmrtí až 80000 osob. Dále se odhaduje, že až 65% evropského obyvatelstva je dlouhodobě vystaveno vysoké úrovni hluku, která vede k obtěžování obyvatel, narušování řeči a poruchám spánku. V extrémních případech může vysoká hladina hluku ovlivňovat psychiku člověka a paměť.

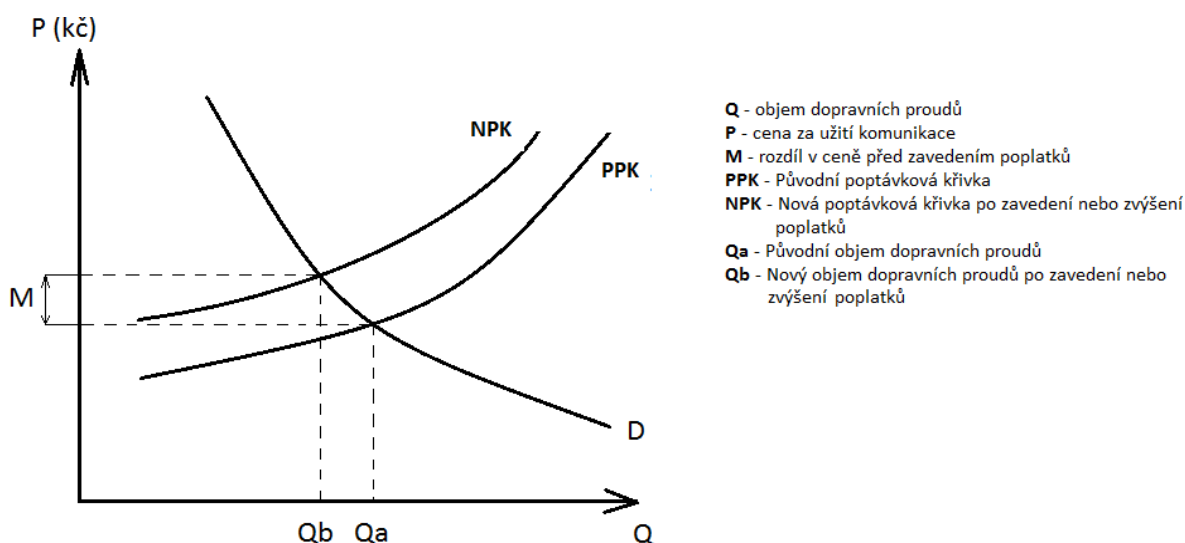
Harmonizace podmínek trhu, podle myšlenky Bílé knihy dopravní politiky Evropské Unie, popisuje vytváření jednotlivého trhu dopravních služeb jako souhrn harmonizačních a liberalizačních opatření, které se vztahují ke společné dopravní politice a v cílovém stavu předpokládají hrazení veškerých nákladů vyvolaných dopravní technologií dopravci. Tyto harmonizační a liberalizační opatření nelze provést najednou, a proto:

- V první fázi budou dopravci hradit pouze variabilní náklady, zatím co externí a fixní náklady bude hradit stát,
- ve druhé fázi dopravci budou hradit variabilní a fixní náklady a stát bude hradit externí náklady,
- a v konečné třetí fázi, budou všechny náklady převedeny na dopravce.

Všechny druhy dopravy musí být posuzovány a dále budovány stejnými principy a za stejných ekonomických podmínek, to znamená, že musí dojít k:

- Vytvoření stejného finančního vztahu k dopravní infrastruktuře, která je využívána různými druhy dopravy, nebo kombinací těchto doprav,
- vytvoření stejných podmínek a pravidel pro financování, nebo pořizování dopravních prostředků s rozlišením způsobu úhrady užití dopravní infrastruktury uživateli ve všech dopravních sítích,
- zavedení odděleného účtování nákladů, které jsou spojené s rozvojem, údržbou a rekonstrukcí infrastruktury od nákladů na provoz a služby pro všechny typy dopravy,
- zavedení poplatku za použití dopravní cesty, ten musí být rovnocenný a nediskriminační.

Obrázek č. 4 - Vliv poplatků (externích nákladů) na nabídkovou a poptávkovou křivku dopravy



Zdroj: Tarify a ceny v dopravě, 2008 [8]

1.3.3 Harmonizační efekt zavedení mýtného systému

V minulosti probíhala silniční doprava téměř výhradně ve městech, protože nákladní vozy neměli dostatečný výkon pro dálkovou přepravu a dálnice i silnice pro dálkovou přepravu také téměř neexistovaly, nebo nebyly v dobrém stavu. Tyto nedostatky byly však postupem času odstraňovány, a tím se zvyšoval podíl silniční dopravy na celkovém

objemu přepravovaných nákladů. Proto se stala silniční doprava silným konkurentem železniční dopravě. Odvětví železniční dopravy se proto dožadovalo regulace nákladní silniční dopravy, proto od 30. let státy regulovaly míru a hmotnost nákladních automobilů.

I v dnešní době dochází k regulacím silniční dopravy. To je vyvoláno tím, že železnice není v dnešní době schopna konkurovat silniční nákladní dopravě. Hlavními nevýhodami železniční nákladní přepravy je neflexibilita (nemožnost dopravy zboží na přesně určené místo) a neefektivnost železniční nákladní dopravy (hlavně díky upřednostňování osobní dopravy). Stát v současnosti více dotuje železniční nákladní dopravu, protože na rozdíl od silniční nákladní dopravy železniční cesta podléhá poplatkům za užití dopravní cesty, čímž se zvyšují ceny přepravy a služeb železničních dopravců a tím méně jsou schopni konkurovat silniční nákladní dopravě. Dalším důvodem preference železniční dopravy státem je ekologický aspekt železniční dopravy vůči silniční. Silniční doprava způsobuje mnohem více negativních externalit.

V roce 2011 bylo rozhodnuto o opatřeních, která povedou k přesunu většího objemu přepravy ze silnic na železnici. Například Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rozhodla o snížení poplatků za užití železnice pro nákladní dopravu o 11%. Za další příklad podpory železniční dopravy by se dalo považovat zvyšování sazeb mýtného a do budoucna i rozšiřování zpoplatněných silničních komunikací, což by mělo přepravce motivovat k většímu využívání železniční nákladní dopravy. [9]

Dle názoru autora je důležité podporovat železniční dopravu, ale jen v určitých mezích, protože v dnešní době není schopna konkurovat silniční dopravě na krátké vzdálenosti. Avšak Česká republika má proti zbytku Evropské Unie ohromnou výhodu ve velké hustotě železniční sítě, a proto má nejlepší možnosti k budoucímu rozvoji kombinované dopravy, kterou považují za budoucnost spolupráce mezi přepravci. Kombinovaná doprava je vlastně službou železničních dopravce pro silniční dopravce. Pro dopravce, popřípadě i řidiče představuje kombinovaná doprava výhodu v tom, že je levnější, a časově efektivnější, pokud dojde ke správnému načasování naložení nákladního silničního vozidla na speciální podvozky vlaků. Doba strávená jízdou vlakem se počítá jako doba odpočinku řidiče a pro kombinovanou dopravu platí výjimka ze zákazu jízdy o víkendech a svátcích, což v ideálním případě může být velká úspora financí i času.

Další výhoda, kterou poskytuje tento systém je sleva na silniční dani, která se může podle počtu jízd daným vozidlem vyšplhat až na 90% z původní sazby daně.

Tabulka č. 1 - Slevy na silniční dani za užívání kombinované dopravy

Sleva na silniční dani podle počtu jízd kombinovanou dopravou	
<i>Počet jízd</i>	<i>Sleva na dani v %</i>
120 a více	90%
91 až 120	75%
61 až 90	50%
31 až 90	25%

Zdroj: <http://www.dnoviny.cz> [10]. Tabulka autor.

Avšak nejenom silniční a železniční doprava podléhá poplatkům za užití cesty. Letecká doprava není od těchto poplatků osvobozena a přesto že letecká doprava není běžným konkurentem silniční a železniční dopravě, musí harmonizace poplatků probíhat i z důvodu zajištění vyšší konkurenceschopnosti letecké dopravy. Poplatky a taxy, které jsou běžně účtovány k ceně samostatných letenek, jsou poplatky účtované správou letišť. Letištní poplatky se účtují za poskytované služby leteckým společnostem, do kterých patří například servisní poplatky, poplatky za využití terminálu, bezpečnostní poplatky, poplatky za odbavení a poplatky za užití letiště (vzlety a přistání letadel). Výše těchto poplatků je poměrně stabilní a nezakresluje cenu samostatné letenky. Společnosti často účtují k ceně letenek i palivové poplatky. Ty však nejsou vyžadovány správou letiště, ale přímo společnostmi, která přepravu provozuje. [11]

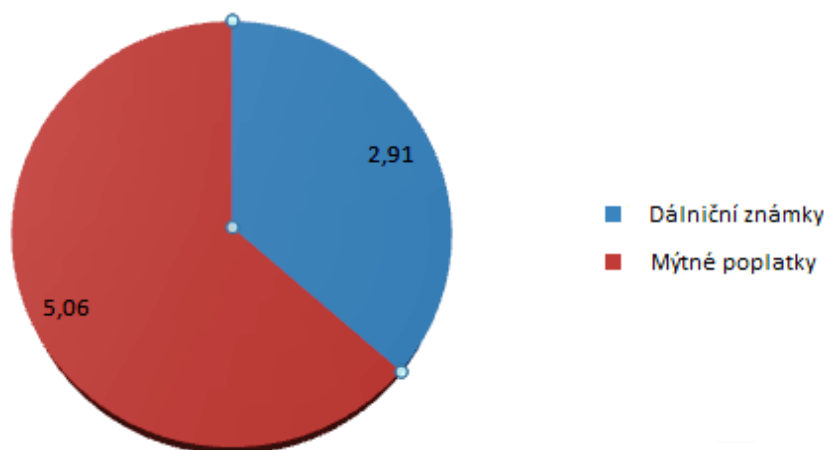
1.3.4 Fiskální efekt zavedení mýtného systému

Součet všech nákladů na rozvoj dopravní infrastruktury je většinou vyšší, než možnosti veřejných rozpočtů. Proto se každý stát snaží najít zdroje pro financování tohoto rozvoje. V České republice je pro rozvoj dopravní infrastruktury zaveden Státní fond pro rozvoj dopravní infrastruktury. Do fondu stát čerpá finance například z částí spotřební daně na pohonné hmoty, což je pravidelný příjem do tohoto fondu. Ale i nadále je v České republice nutná podpora státu při budování infrastruktury.

Právě proto se plánuje, že uživatelé pozemních komunikací budou postupně zatíženi poplatky, které vyplývají z používání dopravní infrastruktury. Evropská Unie proto doporučuje rozvoj forem financování pomocí soukromého sektoru. [8]

Poplatky, vybrané za užití vybraných pozemních komunikací, se v dnešní době pohybují okolo 8 mld. Kč. Z toho podle posledních údajů z roku 2011 je 2,91 mld. Kč z poplatků za dálniční známky a 5,06 mld. Kč je čistý zisk z elektronického mýtného systému. Poplatky, které jsou vybírány za využití určitých úseků pozemních komunikací, jsou novým zdrojem financí pro stát, mimo státní rozpočet. Jedná se vlastně o určitou formu nepřímé daně. [12]

Obrázek č. 5 - Objemy výběru poplatků za pozemní komunikace v mld. Kč



Zdroj: www.finance.cz [12]. Obrázek autor.

1.3.5 Státní fond pro rozvoj dopravní infrastruktury

Tento fond je zřízen zákonem 104/2000 Sb. Ze dne 4. 4. 2000 s platností k 1. 7. 2000. Hlavním účelem fondu je rozvoj, nová výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Úkolem tohoto fondu je tyto projekty financovat. Dále fond poskytuje finance na průzkumné a projektové práce, které jsou zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Nejdůležitějšími příjmy fondu jsou výnosy ze silniční daně, převody podílů ze spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv a dále výnosy z poplatků za použití vybraných druhů pozemních komunikací. Tímto systémem je zajištěno, že výnosy které

doprava produkuje, jsou investovány výhradně zpět do rozvoje dopravní infrastruktury. Dalším příjmem do fondu jsou příspěvky od Evropské Unie, které plynou z příslušných evropských fondů. Zůstatky, které ve fondu jsou na konci každého roku, se převádějí do dalšího roku.

Státní fond pro rozvoj dopravní infrastruktury vede v čele ministr dopravy a dále členové, kteří jsou jmenováni vládou. Mezi jejich hlavní povinnosti patří jmenování ředitele fondu, schvalování návrhů rozpočtu fondu, schvalování časového plánu příjmů a výdajů fondu a uvolňování finančních prostředků pro investiční akce. Kontrolním orgánem fondu je Dozorčí rada, která je jmenována Poslaneckou sněmovnou na funkční období čtyř let. [13]

Tabulka č. 2 - Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z fondů Ministerstva dopravy a ze Státního fondu pro rozvoj dopravy v minulých letech (v milionech Kč)

Druh infrastruktury	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Železniční - MD	62,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Železniční - SFDI	13 336,3	13 024,5	16 259,9	22 532,5	18 903,0	14 054,0
Silniční - MD	15 554,0	5 916,9	3 300,0	4 840,0	5 186,3	2 343,0
Silniční - SFDI	24 049,9	29 111,2	35 785,8	44 768,4	46 779,6	40 495,4
Vodní - MD	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Vodní - SFDI	302,2	524,5	389,7	538,4	1 557,1	1 462,1
Letecká - MD	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Celkem - MD	15 616,4	5 916,9	3 300,0	4 840,0	5 186,3	2 343,0
Celkem - SFDI	37 688,4	42 660,2	52 435,4	67 839,3	67 239,7	56 011,5

MD - Ministerstvo dopravy

SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury

Zdroj: www.sydos.cz [14]. Tabulka autor.

Podobný systém fondu jako má Česká republika zavedlo i Švýcarsko. Tam byly zavedeny dva hlavní projekty pro získání financí. Projekt Železnice 2000 a NEAT. Oba tyto projekty přinášejí finanční obnosy do speciálních fondů, které dovolují čerpání investic do rozvoje infrastruktury mimo státní rozpočet. Hlavními příjmy těchto fondů jsou příjmy z poplatku za užití těžkých vozidel, z výnosů ze zdanění pohonných hmot, ze zvýšení daně z přidané hodnoty o 0,1 %, a z půjčky, kterou získal stát na kapitálovém trhu.

Bez těchto fondů by nedocházelo k rozvoji železnice ve Švýcarsku a docházelo by k vyšším negativním vlivům dopravy na okolí. [8]

Ve Velké Británii a ve Finsku se finance do fondů získávají pomocí „šedého mýta“. V tomto systému je do původní výstavby zapojen soukromý sektor a ten pak dostává každoročně smluvně dohodnutý poplatek z daně z příjmu. Tím se stát vyhne zatížení rozpočtu a finance může investovat v jiných oborech. [8]

Dalším systémem financování rozvoje dopravní infrastruktury ve světě je financování ze státních rozpočtů. Tento systém financování má nespornou výhodu v tom, že teoreticky nemá omezené prostředky pro rozvoj infrastruktury. Avšak v dnešní době tomu tak není. Nevýhodou systému je to, že finance, které systém vyprodukuje, jdou zpět do státního rozpočtu, a tudíž nemusí být investovány do rozvoje infrastruktury. Záleží na rozhodnutí vlády dané země o výši finančních prostředků na rozvoj dopravy a to bez ohledu na to, jaké finanční prostředky z dopravy plynou.

2 Druhy mýtných systémů

Mýtné sloužilo od pradávna ke zpoplatnění průjezdů vybranými úseky, které spravovali majitelé, nebo vybraní správci. Mýtný poplatek se nejčastěji vybíral na mostech, v tunelech, v horských průsmycích, ve městech a v neposlední řadě na cestách, které vedly přes panovníkem spravované území. Jak již bylo zmíněno výše, mýto sloužilo spíše jako fiskální prvek.

Do dnešní doby se některé druhy mýta zachovaly, ale jejich funkce se rozšířila. V dnešní době se využívají mýtné systémy ke zpoplatnění:

- vybraných pozemních komunikací (dálnice, rychlostní komunikace),
- mostů (mostné)
- tunelů,
- vjezdů do měst, nebo jejich částí.

Výběr mýtného je specifický podle místa, na kterém je mýtný poplatek vybírán. V této kapitole bych rád přiblížil jednotlivé případy výběru mýtného a to od způsobu platby mýtného až po mýtné systémy, které se pro výběr poplatků používají.

2.1 Druhy využití mýtného

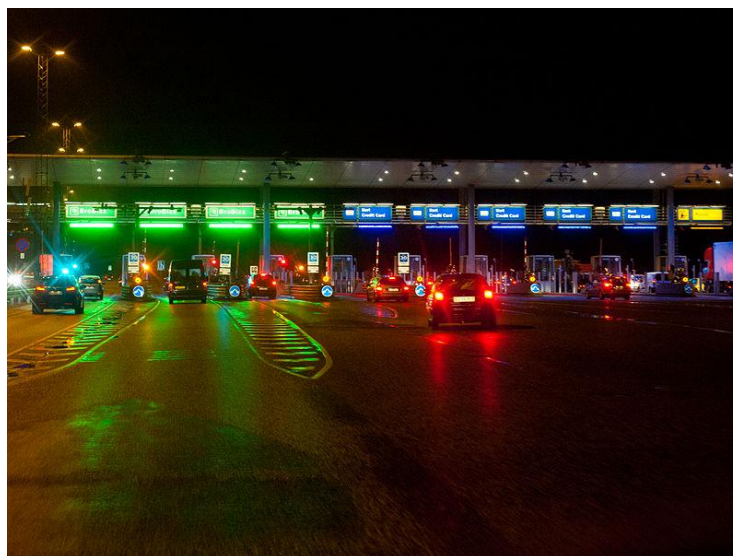
2.1.1 Mýtné za přejezd mostu (mostné)

Poplatek za používání mostu se v českých zemích používal již od pradávna. Mostné navázalo na poplatky, které se platily za přívozy. Přívozy nebyly však příliš praktické, a tak je postupně začali nahrazovat mosty, jejichž stavba se rychle rozvíjela. [15]

Majitelé mostů předpokládali, že mostné jim částečně vrátí vložené finance do staveb mostů. Vybírání poplatků za přechod mostů zažilo svůj vrchol v 19. století. Poté mosty většinou putovali z osobního vlastnictví do státní správy. Například obyvatelé Prahy se dočkali zrušení mostného poplatku až v roce 1925, kdy bylo definitivně zrušeno. První mostné v Praze bylo zrušeno v roce 1815 na Karlově mostě. [15]

Mostné v minulosti vybírali zřizenci, kteří většinou obývali malý domek poblíž mostu. Příkladem takového obydlí je dodnes hrázděný domek, který stojí v blízkosti dnešního Mánesova mostu v Praze. I v minulosti platily výjimky pro platby mýtného. Zdarma mohli přes mosty například vojáci a členové policejních sborů. [15]

Obrázek č. 6 - Stanice pro výběr mostného na mostě Great Belt Bridge



Zdroj: www.wikipedia.org [16]

Na obrázku výše jsou zobrazeny stanice pro výběr mostného. Stanice jsou označeny různými barvami a řidič směřuje k jednotlivým stanicím podle toho, jakým způsobem bude mostné platit. Zelené stanice slouží pro výběr elektronického mýtného, modré stanice pro platby přes bankovní terminály a žluté pro platby mostného v hotovosti. [16]

Mezi světoznámé mosty, které nahradily přívozy, patří například most Ha'penny, který se nachází v irském Dublinu. Most dostal název právě podle půlpencového (half-penny) mostného poplatku, který se zde vybíral od dostavby a otevření mostu v roce 1816. Dalším neméně známým mostem je londýnský Tower Bridge přes Temži, nebo most Golden Gate v San Franciscu, který byl otevřený v roce 1937. [17]

Mostné v minulosti vyvolávalo protesty, které často ústili až k bojkotu těchto mostů. Odpůrcům poplatků nevalilo pouze placení poplatků, ale i dopravní komplikace, které mostné vytváří. Právě zpomalení dopravy a zatěžování životního prostředí. I těmito problémy argumentovali odpůrci historického mostu Swinford Bridge, na kterém se od 18. století platí

mostné. Protesty ničemu nepomohly a most byl v roce 2009 prodán za 1,08 milionu liber (přibližně 32 milionů Kč) soukromému majiteli, jemuž ročně přinese zisk až 100 tisíc liber. Navíc majitel z tohoto zisku nemusí platit daň státu. [15]

Tabulka č. 3 - Výše poplatků za přejezd na vybraných mostech

Poplatky na vybraných mostech - ceny pro osobní automobily			
Název	Lokace	Délka mostu	Výše poplatku
Golden Gate	San Francisco, USA	2735 metrů	6 USD
Øresundsbron	Švédsko - Norsko	7845 metrů	43 EURO
Lake Pontchartrain Causeway	New Orleans, USA	38422 metrů	3 USD
Akashi Kaikyo Bridge	Japonsko	3911 metrů	2300 JPY
Verrazano Narrows	New York, USA	2000 metrů	13 USD
Great Belt	Dánsko	1624 metrů	32 EUR

Zdroj dat: www.wikipedia.org [16]. Tabulka autor.

2.1.2 Mýtné za průjezd tunely

Tento mýtný poplatek se vybírá při průjezdu tunely. Poplatek většinou slouží jako fiskální nástroj, kterým se investorovi částečně vrací finance, které do stavby tunelu vložil. Tyto poplatky také slouží k udržování, popřípadě k rozšiřování těchto tunelů. V Evropě, ale i po celém světě je řada tunelů, za jejichž průjezd se mýtný poplatek vybírá. Mnohým z nich se lze vyhnout, ale stojí to velké množství času a financí, díky mnoha kilometrům ujetých po objízdě trase. Mýtné poplatky za průjezd tunely se většinou hradí hotovostí nebo bankovní transakcí platební kartou na mýtné bráně, nebo u platebního terminálu.

V Evropské Unii je hned několik míst, na kterých se mýtné za průjezd tunely platí. Patří mezi ně tunel Liefkenhoeks v Belgii, kde se platí za průjezd s osobním vozem 3,5 Euro a pro vozy vyšší než 2,5 metru, 13 Euro. Ve Francii je to tunel Fréjus, který je otevřen pro osobní i nákladní vozidla a je dlouhý téměř 13 kilometrů. V tomto tunelu je mýtné pro osobní automobily 31,20 Euro za jednu cestu, v případě zpátečního listku je cena 38,90 Euro. Pro nákladní automobily je výše mýta 46 Euro za jednu cestu a v případě zpáteční cesty je výše 51,90 Euro. Dalším francouzským zástupcem je tunel Mont-Blanc.

Tento tunel zajišťuje celoroční spojení mezi Francií a Itálií. Tento tunel je 11,6 kilometru dlouhý a je vybaven 16 radary a 120 kamerami, které slouží k dodržování pravidel, která pro dopravu v tunelu platí. Mýtný poplatek je pro osobní vozy 31,90 Euro pro jednosměrnou cestu, pro zpáteční činí 39,7 Euro. Pro nákladní vozy je poplatek 42,10 Euro pro jednosměrnou jízdu a pro zpáteční jízdu je poplatek 52,9 Euro. Asi nejznámějším tunelem pro širokou veřejnost je Eurotunnel, který vede pod Lamanšským průlivem a spojuje Velkou Británii s Francií. Tunel je dlouhý 50 kilometrů a téměř 38 kilometrů vede pod mořským dnem ve hloubce okolo 40 metrů. Poplatky za užití tunelu jsou tu různé podle doby, kdy se tunel využívá a podle termínu zpáteční jízdy, tedy pokud je zakoupena zpáteční cesta tunelem.

Obrázek č. 7 - Přeprava vozidel Eurotunelem



Zdroj: www.quido.cz [18]

Dalším tunelem, který je dobře známý i českým řidičům, je tunel Učka v Chorvatsku. V něm je mýtný poplatek pro osobní vozy stanoven na 40 HRK, pro vozy s dvěma, nebo třemi nápravami, které převyšují 130 cm je mýtné 82 HRK a pro nákladní automobily se čtyřmi a více nápravami je mýtné stanoven na 165 HRK. Italský tunel Great St. Bernard, který spojuje Itálii se Švýcarskem a je dlouhý 5,8 kilometru. Jedna cesta pro vozidla s dvěma nápravami vyjde na 22,40 Euro a se zpáteční cestou vyjde mýtný poplatek na 35,60 Euro. Pro nákladní vozy je sazba 89 Euro za jednosměrnou jízdu a při zpáteční jízdě činí poplatek 143,30 Euro. Nejvíce placených tunelů v Evropě má Rakousko. Například v tunelu Vorarlberg High Alpine platí pro osobní vozy sazba 10,90 Euro a pro nákladní vozy nad 3,5 tuny 16,71 Euro. Ve Španělsku je nejznámější Garraf tunel poblíž Barcelony, ve kterém se sazby mýtného mění podle dopravní špičky. Mimo špičku je poplatek 2,52 Euro a ve špičce 2,84 Euro.

2.1.3 Mýtné za vjezd do města, nebo do vybrané části města

Podstatou realizace mýtného poplatku je, aby se všichni uživatelé dopravní infrastruktury podíleli na celkových společenských nákladech na dopravu. Výběrem mýtného lze dosáhnout těchto cílů:

- snížení kongescí ve městech, a tím zvýšení průměrné rychlosti, kterou jde projet městskou aglomerací,
- snížení počtu dopravních nehod na území města,
- získání financí na údržbu a rozšíření dopravní infrastruktury ve městech,
- zvýšení životní úrovně obyvatelů měst snížením hluku a vibrací.

Pokud jde o zavedení mýtného systému ve městech, zadavatelé většinou zvažují mezi fyzickými výběřčími stanicemi, nebo modernějšími elektronickými systémem výběru mýta. Před zavedením vybraného systému musí však zadavatel vymezit zpoplatněné území, které bude podléhat poplatkům. Dále je nutné stanovit typy vozidel, na které se bude mýtný poplatek vztahovat.

2.1.4 Městský mýtný systém v Londýně

Tento systém zpoplatnění vjezdu do měst se používá hlavně ve velkých městech Evropy. Jedním z nich je i Londýn, který je hlavním městem Velké Británie, má 33 městských obvodů o celkové rozloze 1 577 km². Hlavním správním orgánem je GLA (Greater London Authority), který se skládá ze zastupitelstva a starosty města. Řízení londýnského dopravního systému má na starosti dopravní instituce Transport for London (TfL). Londýn má jednu z nejrozsáhlejších sítí MHD na světě. Denně v Londýně vyjede více než 8 000 autobusů, které týdně převezou 6 milionů pasažérů. [19]

Londýnské zastupitelstvo mělo hned několik důvodů k zavedení mýtného systému pro vjezd do města. Jedním z nich bylo uvědomění, že prosperita metropole je úzce spojena s kvalitou dopravního systému, který je v ní zaveden. Nejdůležitějšími úkoly, které musí mýtný systém splňovat, jsou:

- Omezit, nebo odstranit dopravní kongesce,
- zvýšit dopravní výkony na území města,

- zvýšit bezpečnost provozu,
- snížit počet dopravních nehod na území města,
- zvýšit životní úroveň obyvatel města. [20]

Před zpoplatněním vjezdu do centra Londýna, které platí od 17. února 2003, měla tato metropole problémy s kongescí dopravy. V ranních a dopoledních hodinách mířilo do města téměř 40 000 automobilů během jedné hodiny. O zpoplatnění vjezdu do města uvažovali radní Londýna už dlouhou dobu, ale teprve v roce 1999 tento projekt skutečně odstartoval. Po mnoha studiích londýnské dopravy byl v roce 2001 předveden finální projekt dopravní strategie. Po seznámení veřejnosti s navrhovaným řešením proběhlo referendum občanů, kteří systém schválili. Nejspíše i proto, že si sami obyvatelé uvědomovali vážnost situace. Účelem zavedení zpoplatněného vjezdu do centra města mělo být redukování dopravy o 15 %, zkrácení řady čekajících vozidel o 25 % a zvýšení průměrné rychlosti o 10 %. [20]

Londýnský mýtný systém využívá technologii LPR. Protože systém byl zaveden již v roce 2003, musel od té doby projít několika změnami, které se týkali například zvýšení sazeb mýtného z 5 GBP na 8 GBP. Tato změna výše sazby se odehrála v roce 2007. V roce 2010 se starosta Londýna Johnson rozhodl zrušit zpoplatnění západní zóny. Toto rozhodnutí bylo přijato a nabylo právní platnost 4. ledna 2011. V současnosti je výše poplatku 10 GBP za den, avšak pokud jsou řidiči zaregistrováni v systému, platí pouze 9 GBP za den. Systém umožňuje i platby den poté, ale platba proběhne s vyšší sazbou 12 GBP. Mýtné je možné platit i měsíčně, což činí 200 GBP, nebo ročně a to řidiče vyjde na 2500 GBP. Zpoplatnění se vztahuje pouze na všední dny v týdnu. Řidiči mají také právo uplatňovat řadu slev, mezi které patří například sleva pro trvale žijící obyvatele ve zpoplatněné zóně (90 %), sleva pro osoby fyzicky postižené (100 %), sleva pro nízko-emisní automobily, jejichž motory spadají minimálně do emisní normy EURO 5 (100 %), sleva pro vozidla s elektrickým pohonem a hybridy (100 %), sleva pro motorové tříkolky a jednostopá vozidla (100 %). [20]

Mýtný systém LPR je založen na automatickém rozpoznávání registračních značek vozidel, a to za pomoci kamerového systému. Při vjezdu do zpoplatněných zón se vozidlo vyfotografuje a v okamžiku kdy uživatel vozidla zaplatí poplatek, systém fotografií automaticky vymaže z databáze. Uživatelé londýnského mýtného systému mají více možností úhrad mýtného: [21]

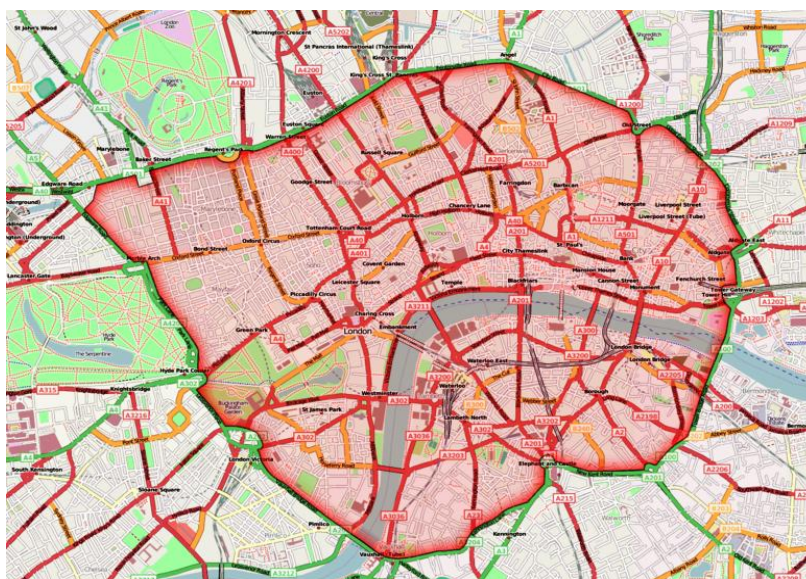
- Úhrada pomocí SMS nebo telefonu,
- úhrada na vyznačených místech (hotově, nebo platební kartou),
- úhrada poštou (10 dní předem),
- úhrada online. [22]

Řidiči musí být obeznámeni, že vjíždí do zpoplatněné zóny. Proto jsou tyto zóny vybaveny dopravními značkami.

Rok po zavedení mýta v Londýně bylo dosaženo těchto efektů:

- Redukce kongescí o 30 % (ve zpoplatněné zóně),
- snížení celkového počtu vozidel o 18 %,
- zvýšení spolehlivosti cestovní doby,
- snížení produkce emisí a skleníkových plynů,
- získání tržeb z mýta ve výši 130 milionů GBP. [23]

Obrázek č. 8 - Mapa zpoplatněné zóny v Londýně



Zdroj : www.tfl.gov.uk [24]

2.1.5 Městský mýtný systém ve Stockholmu

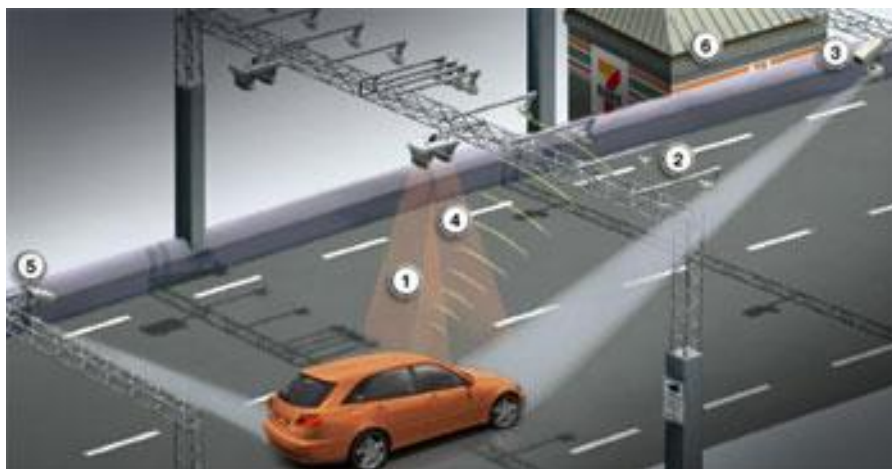
Stockholm je hlavní město Švédska a je proto i důležitým průmyslovým bodem země. Rozloha města je 6 500 km² město obývá téměř 830 000 obyvatel. [25]

Mýtný systém ve Stockholmu byl zaveden 1. srpna 2007. Spuštění systému předcházela sedmiměsíční zkušební provoz. Město se rozkládá na souostroví a jednotlivé části města jsou propojeny mosty. Před zavedením mýtného systému zatěžovali střed města časté kongesce. Město se před zavedením mýtného systému snažilo situaci řešit i jinými způsoby. Nejprve město posílilo vlakové spoje v dobách dopravní špičky a nakoupilo přes 200 nových autobusů. Došlo i k navýšení parkovacích míst, ale bohužel tyto snahy neměly téměř žádný efekt. Až zavedení mýtného systému přineslo výsledky. Hlavními důvody zavedení byly:

- Snížení silničního provozu na nejvíce zatížených pozemních komunikacích o 10 až 15 %,
- zlepšení dostupnosti centra města pro MHD a vozidla v době dopravní špičky,
- zlepšení životní úrovně obyvatel města,
- zdokonalení regionální dopravní sítě (ze zisků z výběru mýta). [26]

Řízení dopravy ve Stockholmu má na starosti společnost Trafik Stockholm. Úkolem této společnosti je správa světelné signalizace ve městě, veřejného osvětlení, údržbu silnic, údržbu eskalátorů, údržbu ventilačních zařízení v tunelech a v neposlední řadě společnost zajišťuje asistenční služby řidičům na všech pozemních komunikacích ve městě.

Obrázek č. 9 - Princip funkce snímání vozidel (Stockholm)



Zdroj: www.mvcr.cz [26]

V řídicím centru společnosti Trafik Stockholm je 900 kamer a 1500 detekčních zařízení, které obsluhuje 28 operátorů. Systém funguje na principu podávání informací operátorům, kteří pokud zjistí anomálii v dopravě, jsou schopni vyhodnotit situaci pomocí kamer a informace o aktuálním stavu dopravy umístit na internetový portál. Dále tyto aktuální informace putují autobusovým dopravcům, televiznímu informačnímu kanálu a rozhlasu. Dále dopravní centrum spolupracuje i s policií a hasiči při řešení dopravních nehod. Pokud vznikne nehoda, u které nedojde ke zranění nebo usmrcení osob, je limit pro obnovení dopravy 10 minut. Pokud je nehoda větší, je limit pro znovuoobnovení provozu 20 minut. Potřeba odklonu dopravy při nehodách se provádí pomocí světelného signalizačního zařízení a pomocí proměnlivých dopravních značek, které určují objízdné trasy. [26]

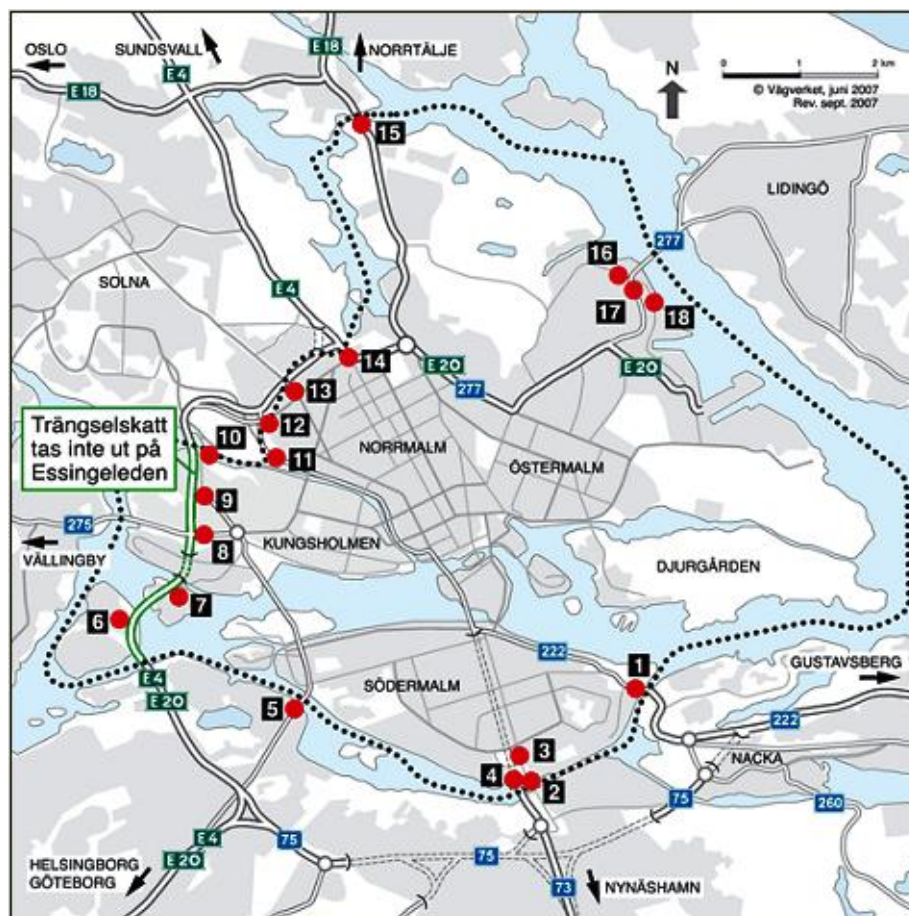
Mýtný systém pro vjezd do centra je spíše daní ze zácpy. Systém využívá technologii DSRC. Proto jsou na okrajích města rozmístěny stanice, ve kterých jsou 3 mýtné brány přímo za sebou. Tento systém na všech 18 stanicích zajišťuje únik neplatičů, protože automobil a jeho registrační značky jsou snímány, jak zepředu vozidla, tak ze zadu vozidla. Povinnost platit mýtné se týká vozidel, která jsou zaregistrována ve Švédsku. Platba mýtného tak probíhá až po uplynutí mýtné operace. Firmám je zaslána faktura s vyúčtováním a soukromým osobám složenka. Platit mýtná poplatek je možné přes internet, poštou, nebo na vybraných místech. Řidiči také mohou zažádat Úřad pro silniční provoz, aby jim strhával mýtné poplatky z jejich účtu automaticky. Sazby mýtného jsou pohyblivé. Ve špičce se vybírá 20 SEK, mimo špičku 10 až 15 SEK při vjezdu přes hranici mýtné zóny. [26]

Na rozdíl od obyvatel Londýna nemají obyvatelé Stockholmu žádné úlevy na mýtném a to ani v případě, že mají trvalé bydliště přímo v zóně, která mýtu podléhá. I tyto podmínky si obyvatelé odsouhlasili v referendu, které se konalo před zavedením systému. Tudíž se dá říci, že mýtné bylo veřejností přijato jako dobrý způsob řešení situace. Zpoplatnění vjezdu do centra města přineslo tyto efekty:

- Počet vozidel vjíždějících do centra města klesl o 22,5 %,
- snížení emisí o 14 % v centru města,
- redukce kongescí o 30 - 50 %,
- snížení prašnosti až o 17 %,
- zvýšení využití MHD o 5 %. [26]

Během roku systém vydělá okolo 850 milionů SEK, ale náklady na jeho provoz a údržbu jsou téměř 320 milionů SEK. Z toho vyplývá, že zisk činí 530 milionů SEK. Získané finance jsou investovány do rozvoje dopravního systému města, rozšiřování komunikací, zřizování vyhrazených jízdních pruhů pro autobusy, stavby nových parkovacích domů a v neposlední řadě k částečnému financování stavby obchvatu města. [26]

Obrázek č. 10 - Mapa zpoplatněné zóny ve Stockholmu



Zdroj: www.konsult.leeds.ac.uk [27]

2.2 Technologie elektronických mýtných systémů

Jedná se o moderní způsob výběru mýta pomocí elektronického sledování pohybu vozidel, která musí být vybavena palubní jednotkou (OBU). Po světě se používají dva základní typy systémů – satelitní a mikrovlnný.

Mikrovlnná technologie funguje na principu mýtných bran, kdežto satelitní systém funguje bezdrátově pomocí družic. Výstavba obou systémů je finančně náročná, ale umožňuje spravedlivé zpoplatnění uživatelů pozemních komunikací.

Pro výběr mýtných poplatků se využívají čtyři základní technologie, které umožňují výběr mýtného poplatku bez omezení rychlosti nebo směru vozidla (free-flow systém).

- **DSRC (Dedicated Short Range Communication)** – Již podle anglického názvu lze odvodit, že se jedná o technologii komunikačního spojení na krátkou vzdálenost, které umožňuje komunikaci mezi příslušenstvím mýtných systémů a palubní jednotkou (OBU), která je umístěna ve vozidle. Komunikace těchto zařízení probíhá v infračerveném nebo mikrovlnném pásmu. K využití této metody je nutné, aby kolem pozemní komunikace byly vystaveny mýtné brány, které jsou vybaveny technologií DSRC a které tedy zároveň slouží jako mýtné stanice. Uživatel tohoto systému je povinen obstarat si palubní jednotku (OBU) do svého vozidla. K jednotce je nutné koupit i kartu, ke které se řidič registruje. Díky tomu má uživatel vozidla dvě možnosti placení. Buď využívá bodový systém, který mu při průjezdu mýtnou branou odečte počet bodů podle skutečně ujeté vzdálenosti. Druhou metodou platby je metoda post payment. U této metody nemá řidič žádné body na kartě, ale karta slouží jako identifikace uživatele, kterému po určitém časovém období přijde vyúčtování jeho cesty po placených úsecích. Systém DSRC využívá v Evropě frekvenci 5,8 GHz a to z důvodu, aby nedocházelo k rušení jinými elektronickými přístroji ve vozidle. Tento systém je krom přijímačů a identifikátorů vybaven kamerovým systémem, který snímá vozidlo a jeho registrační značky. Velkou předností tohoto systému je osvědčenost, avšak velkým problémem je vysoká náročnost z hlediska výstavby a následného rozšiřování systému. [28]
- **GNSS/CN (Global Navigation Satellite System/Cellular Networks)** – tento systém funguje na bázi virtuálních mýtných míst, která jsou zapsána přímo v mapách palubní jednotky (OBU). Ohromnou a nezpochybnitelnou výhodou tohoto systému je možnost kdykoliv přidat nebo ubrat tyto virtuální mýtná místa a to pouhou aktualizací databáze. GNSS obecně pracuje na principu automatického určení polohy vozidla pomocí družicového navigačního systému. Kdykoliv, kdy vozidlo vjede

na zpoplatněný úsek, je pomocí Global Position System (GPS) monitorováno a zaznamenávají se skutečně ujeté kilometry po zpoplatněných pozemních komunikacích. Ve spojitosti s tímto systémem se uvažuje nad využitím budovaného systému Galileo, který by měl být dokončen v roce 2014. Ale ať bude současný družicový systém (GPS), nebo nový systém (Galileo), princip této metody zůstane stejný.

- **LPR (Licence Plate Recognition)** – tento systém pracuje na automatickém rozpoznávání registračních značek pomocí kamerového systému. Tento systém se využívá v Londýně a byl vytvořen především pro jednorázové poplatky, které se nemění v závislosti na skutečně ujetých kilometrech. Výhodou systému je, že uživatel vozidla nemusí vlastnit palubní jednotku. Avšak tento systém nelze díky své jednoduchosti uplatňovat na dálnicích a pozemních komunikacích. [21]
- **LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe)** – tato švýcarská technologie pracuje na principu inteligentní palubní jednotky (OBU), která odečítá ujetou vzdálenost dle elektronického tachografu a přitom využívá ke korekcím vzdáleností i systém GPS. Tento systém je zaveden na celém území Švýcarska a vztahuje se na nákladní vozidla přesahující hmotnost 12 tun. Dalším parametrem pro výpočet vozidla je emisní třída daného vozidla. K výpočtu a stanovení výše poplatku se využívá předepsaná maximální hmotnost vozidla a ne aktuální. Důvodem je snaha o maximální vytížení každého vozidla. Výše poplatku se tak odvíjí od ujeté vzdálenosti, maximální přípustné hmotnosti vozidla i s přívěsem a na emisní třídě vozu. [29]

2.2.1 Možnosti mýtného zpoplatnění

Při volbě mýtného systému je velmi důležité zvolit strategii pro výběr mýtného poplatku. Je nutností vzít v úvahu geografickou polohu silniční sítě nebo pozemní komunikace, na které má být mýtný poplatek vybírán. Celkem jsou čtyři základní schémata pro výběr mýtného:

- Kordonové,

- zónové,
- bodové,
- výkonové.

Ve schématu **kordonového zpoplatnění** jsou dvě možnosti, kdy vybírat poplatek. První je zpoplatnění za přejezd kordonu, kde uživatel platí za přejezd dané hranice kordonu. Tento přejezd může být zpoplatněn jednostranně, ale i oboustranně. Druhou možností je zpoplatnění vjezdu do oblasti. V tomto systému platí uživatel pouze jednou denně při prvním vjezdu do kordonu. [30]

Další možností je **zónové zpoplatnění**, které se od kordonového liší tím, že uživatel platí za jízdu ve zpoplatněné zóně, ve které je přesně určeno, jak dlouho se v ní může uživatel pohybovat bez dalšího poplatku. Tento systém motivuje uživatele, aby opustili placené zóny před vypršením časového limitu.

Bodovým zpoplatněním rozumíme systém, kde je pozemní komunikace ohodnocena body, které jsou uživateli odčítány za průjezd zpoplatněným úsekem. Tento systém je využíván převážně na mostech a tunelech. Získané finance z tohoto systému většinou putují zpět do rozvoje a rekonstrukce takto zpoplatněných úseků.

Výkonové zpoplatnění je systém, ve kterém princip platby spočívá v platbě za skutečně ujetý kilometr zpoplatněné pozemní komunikace. Tento systém je nejrozvinutější, ale jeho zavedení je finančně i technologicky velmi náročné.

2.2.2 Satelitní mýtný systém

Satelitní mýtný systém nepotřebuje žádné mýtné brány a další technologie spojené s mikrovlnným mýtným systémem. Nemusí se tak stavět nové konstrukce mýtných bran a nemusí se řešit přívody energie do mýtných bran. Satelitní mýtný systém umožňuje dynamické stanovení rozsahu zpoplatněné infrastruktury a to nejen pouze na silniční infrastrukturu, ale i na centra měst, mosty a tunely.

Základem satelitního mýtného systému je jednotka OBU (On Board Unit), která je instalována v každém voze, na které se povinnost platby mýta vztahuje. Jednotka OBU je vybavena podrobnou digitální mapou a databází placených úseků. Pomocí GPS signálu bude neustále určovat polohu vozu, a pokud se bude vozidlo pohybovat po úsecích, které podléhají mýtu, jednotka OBU vypočítá patřičnou výši plateb. Informace o platbě pak jednotka OBU přepošle pomocí GSM datového spojení do datového centra provozovatele mýtného systému, kde se data zpracují, vyhodnotí a uloží. Vyúčtování mýtného probíhá podobně jako v případě všech ostatních služeb, které denně využíváme. Provozovatel vozidla dostane výpis z mýtné jednotky a dlužnou částku uhradí na účet provozovatele mýtného systému. [31]

Obrázek č. 11 - OBU - On Board Unit značky Siemens



Zdroj: www.visions.sk [32]

Je velmi důležité nastavení zpoplatnění jednotlivých úseků z důvodu nepřesností v technologii. Celý systém technologie zpracování dat z jednotky ve vozidle je nastaven tak, aby byla dosažena maximální spolehlivost jednotky. Pokud tomu tak není, systém takový úsek nezapočítává. V rámci satelitního systému existují dvě koncepce mýtných jednotek:

- thin client
- thick client.

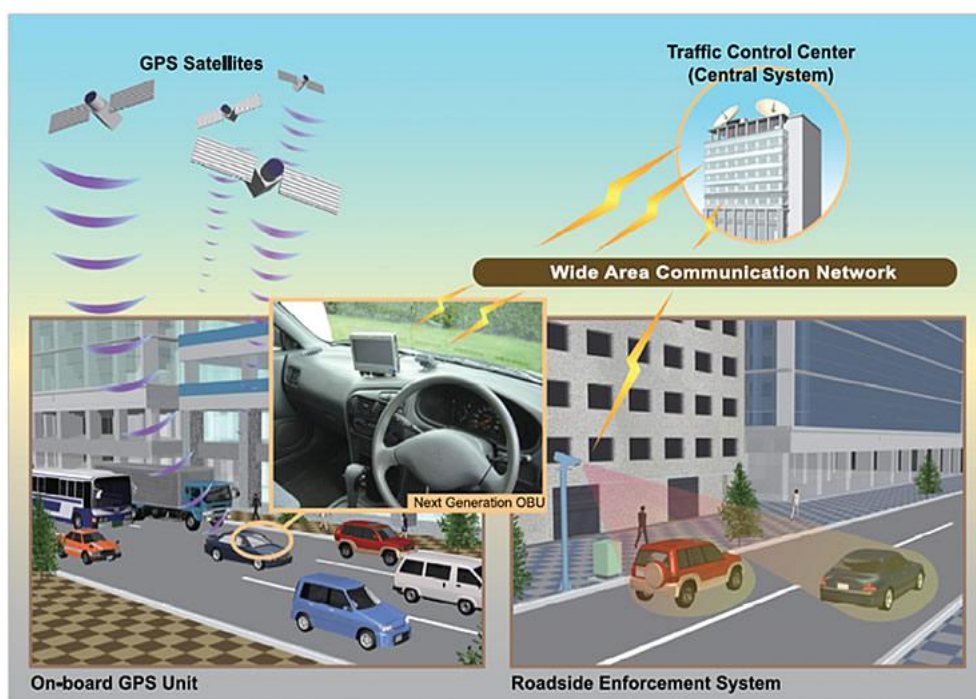
Thin klient – lehký klient

Tento typ jednotky nerozpozná, že vozidlo projíždí zpoplatněným úsekem a proto musí neustále posílat data o své poloze s tím, že centrální systém rozhodne, kolik kilometrů vozidlo ujelo po zpoplatněných úsecích. [33]

Thick klient – tlustý klient

Tato jednotka zpracovává polohová data přímo v jednotce, která je schopna rozpoznat zpoplatněný úsek a do centrálního systému posílá pouze informace o jeho projetí. To je proti předchozímu systému velká úspora nákladů na komunikaci a řidič vozidla je okamžitě informován o projetém zpoplatněném úseku. [33]

Obrázek č. 12 - Princip funkce satelitního mýtného systému



Zdroj: www.mhi.co.jp [34]

Mýtný satelitní systém je schopen si poradit i se ztrátou GPS signálu. Systém totiž dokáže dopočítat výpadky v GPS signálu pomocí předchozí a budoucí polohy vozu tak, aby výsledná trajektorie dávala logický smysl. Tento způsob je navíc nezbytný jen u jednotek thin client. V případě thick client jednotky tuto funkci zabezpečuje sama jednotka. Pokud výpadek trvá déle, je ohlášena chyba a vozidlo podléhá dohledovému systému.

Celý systém OBU je kontrolován pomocí stacionárních i mobilních systémů přímo za jízdy pomocí bezdrátové technologie. Pokud systém nahlásí chybu, vozidlo i OBU jednotka bude na nejbližším možném místě podrobena kontrole. Celá koncepce satelitního mýtného systému počítá i s jízdou bez OBU jednotky.

Mýtné bude možné platit na speciálních místech, nebo přes internet. V případě kontroly se zaplacení mýta bude prokazovat vytištěným kupónem.

Obrázek č. 13 - Princip funkce satelitního mýtného systému



Zdroj: www.technet.idnes.cz [31]

2.2.3 Navigační systém Galileo

Tento navigační systém je plánovaný evropský autonomní Globální družicový polohový systém (GNSS), který by měl být nezávislý a měl by nahradit současný americký systém Navstar GPS a ruský navigační systém GLONASS. Výstavbu toho satelitního systému finančně zajišťují státy Evropské Unie prostřednictvím Evropské kosmické agentury (ESA) a jiným menších institucí. Celý projekt výstavby navigačního systému byl pojmenován podle Galilea Galileiho, který se mimo jiné své činnosti zabýval i námořní navigací ve své době. [36]

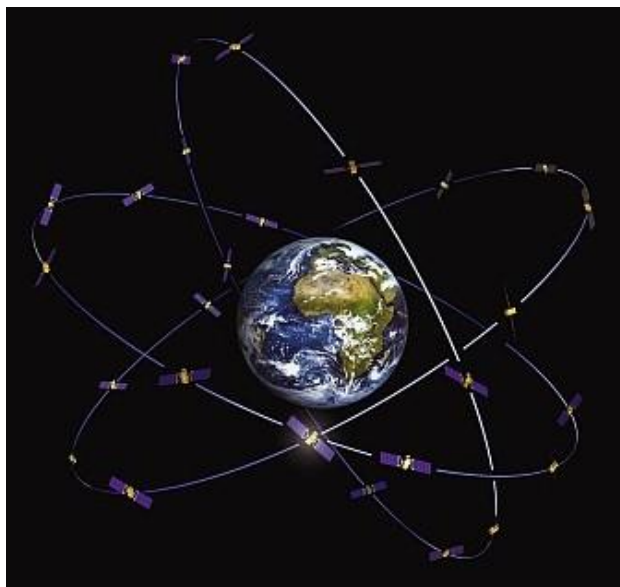
Původní plány tohoto systému sahají do roku 1999, kdy byl tento systém navržen a měl být financován soukromými investory. Výše investice se odhadovala na 1,8 miliardy Eur a úspěšné spuštění systému mělo proběhnout v roce 2008. Tento investiční plán však neměl u soukromých investorů úspěch a pro velká rizika od tohoto plánu investoři ustoupili. Evropská komise proto přišla s plánem, jak hradit tento projekt z rozpočtu Evropské Unie. Náklady byly Evropskou komisí odhadnuty na 3,4 miliardy Eur a úspěšné spuštění bylo plánováno na rok 2012. [36]

Proto bylo v roce 2004 založeno administrativní centrum v Bruselu (Galileo Supervising Authority), dále technologické centrum (Galileo Control Centre) nedaleko Mnichova a pro vývoj systému bylo využito Evropské výzkumné vesmírné a technologické centrum (European Space Research and Technology Centre) v Noordwijku v Nizozemí. [36]

Prvním důležitým úspěchem bylo vyslání první technologické navigační družice pro testování komponent systému v roce 2005. Družice byla pojmenována Giove-A a byla vypuštěna z kosmodromu Bajkonur v Kazachstánu pomocí rakety Soyuz-FG. Druhá družice byla vyslána na oběžnou dráhu v roce 2008. Další dva satelity systému Galileo vynesla raketa Soyuz ST-B na oběžnou dráhu 21. října 2011. [36]

Systém Galileo by měl být tvořen 30 operačními družicemi, které obíhají zemi ve výšce 23 kilometrů nad zemským povrchem. Tyto družice mají sklon 56 stupňů k zemskému rovníku a pohybují se ve třech rovinách, které jsou vzájemně posunuty o 120 stupňů. Každá dráha bude mít devět pozic určených pro pohyb družic a jedna pozice bude sloužit jako záložní. Pokud by systém selhal, mohl by být rychle doplněn na plný počet družic. [36]

Obrázek č. 14 - Družicový systém Galileo (plán k roku 2020)



Zdroj: www.geologie.vsb.cz [35]

System Galileo by měl provozovat časové a polohové služby. Mezi ně patří:

- Open Service (OS), který bude volně přístupný. Příjimače budou mít díky tomuto systému větší vertikální i horizontální přesnost a díky dohodě s Navstar GPS, bude systém kompatibilní s americkým systémem a bude využívat i jeho GPS družice,
- Commercial Service (CS), bude šifrovaný systém, který bude zpoplatněný, ale poskytuje větší přesnost než Open Service,
- Safety of Life Service (SOL), bude šifrovaný systém, který bude dbát na integritu a bezpečnost a to převážně v řízení letecké dopravy,
- Search and Rescue (SAR) bude systém pro nouzovou lokaci v rámci celosvětové družicové záchranné služby (COSPAS/SARSAT), který bude umožňovat oboustrannou komunikaci,
- Public Regulated Service (PRS), tento systém bude šifrovaný, a bude určen pro dlouhodobé potřeby armád a jiných bezpečnostních složek států. [36]

Současné navigační systémy GPS a GLONASS jsou vojenské. Z toho důvodu nikdo nezaručuje, že v případě nutnosti bude tento systém vypnut. Evropský systém Galileo je naopak navržen jako civilní projekt. Největší potenciál má systém hlavně v řízení dopravy a to od letecké, přes silniční, železniční, námořní a říční, až po podporu mýtných systémů. [36]

V současnosti je plánováno spustit systém Galileo v roce 2014. V tomto roce by mělo být na oběžné dráze již 18 družic a mělo by dojít k dobudování pozemního segmentu systému. Po dobudování by systém měl být spuštěn v počáteční operační schopnosti a tím by měli být uvedeny do provozu i první služby systému a to služba Open Service, Search and Rescue služba Public Regulated Service. Dobudování celého systému se plánuje na rok 2020. [36]

2.2.4 Mikrovlnný mýtný systém

Pro zavedení mikrovlnného systému výběru mýta je nutné vystavět mýtné brány na vybraných pozemních komunikacích. Nejdříve je nutné vystavět po obou stranách pozemní komunikace betonové základy. Tento proces vyžaduje minimálně částečné uzavření pozemní komunikace. Po vyhotovení základů se vztyčují nosné sloupy, které následně ve výšce zhruba 6 metrů spojí až 30 metrový příčnick, který je nad vozovkou. Tento příčnick později nese všechny důležité prvky pro výběr a kontrolu elektronického mýta. Při instalaci komponentů je

důležité uzavření pozemní komunikace, což znamená další omezení dopravy v daném úseku. Samotná mýtná brána je nosič zařízení, které slouží k výběru mýta. Jsou na ni zavěšeny komunikační jednotky pro odečet mýtného (pro každý pruh zvlášť jedna jednotka). Na vybraných branách jsou i zařízení kontrolního systému. Tyto brány se nazývají enforcementí mýtné brány. Kontrolní systém slouží k identifikaci všech vozidel, tedy nejen vozidel, které jsou vybaveny palubní jednotkou Premid. Vozidlo je přeměřeno, aby byl zjištěn jeho typ a vyfoceno. Z této fotografie se automaticky zjišťuje registrační značka vozidla. Poté následuje kontrola, zda palubní jednotka a značka vozidla odpovídají přiřazené jednotce Premid. Firma KAPSCH tvrdí, že je schopna rozpoznat i vozidla, která se pokoušejí o podvod odstíněním palubní jednotky.

Obrázek č. 15 - Mýtná brána



Zdroj: www.dopravniinfo.cz [37]

Při zjištění případného přestupku proběhne kontrola ještě ručně v centrále a v případě pozitivního výsledku je vše předáno příslušným orgánům, které dále postihují řidiče, jež neplatí mýtné poplatky, nebo manipulují s jejich celkovou výší.

Systém je založen na komunikační technologii DSRC (Dedicated Short Range Communication). Systém tak pomocí šifrované bezdrátové technologie automaticky odečte mýtný poplatek. To, že transakce proběhla, zjistí řidič okamžitě tím, že jednotka Premid vydá akustický signál při průjezdu branou elektronického mýtného systému.

Do budoucna by bylo možné využít mýtné brány i pro sledování rychlosti vozidel, nebo pro napomáhání při objasňování trestních činů.

Obrázek č. 16 - Technické vybavení mýtných bran



Zdroj: www.byznys.lidovky.cz [38]

3 Současný stav zpoplatnění silniční infrastruktury v České republice

3.1 Mýtný systém v České republice

Elektronický mýtný systém, který je u nás zaveden od 1. 1. 2007, pracuje na principu mikrovlnné technologie. Již od roku 2001 se jednalo o úkolech, jež je nutné splnit pro úspěšné zavedení mýtného systému. Placení mýta je povinné pro vozidla nad 12 tun, na dálnicích a na rychlostních silnicích, přičemž jsou v platnosti i nadále časové dálniční kupóny (pro vozidla do maximální hmotnosti 3,5 tuny).

Od počátku zavádění systému do současnosti byla nutná znalost legislativy Evropské Unie (směrnice 2004/52/ES, 1999/62/ES, 2006/38/EC, 2011/76/EC), ale také změna české legislativy (stanovení plátců, výše sazeb, ochrana osobních údajů). Dále byla důležitá harmonizace v rámci CEN (Evropský výbor pro normalizaci) a ISO (Mezinárodní organizace pro normalizaci). Celý projekt zavádění elektronického mýtného systému v České republice si vyžádal také analýzu mýtných systémů v zahraničí.

V dnešní době Evropská Unie financuje projekty, které by měly podpořit inteoperabilitu, protože současný rozvoj je neudržitelný. Hlavním projektem interoperability je výběr mýta v podmínkách DSRC, provozovaný v Itálii, Rakousku, Francii a Španělsku. Dále byla testována výměna dat mezi GNSS systémy Německa a Švýcarska. Avšak interoperabilita je v na území Evropské Unie velký problém. Zavedení jednotného systému je díky volnému trhu a rychlému vývoji v tomto odvětví téměř nemožné. Různí dodavatelé mýtných systémů pronikali postupem času na trhy různých států a tím se myšlenka jednotného systému stala nerealizovatelnou.

3.1.1 Směrnice Evropské rady a parlamentu 1999/62/ES

Tato směrnice, ze dne 17. června 1999, se týká výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Tato směrnice byla zavedena z důvodů, aby nedocházelo k narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech. Proto bylo třeba harmonizovat systémy poplatků a zavést spravedlivé mechanismy pro hrazení

těchto poplatků za užívání pozemní komunikace dopravci. Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a poplatky za užívání vybraných pozemních komunikací. Směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána pro dopravu výlučně na mimoevropských územích členských států. Dále se nevztahuje pro vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech a Madejře, která jsou používána pro dopravu výlučně v těchto zemích. V první kapitole směrnice určuje obecná ustanovení, kde jsou vysvětleny důvody zavedení směrnice a dále pojmy, které se ve směrnici vyskytují. Druhá kapitola směrnice se zabývá zdaněním vozidel v jednotlivých státech. Jsou zde popsány jednotlivé daně členských států. Třetí kapitola této směrnice se zabývá mýtným a poplatkům za užívání. Jsou zde popsány podmínky, za kterých mohou členské státy zavádět mýtné a poplatky za užívání transevropské pozemní komunikace. Ve čtvrté kapitole směrnice uvádí závěrečná ustanovení. Závěrečné ustanovení uvádí, v jakých případech tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat svá rozhodnutí. To se týká například zvláštních daní a poplatků, parkovacích poplatků a poplatků za užívání městské pozemní komunikace a regulačních poplatků. Dále se závěrečná ustanovení směrnice zabývají využitím příjmů, které vznikly z vybírání mýtného a poplatků, povinnostmi členských států ohledně zavedení patřičných kontrol zavedených systémů a v neposlední řadě se zabývá poskytnutí technického know-how pro uplatnění směrnice mezi členskými státy. Tak jako většina směrnic i tato směrnice obsahuje přílohy, které se týkají mezních hodnot emisí pro určení emisních kategorií vozidel, minimálních sazeb daní uplatňovaných u vozidel, maximálních částek a poplatků za užívání, včetně správních výdajů, základních zásad rozvržení nákladů a výpočtu mýtného a orientačních určení tříd vozidel. Tato směrnice je k nahlédnutí v příloze této bakalářské práce. [39]

3.1.2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES

Tato směrnice se týká interoperability elektronických systémů pro výběr mýtného v Evropské Unii. Díky usnesení ze dne 17. června 1997 o rozvoji telematiky v silniční dopravě (s ohledem na výběr poplatků za užití pozemní komunikace) vyzvala Rada Komisy a členské státy, aby vybudovaly plán pro sblížení systému elektronického výběru poplatků, s cílem dosáhnout co největší interoperability na území Evropské Unie. Tato směrnice stanoví podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného v Evropské Unii. Zaměřuje se na elektronický výběr všech typů poplatků na městské

i meziměstské silniční síti, na dálnicích, hlavních a vedlejších pozemních komunikací a na různých stavbách, jako jsou mosty a tunely. Směrnice se nevztahuje na mýtné systémy, které nejsou založeny na elektronickém systému výběru mýtných poplatků a na mýtné systémy, které nevyžadují instalaci zařízení do vozidel, tzn. nevyžadují palubní jednotky ve vozidlech. Dále se směrnice nevztahuje na místní mýtné systémy, které by pro splnění směrnice vynaložily tak velké náklady, které by nebyly přiměřené přínosům systému. Směrnice zahrnuje aktivity, které mají vést k dohodě na definici EETS (Evropské služby elektronického mýtného). Směrnice požaduje po provozovatelích mýtných systémů v Evropské Unii, aby poskytli uživatelům palubní zařízení, které je vhodné pro všechny systémy mýtného v celé Evropské Unii. Uživatelé těchto jednotek by se tak měli vyhnout tomu, aby ve vozidle měli více palubních zařízení při průjezdu Evropskou Unií. Tato směrnice platí pro elektronické mýtné systémy postavené po 1. lednu 2007 a nabízí tři použitelné technologie, nebo jejich kombinaci.

Technologie, které lze využít při výběru mýta dle směrnice jsou:

- Mikrovlnná technologie (5,8 GHz),
- satelitní elektronické mýtné,
- mobilní komunikace pomocí GSM/GPRS.

Každý stát si také podle směrnice mohl sám určit:

- Co bude předmětem plateb,
- jaká vozidla budou podléhat zpoplatnění mýtného,
- druhy pozemních komunikací, na kterých bude mýto vybíráno,
- tarifní třídy pro vozidla,
- tarif, který bude uplatněn na každou ze tříd vozidel.

Dalším důležitým bodem směrnice je zřízení evropské služby elektronického mýtného. Tato služba zahrnuje všechny silniční sítě v Evropské Unii, na kterých je mýtné nebo poplatky za užívání silnic vybíráno elektronicky. Tato služba bude je definována souborem technických norem a požadavků a jedinou účastnickou smlouvou mezi klienty a provozovateli, nebo poskytovateli, kteří službu elektronického výběru mýtného poplatku nabízejí. Evropská služba elektronického mýtného je nezávislá na rozhodnutích, která jsou přijata členskými státy k vybírání mýtného od určitých typů vozidel, ve výši poplatků a účelu,

kvůli kterému jsou mýtné poplatky vybírány. Týká se tedy pouze způsobu, jakým jsou mýtné poplatky vybírány. Služba umožňuje uzavírání smluv mezi provozovateli nebo poskytovateli a klienty bez ohledu na místo registrace vozidla, státní příslušnosti smluvních stran a pásmo nebo místo na silniční síti, kde je mýtné splatné. Tento systém pomáhá rozvoji kombinované dopravy, aniž by znevýhodňoval ostatní druhy dopravy. [40]

3.1.3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU

Touto směrnicí ze dne 27. září 2011 se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Cílem těchto změn byla hlavně:

- Podpora udržitelné dopravy,
- snížení nepříznivých dopadů dopravy na okolí,
- optimalizace dopravního systému,
- rozvoj hospodářského růstu,
- zlepšení stavu dopravní infrastruktury,
- sestavení modelu pro hodnocení externích nákladů.

Směrnice je upravena vložением nových článků, které doplňují nebo upravují předchozí směrnici.

Mýtné a poplatky za užívání musí být ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovali plynulost provozu a aby nebyly nutné časté povinné kontroly nebo zastavení na vnitřních hranicích Evropské Unie. Kvůli tomuto účelu státy spolupracují, což umožňuje dopravcům hradit mýtné a poplatky za užívání pozemních komunikací 24 hodin denně alespoň na větších výběřích místech, a to pomocí běžných platebních prostředků. Členské státy přiměřeně vybavují místa pro placení mýtného a poplatků tak, aby byly dodrženy obvyklé normy bezpečnosti silničního provozu. Režimy mýtných systémů by neměli bezdůvodně finančně znevýhodňovat nepravidelné uživatele pozemních komunikací. [41]

V České republice se změny v legislativě začali provádět v roce 2004. V prvním kroku se vláda zabývala výkonovým zpoplatněním a jeho zavedením na vybrané pozemní komunikace. Dne 19. května 2004 vláda přijala usnesení č. 481 a 12. ledna přijala usnesení č. 42 k návrhu zavedení výkonového zpoplatnění na pozemních komunikacích. Poté Ministerstvo dopravy České republiky připravilo návrh novely zákonů, aby bylo možné mýtný systém zavést. Návrh byl schválen 13. července 2005 vládou a byl předložen Poslanecké sněmovně k dalšímu projednání. Vláda vyjádřila souhlas s časovým a věcným harmonogramem zavedení výkonového zpoplatnění dle předloženého materiálu, a se zahájením rutinního provozu systému pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností nad 7,5 tun. Dále vyslovila souhlas se státním financováním tohoto záměru s odloženým splácením pořizovacích nákladů a s tím, aby provozovatelem systému výkonového zpoplatnění byla státní příspěvková organizace Ředitelství silnic a dálnic České republiky. Později Ministerstvo dopravy změnilo hmotnostní limity ze 7,5 tun na 12 tun. Tato změna byla doporučena Ministerstvu dopravy České republiky Evropskou komisí. [42]

3.2 Kapsch Group

3.2.1 Kapsch TrafficCom

Společnost Kapsch je spjata s evropským telekomunikačním servisem dvacátého století. Od roku 1892 se společnost úspěšně rozvíjela na trhu od vyrábění telefonů, po dodávky telematiky silničního provozu a telekomunikace. Oficiálně získala společnost Kapsch TrafficCom zakázku na vybudování mýtného systému v březnu roku 2006. Firma Kapsch má ve své historii již několik výstaveb mýtných systémů, a to například v Austrálii, Rakousku a ve Švýcarsku.

Důležité mezníky ve společnosti:

- V roce 1991 společnost Kapsch Corporate Communication Networks zakládá divizi Kapsch Traffic Control Systems.
- Společnost nainstalovala v roce 1994 na rakouskou dálnici A10 (Tauern Autobahn) první komerční systém pro výběr mýtného v několika jízdních pružích.
- V roce 1995 vyhrála společnost Kapsch tendr na realizaci celostátního Ecopoint systému, který složí k řízení dopravy na základě produkovaných emisí.

- Mezi roky 1988 a 2000 probíhala instalace mýtného systému na mostech Oresund a Storebaelt spojující Dánsko a Švédsko.
- Rok 1999 byl velmi významný koupí společnosti Bosch Telecom, která se specializuje na výběr mýtného. Téhož roku ve Švýcarsku implementuje celonárodní infrastrukturu pro výběr a vymáhání mýtného pro nákladní vozy nad 12 tun. V Melbourne je vybudován historicky první systém pro výběr mýta ve více jízdnicích v rámci městské dopravy (City Link).
- O rok později, v roce 2000, společnost Kapsch kupuje společnost Combitech Traffic Systems AB.
- V roce 2002 se firma zasloužila o zavedení prvního elektrického mýtného systému v jednom jízdnicím pruhu na dálnici Platinum Toll Highway v Jihoafrické republice.
- V roce 2004 Rakousko zavedlo celonárodní systém výběru poplatků za užívání pozemních komunikací silničními vozidly přesahující hmotnost 12 tun. Historicky se jednalo o první mýtný systém, který byl celonárodní, obsluhoval více jízdnicích pruhů, které byly umístěny na vybraných komunikacích.
- V Chile společnost Kapsch v roce 2005 vybuvovala na 35 kilometrovém úseku městské rychlostní komunikace systém na výběr mýtného.
- V roce 2006 odkoupila společnost Kapsch argentinsko-chilskou společnost DPS S.A.
- Rok 2007 byl významným pro Českou republiku, neboť společnost Kapsch zde za pouhých 9 měsíců vybuvovala mikrovlnný systém výběru mýta. V ten samí rok vyhrála společnost Kapsch tender na výstavbu mýtného systému na Novém Zélandě.
- Mezi největší úspěchy v roce 2008 se dá zařadit stavba mýtného systému na dálnici číslo 8 v Indii. Na centrální prostranství mýtného systému je 32 pruhů pro výběry mýtných poplatků a tím se toto stanoviště stává jedním z největších v Asii. Téhož roku byla společnost vybrána pro stavbu mýtného systému v Thajsku.
- V roce 2009 vyhlásila jihoafrická agentura SANRAL (South African National Roads Agency Ltd) projekt na realizaci a provoz výběru mýtného ve více volně průjezdných pruzích v regionu Gauteng. Program GORT (Gauteng Open Road Tolls) se tímto stal jedním z největších projektů svého druhu na světě.

- V roce 2010 společnost Kapsch odkoupila 51,43% v TMT, RSA. Dále v tomto roce zajistila chod mýtného systému na nejdelším mostě na světě v Thajsku. V tomto roce také společnost podepsala smlouvu na vybudování celostátního mýtného systému v Polsku.
- V roce 2011 získala společnost Kapsch první zakázku v Rusku, a to na vybavení křižovatek ve městě Kasan. Téhož roku v Portugalsku získala zakázku na instalaci, technický provoz a údržbu mýtného systému od silničního provozovatele Ascendi.
- V lednu roku 2012 získala společnost Kapsch zakázku na údržbu mýtného systému na 400 kilometrovém úseku dálnice M-4 Don, mezi Moskvou a Černým mořem. Dalším úspěchem bylo podepsání smlouvy o dodavatelské činnosti palubních jednotek (OBU) pro provozovatele mýtného systému ve Francii (Axxes). Poslední velkou událostí bylo získání zakázky na výstavbu celonárodního systému pro výběr mýta v Bělorusku, kterou společnost oznámila v březnu roku 2012. [43]

Společnost Kapsch Group má hlavní sídlo ve Vídni. Po celém světě zaměstnává okolo 2600 zaměstnanců a je na každém kontinentu zastoupena dceřinou společností, obchodním zastoupením, nebo finančním podílem. Společnost dodává kvalitní a individuální řešení a díky tomu je jedním z hlavních dodavatelů na evropském silničním trhu telepatických a komunikačních systémů. [44]

3.2.2 Kapsch v České republice

V České republice se Kapsch začal rozvíjet v roce 1992 založením dceřiné společnosti Kapsch Telecom spol. s.r.o. Zpočátku byla společnost zaměřena na komplexní síťová řešení pro privátní komunikaci, a to především na hlasové a datové přenosy a na jejich zpracování. Hlavní náplní společnosti Kapsch Telematic spol. s.r.o. je implementace a provoz celostátního elektronického mýtného systému v České republice. Vedlejší činností je hlavně vývoj a poskytování pokročilých komunikačních technologií a služeb. Jako dceřiná společnost Kapsch TraffiCom AG se může společnost řídit podle know-how, Kapsch TraffiCom AG, které je předním světovým dodavatelem elektronických systémů pro výběr a správu mýtného.

Společnost Kapsch dodává také podniková řešení pro komunikaci, sítě a IT. Je také inovativním partnerem operátorů pevných i mobilních telekomunikačních společností. Jako dodavatel komunikačních řešení pro železnice, vybavila společnost Kapsch s.r.o. České dráhy

novým systémem digitální radiové komunikace. Po odkoupení části společnosti Nortel Carrier Networks Division, se stal z regionálního dodavatele globální a téměř okamžitě se stal celosvětovou jedničkou v GSM-R (Globální systém pro mobilní komunikace – železnice). [44]

Generálním ředitelem dceřiné společnosti Kapsch TraffiCom v České republice je již od roku 1991 Karel Feix. Ten v roce 2005 sehrál klíčovou roli při získání, implementaci a dodávce národního elektronického mýtného systému. Pod jeho vedením se Kapsch podílí na pětiletém provozu elektronického mýtného systému. [45]

V roce 2005 vyhrála výběrové řízení firma KAPSCH se svým návrhem elektronického mýtného systému pracujícím na principu mikrovlnné technologie, a to i díky tomu, že konkurenční společnosti měli právní problémy ve výběrovém řízení. Podpis smluv mezi firmou KAPSCH a Ministerstvem dopravy České republiky proběhl 31. března 2006. Stavba celého mýtného systému trvala pouze 9 měsíců, čímž se firma KAPSCH zapsala mezi rekordmany v rychlosti výstavby elektronických mýtných systémů a jejich uvedení do provozu.

3.2.3 Provoz, sazby a zpoplatněné úseky

Provoz systému byl zahájen 1. ledna 2007 a výběr mýtného se týkal vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 12 tun. Vozidla, která podléhají mýtnému, jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením – jednotkou Premid, která komunikuje s mýtným systémem. Pro vozidla s metalizovaným čelním sklem je určena jednotka Premid plus, která je vybavena venkovní anténou. Výše mýtného za použití konkrétního úseku, který podléhá mýtným poplatkům, je účtováno v okamžiku průjezdu mýtným bodem (mýtnou branou). Povinnost platit mýtné mají i vozidla, jež při míjení konkrétního mýtného bodu jejich cesty nebyly zaznamenány, ale z jiných záznamů elektronického mýtného systému je zřejmé, že toto vozidlo využilo zpoplatněný úsek pozemní komunikace.

Sazbu mýtného za užití 1 km zpoplatněné pozemní komunikace stanovuje Nařízení vlády České republiky č. 26/2010 Sb. Sazby se liší podle emisní třídy vozidla a počtu náprav vozidla. Výše mýtného za užití úseku je stanoveno násobkem sazby a délky úseku.

Tabulka č. 4 - Ceny mýtného v České republice pro rok 2011

Tabulka mýtných sazeb pro rok 2011 (Kč/km)								
Emisní třída O-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav vozidla								
2,00	3,00	4≤	2,00	3,00	4≤	2,00	3,00	4≤
Dálnice a rychlostní komunikace v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin								
3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88
Dálnice a rychlostní komunikace pro ostatní období v týdnu								
2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin								
1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80
Silnice I. třídy pro ostatní období v týdnu								
1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Zdroj: www.podnikatel.cz [46]

Tabulka č. 5 - Ceny mýtné v České republice pro rok 2012

Tabulka mýtných sazeb pro rok 2012 (Kč/km)								
Emisní třída O-II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav vozidla								
2,00	3,00	4≤	2,00	3,00	4≤	2,00	3,00	4≤
Dálnice a rychlostní komunikace v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin								
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Dálnice a rychlostní komunikace pro ostatní období v týdnu								
3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy v pátek od 15:00 hodin do 21:00 hodin								
2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80
Silnice I. třídy pro ostatní období v týdnu								
1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96
Dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy pro autobusy								
1,38			1,00			0,80		

Sazba mýtného bez navýšení oproti roku 2011
 Zvýšená sazba mýtného oproti roku 2011
 Nově zavedené sazby pro rok 2012

Zdroj: www.businessinfo.cz [47]

Vzhledem k výhodám i nevýhodám mikrovlonné technologie od firmy KAPSCH, stát plánuje dokončit rozšíření mýtných bran na nové úseky dostavěných dálnic, rychlostních komunikací a rozšíření mýtného systému i na komunikace I. a II. tříd, které doposud nebyly mýtným systémem zpoplatněny.

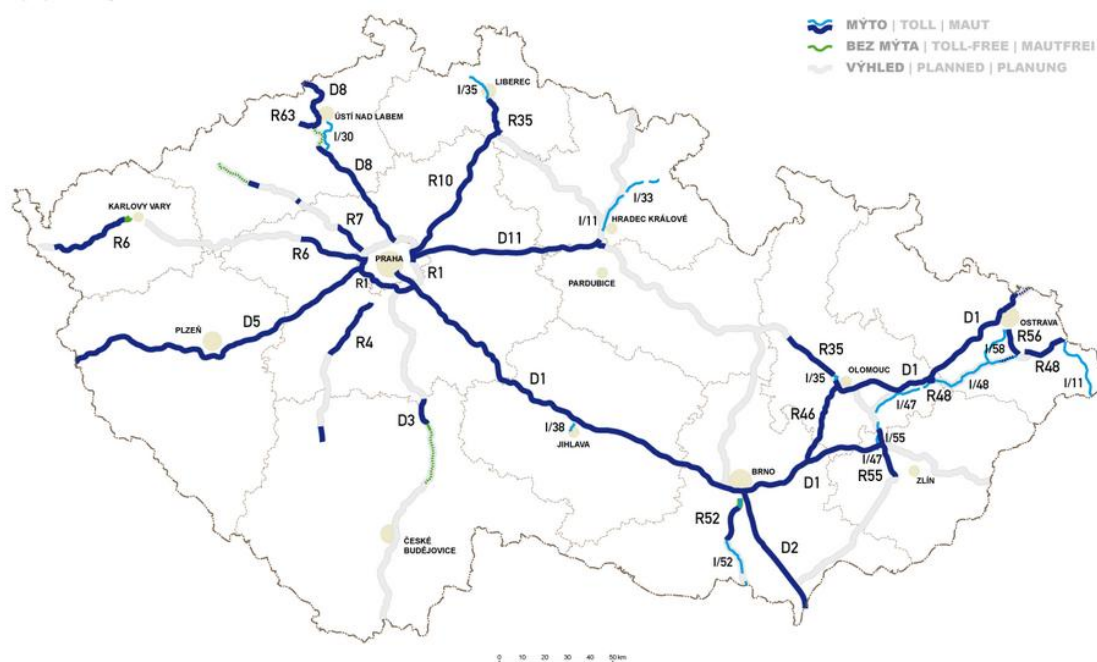
Obrázek č. 17 - Mapa zpoplatněných úseků elektronickým mýtným systémem

Elektronické mýto

(výkonové zpoplatnění)

Sít zpoplatněných komunikací k 1.1.2012

 ceskedalnice.cz



Zdroj: www.ceskedalnice.cz[48]

3.3 Výnosy a náklady mýtného systému v České republice

Tabulka č. 6 - Příjmy mýtného systému v Kč

ROK	PRE-PAY	POST-PAY	CELKEM
2007	2 594 245 531	2 971 032 101	5 565 277 631
2008	2 695 709 471	3 448 442 631	6 144 152 102
2009	2 460 396 542	3 082 875 933	5 543 272 478
2010	2 382 723 549	3 546 015 114	6 574 441 227
2011	3 514 281 129	4 029 684 887	7 543 966 016
CELKEM	13 647 356 222	17 078 050 666	31 371 109 454

Zdroj: interní materiály ŘSD. Tabulka autor.

Tabulka č. 7 - Náklady na provoz mýtného v Kč

ROK	CELKOVÉ NÁKLADY
2007	1 791 680 550
2008	3 241 714 880
2009	4 483 208 373
2010	2 632 699 833
2011	2 483 730 000
CELKEM	14 633 033 636

Zdroj: interní materiály ŘSD. Tabulka autor.

Tabulka č. 8 - Čisté zisky mýtného systému v Kč

ROK	ČISTÉ ZISKY MÝTNÉHO SYSTÉMU
2007	3 773 597 080
2008	2 902 437 222
2009	1 060 064 105
2010	3 941 741 394
2011	5 060 236 016
CELKEM	16 738 075 817

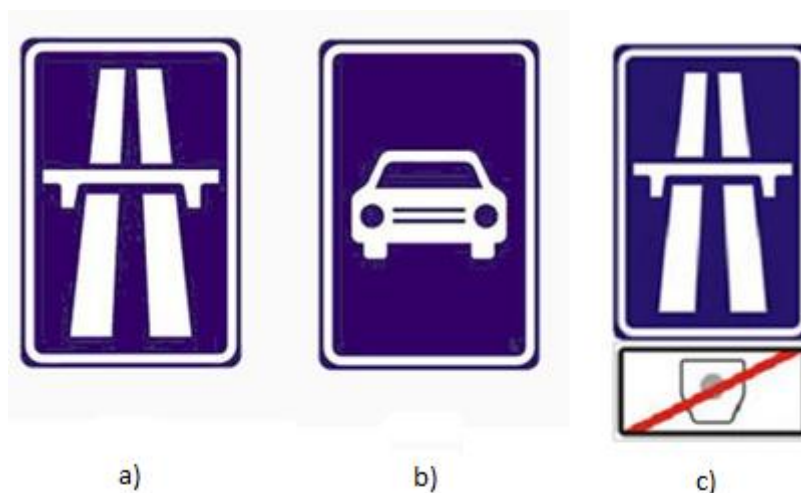
Zdroj: interní materiály ŘSD. Tabulka autor.

Z výše uvedených tabulek lze porovnat, jaké byly příjmy mýtného systému v jednotlivých letech. Z tabulky č. 6, lze porovnat příjmy mýtného systému od počátku svého spuštění. Nejvyšší příjem zaznamenal mýtný systém v roce 2011. Nicméně tento fakt je ovlivněn zvyšováním sazeb o 25 %, které od počátku roku 2011 proběhlo.

3.4 Dálniční známky

Dálniční známky slouží k předplacení vybraných úseků českých dálnic a rychlostních komunikací. Ne všechny dálnice a rychlostní komunikace jsou v České republice zpoplatněné. Pokud se jedná o úsek, který nepodléhá zpoplatnění, je tento úsek vždy označen příslušnou dopravní značkou. Z počátku byly neplacené úseky označovány dodatkovou tabulkou s textem „bez poplatku“ a v místě, kde placený úsek začínal, byla tato dodatková tabulka přeškrtnuta červenou čarou. Od tohoto označování se ustoupilo z důvodu zaměňování (hlavně cizinci) dopravní značky se začátkem a koncem obce. Proto bylo toto staré dopravní značení nahrazeno v roce 2000, kdy byla zavedena nová úprava dopravních předpisů, novou značkou, která obsahovala dodatkovou tabulku se symbolem dálniční známky. Na konci neplaceného úseku byla dodatková tabulka se symbolem dálniční známky červeně přeškrtnuta. [49]

Obrázek č. 18 - Současné označení a),b) zpoplatněných komunikací, c) komunikací bez poplatků



Zdroj: www.dalnice.com [49]

První dálniční známky u nás byly zavedeny v roce 1995. O povinnosti placení poplatku za používání dálnic se u nás uvažovalo od pádu komunistického režimu. Počáteční myšlenky byly obdobné, jako ve většině ostatních zemí světa, kde musel řidič při vjezdu

na placený úsek vyzvednout dálniční lístek na vyhrazeném místě (tzv. mýtnici) a u výjezdu z dálnice musel řidič zaplatit poplatek na mýtnici za skutečně ujeté kilometry na dálnici. V České republice by se však tento systém neuplatnil a podle průzkumů by se výstavba mýtnic stala jen velmi nákladným a nevratným řešením výběru mýta. Z tohoto důvodu vláda přistoupila k jinému řešení, kterým bylo zavedení dálničních známek (po vzoru Švýcarska). Pro českého řidiče byla tato metoda velmi výhodná, protože paušální časové zpoplatnění je pro většinu řidičů mnohem levnější, než platba za skutečně ujeté kilometry. V roce 2007 byly dálniční známky pro vozidla nad 12 tun nahrazeny elektronickým mýtným systémem, od roku 2010 pak veškeré známky pro vozidla nad 3,5 tuny. [49]

Hned po zavedení dálničních poplatků v roce 1995 platila povinnost platit dálniční známku i pro motocykly, avšak nastávali komplikace s určením místa, kam známku přesně vylepovat. Navíc byly motocykly terčem krádeží známek a to tím stylem, že zloději celý díl kapotáže motocyklu jednoduše odmontovali. Navíc množství motocyklů, které jezdí po dálnicích je tak malé, že poplatky spojené s používáním dálnice celkově příliš neovlivnily celkové výnosy. Proto byly tyto poplatky zrušeny a nyní platí povinnost platby za užívání dálnic a pozemních komunikací pro vozidla s minimálně čtyřmi koly. Osvobozeny od plateb jsou tedy i veškeré motorové tříkolky. [49]

Dálniční známky se dělí podle doby platnosti, ale také podle nejvyšší přípustné hmotnosti vozidla. Podle váhy se nejvýznamněji odvíjí cena dálničních známek. Základním a dnes jediným platným typem jsou známky pro osobní vozidla, respektive všechna vozidla do 3,5 tun. V minulosti byly v platnosti i dálniční známky od 3,5 tuny do 12 tun a také známky pro vozidla přesahující maximální přípustnou hmotnost nad 12 tun. V dnešní době vozidla přesahující maximální přípustnou hmotnost 12 tun podléhají elektronickému mýtnému systému, tudíž si jejich majitelé nemusí pořizovat dálniční známky, ale jsou povinni zaregistrovat vozidlo u provozovatele mýtného systému, a do vozidla si musí řidič opatřit jednotku Premid. [49]

3.4.1 Druhy dálničních známek

Roční dálniční známka

Je platná minimálně po celý kalendářní rok, pro který je známka určena, ve skutečnosti je známka platná 14 měsíců. Platnost roční známky je prodloužena o první měsíc následujícího roku, tedy do 31. ledna, ale také platí už měsíc před začátkem roku vyznačeným na známce. Roční známka pro rok 2011 a 2012 nemá oproti starším známkám zvláštní tvar a je označena písmenem „R“. Na první pohled je od krátkodobých známek odlišná tím, že po stranách nemá čísla s měsíci pro vyznačení nákupu známky. [49]

Obrázek č. 19 - Roční dálniční známka



Zdroj: www.sfdi.cz [50]

Měsíční dálniční známka

Tato známka se vyplatí řidičům, kteří využívají dálnice a rychlostní komunikace jen ve vybraném období v roce a ujedou po dálnici více jak 300 km. Nejčastěji je tento druh známky kupován cizinci a lidmi, kteří využívají známku například pro cesty na dovolenou. Měsíční známky jsou označeny písmenem „M“. Den, od kdy do kdy bude známka platit, vyznačuje prodejce vyštípnutím příslušného okénka pole. Pokud na známce není vyznačeno od kdy, do kdy platí, je taková známka neplatná. [49]

Obrázek č. 20 - Měsíční dálniční známka



Zdroj: www.sfdi.cz [50]

Desetidenní dálniční známka

Poslední variantou dálničních známek jsou známky s platností deset dní (včetně dne vyznačení, který je ten první). V minulosti byly známky 10 denní, poté 15 denní, později 7 denní a v současnosti jsou opět známky 10 denní. Pokud na známce není vyznačeno od kdy, do kdy platí, je taková známka neplatná. [49]

Obrázek č. 21 - Desetidenní dálniční známka



Zdroj: www.sfdi.cz [50]

3.4.2 Podmínky používání dálniční známky

Dálniční známky v České republice se skládají ze dvou dílů a jeden bez druhého neplatí. Prvním dílem je nálepka, kterou řidič musí umístit dle návodu na čelní sklo vozidla. Znamka se vylepuje zevnitř vozu a dovoleno je pouze vylepit nálepku do pravého spodního rohu vozidla. V minulosti bylo možné vylepit známku i do horní části vozidla, nyní může být samolepka jen ve spodní části. Nálepka dálniční známky musí být nalepena po celé své ploše.

Obrázek č. 22 - Správné místo pro umístění dálniční známky



Zdroj: www.dalnice.com [49]

Mezi sklem a samolepkou nesmí být umístěna žádná cizí tělesa, nebo cizí hmota, která by usnadňovala sejmutí známky. Další podmínkou platnosti je vyplnění registrační značky na oba díly dálniční známky. Označení registrační značky nesmí být vyplněno obyčejnou tužkou, nebo druhem tužky, jejíž barvivo lze smazat. Při výměně registrační značky se dálniční známka nemusí měnit a je platná až do konce období uvedeném na dálniční známce. Výměnu registrační značky si při kontrole ověřuje Policie ČR.

Oba díly dálniční známky musí mít stejné sériové číslo, jež se skládá z dvou písmen série a šesti pořadových čísel. Druhý díl kupónu je nutné uschovat pro případnou kontrolu Policií ČR. Touto druhou částí se prokazuje zakoupení kupónu, proto se nedoporučuje nechávat kupón ve vozidle. Kupón se uschovává i z důvodu, pokud je první část dálniční známky poškozena a je nutné ji vyměnit (např.: při středu vozidla se zvířetem a následným poškozením čelního skla).

Pro výměnu známek existují stanovené metodické pokyny, se kterými se uživatel dálniční známky musí seznámit při nákupu dálniční známky. Řidič také nesmí zapomenout odstranit neplatnou dálniční známku z čelního skla.

3.4.3 Sankce

Používáním zpoplatněných úseků pozemních komunikací bez platné dvoudílné známky se řidič vystavuje riziku pokuty ve výši až 5000,- Kč v blokovém řízení a až 100000,- Kč ve správním řízení.

3.4.4 Výjimky ze zpoplatnění dálnic a rychlostních komunikací

Osvobození od časového zpoplatnění, nebo od výkonového zpoplatnění je pro silniční motorová vozidla taxativně uvedeno v § 20a zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 347/2009 Sb. a týká se vozidel:

- Vybaveným zvláštním výstražným světlem, pokud se jedná o vozidla Věžeňské služby ČR, zdravotnické záchranné služby a dopravy nemocných, raněných, rodiček, dále složek integrovaného záchranného systému,
- policie ČR opatřený nápisem Policie,
- ozbrojených sil ČR, včetně vozidel opatřených nápisem Vojenská policie a vozidel ozbrojených sil jiného státu na základě vzájemnosti,
- celních orgánů s nápisem Celní správa,
- hasičských záchranných sborů a jednotek dobrovolných hasičů opatřených nápisem Hasiči,
- obecní nebo městské policie opatřeným nápisem Obecní policie nebo Městská policie,
- Věžeňské služby ČR se zvláštním barevným provedením a označením,
- přepravujících těžce zdravotně postižené občany, kterým byly přiznány výhody II. Stupně, výjimkou postižených s úplnou nebo praktickou hluchotou, nebo III. Stupně, pokud držitelem silničního motorového vozidla je postižená osoba sama, nebo osoba jí blízká (viz. Zákon č. 40/1964 Sb, občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů),
- správce zpoplatněné komunikace, kterým je Ředitelství silnic a dálnic ČR,
- v případě nutné uzavírky komunikace, kdy je pro vedení objížďky příkázáno použití zpoplatněné komunikace. [50]

Tabulka č. 9 - Vývoj cen dálničních známek

Kategorie vozidla	Časová platnost	1995 1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Do 3,5 t	Roční	400	800	800	800	800	800	800	900	900	900	900	1000	1000	1200	1200	1500
	Měsíční				200	200	200	200	250			300	330	330	350	350	440
	2 měsíční									300	300						
	7 denní											200	220	220			
	10 denní				100	100	100	100	150						250	250	310
	15 denní									200	200						
Nad 3,5 t do 12 t	Roční	1 000	2 000	4 000	6 000	6 000	6 000	6 000	7 000	7 000	7 000	7 000	8 000	8 000			
	Měsíční				800	1 000	1 000	1 000	1 200			1 750	2 000	2 000			
	2 měsíční									1 750	1 750						
	7 denní											650	750	750			
	10 denní				300	400	400	400	450								
	15 denní									650	650						
Nad 12 t	Roční	2 000	4 000	8 000	12 000	12 000	12 000	12 000	14 000	14 000	14 000						
	Měsíční				1 600	2 000	2 000	2 000	2 300								
	2 měsíční									3 500	3 500						
	10 denní				600	800	800	800	900								
	15 denní									1 300	1 300						
	1 denní					300	300	300	250	250	250						

Zdroj: www.sfdi.cz [50]

V tabulce výše je popsán vývoj cen dálničních známek v České republice. Z tabulky je zřejmé, že od roku 1995, kdy byly zavedeny dálniční známky, stoupaly ceny známek až do dnešních hodnot, které jsou více než trojnásobné oproti cenám při zavedení časového poplatku.

4 Návrhy opatření při zpoplatnění silniční sítě v České republice

Jak již bylo uvedeno výše, v České republice je v současnosti v provozu mýtný systém, který funguje na principu mikrovlnné technologie (DSRC). Tento systém je sice moderní, ale jeho budoucí rozvoj vytváří mnoho otázek a spekulací. Jak jsme se již seznámili výše, díky směrnici Evropské Unie o interoperabilitě mýtných systémů (2004/52/ES), která určuje, jaké mýtné systémy mohou být po roce 2007 vybudovány pro elektronický výběr mýtných poplatků. Právě proto lze předpokládat, že budoucí rozvoj mýtného systému v České republice může jít třemi směry rozvoje svého elektronického mýtného systému, a sice:

- pokračování ve výstavbě mikrovlnného mýtného systému (DSRC),
- přechod na satelitní mýtný systém,
- kombinace těchto dvou elektronických mýtných systémů.

I z důvodů budoucího zatížení dopravců externími náklady dopravy lze předpokládat, že bude neustále docházet k rozvoji mýtného systému na pozemní komunikace nižších tříd. Další variantou rozšíření mýtného systému je zavedení nové kategorie vozidel, která bude podléhat výkonovému zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích.

Obrázek č. 23 - Mapa současného zpoplatnění pozemních komunikací (r. 2012)

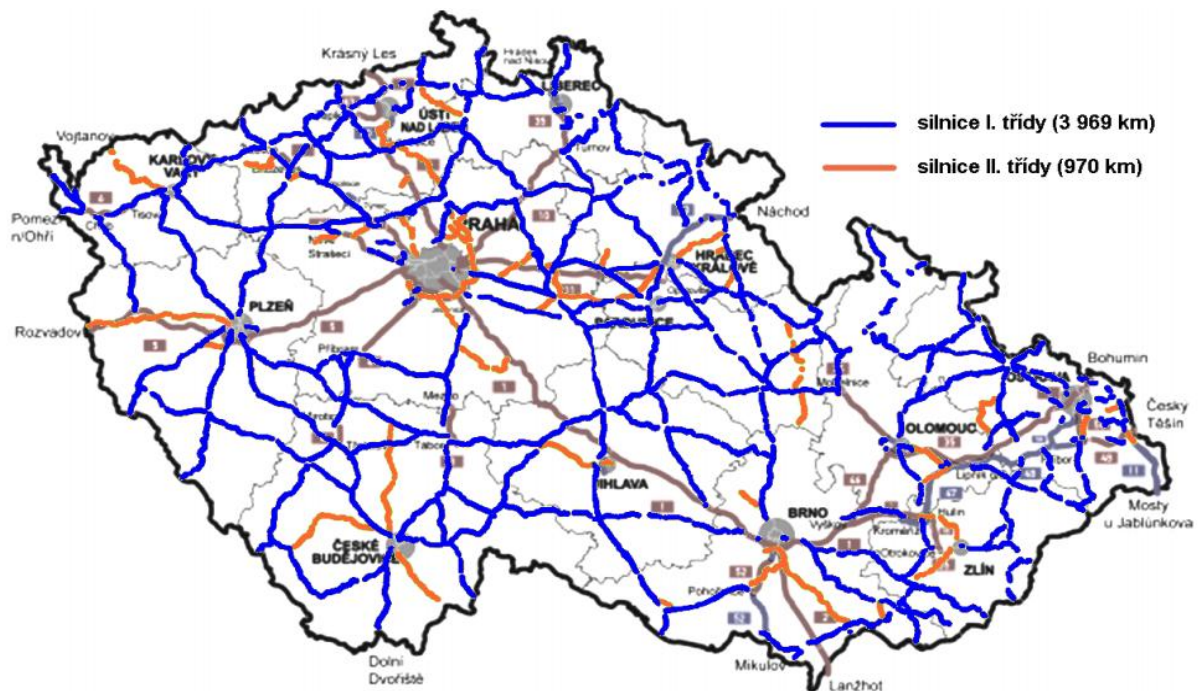


Zdroj: www.dopravnifederace.cz [51]

4.1 Plánovaná rozšíření

V současné době podléhá výkonovému zpoplatnění pozemní komunikace 1 137 kilometrů dálnic a rychlostních komunikací a 189 kilometrů pozemních komunikací I. třídy. Druhé a třetí třídy pozemních komunikací žádným poplatkům nepodléhají. Celkem je tedy zpoplatněno 1 326 kilometrů pozemních komunikací. Ovšem ministerstvo dopravy plánuje rozšíření zpoplatněných úseků, které se bude týkat pozemních komunikací I. a II. tříd. Zpoplatnění pozemní komunikace I. třídy se ze současných 189 kilometrů rozroste na 4 158 kilometrů a dále bude zpoplatněno 970 kilometrů pozemní komunikace II. třídy. Celkem by v budoucnu mělo tedy podléhat mýtnému poplatku 6 265 kilometrů pozemních komunikací. V porovnání se současným stavem se jedná o trojnásobný nárůst zpoplatněných kilometrů.[51]

Obrázek č. 24 - Mapa plánovaného rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací



Zdroj: www.dopravnifederace.cz [51]

Tabulka č. 10 - Plánovaný rozvoj zpoplatnění pozemních komunikací

Komunikace	Dálnice a rychlostní silnice	I.třída	II.třída	III.třída
Současný stav	1137 km	189 km	-	-
Plánovaný stav	1137 km	3969 km	970 km	-
Celkem - současnost	1137 km	4158 km	970 km	-
Celkem – plán	6265 km			

Zdroj: www.dopravnifederace.cz [51]. Tabulka autor.

V blízké budoucnosti se očekává, že bude neustále docházet k nárůstu dopravních proudů, proto se již dnes vláda zabývá otázkou, jak vyřešit přetíženost pozemních komunikací. Prakticky jediným účinným řešením je regulace dopravy pomocí mýtného systému. Mýtný systém umožňuje zpoplatňovat vybrané úseky komunikací tak, aby přesměroval dopravní proudy na méně vytížené pozemní komunikace. V současné době má mýtný systém však opačný efekt, protože nejsou zpoplatněny všechny typy pozemních komunikací. Proto velmi často dochází k objíždění zpoplatněných úseků a tím jsou přetěžovány komunikace s menší dopravní kapacitou, než ty, které jsou zpoplatněny. Tímto efektem elektronického mýtného systému trpí velké množství obcí v okolí zpoplatněných komunikací. Objížděním zpoplatněných úseků dochází ke zvyšování externích nákladů, které silniční doprava vytváří. Na tento nežádoucí efekt způsobený velkým množstvím dopravy doplácí hlavně obyvatelé obcí, které jsou přilehlé k objížděným pozemním komunikacím.

Z ekonomického hlediska je při využití různých mýtných sazeb klíčová elasticita poptávky. Tedy o kolik procent se sníží dopravní proud, při jednoprocenním zvýšení mýtných sazeb. V minulosti se podle studií ukázalo, že zvýšení sazeb mýtného nepřináší tak velký regulační efekt, jak se předpokládalo. Sazby mýtného se v pátek, v den nejvyšších dopravních proudů, zvýšilo o 50 % v každé kategorii vozidel. Očekávalo se snížení kamionové dopravy až o 30 %, čímž by se potvrdila správná funkce regulačního efektu mýtného systému. Nicméně došlo pouze k 11 % úbytku kamionové dopravy. Bohužel se ověřila teorie, že není důležitá výše mýtného poplatku, ale přání zákazníka. [52]

4.2 Rozvoj současného mýtného systému

Otázka budoucího rozvoje mýtného systému v České republice je poměrně složitá. V současnosti je tento systém dostačující, nicméně v budoucnosti se čeká větší nárůst dopravních proudů a Ministerstvo dopravy České republiky chce současný systém zpoplatnění rozšiřovat na pozemní komunikace nižších tříd. Ale právě v tom je největší problém, protože současný systém neumožňuje zavedení mýtných poplatků na pozemních komunikacích nižších tříd, bez výstavby nových mýtných bran na vybraných úsecích, které tento výběr mýtných poplatků zprostředkovávají. Nová výstavba mýtných bran je velmi nákladná a při návrzích, které uvažují nad zpoplatněním všech pozemních komunikací I. tříd a vybraných pozemních komunikací II. tříd, je toto rozšiřování z ekonomického hlediska téměř nemyslitelné.

Proto připadá v úvahu varianta, že nově vybrané zpoplatněné pozemní komunikace budou spravovány satelitním mýtným systémem. Ohromnou výhodou tohoto systému oproti mikrovlnné technologii je okamžitá možnost zvýšení nebo snížení počtu zpoplatňovaných úseků pozemních komunikací. Takže pokud v budoucnu dojde k rozhodnutí, že daný úsek bude podléhat mýtnému poplatku, stačí pouze tuto informaci zadat do systému. U tohoto systému není nutná další výstavba nových zařízení pro výběr mýta, a proto je tento systém z hlediska nákladů pro Českou republiku výhodnější. Pokud vezmeme v úvahu zavedení satelitního mýtného systému, je nutné si uvědomit, že tento systém vyžaduje nemalé finanční náklady na pronájem služeb poskytovatele.

V blízké budoucnosti bude mít vláda České republiky na výběr ze dvou možností zavedení satelitního mýtného systému. První variantou je pronájem služeb od současných světových poskytovatelů satelitních služeb, společností Navstar GPS a Glonass. Druhou variantou je vyčkat na dobudování systému Galileo. Pronájem systému Galileo by byl pro Českou republiku výhodnější, neboť se na vybudování systému podílejí všechny členské země Evropské Unie.

V současné chvíli je tedy nutné zvážit, kdy zavést výkonové zpoplatnění na pozemní komunikace I. tříd a II. tříd. Pokud by Vláda České republiky chtěla zavést výkonové zpoplatnění I. a II. tříd do roku 2017, vhodnou variantou použitého mýtného systému by bylo využití satelitní technologie.

Pokud by toto rozšíření o další úseky probíhalo až kolem roku 2020, bylo by výhodnější využít satelitního mýtného systému za pomoci družicového systému Galileo.

Podle názoru autora by bylo nejvhodnější, investovat v současné chvíli a blízké budoucnosti do rekonstrukce komunikací I. a II. tříd, které v současnosti neodpovídají svým technickým stavem pozemním komunikacím, na kterých by měl být mýtný poplatek vybírán. Proto je nejdříve důležité tyto komunikace uvést do dobrého technického stavu, a až poté na těchto komunikacích zavést mýtné poplatky. Proces rekonstrukce pozemních komunikací I. a II. tříd by trval několik let, a to zejména kvůli nedostatku finančních prostředků ve fondech určených pro rekonstrukce pozemních komunikací. Ale díky opožděnému vývoji systému Galileo, je na tyto rekonstrukce dostatek času. Po dokončení rekonstrukcí a uvedení vybraných pozemních komunikací do dobrého technického stavu by bylo nejvhodnější zavést výběr mýtných poplatků pomocí satelitního systému Galileo. Tento systém by dle návrhu spravoval všechny vybrané komunikace na území České republiky. To znamená současně zpoplatněné úseky dálnic, rychlostních silnic a vybraných pozemních komunikací I. třídy, ale také nově zavedené úseky pozemních komunikací. Mezi nově zavedené zpoplatněné úseky by měli patřit všechny komunikace I. třídy a vybrané komunikace II. tříd. Současný mikrovlnný systém by fungoval zároveň s nově zavedeným satelitním systémem a plnil by hlavně kontrolní funkci ve výběru mýtných poplatků. Po dosažení životnosti mikrovlnného systému by Česká republika měla využívat jen satelitní systém za pomoci družicového systému Galileo.

4.3 Využití mýtného systému jako regulátoru dopravy

Zavádění mýtných systémů má pro dopravní infrastrukturu velký význam v několika směrech. Jedním z nich je i regulace dopravy. V České republice je v současné chvíli mýtné vybíráno stejnou sazbou, kromě krátce zavedeného systému zvýšení poplatků v pátek, od 15 hodin do 21 hodin. V tomto časovém intervalu je mýtná sazba zvýšena téměř o 50 %. Zvýšení sazeb mýtného by mělo motivovat dopravce k tomu, aby omezily pohyb svých vozidel na pozemních komunikacích. Očekávanými přínosy zavedení zvýšených mýtných poplatků jsou hlavně:

- snížení počtu nákladních vozidel na pozemních komunikacích,
- snížení dopravních nehod způsobených nákladními vozidly,

- snížení počtu kongescí,
- snížení externích nákladů vznikajících nákladní dopravou,
- snížení dopravních proudů na pozemních komunikacích.

Od zavedení vyšších sazeb mýtného v pátek od 15:00 do 21:00 hodin se očekávalo snížení dopravních výkonů až o 30 %. Nicméně realita dokazuje, že regulační efekt není tak vysoký a pohybuje se pod 15 %. To je dáno hlavně tím, že se dopravci neřídí tolik výší mýtného poplatku, ale přáním zákazníka. Po zavedení zvýšených poplatků se také automaticky zvýšil výnos z mýtného systému do fondu SFDI, a to přibližně o 10 %. [53]

Tabulka č. 11 - Počet nehod v jednotlivých dnech

Počet nehod v jednotlivých dnech				
Den v týdnu	Rok 2008	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
Pondělí	25 880	11 532	11 753	11 884
Úterý	24 085	10 930	10 865	10 486
Středa	25 552	11 147	11 157	11 554
Čtvrtek	24 146	11 422	11 324	11 620
Pátek	28 126	12 446	13 315	12 387
Sobota	17 891	9 313	9 492	9 409
Neděla	14 696	8 025	7 616	7 797

Zdroj: www.policie.cz [54]. Tabulka autor.

Podle ročenek vydaných Policií ČR patří do nejrizikovějších dnů v týdnu pátek. V tento den se na pozemních komunikacích stane nejvíce nehod v týdnu. Druhým nejrizikovějším dnem je čtvrtek. Nejvyšší nehodovost je v ranních a odpoledních špičkách, to znamená mezi 7:00 a 9:00 a mezi 15:00 a 17:00.

Podle těchto informací by bylo vhodné ponechat zvýšenou sazbu mýtného v pátek od 5:00 do 21:00 hodin a nově zavést vyšší sazbu ve čtvrtek od 15:00 do 21:00 hodin. Tato změna by měla napomoci k regulaci dopravy a zároveň by měla přinést nové příjmy do fondů SFDI.

Tabulka č. 12 - Počet nehod v jednotlivých měsících

Počet nehod v jednotlivých měsících				
Měsíc	Rok 2008	Rok 2009	Rok 2010	Rok 2011
Leden	13 558	7 296	6 039	5 892
Únor	11 799	5 253	5 073	4 800
Březen	13 479	5 177	5 983	5 222
Duben	13 139	5 870	5 630	5 812
Květen	13 460	6 130	6 512	6 516
Červen	13 539	6 080	6 788	6 626
Červenec	13 217	6 338	6 388	6 233
Srpen	12 910	6 251	6 711	6 582
Září	13 481	6 169	6 586	6 757
Říjen	14 791	7 076	6 379	7 117
Listopad	14 005	6 321	6 779	6 511
Prosinec	12 998	6 854	6 654	7 069

Zdroj: www.policie.cz [54]. Tabulka autor.

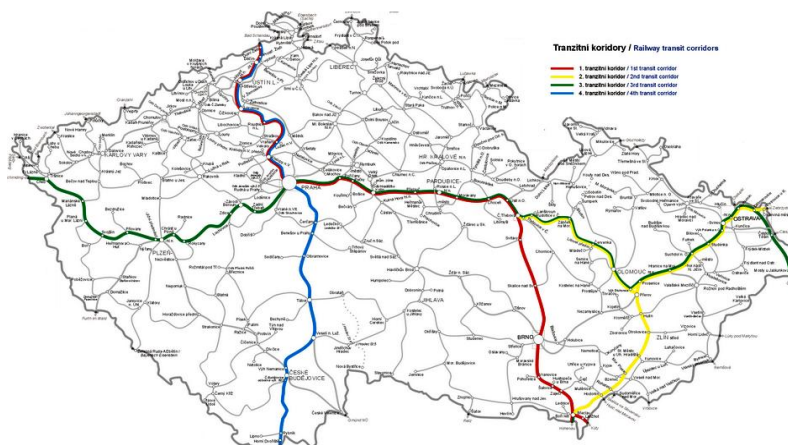
Z výše uvedené tabulky je patrné, ve kterém měsíci v roce je nejvyšší riziko dopravní nehody. Podle informací Policie ČR je nejrizikovějším měsícem v roce prosinec. Dalším rizikovým měsícem je říjen, nicméně jak v prosinci tak říjnu jsou zhoršené povětrnostní podmínky, které tuto statistiku ovlivňují. Nejvyšší nehodovost způsobená hustotou dopravy je v letních měsících, kdy jsou doby dovolených a prázdnin. Proto jsou v červenci a srpnu omezeny jízdy kamionů v pátek od 17:00 do 21:00 hodin, v sobotu od 7:00 do 13:00 hodin a v neděli a ve státní svátky od 13:00 do 22:00 hodin. Zákaz jízdy v neděli a ve státní svátky je platný po celý rok, nejen v červenci a srpnu.

Dle zjištěných dat by bylo vhodné zavést zvýšený mýtný poplatek v červenci a srpnu, kdy je nejvyšší riziko dopravní nehody v roce v důsledku hustoty dopravy. Zvýšené sazby by bylo ideální zavést opět jen v odpolední špičce, ve které je vyšší pravděpodobnost nehody, než ve špičce ranní. Zvýšení poplatku by nemělo být tak razantní jako u pátečních a navrhovaných čtvrtěčních sazeb, ale nižší. Například, pokud by došlo ke zvýšení poplatků v červenci a srpnu o 25 % od 15:00 do 18:00 hodin, dopravci by jistě zvažovali, jestli v tento čas budou užívat pozemní komunikace, nebo raději naplánují jízdu tak, aby na dobu, kdy by byla platná zvýšená sazba, jejich vozy stály a měly povinnou bezpečnostní přestávku.

4.4 Kombinovaná doprava

Mýtný systém by do budoucna mohl být také více využíván jako motivační nástroj pro využívání kombinované dopravy. Systém podpory kombinované dopravy spočívá v tom, že na zpoplatněných pozemních komunikacích, které mají po své délce vedenou železniční cestu, je v nočních hodinách zaveden zvýšený mýtný poplatek, který má motivovat dopravce k využití kombinované dopravy za pomoci speciálních železničních vozů, které jsou upraveny pro převoz nákladních vozidel. Tento systém kombinované dopravy využívá technologii nočního skoku, která spočívá v tom, že v jeden den odpoledne dojde k naložení nákladního vozidla ve stanici na upravené železniční vozy, později je celý vlak převeden do první seřadovací stanice, odkud jede do cílové seřadovací stanice, kde je nákladní vozidlo vyloženo z železničních vozů a může pokračovat ve své cestě po vlastní ose. Velkou výhodou tohoto systému je ekologičnost, efektivnost a nižší náklady na přepravu. Další neopomenutelnou výhodou je úspora času, kterou při správně fungující logistice tento systém přináší, neboť řidič nákladního vozidla může během přepravy po železnici odpočívat, a tím splňuje během jízdy bezpečnostní přestávku. Ráno po vyložení nákladního vozidla z železničního vozu může pokračovat ve své jízdě. Tento systém již funguje v Rakousku a v České republice by na vybraných úsecích bylo možné tento systém zavést. Nutností pro správnou funkci tohoto systému je však vybavení vybraných železničních stanic dostatečným počtem speciálních železničních vozů pro přepravu nákladních vozidel a dalšími technologiemi, které jsou nutné pro rychlé a plynulé uskutečňování této přepravy. V žádném případě by nemělo docházet k tomu, aby dopravci, kteří chtějí využít kombinované dopravy, nemohli z kapacitních, nebo jiných důvodů kombinovanou dopravu využít. Pokud by došlo k technickým problémům, nebo k naplnění kapacity, která by zabraňovala využití železniční tratě pro kombinovanou dopravu, měl by stát dopravcům odpustit tento zvýšený mýtný poplatek. Česká republika má svojí velikostí ideální předpoklady pro využití kombinované dopravy, protože má poměrně rozsáhlou železniční síť a díky využití technologie nočního skoku by bylo teoreticky možné velkou část území České republiky projet na železničním voze s využitím kombinované dopravy.

Obrázek č. 25 - Mapa železniční sítě v České republice



Zdroj: www.cittadella.cz [55]

K tomu, aby motivace dopravců k využití kombinované dopravy byla co nejvyšší, bylo vhodné zavést úlevy na mýtných poplatcích. Tyto úlevy by se týkaly vozidel, která často využívají kombinovanou dopravu. Palubní jednotky jsou nepřenositelné a jsou registrovány na konkrétní vozidlo a registrační značku, tudíž by nic nebránilo udělit jednotlivým vozidlům úlevy na mýtném poplatku. Tyto slevy by mohly být uděleny například v podobě volných kilometrů po zpoplatněných pozemních komunikacích. Výše slevy závisela na kilometrech ujetých kombinovanou dopravou.

Obrázek č. 26 - Mapa pozemních komunikací vhodných pro podporu kombinované dopravy



Zdroj: <http://www.casopisstavebnictvi.cz> [56]

V České republice by tento systém šel využít hned na několika hlavních tazích. Například nákladní automobily, které cestují přes Českou republiku do Německa, by mohli využít seřadovací stanici v Břeclavi, kde by byly naloženy na železniční vozy a ráno opět vyloženy až v Chebu. Tím by celé území České republiky projely kombinovanou dopravou. Dalším příkladem jsou nákladní vozy jedoucí z Polska do Rakouska. Tyto vozy mohly být nakládány v Děčíně, a vykládány v Českých Budějovicích. Těchto kombinací pro zavedení kombinované dopravy v České republice je mnoho, ale důležitým předpokladem je vybavení seřadovacích stanic a správná funkčnost celého systému. Pokud by nebyly splněny všechny podmínky pro správnou a funkci celého systému, nemohlo by ke zvýšení mýtných poplatků v nočních hodinách na vybraných pozemních komunikacích dojít, protože by nebylo dopravcům umožněno plně využít tento způsob přepravy.

Tabulka č. 13 - Seznam seřadovacích stanic v České republice

Nádraží	Počet směrových kolejí	Denní výkonnost (počet vozů za den)
Ostrava	39	2849
Nymburk	29	2186
Česká Třebová	32	1463
Most	33	1374
České Budějovice	21	1246
Břeclav	13	1072
Praha	11	1033
Český Těšín	8	1004
Brno	23	987
Olomouc	15	876
Plzeň	21	830
Přerov	22	822
Valašské Meziříčí	11	808
Třinec	6	675
Havlíčkův Brod	13	660
Hradec Králové	11	639
Pardubice	10	638
Kralupy nad Vltavou	11	590
Děčín	10	558
Beroun	12	538
Cheb	15	422
Liberec	12	336

Zdroj: www.cs.wikipedia.org [57]. Tabulka autor

Závěr

Bakalářská práce podává návrhy na rozvoj mýtného systému v České republice. Pro vytvoření těchto návrhů bylo nutné získat data a informace o funkci mýtných systémů a poté bylo nutné porovnat jednotlivé systémy mezi sebou. Po posouzení výhod a nevýhod jednotlivých systémů bylo možné vytvořit návrhy pro další rozvoj.

Hlavním důvodem zavádění mýtných systémů je neustálý růst dopravních proudů, které vedou k tvorbě dopravních kongescí. Díky dopravním kongescím ztrácí doprava na své spolehlivosti při přepravě nákladů a pohodlnosti při přepravě osob. Dalším negativním vlivem dopravních kongescí je zvýšená tvorba externích nákladů, které ovlivňují přímo člověka, ale i jeho nejbližší okolí.

Problematika mýtných systémů je velmi složitá, protože každý stát zavádí zpoplatnění pozemních komunikací v jinou dobu. Tento fakt je nevýhodný pro interoperabilitu mýtných systémů, avšak v současné době jsou platné směrnice Evropské Unie, které interoperabilitu jednotlivých států podporují. Pokud by v současnosti došlo k zavádění mýtných systémů, má zadavatel prakticky jen dvě technologické možnosti, které se dají využít pro celoplošné zpoplatnění vybraných pozemních komunikací. Jednou z nich je mikrovlnný mýtný systém a druhou je satelitní mýtný systém. Jak již bylo popsáno ve druhé kapitole bakalářské práce, oba systémy mají svoje výhody i nevýhody. Mikrovlnný systém, který je v současnosti zaveden v České republice, je sice levnější na výstavbu a provoz, nicméně není u tohoto systému možnost dalšího rozšíření bez nutnosti nové výstavby mýtných bran. Satelitní mýtný systém je dražší na vybudování a provoz, ale má ohromnou výhodu ve flexibilitě rozšiřování zpoplatněných úseků. Satelitní mýtné systémy jsou nákladné hlavně z důvodu vysokých počátečních investic do vybudování družicového systému.

Pokud by se vláda České republiky rozhodla pro rozšiřování zpoplatnění pozemních komunikací I. a II. tříd, současný systém by se musel rozšířit, což by znamenalo vysoké počáteční investice do vybudování nových mýtných bran a jejich zázemí. Oproti tomu pokud by došlo k rozhodnutí o zavedení satelitního mýtného systému, došlo by k úspoře počátečních nákladů, ale provozní náklady by byly vyšší z důvodu vyšší ceny za pronájem satelitních služeb.

Po zvážení všech možných alternativ jsem došel k závěru, že by bylo vhodné odložit plánované rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací na I. a II. třídy až do doby, kdy bude zpuštěn družicový systém Galileo. Do té doby je nutné investovat do rekonstrukcí pozemních komunikací I. a II. tříd, aby jejich technický stav odpovídal požadavkům dopravců a veřejnosti. Po spuštění družicového systému Galileo a po dokončení rekonstrukcí pozemních komunikací nižších tříd, bych doporučoval zavést povinnost platby mýtného poplatku na všechny pozemní komunikace I. třídy a na vybrané pozemní komunikace II. třídy, na kterých dopravní proudy přesahují dopravní kapacity.

Zároveň bych doporučil zavést zvýšené mýtné poplatky v rizikových měsících, kterými jsou červenec a srpen. Tato zvýšená sazba by platila pouze v době odpoledních dopravních špiček do 15:00 do 21:00 hodin. Hlavním efektem tohoto zavedení by bylo snížení dopravních proudů v době odpolední špičky, čímž by mělo docházet ke zmírnění kongescí a ke snížení nehodovosti.

Dalším doporučením by bylo zavedení vyšších mýtných poplatků ve čtvrtek v době odpolední špičky od 15:00 do 21:00 hodin. Důvodem pro toto doporučení je hlavně výše nehodovosti v tento den. Po zavedení vyšších poplatků by mělo dojít ke snížení nehodovosti a k nižší tvorbě dopravních kongescí.

Posledním doporučením je podpora kombinované dopravy pomocí mýtného systému. Pokud by došlo ke znovuobnovení systému ROLA kombinované dopravy v České republice, bylo by vhodné zavést vyšší sazby mýtného ve večerních hodinách na trasách, které jsou paralelní s železniční tratí. Přepravci by po zavedení byli motivováni k využití kombinované dopravy, která by jim přinesla jak finanční, tak časovou úsporu.

Použitá literatura

- [1] *MÝTUS MÝTO: Z historie zpoplatnění silnic.* [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://veteran.auto.cz/auta/mytus-myto-z-historie-zpoplatneni-silnic/>
- [2] *Slavné obrazy: Židovská brána.* [online]. 2005 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://brno.slavneobrazy.cz/zidbrana.php>
- [3] *Vsetín v obrazech: Železný most s mýtnicí, Palackého ulice a Horní město se zámek.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.vsetinvoobrazech.cz/1913-zelezny-most-s-mytnici-palackeho-ulice-a-horni-mesto-se-zamkem_1109.html
- [4] *České dálnice: Historie dálnic.* [online]. 2002-2011, 2009-13-03 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/odborne-info/historie-dalnic>
- [5] PRÁŠIL, Michal. *Dálnice 1967 - 2007* [online]. druhé. 2007 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/prilohy/dalnice-1967-2007.pdf>
- [6] *Nejčastější dotazy k elektronickému mýtnému.* [online]. 2005-10-31 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/Dotazy/dotazy_mytne.htm
- [7] RICHARDS, Martin G. *Congestion Charging in London: The Policy and the Politics.* 2006. ISSN 13:978-1-4039-3240-2.
- [8] CHLAŇ, Alexander a Petr STEJSKAL. *Tarifní a ceny v dopravě.* Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. ISBN 978-80-7395-104-7.
- [9] *Ministerstvo dopravy - České republiky: Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013* [online]. 2005 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

- [10] *Daňové úlevy pro kombinovanou dopravu: Jaké jsou podmínky pro využití slevy na silniční dani?*. [online]. 2004, 2012 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/silnicni-doprava/jake-jsou-podminky-pro-vyuziti-slevy-na-silnicni-dani-3732>
- [11] *Letištní poplatky*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.zkratka-letenky.cz/clanky/letenky/letistni-poplatky/>
- [12] *Výnosy státu z dálničních známek loni stouply na tři miliardy Kč*. [online]. 2011-01-27 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/296356-vynosy-statu-z-dalnicnich-znamek-loni-stouply-na-tri-miliardy-kc/>
- [13] *Státní fond dopravní infrastruktury*. [online]. 2008 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/CZ/>
- [14] *Ročenka dopravy 2010*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2010/rocenka/htm_cz/cz10_224000.html
- [15] *Praha před 85 lety přestala vybírat mostné. Ani v krizi ho Česko neobnoví*. [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://ekonomika.idnes.cz/praha-pred-85-lety-prestala-vybirat-mostne-ani-v-krizi-ho-cesko-neobnovi-1ms-/ekonomika.aspx?c=A100122_160808_ekonomika_spi
- [16] *Great Belt Bridge Fixe*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Great_Belt_Fixed_Link#Toll_charge
- [17] *10 největších mostů světa*. [online]. 2004-04-21 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://21stoleti.cz/blog/2004/04/21/10-nejvetsich-mostu-sveta/>
- [18] *Stavby světa: Tunel pod kanálem La Manche*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.quido.cz/stavby/eurotunnel.html>
- [19] *Londýn*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Lond%C3%BDn>

- [20] FENCL, Ivan a Miloš ČERNÝ. *Zpoplatnění vjezdu do centra Londýna*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.itsrevue.cz/index.php?its=archiv-clanku/zpoplatneni-vjezdu-do-centra-londyna>
- [21] *Čtení poznávacích značek (SPZ)*. [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.eyedea.cz/index.php?load=products/lpr&lang=CZ>
- [22] *Systém výběru mýtného v centrální oblasti Londýna*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.cdv.cz/file/clanek-system-vyberu-mytneho-v-centralni-oblasti-londyna/>
- [23] *London congestion charge*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/London_congestion_charge
- [24] *Transport for London: Maps and Times*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.tfl.gov.uk/tfl/roadusers/congestioncharge/whereandwhen/>
- [25] *Stockholm*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Stockholm>
- [26] *Dopravní postřehy se Stockholmu*. [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/dopravni-postrehy-ze-stockholmu.aspx>
- [27] *Road user charging*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.konsult.leeds.ac.uk/private/level2/instruments/instrument001/l2_001c.htm
- [28] *Systém Kapsch Area*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.kapsch.net/cz/cz/kts/portfolio/tolling-systems/multi-lane_free-flow_etc-system/Pages/kapsch_area.aspx
- [29] *Systém LSVÁ - elektronický výběr mýtného ve Švýcarsku*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.czrso.cz/index.php?id=313>

- [30] *Elektronické platby mýtného: komunikace a interoperabilita*. [online]. 2004 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.automatizace.cz/article.php?a=633>
- [31] *Jak bude fungovat satelitní mýtné v Česku*. [online]. 2007 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://technet.idnes.cz/tec_technika.asp?c=A070813_115915_tec_technika_NYV
- [32] *Visions: Na rade sú slovenské dálnice*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.visions.sk/ctc-dialnice.html>
- [33] *Satellitic - FAQ*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.satellitic.com/en/page/faq.html>
- [34] *Princip funkce satelitního mýtného systému*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: www.mhi.co.jp/en/products/expand/_icsFiles/artimage/2008/11/12/ce_pd_ke_ex/gnss_01.jpg
- [35] *Globální polohovací a navigační satelitní systémy*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://geologie.vsb.cz/geoinformatika/kap09.htm>
- [36] *Plán zavádění programu Galileo*. [online]. 2011 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.spacedepartment.cz/3-sekce/galileo/plan-zavadeni-programu-galileo/kap09.htm>
- [37] *Elektronické mýto*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.dopravniinfo.cz/elektronicke-myto>
- [38] *Kapsch se pustil do bitvy proti slovenskému SkyToll, brání své brány*. [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://byznys.lidovky.cz/kapsch-se-pustil-do-bitvy-proti-slovenskemu-skytoll-brani-sve-brany-1i2-/ln-doprava.asp?c=A101110_130455_ln-doprava_gh
- [39] *SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/ES: o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly* [online]. 2009 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:CS:PDF>

- [40] *SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/52/ES: o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství* [online]. 2004[cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2004L0052:20090420:CS:PDF>
- [41] *SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2011/76/EU: kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly* [online]. 2011[cit. 2012-05-15].
- [42] *Mýtné v ČR.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.mdcrcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm
- [43] *Mezníky v historii společnosti KAPSCH.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.kapsch.net/cz/cz/kts/about_us/Pages/milestones.aspx
- [44] *Kapsch v České republice.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.kapsch.net/cz/cz/kts/about_us/Pages/default.aspx
- [45] *Vedení společnosti Kapsch.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.kapsch.net/cz/cz/kts/about_us/Pages/Management.aspx
- [46] *Aktuální sazby, přehled a mapa mýtného v roce 2011.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.podnikatel.cz/clanky/aktualni-sazby-mapa-mytneho-2011/>
- [47] *Sazby mýtného v roce 2012.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/doprava/mdcr-sazby-mytneho-v-roce-2012/1000470/62871/>
- [48] *Elektronické mýto (výkonové zpoplatnění): Síť zpoplatněných komunikací k 1.1.2012.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.ceskedalnice.cz/image/myto-velka.gif>
- [49] *Dálniční známky - vše o dálničních známkách.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.dalnice.com/doprava/poplatky/znamky_info.htm

- [50] *Státní fond dopravní infrastruktury: Ceny a platnost.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.sfdi.cz/CZ/2012dk-ceny-a-platnost.php>
- [51] *ISEM - INTEROPERABILNÍ SYSTÉM ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO.* [online]. 2011 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.dopravnifederace.cz/_files/file/1_Nestrasil_Interoperabilni%20system%20elektronickeho%20mytneho.pdf
- [52] *Dokáže mýto regulovat dopravu?* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://zaoral.blog.ihned.cz/c1-47490600-dokaze-myto-regulovat-dopravu>
- [53] *Páteční sazby snížily provoz kamionů.* [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://kamionaci.cz/legislativa-v-doprave/patecni-sazby-snizily-provoz-kamionu>
- [54] *Statistika nehodovosti - Policie České republiky. Policie České Republiky* [online]. 2010 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-178464.aspx>
- [55] *Vítejte na Zemi - Síť železnic v ČR.* [online]. 2011 [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.cittadella.cz/cenia/index.php?p=sit_zeleznic_v_cr&site=doprava
- [56] *Současnost a budoucí rozvoj silničních a dálničních staveb v ČR.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://www.casopisstavebnictvi.cz/soucasnost-a-budouci-rozvoj-silnicnich-a-dalnicnich-staveb-v-cr_N3433
- [57] *Seřadovací nádraží - Wikipedie.* [online]. [cit. 2012-05-15]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Se%C5%99a%C4%8Fovac%C3%AD_n%C3%A1dra%C5%BE%C3%AD

Seznam tabulek

Tabulka č. 1 - Slevy na silniční dani za užívání kombinované dopravy	25
Tabulka č. 2 - Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z fondů Ministerstva dopravy a ze Státního fondu pro rozvoj dopravy v minulých letech (v milionech Kč)27	27
Tabulka č. 3 - Výše poplatků za přejezd na vybraných mostech	31
Tabulka č. 4 - Ceny mýtného v České republice pro rok 2011	57
Tabulka č. 5 - Ceny mýtné v České republice pro rok 2012	57
Tabulka č. 6 - Příjmy mýtného systému v Kč	59
Tabulka č. 7 - Náklady na provoz mýtného v Kč.....	59
Tabulka č. 8 - Čisté zisky mýtného systému v Kč.....	59
Tabulka č. 9 - Vývoj cen dálničních známek	66
Tabulka č. 10 - Plánovaný rozvoj zpoplatnění pozemních komunikací.....	69
Tabulka č. 11 - Počet nehod v jednotlivých dnech.....	72
Tabulka č. 12 - Počet nehod v jednotlivých měsících	73
Tabulka č. 13 - Seznam seřadovacích stanic v České republice.....	76

Seznam obrázků

Obrázek č. 1 - Židovská brána v Brně	11
Obrázek č. 2 - Most s mýtnicí ve Vsetíně	12
Obrázek č. 3 - Plán silniční magistrály podle J. A. Bati.....	14
Obrázek č. 4 - Vliv poplatků (externích nákladů) na nabídkovou a poptávkovou křivku dopravy	23
Obrázek č. 5 - Objemy výběru poplatků za pozemní komunikace v mld. Kč.....	26
Obrázek č. 6 - Stanice pro výběr mostného na mostě Great Belt Bridge	30
Obrázek č. 7 - Přeprava vozidel Eurotunelem.....	32
Obrázek č. 8 - Mapa zpoplatněné zóny v Londýně	35
Obrázek č. 9 - Princip funkce snímání vozidel (Stockholm).....	36
Obrázek č. 10 - Mapa zpoplatněné zóny ve Stockholmu	38
Obrázek č. 11 - OBU - On Board Unit značky Siemens	42
Obrázek č. 12 - Princip funkce satelitního mýtného systému	43
Obrázek č. 13 - Princip funkce satelitního mýtného systému	44
Obrázek č. 14 - Družicový systém Galileo (plán k roku 2020).....	45
Obrázek č. 15 - Mýtná brána	47
Obrázek č. 16 - Technické vybavení mýtných bran	48
Obrázek č. 17 - Mapa zpoplatněných úseků elektronickým mýtným systémem	58
Obrázek č. 18 - Současné označení a),b) zpoplatněných komunikací, c) komunikací bez poplatků	60

Obrázek č. 19 - Roční dálniční známka.....	62
Obrázek č. 20 - Měsíční dálniční známka	63
Obrázek č. 21 - Desetidenní dálniční známka	63
Obrázek č. 22 - Správné místo pro umístění dálniční známky	64
Obrázek č. 23 - Mapa současného zpoplatnění pozemních komunikací (r. 2012).....	67
Obrázek č. 24 - Mapa plánovaného rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací.....	68
Obrázek č. 25 - Mapa železniční sítě v České republice	75
Obrázek č. 26 - Mapa pozemních komunikací vhodných pro podporu kombinované dopravy	75

Seznam zkratek

CEN	Evropský výbor pro normalizaci
CN	Cellular networks
CS	Commercial service
ČR	Česká republika
DSRC	Dedicated Short Range Communication
EETC	Evropské služby elektronického mýtného
ESA	Evropská kosmická agentura
GBP	Britská libra
GNSS	Global navigation satellite systém
GORT	Gauteng open road tolls
GPRS	General packet radio service
GPS	Global Position Systém
GSM	Global system for mobile communication
HRK	Chorvatská kuna
ISO	Mezinárodní organizace pro normalizaci
LPR	Licence Plate Recongnition
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MHD	Městská hromadná doprava
OBU	On board unit
OS	Open service
PRS	Public regulated service
ROLA	Rollende Landstraße
SANRAL	South african national roads agency
SAR	Search and rescue
SEK	Švédská koruna
SFDI	Státní fond pro rozvoj dopravní infrastruktury
SMS	Short message servise
SOL	Safety of life service

Seznam příloh

Příloha č. 1 - Seznam silnic I. tříd, jejichž užití podléhá mýtnému poplatku

Příloha č. 2 - Seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému poplatku

Příloha č. 3 - Seznam dálnic a rychlostních komunikací, které podléhají časovému poplatku

Příloha č. 4 - Vývoj cen mýtného v České republice

Příloha č. 5 - Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES

Příloha č. 6 - Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES

Příloha č. 7 - Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU

Příloha č. 8 - Nařízení vlády 354/2011 Sb.

Seznam silnic I. tříd, jejichž užití podléhá mýtnému poplatku

Seznam silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému		
(K § 20 odst. 1 zákona)		
Označení	Úsek	Délka (km)
I/7	Panenský Týnec – Smolnice (exity 37-41)	2,5
I/11	Hradec Králové, Kukleny – Hradec Králové, Plotiště nad Labem	3,4
I/11	Český Těšín, Svibice – Mosty u Jablunkova, státní hranice	23,1
I/30	Lhotka nad Labem – Ústí nad Labem, Vaňov	14,4
I/33	Plotiště nad Labem – Náchod, Branka	29,2
I/35	Křelov – Olomouc, Řepčín (okružní křižovatka)	2,4
I/35	Horní Chrastava – Liberec, Hodkovická (exit 26)	12,8
I/38	Jihlava, Bedřichov – Jihlava, západ	3,6
I/46	Olomouc, Slavonín – Olomouc, centrum	1,1
I/47	Kroměříž, východ – Hulín	3,6
I/47	Přerov – Běloutín	22,4
I/48	Běloutín, východ – Frýdek-Místek	40,0
I/48	Běloutín, východ – Rychaltice	33,8
I/52	Modřice, sever – Rajhrad	4,3
I/52	Pohořelice, jih – Mikulov, státní hranice	20,7
I/55	Přerov, Horní Moštěnice – Hulín (I/47)	11,4
I/58	Skotnice – Krmelín	13,2

Seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému poplatku

Seznam dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá mýtnému		
(K § 20 odst. 1 zákona)		
Označení	Úsek	Délka (km)
D1	Praha, Spořilov – Říkovice (exity 1-272)	271,9
D1	Lipník nad Bečvou – státní hranice (exit 298 až km 377)	79,5
D2	Brno, jih – státní hranice (exit 1 až km 61)	61,0
D3	Mezno – Čekanice (exity 62-76)	14,2
D5	Praha, Třebonice – státní hranice (exit 1 až km 151)	150,9
D8	Praha, Březiněves – státní hranice (km -3,5 až km 92)	95,6
D11	Praha, Horní Počernice – Sedlice (exity 1-84)	84,7
R1	Praha, Satalice – Praha, Běchovice	3,3
R1	Modletice (D1/R1) – Praha, Ruzyně-staré letiště (exity 76-28)	35,4
R4	Jiloviště – Skalka (exity 8/9-41)	31,6
R4	Radobytce – Nová Hospoda (exity 77-84)	6,8
R6	Praha, Řepy – Nové Strašecí (exity 1-32)	31,7
R6	Jenišov – Cheb, sever (exity 131-169)	37,5
R7	Praha, Ruzyně-letiště – Knovíz (exity 2-18)	16,6
R7	Bitozevs – Žiželice (exity 60-66)	5,3
R10	Praha, Satalice – Ohrazenice (exity 1-71)	71,3
R35	Liberec, Hodkovická – Ohrazenice (exity 26-44)	17,5
R35	Sedlice – Opatovice (exity 126-129)	4,1
R35	Mohelnice, jih – Křelov (exity 235-261)	25,8
R35	Olomouc, Topolany – Lipník nad Bečvou (km 264 až exit 296)	33,0
R46	Vyškov, východ – Olomouc, Slavonín (exit 1 až km 39)	39,2
R48	Bělotín – Bělotín, východ (exity 1-3)	3,5
R48	Rychaltice – Frýdek-Místek, západ (exity 38-45)	6,7
R48	Frýdek-Místek – Žukov (km 47 až exit 70)	19,4
R52	Rajhrad – Pohořelice, jih (exity 10-26)	16,9
R55	Hulín – Otrokovice (exity 16-32)	16,4
R56	Ostrava, Hrabová – Frýdek-Místek (exity 39-51)	12,2
R63	Bystřany – Řehlovice (exity 1-7)	7,0

Seznam dálnic a rychlostních komunikací, které podléhají časovému poplatku

1	Praha-Chodov (výjezd 2) – Říkovice (výjezd 272) Lipník nad Bečvou (výjezd 298) – Ostrava-Rudná (km 354)
2	Brno-Chrlice (výjezd 3) – hranice se Slovenskem (km 61) – ve směru ze Slovenska zpoplatnění až od km 55,5 (odpočívka Lanžhot)
5	Praha-Třebonice (výjezd 1) – hranice s Německem (km 151) – ve směru z Německa zpoplatnění až od km 149,7 (odpočívka Rozvadov)
8	Praha-Zdiby (výjezd 1) – hranice s Německem (km 92) – ve směru z Německa zpoplatnění až od km 78,0 (odpočívka Varvažov)
11	Praha-Horní Počernice (výjezd 1) – Sedlice (výjezd 84)
1	Praha-Modletice (výjezd 76) – Praha-Řepy (výjezd 26)
4	Jiloviště (výjezdy 8/9) – Skalka (výjezd 41)
6	Praha-Řepy (výjezd 1) – Nové Strašecí (výjezd 32) Karlovy Vary-Jenišov (výjezd 131) – Cheb-sever (výjezd 169)
7	Praha-Ruzyně, letiště (výjezd 2) – Knovíz (výjezd 18)
10	Praha-Satalice (výjezd 1) – Ohrazenice (výjezd 71)
35	Liberec-Hodkovičká (výjezd 26) – Ohrazenice (výjezd 44) Sedlice (výjezd 126) – Opatovice (km 129) Mohelnice-jih (km 235) – Křelov (km 261) Olomouc-Topolany (km 264) – Lipník nad Bečvou (km 296)
46	Vyškov-východ (výjezd 1) – Olomouc-Slavonín (km 39)
48	Bělotín (výjezd 1) – Bělotín-východ (výjezd 3) Rychaltice (km 38) – Frýdek-Místek-západ (výjezd 45) Frýdek-Místek (km 47) – Žukov (výjezd 70)
52	Rajhrad (výjezd 10) – Pohořelice-jih (výjezd 26)
55	Hulín (výjezd 16) – Otrokovice (výjezd 32)
56	Ostrava-Hrabová (výjezd 40) – Frýdek-Místek (výjezd 51)
63	Bystřany (výjezd 1) – Řehlovice (výjezd 7)

Vývoj cen mýtného v České republice

Ceny mýtného v roce 2007 pro nákladní automobily						
do Euro2			od Euro3			
	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	
	2,30 Kč/km	3,70 Kč/km	5,40 Kč/km	1,70 Kč/km	2,90 Kč/km	4,20 Kč/km

Ceny mýtného v roce 2008 pro nákladní automobily						
do Euro2			od Euro3			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,30 Kč/km	3,70 Kč/km	5,40 Kč/km	1,70 Kč/km	2,90 Kč/km	4,20 Kč/km
I	1,10 Kč/km	1,80 Kč/km	2,60 Kč/km	0,80 Kč/km	1,40 Kč/km	2,00 Kč/km

Ceny mýtného v roce 2009 pro nákladní automobily						
do Euro2			od Euro3			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,30 Kč/km	3,70 Kč/km	5,40 Kč/km	1,70 Kč/km	2,90 Kč/km	4,20 Kč/km
I	1,10 Kč/km	1,80 Kč/km	2,60 Kč/km	0,80 Kč/km	1,40 Kč/km	2,00 Kč/km

Ceny mýtného v roce 2010 pro nákladní automobily						
Ostatní dny v týdnu						
do Euro2			od Euro3			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,26 Kč/km	3,63 Kč/km	5,30 Kč/km	1,67 Kč/km	2,85 Kč/km	4,12 Kč/km
I	1,08 Kč/km	1,77 Kč/km	2,55 Kč/km	0,79 Kč/km	1,37 Kč/km	1,96 Kč/km
Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.						
do Euro2			od Euro3			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,87 Kč/km	5,55 Kč/km	8,10 Kč/km	2,12 Kč/km	4,35 Kč/km	6,30 Kč/km
I	1,37 Kč/km	2,70 Kč/km	3,90 Kč/km	1,00 Kč/km	2,10 Kč/km	3,00 Kč/km

Ceny mýtného v roce 2011 pro nákladní automobily						
EURO 0 - 2						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,83 Kč/km	4,54 Kč/km	6,63 Kč/km	3,59 Kč/km	6,48 Kč/km	9,45 Kč/km
I	1,35 Kč/km	2,21 Kč/km	3,19 Kč/km	1,71 Kč/km	3,15 Kč/km	4,55 Kč/km
EURO 3-4						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,09 Kč/km	3,56 Kč/km	5,15 Kč/km	2,65 Kč/km	5,08 Kč/km	7,35 Kč/km
I	0,99 Kč/km	1,71 Kč/km	2,45 Kč/km	1,25 Kč/km	2,45 Kč/km	3,50 Kč/km
EURO 5+						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	1,67 Kč/km	2,85 Kč/km	4,12 Kč/km	2,12 Kč/km	4,06 Kč/km	5,88 Kč/km
I	0,79 Kč/km	1,37 Kč/km	1,96 Kč/km	1,00 Kč/km	1,96 Kč/km	2,80 Kč/km

Ceny mýtného v roce 2012 pro nákladní automobily						
EURO 0 - 2						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	3,34 Kč/km	5,67 Kč/km	8,24 Kč/km	4,24 Kč/km	8,10 Kč/km	11,76 Kč/km
I	1,58 Kč/km	2,74 Kč/km	3,92 Kč/km	2,00 Kč/km	3,92 Kč/km	5,60 Kč/km
EURO 3-4						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	2,61 Kč/km	4,45 Kč/km	6,44 Kč/km	3,31 Kč/km	6,35 Kč/km	9,19 Kč/km
I	1,23 Kč/km	2,14 Kč/km	3,06 Kč/km	1,56 Kč/km	3,06 Kč/km	4,38 Kč/km
EURO 5+						
Ostatní dny v týdnu			Pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod.			
	2 nápravy	3 nápravy	4 a více	2 nápravy	3 nápravy	4 a více
D+R	1,67 Kč/km	2,85 Kč/km	4,12 Kč/km	2,12 Kč/km	4,06 Kč/km	5,88 Kč/km
I	0,79 Kč/km	1,37 Kč/km	1,96 Kč/km	1,00 Kč/km	1,96 Kč/km	2,80 Kč/km

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES

Systém ASPI - stav k 27.5.2012 do částky 57/2012 Sb. a 29/2012 Sb.m.s.
Vyhledání a text 31999L0062 - poslední stav textu

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

1999/62/ES

ze dne 17. června 1999

o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 a článek 93 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise (1),

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru (2),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů (3),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy (4),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) K zamezení narušování hospodářské soutěže mezi dopravci v členských státech je třeba harmonizovat systémy poplatků a zavést spravedlivé mechanismy hrazení nákladů na pozemní komunikace dopravci.

(2) Těchto cílů lze dosáhnout jen postupně.

(3) Určitého stupně harmonizace systémů poplatků bylo již dosaženo přijetím směrnice Rady 92/81/EHS ze dne 19. října 1992 o harmonizaci struktury spotřebních daní z minerálních olejů (5) a směrnice Rady 92/82/EHS ze dne 19. října 1992 o sblížování sazeb spotřebních daní z minerálních olejů (6).

(4) Rozsudkem ze dne 5. července 1995 ve věci C-21/94 Evropský parlament vs. Rada (7) zrušil Soudní dvůr Evropských společenství směrnici Rady 93/89/EHS ze dne 25. října 1993 o zdaňování určitých vozidel určených k přepravě zboží členskými státy a o výběru mýtného a poplatků za užívání určitých pozemních komunikací (8), přičemž účinky uvedené směrnice zůstávají zachovány, dokud Rada nepřijme novou směrnici. Směrnice 93/89/EHS má být proto nahrazena touto směrnicí.

(5) Za současných podmínek by mělo být sblížení vnitrostátních systémů poplatků omezeno na užitková vozidla nad určitou celkovou hmotnost.

(6) Pro tento účel by se měly stanovit minimální sazby daní z vozidel, které jsou v současnosti ukládány v členských státech nebo které je případně nahradí.

(7) Rozlišením daní a poplatků by se mělo podporovat používání vozidel, která více šetří jak komunikace, tak životní prostředí, pokud toto rozlišení nenaruší fungování jednotného trhu.

(8) Aby se mohly členské státy snáze přizpůsobit úrovni vyžadované touto směrnicí, mělo by být pro určité členské státy stanoveno období pro odchylky od minimálních sazeb.

(9) Pro některé formy vnitrostátní místní přepravy zboží, které jen nepatrně ovlivňují trh dopravy Společenství, platí v současné době snížené sazby daně z vozidel. K zajištění hladkého přechodu by měly být členské státy oprávněny stanovit dočasné odchylky od minimálních sazeb.

(10) Členským státům by mělo být dovoleno uplatňovat snížené sazby nebo osvobození od daně na vozidla, jejichž použití nemůže ovlivnit dopravní trh Společenství.

(11) K zohlednění určitých zvláštních situací by měl být stanoven postup, kterým lze členským státům povolit, aby ponechaly v platnosti další osvobození od daně nebo daňové úlevy.

(12) Stávajícím narušením hospodářské soutěže nelze zcela zamezit pouze harmonizací daní a spotřebních daní z paliva. Do zavedení technicky a hospodářsky vhodnějších forem zdanění mohou však být tato narušení snížena možností zachovat v platnosti nebo zavést mýtné nebo dálniční poplatky. Kromě toho by členským státům mělo být povoleno vybírat poplatky za použití mostů, tunelů a horských průsmyků.

(13) Se zřetelem k zvláštním podmínkám určitých alpských tras může být pro členský stát vhodné neuplatňovat systémy poplatků za užívání nějakého přesně vymezeného úseku své dálniční sítě, aby mohl uplatňovat poplatek vztahující se k infrastruktuře.

(14) Mýtné a poplatky za užívání by neměly být diskriminující, neměly by vyžadovat nadměrné formality nebo vytvářet překážky na vnitřních hranicích. Proto by měla být přijata vhodná opatření, aby mýtné a poplatky za užívání mohly být hrazeny v kteroukoli denní a noční dobu a různými platebními prostředky.

(15) Poplatky za užívání by měly být úměrné době užívání pozemní komunikace a být rozlišeny s přihlédnutím k nákladům vzniklým na základě používání silničními vozidly.

(16) Pro vozidla evidovaná v Řecku by se měly, z důvodu obtíží vzniklých na základě geopolitické situace země, dočasně uplatnit snížené sazby poplatků za užívání.

(17) K zajištění jednotného uplatňování mýtného a poplatků za užívání by měla být stanovena jednotná pravidla tohoto uplatňování, například vymezení pozemních komunikací, za jejichž užívání jsou poplatky ukládány, maximální sazba poplatků a jiné obecné podmínky, které mají být splněny. Vážené průměrné mýtné by se mělo vztahovat k nákladům na výstavbu, provoz a rozvoj dané dopravní sítě.

(18) Členskými státy by mělo být umožněno přidělit určitou procentní část mýtného nebo poplatku za užívání k využití na ochranu životního prostředí a vyváženému rozvoji dopravních sítí, přičemž tato částka se vypočítá v souladu s touto směrnicí.

(19) Částky v této směrnici vyjádřené v národních měnových jednotkách členských států, které zavedly euro, byly stanoveny 1. ledna 1999, kdy byla hodnota eura určena v souladu s nařízením Rady (ES) č. 2866/98 ze dne 31. prosince 1998 o přepočítacích koeficientech mezi eurem a měnami členských států, které přijaly euro (1). Je žádoucí, aby členské státy, které nepřijaly euro, ročně přehodnocovaly částky v této směrnici přepočítané do národních měn a případně je s přihlédnutím ke změnám směnných kurzů upravovaly. Roční úpravy kurzů národních měn nemusí být povinné, pokud by změna na základě nového směnného kurzu byla nižší než určitá procentní sazba.

(20) Měl by být uplatněn územní princip. Na zavedení společného systému poplatků za užívání mohou spolupracovat dva nebo více členských států, pokud jsou splněny určité další podmínky.

(21) V souladu se zásadou proporcionality tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaných cílů podle čl. 5 třetího pododstavce Smlouvy.

(22) Měl by být stanoven pevný harmonogram přezkumu této směrnice a její případné úpravy za účelem rozvoje územně více vázaného systému poplatků,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

Obecná ustanovení

Článek 1

Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a poplatky za užívání ukládané na vozidla, jak jsou definovány v článku 2. Tato směrnice se nevztahuje na vozidla, která jsou používána pro dopravu výlučně na mimoevropských územích členských států. Nevztahuje se rovněž na vozidla evidovaná na Kanárských ostrovech, Ceutě a Melille, Azorech nebo Madeiře, která jsou používána pro dopravu výlučně na těchto územích nebo mezi těmito územími a pevninským územím Španělska, popřípadě Portugalska.

Článek 2

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „dálnicí“ pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která
 - i) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na dočasnou dobu, samostatné pruhy pro oba směry jízdy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak;
 - ii) se úrovněově nekříží s žádnou silnicí, železniční nebo tramvajovou tratí ani stezkou pro pěší;
 - iii) je zvlášť označena jako dálnice;
- b) „mýtným“ určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace uvedené v čl. 7 odst. 2; částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla;
- c) „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu pozemní komunikaci uvedenou v čl. 7 odst. 2;
- d) „vozidlem“ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny výlučně k přepravě zboží a jejichž celková hmotnost činí nejméně 12 tun;
- e) „vozidlem EURO I“ vozidlo s vlastnostmi definovanými v řádku A tabulky v části 8.3.1.1 přílohy I směrnice Rady 88/77/EHS ze dne 3. prosince 1987 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se opatření proti emisím plynných znečišťujících látek ze vznětových motorů vozidel (1);

f) „vozidlem EURO II“ rozumí vozidlo s vlastnostmi definovanými v řádku B tabulky v části 8.3.1.1 přílohy I směrnice 88/77/EHS.

KAPITOLA II

Zdanění vozidel

Článek 3

1. Daně z vozidel zmíněné v článku 1 jsou následující:

— Belgie:
taxe de circulation sur les véhicules automobiles / verkeersbelasting op de autovoertuigen,

— Dánsko:
vaegtafgift af motorkoretojer m.v.,

— Německo:
Kraftfahrzeugsteuer,

— Řecko:
Teli kikloforias

— Španělsko:

a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica;

b) impuesto sobre actividades económicas (pouze část poplatku týkající se motorových vozidel),
— Francie:

a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers;

b) taxe différentielle sur les véhicules a moteur,

— Irsko:
vehicle excise duty,
— Itálie:

a) assa automobilistica;

b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica,

— Lucembursko:
taxe sur les véhicules automoteurs,

— Nizozemsko:
motorrijtuigenbelasting,

— Rakousko:
Kraftfahrzeugsteuer,

— Portugalsko:

a) imposto de camionagem;

b) imposto de circulação,

— Finsko:
varsinainen ajoneuvovero/egentlig fordonsskatt,

— Švédsko:

fordonsskatt,

— Spojené království:

a) vehicle excise duty;

b) motor vehicle licence.

2. Členské státy, které nahradí kteroukoli daň uvedenou v odstavci 1 daní stejného druhu, o tom uvědomí Komisi, která provede nezbytné změny.

Článek 4

Postupy vyměřování a vybírání daní uvedených v článku 3 stanoví každý členský stát.

Článek 5

V případě vozidel evidovaných v členských státech vybírá daně uvedené v článku 3 pouze členský stát, v němž je vozidlo evidováno.

Článek 6

1. Bez ohledu na strukturu daní uvedených v článku 3 stanoví členské státy jejich sazby tak, aby pro každou kategorii nebo

podkategorii vozidel uvedenou v příloze I nebyla daňová sazba nižší než minimální sazba stanovená v uvedené příloze.

Do dvou let od vstupu této směrnice v platnost směji Řecko, Itálie, Portugalsko a Španělsko uplatňovat sazby nižší než minimální sazby stanovené v příloze I, nejméně však ve výši 65 % minimálních sazeb.

2. členské státy mohou poskytnout snížené sazby nebo osvobození od daně:

a) vozidlům používaným pro účely národní obrany nebo civilní ochrany, požárním nebo jiným záchranným vozidlům, vozidlům pořádkových služeb a vozidlům údržby pozemních komunikací;

b) vozidlům, která jsou v silničním provozu používána pouze příležitostně v členském státě, v němž jsou evidována, a která používají pouze fyzické nebo právnické osoby, jejichž hlavní činností není přeprava zboží, pokud přeprava uskutečňovaná těmito vozidly nenarušuje hospodářskou soutěž a pokud to schválí Komise.

3.

a) Rada může jednohlasně na návrh Komise zmocnit členský stát, aby ponechal v platnosti další osvobození od daně nebo sníženou sazbu ze zvláštních sociálně ekonomických důvodů nebo z důvodů infrastruktury daného státu. Tato osvobození od daně nebo snížené sazby se mohou vztahovat pouze na vozidla, která jsou evidována v daném členském státě a uskutečňují přepravu výlučně v rámci přesně vymezené části jeho území.

b) Každý členský stát, který hodlá ponechat v platnosti toto osvobození od daně nebo snížené sazby, o tom uvědomí Komisi a zašle jí rovněž všechny nezbytné informace. Komise uvědomí do jednoho měsíce ostatní členské státy o návrhu na osvobození od daně nebo sníženou sazbu.

Má se za to, že Rada schválila ponechání navrhovaného osvobození od daně nebo snížené sazby v platnosti, pokud do dvou měsíců ode dne, kdy byly ostatní členské státy uvědoměny podle prvního pododstavce, nepožádá Komise ani žádný členský stát, aby Rada věc přezkoumala.

4. Aniž jsou dotčeny odst. 1 druhý pododstavec, odstavce 2 a 3 tohoto článku nebo článek 6 směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (1), nesmějí členské státy poskytnout žádné osvobození od daně nebo snížení sazeb daní uvedených v článku 3, které by vedlo k tomu, že by vyměřená daň poklesla pod minimální sazbu zmíněnou v odstavci 1 tohoto článku.

KAPITOLA III

Mýtné a poplatky za užívání

Článek 7

1. Členské státy mohou ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání podle podmínek uvedených v odstavcích 2 až 10.

2.

a) Mýtné a poplatky za užívání budou ukládány pouze za užívání dálnic nebo vícepruhových silnic pro motorová vozidla, za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

V členském státě, kde se nenalézá obecná síť dálnic nebo silnic pro motorová vozidla, mohou být nicméně mýtné a poplatky za užívání ukládány za užívání pozemních komunikací nejvyšší kategorie, která se v tomto státě nalézá.

b) Po konzultaci Komise a postupem podle rozhodnutí Rady ze dne 21. března 1962 o zavedení postupu pro předchozí prověření a konzultace určitých právních a správních předpisů navrhovaných členskými státy v oblasti dopravy (2)

i) mohou být mýtné a poplatky za užívání uloženy rovněž za užívání jiných úseků hlavních sítí pozemních komunikací, zejména

— pokud k tomu existují bezpečnostní důvody,

— v členském státě, který nemá na převážné části svého území žádnou souvislou síť dálnic nebo silnic pro motorová vozidla, mohou být poplatky uloženy v této části země, avšak pouze na pozemních komunikacích sloužících přepravě zboží těžkými nákladními vozidly jak mezinárodní, tak mezi regiony, pokud poptávka po dopravě a hustota obyvatelstva hospodářsky neodůvodňují výstavbu dálnic nebo silnic pro motorová vozidla;

ii) může být členským státem zaveden zvláštní režim pro pohraniční území dotyčného členského státu;

iii) může Rakousko vyjmout z rakouského poplatku za užívání úseku dálnice mezi Kufsteinem a Brennerem.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být ukládány současně za užívání téhož úseku pozemní komunikace. Členské státy nicméně mohou u sítí, kde se ukládají poplatky za užívání, uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

4. Mýtné a poplatky za užívání nesmí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce nebo výchozího či cílového místa přepravy.

5. Mýtné a poplatky za užívání jsou ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost dopravy a aby nebyly nutné povinné kontroly na vnitřních hranicích Společenství. Přitom členské státy spolupracují, aby dopravcům umožnily poplatky za užívání hradit zejména na větších výběrčích místech v kterékoli denní a noční době a prostřednictvím všech běžných platebních prostředků, a to jak uvnitř, tak za hranicemi členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy přiměřeně vybaví výběrčí místa pro placení mýtného a poplatků za užívání tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu.

6. Členský stát může stanovit, že vozidla v něm evidovaná podléhají poplatku za užívání celé sítě pozemních komunikací na jeho

území.

7. Poplatek za užívání, včetně správních výdajů, který takový členský stát stanoví, nepřekročí pro žádnou kategorii vozidel maximální sazby uvedené v příloze II.

Maximální sazby budou přezkoumány k 1. červenci 2002 a poté každé dva roky. Bude-li to nezbytné, navrhne Komise vhodné úpravy a Evropský parlament a Rada o nich rozhodnou postupem stanoveným ve Smlouvě.

Členské státy vybírající poplatky za užívání budou po dobu dvou let ode dne, od kterého se použije tato směrnice, ukládat kvůli geopolitické situaci Řecka vozidlům evidovaným v této zemi sazbu poplatků za užívání sníženou o 50 %. Komise může každoročně rozhodnutím povolit, aby členské státy tuto sníženou sazbu uplatňovaly i nadále.

8. Sazby poplatků za užívání jsou úměrné době užívání pozemní komunikace.

Členský stát je oprávněn ukládat vozidlům evidovaným v tomto státě pouze roční poplatky.

9. Vážené mýtné musí odpovídat nákladům na stavbu, provoz a rozvoj dané sítě pozemních komunikací.

10. Aniž je dotčeno vážené mýtné uvedené v odstavci 9, mohou členské státy rozlišit sazby mýtného podle:

a) emisní třídy vozidla, pokud žádné mýtné nepřesáhne o 50 % sazbu stanovenou pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy;

b) denní doby, pokud žádné mýtné nepřesáhne o 100 % sazbu stanovenou pro nejlevnější období dne.

Jakékoli rozlišení poplatků podle emisní třídy vozidla nebo denní doby musí být přiměřené sledovanému cíli.

Článek 8

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému poplatků za užívání na svých územích. V tom případě spolupracují tyto členské státy úzce s Komisí stejně jako při následném chodu systému a případných změnách.

2. Kromě podmínek stanovených v článku 7 platí pro společný systém tyto podmínky:

a) zúčastněné členské státy určí roční poplatek za společné užívání, který není vyšší než sazba zmíněná v čl. 7 odst. 7;

b) platba poplatku za společné užívání opravňuje k využití sítě, jak ji vymezí každý zúčastněný členský stát v souladu s čl. 7 odst. 2;

c) ke společnému systému se mohou připojit další členské státy;

d) zúčastněné členské státy sestaví rozdělovací klíč, na jehož základě každý z nich obdrží spravedlivý podíl z příjmů plynoucích z poplatků za užívání.

KAPITOLA IV

Závěrečná ustanovení

Článek 9

1. Touto směrnicí není dotčeno vybírání následujících daní a poplatků členskými státy:

a) zvláštní daně nebo poplatky:

— ukládané při evidenci vozidla, nebo

— ukládané na vozidla nebo náklady nadměrných hmotností nebo rozměrů;

b) parkovací poplatky a zvláštní poplatky za používání městských komunikací;

c) regulační poplatky určené k zabránění časovým a místním dopravním zácpám.

2. Touto směrnicí není rovněž dotčeno přidělení určité procentní části mýtného a poplatků za užívání k využití na ochranu životního prostředí a vyváženému rozvoji dopravních sítí, přičemž tato částka musí být vypočítána v souladu s čl. 7 odst. 7 nebo čl. 7 odst. 9.

Článek 10

1. Pro účely této směrnice jsou směnnými kurzy eura a národních měn členských států, které nepřijaly euro, kurzy platné první pracovní den v měsíci říjnu a zveřejněné v Úředním věstníku Evropských společenství; tyto kurzy se použijí od 1. ledna následujícího kalendářního roku.

2. Členské státy, které nepřijaly euro, mohou při ročních úpravách uvedených v odstavci 1 zachovat v platnosti dosavadní částky, pokud by přepočtení částek vyjádřených v eurech vedl ke změně menší než 5 % vyjádřené v národních měnách.

Článek 11

1. K datům uvedeným v čl. 7 odst. 7 druhém pododstavci předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, přičemž přihledne k technologickému rozvoji a vývoji hustoty provozu.

2. Členské státy zašlou Komisi nejpozději do šesti měsíců před daty stanovenými v odstavci 1 údaje nezbytné k sestavení uvedené zprávy.

3. Kromě toho přihlížejí členské státy při zavádění elektronických systémů vybírání mýtného nebo poplatků za užívání k tomu, že by tyto systémy měly být mezi sebou přiměřeně slučitelné.

Článek 12

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. července 2000. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice. Komise o tom uvědomí ostatní členské státy.

Článek 13

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v Úředním věstníku Evropských společenství.

Článek 14

Tato směrnice je určena členskými státním.

V Lucemburku dne 17. června 1999.

Za Evropský parlament

předseda

J. M. GIL-ROBLES

Za Radu

předseda

F. MÜNTEFERING

-----Pozn. ASPI: Text dokumentu včetně příloh naleznete ve formátu pdf na webové adrese <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:04:31999L0062:CS:PDF>

(1) Úř. věst. C 59, 26.2.1997, s. 9.

(2) Úř. věst. C 206, 7.7.1997, s. 17.

(3) Stanovisko předloženo dne 3. června 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

(4) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. července 1997 (Úř. věst. C 286, 22.9.1997, s. 217), společný postoj Rady ze dne 18. ledna 1999 (Úř. věst. C 58, 1.3.1999, s. 1) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 7. května 1999 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku).

(5) Úř. věst. L 316, 31.10.1992, s. 12. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 94/74/ES (Úř. věst. L 365, 31.12.1994, s. 46).

(6) Úř. věst. L 316, 31.10.1992, s. 19. Směrnice ve znění směrnice 94/74/ES.

(7) Sb. rozh. 1995, I-1827.

(8) Úř. věst. L 279, 12.11.1993, s. 32.

(1) Úř. věst. L 359, 31.12.1998, s. 1.

(1) Úř. věst. L 36, 9.2.1988, s. 33. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 96/1/ES (Úř. věst. L 40, 17.2.1996, s. 1).

(1) Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38.

(2) Úř. věst. 23, 3.4.1962, s. 720/62. Rozhodnutí naposledy pozměněné rozhodnutím 73/402/EHS (Úř. věst. L 347, 17.12.1973, s. 48).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES

Systém ASPI - stav k 27.5.2012 do částky 57/2012 Sb. a 29/2012 Sb.m.s.

Vyhledání a text 32004L0052 - poslední stav textu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady

2004/52/ES

ze dne 29. dubna 2004

o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 7 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů [2],

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy [3],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Usnesením ze dne 17. června 1997 o rozvoji telematiky v silniční dopravě, a zejména s ohledem na elektronický výběr poplatků [4] vyzvala Rada Komisi a členské státy, aby vypracovaly strategii sblížení systémů elektronického výběru poplatků s cílem dosáhnout náležité úrovně interoperability na evropské úrovni. Sdělení Komise o interoperabilních systémech elektronického vybírání poplatků v Evropě bylo první etapou této strategie.

(2) Většina členských států, které instalovaly elektronické systémy vybírání mýtného, aby financovaly náklady silniční infrastruktury nebo vybíraly poplatky za užívání silnic (dále jen společný termín "elektronické systémy mýtného"), užívají mikrovlnnou techniku o krátkém dosahu a kmitočtu blížícím se 5,8 GHz, ale tyto systémy nejsou v současnosti zcela slučitelné. Po schválení předběžných technických norem z roku 1997 dospěly práce na mikrovlnné technologii uskutečněné Evropským výborem pro normalizaci v lednu 2003 k přípravě technických norem, které jsou připraveny pro slučitelnost mikrovlnných elektronických systémů mýtného o kmitočtu 5,8 GHz. Tyto předběžné normy se však nevztahují na všechny vyhrazené komunikace o krátkém dosahu na 5,8 GHz (Dedicated Short-Range Communications - DSRC), které jsou v provozu ve Společenství, a zahrnují dvě varianty, které nejsou zcela slučitelné. Jsou založené na otevřených systémech modelu propojení, který stanovila Mezinárodní organizace pro normalizaci pro komunikaci mezi výpočetními systémy.

(3) Výrobci zařízení a správci infrastruktury nicméně souhlasili, že v rámci Společenství vyvinou interoperabilní výrobky založené na dosavadní systémech DSRC na 5,8 GHz. Zařízení, které bude nutné poskytnout uživatelům, má tak být schopné komunikovat s technologií, která může být užívána jen v nových systémech elektronického mýtného, které mají být zavedeny do provozu ve Společenství po 1. lednu 2007, totiž technologii družicového určování polohy, mobilní komunikační technologii užívající normu GSM-GPRS a mikrovlnné technice na 5,8 GHz.

(4) Je nezbytné, aby práce na normalizaci byla dokončena co nejdříve s cílem stanovit technické normy zajišťující technickou slučitelnost mezi systémy elektronického mýtného, které jsou založeny na mikrovlnné technice na 5,8 GHz, technologiích družicového určování polohy a mobilních komunikací, s cílem vyhnout se další fragmentaci trhu.

(5) Je nezbytné zajistit v členských státech a sousedních zemích široké rozšíření elektronického mýtného a vzniká potřeba interoperabilních systémů, které vyhoví budoucímu vývoji politiky zpoplatňování silnic na evropské úrovni a budoucímu technickému rozvoji.

(6) Systémy elektronického mýtného by měly být interoperabilní a založené na otevřených a veřejných normách, které jsou bez diskriminace dostupné všem dodavatelům systémů.

(7) Při zavádění nových elektronických systémů mýtného by měl být k dispozici dostatek vybavení, aby se zamezilo diskriminaci mezi dotčenými podniky.

(8) Zejména vzhledem k velké pružnosti a univerzálnosti mohou aplikace nových technologií družicového určování polohy (GNSS) a mobilních komunikací (GSM/GPRS) pro elektronické systémy mýtného sloužit k zajištění požadavků nových politik zpoplatnění silnic, které se plánují na úrovni Společenství a členských států. Tyto technologie umožňují bez nákladných investic do infrastruktury spočítat počet kilometrů ujetých na určité kategorii silnice. Rovněž se otevírají možnosti nových bezpečnostních a informačních služeb pro cestující, jako je automatický alarm spuštěný vozidlem, které se účastní nehody, s uvedením své polohy, informace v reálném čase o podmínkách dopravního

provozu, hustotě dopravního provozu a cestovní časy. Co se týče družicového určování polohy je projekt Galileo, který byl zahájen Společenstvím v roce 2002, určen k tomu, aby od roku 2008 zajišťoval kvalitnější informační služby, než současné družicovými systémy navigace, které jsou zároveň vhodné pro služby silniční telematiky. Stejně výsledky bude poskytovat Evropský geostacionární navigační překryvný systém (European Geostationary Navigation Overlay System - EGNOS), který je plánován jako předběžný systém a který bude již v provozu v roce 2004. Tyto inovační systémy však mohou vyvolat problémy týkající se spolehlivosti kontroly a ochrany proti podvodu. Nicméně vzhledem k podstatným výhodám zmíněným výše je uplatnění technologií družicového určování polohy a mobilních komunikací v zásadě doporučitelné při zavádění nových elektronických systémů mýtného.

(9) Jako překážka jak plynulého fungování vnitřního trhu, tak plnění cílů dopravní politiky se může ukázat rozšiřování technologií elektronických systémů mýtného, které jsou již užívány nebo jsou plánovány (zejména družicové určování polohy a mobilní komunikace založené na mikrovlnách na 5,8 GHz) a rozšiřování tomu odpovídajících různých technických podmínek, které stanoví členské státy a sousední země pro své elektronické systémy mýtného. Tato situace může vést k rozšiřování neslučitelných a nákladných elektronických zařízení v kabinách řidičů těžkých nákladních vozidel a k tomu, že při užívání těchto zařízení budou řidiči dělat chyby, což může mít například za následek neúmyslné vyhnutí se placení. Takový způsob rozšiřování různých technických zařízení je pro uživatele a výrobce nepřijatelný z důvodů nákladů a bezpečnosti a z právních důvodů.

(10) Umělé překážky fungování vnitřního trhu mají být odstraněny, přičemž členské státy a Společenství má mít nadále možnost zavádět na místní, vnitrostátní a mezinárodní úrovni různé metody zpoplatnění silnic pro všechny typy vozidel. Zařízení instalovaná ve vozidlech mají umožnit zavádění takových metod zpoplatňování silnic, které jsou v souladu se zásadou nediskriminace mezi občany všech členských států. Proto je třeba, aby byla na úrovni Společenství zajištěna interoperabilita elektronických systémů mýtného co nejdříve.

(11) Řidiči oprávněně očekávají vyšší kvalitu služeb silniční infrastruktury, zejména s ohledem na bezpečnost, jakož i na podstatné snížení provozního přetížení na místech výběru mýtného, především v dobách dopravní špičky, a na zvláště zatížených místech silniční sítě. Je třeba, aby toto očekávání řidičů bylo řešeno v definici evropské služby elektronického mýtného. Kromě toho mají být učiněna opatření, která zajistí, aby stanovené technologie a součásti mohly být, pokud to bude technicky možné, rovněž kombinovatelé s ostatními součástmi vozidla, jako je například elektronický tachograf a zařízení pro tísňové volání. V pozdější etapě by z této zásady neměly být vynechávány intermodální systémy.

(12) Je vhodné prostřednictvím přizpůsobení vhodného zařízení zajistit možnost přístupu k budoucím aplikacím doplňujícím vybírání mýtného.

(13) Evropská služba elektronického mýtného má na technické, smluvní a procedurální úrovni zajistit interoperabilitu, která zahrnuje a) jedinou smlouvu mezi zákazníkem a provozovatelem, která nabízí službu, která odpovídá souboru smluvních pravidel umožňujících všem provozovatelům nebo poskytovatelům poskytovat službu a zajišťuje přístup na celou síť;

b) soubor technických norem a požadavků umožňujících průmyslu poskytovat nezbytná zařízení pro zajištění služby.

(14) Smluvní interoperabilita umožní některým uživatelům silnic významné ulehčení a podstatné administrativní úspory pro obchodní uživatele silnic.

(15) Elektronické systémy mýtného podstatně přispívají k snižování nebezpečí nehod, čímž zvyšují silniční bezpečnost, snižují i počet peněžních transakcí v hotovosti a zejména v denních špičkách snižují dopravní zácpy v místech vybírání mýtného. Rovněž snižují nepříznivé vlivy na životní prostředí způsobované čekajícími a opětovně startujícími vozidly a dopravními zácpami, stejně jako dopad na životní prostředí související s instalacemi nových míst výběru mýtného nebo s rozšiřováním míst stávajících.

(16) Bílá kniha evropské dopravní politiky pro rok 2010 obsahuje cíle pro bezpečnost a plynulost silničního provozu. Pro dosažení těchto cílů jsou interoperabilní inteligentní dopravní služby a systémy klíčovým nástrojem.

(17) Zavedení elektronických systémů mýtného zahrnuje zpracovávání osobních údajů. Toto zpracování údajů je třeba provádět v souladu s pravidly Společenství, která jsou mimo jiné stanovena ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů [5] a ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací [6]. Právo na ochranu osobních údajů je výslovně uznáno článkem 8 Listiny základních práv Evropské unie.

(18) Předpokladem pro automatické platby z bankovních účtů nebo účtů kreditních nebo debetních karet poplatky mýtného ve Společenství i ve třetích zemích je plně fungující platební prostor Společenství bez diskriminujících poplatků za službu.

(19) Systémy elektronického vybírání mýtného, které jsou zaváděny v členských státech, by měly splňovat tyto základní kritéria: systém má umožňovat rychlé začlenění budoucích technologických a systémových zlepšení a inovací bez nákladného vyřazování starších modelů a metod, náklady na jeho přijetí obchodními a soukromými uživateli silnic mají být ve srovnání s výhodami pro tyto uživatele silnic a pro společnost jako celek zanedbatelné a zavedení těchto zlepšení v kterémkoliv členském státě by mělo být bez diskriminace uživatelů z ostatních členských států oproti domácím uživatelům silnic.

(20) Jelikož cílů této směrnice, totiž interoperability elektronických systémů mýtného v rámci vnitřního trhu a zavedení evropské služby elektronického mýtného zahrnující celou silniční síť Společenství, na které se platí mýtné, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto, z důvodů jejich evropského rozměru, jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice to, co je k dosažení těchto cílů nezbytné.

(21) Mělo by být zajištěno zapojení zúčastněných osob (jako jsou provozovatelé služeb vybírání mýtného, správci infrastruktury, elektronický a automobilový průmysl a uživatelé) do konzultací Komise o technických a smluvních aspektech vytváření evropské služby elektronického mýtného. Komise by měla podle potřeby rovněž konzultovat nevládní organizace činné v oblasti ochrany soukromí, silniční bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

(22) Pro zřízení evropské služby elektronického mýtného je nutné nejprve zavést řídicí zásady, které má stanovit Výbor pro elektronické mýtné zřízený touto směrnicí.

(23) Touto směrnicí není dotčena svoboda členských států stanovit pravidla upravující zpoplatnění silniční infrastruktury a daňové záležitosti.

(24) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi [7],

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Cíl a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky nezbytné k zajištění interoperability elektronických systémů silničního mýtného ve Společenství. Vztahuje se na elektronické vybírání všech typů silničních poplatků na celé městské a meziměstské silniční síti Společenství, na dálnicích, hlavních a vedlejších silnicích a na různých stavbách, jako jsou tunely, mosty a trajekty.

2. Tato směrnice se nevztahuje na

- a) systémy mýtného, které nepoužívají k výběru mýtného elektronické systémy;
- b) elektronické systémy mýtného, které nevyžadují instalaci zařízení ve vozidlech;
- c) malé, čistě místní systémy mýtného, pro které by byly náklady na splnění požadavků této směrnice nepřiměřené dosaženým přínosům.

3. K dosažení cíle stanoveného v odstavci 1 je nutné vytvořit evropskou službu elektronického mýtného. Tato služba, která doplňuje vnitrostátní služby elektronického mýtného členských států, zajišťuje, aby pro uživatele v celém Společenství byly interoperabilní všechny elektronické systémy mýtného, které již byly v členských státech zavedeny nebo které mají být zavedeny v budoucnosti v rámci této směrnice.

Článek 2

Technologická řešení

1. Všechny nové elektronické systémy mýtného uvedené do provozu dne 1. ledna 2007 nebo později užívají pro provádění transakcí elektronického mýtného jednu nebo více z těchto technologií:

- a) družicové určování polohy;
- b) mobilní komunikaci užívající normy GSM-GPRS (referenční GSM TS 03.60/23 060);
- c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

2. Evropská služba elektronického mýtného bude uvedena do provozu podle čl. 3 odst. 1. Na základě časového plánu stanoveného v čl. 3 odst. 4 poskytnou provozovatelé zúčastněným uživatelům pro jejich vozidla zařízení, která jsou vhodná pro veškeré elektronické systémy mýtného, které jsou v provozu v členských státech, přičemž zmíněná zařízení používají technologie podle odstavce 1 a jsou vhodná k použití ve všech typech vozidel. Tato zařízení musí být interoperabilní a schopná komunikace alespoň se všemi systémy, které jsou provozovány v členských státech a které využívají jednu nebo více z technologií podle odstavce 1. V této souvislosti stanoví výbor zmíněný v čl. 5 odst. 1 podrobná pravidla včetně pravidel vztahujících se k dostupnosti zařízení, která mají být umístěna ve vozidlech a která vyhovují požadavkům zúčastněných uživatelů.

3. Doporučuje se, aby nové elektronické systémy mýtného, které jsou uváděny do provozu po přijetí této směrnice, využívaly technologie družicového určování polohy a mobilní komunikace podle odstavce 1. Komise ve spolupráci s výborem zmíněným v čl. 5 odst. 1 vypracuje do 31. prosince 2009 zprávu o možném přechodu systémů, které užívají jiné technologie, na systémy, které užívají technologie podle odstavce 1. Tato zpráva zahrne studii o využití jednotlivých technologií podle odstavce 1 a rovněž analýzu efektivity nákladů. V případě potřeby přiloží Komise ke zprávě návrh Evropskému parlamentu a Radě na strategii přechodu na tyto systémy.

4. Aniž je dotčen odstavec 1, mohou být zařízení ve vozidlech využita i pro ostatní technologie za předpokladu, že to nepovede k dodatečné zátěži uživatelů ani mezi nimi nezpůsobí diskriminaci. Zařízení ve vozidlech může být případně napojeno na elektronický tachograf vozidla.

5. Jestliže členské státy využívají systémy mýtného, přijmou nezbytná opatření k rozsáhlejšímu využívání elektronických systémů mýtného. Snaží se zajistit, aby nejpozději do 1. ledna 2007 alespoň 50 % objemu dopravy u každé stanice mýtného mohlo využívat elektronické systémy mýtného. S patřičným ohledem na bezpečnost mohou být jízdní pruhy využívány pro elektronický výběr mýtného použity i pro výběr mýtného jinými způsoby.

6. Práce na interoperabilitě dosavadních technologií výběru mýtného, která je prováděna ve spolupráci s evropskou službou elektronického mýtného, musí zajistit plnou slučitelnost a rozhraní těchto technologií s technologiemi uvedenými v odstavci 1 a s jejich zařízeními.

7. Členské státy zajistí, aby zpracování osobních údajů, které jsou nezbytné pro provoz evropské služby elektronického mýtného, bylo prováděno v souladu s pravidly Společenství o ochraně svobod a základních práv jednotlivců včetně jejich soukromí, a zejména aby byly dodržovány směrnice 95/46/ES a 2002/58/ES.

Článek 3

Zřízení evropské služby elektronického mýtného

1. Zřizuje se evropská služba elektronického mýtného, která zahrnuje všechny silniční sítě ve Společenství, na kterých je mýtné nebo poplatky za užívání silnic vybíráno elektronicky. Tato služba elektronického mýtného bude definována souborem smluvních pravidel, která umožňují všem provozovatelům nebo poskytovatelům službu poskytovat, dále souborem technických norem a požadavků a jedinou účastnickou smlouvou mezi klienty a provozovateli nebo poskytovateli, kteří službu nabízejí. Tato smlouva, která může být uzavřena s provozovatelem kterékoliv části sítě nebo s poskytovatelem, poskytuje přístup k službě na celé síti.

2. Evropská služba elektronického mýtného je nezávislá na zásadních rozhodnutích, která jsou přijata členskými státy k vybírání mýtného od určitých typů vozidel, na výši poplatků a účelu, kvůli kterému jsou tyto poplatky vybírány. Týká se pouze způsobu, kterým jsou mýtné nebo poplatky vybírány. Služba umožňuje uzavírání smluv bez ohledu na místo registrace vozidla, státní příslušnost smluvních stran a pásmo nebo místo na silniční síti, kde je mýtné splatné.

3. Systém umožňuje rozvoj kombinované dopravy, aniž by se znevýhodňovaly ostatní druhy dopravy.

4. Jestliže členské státy využívají vnitrostátní systémy elektronického mýtného, musí zajistit, aby provozovatelé nebo poskytovatelé nabídli evropskou službu elektronického mýtného jejich zákazníkům v souladu s tímto časovým plánem:

a) pro všechna vozidla nad 3,5 tuny a pro všechna vozidla, u kterých je povolena přepravovat více než devíti cestujícími osob (řidič + 8): nejpozději tři roky po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4;

b) pro ostatní typy vozidel: nejpozději do pěti roků po přijetí rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného podle čl. 4 odst. 4.

Článek 4

Charakteristika evropské služby elektronického mýtného

1. Evropská služba elektronického mýtného je založená na položkách uvedených v příloze k této směrnici.

2. Podle potřeby může být tato příloha z technických důvodů upravena postupem podle čl. 5 odst. 2.

3. Evropská služba elektronického mýtného využívá technologických řešení podle článku 2, přičemž využívá specifikací, které jsou veřejně dostupné.

4. Rozhodnutí o definování evropské služby elektronického mýtného přijme Komise postupem podle čl. 5 odst. 2 do 1. července 2006. Tato rozhodnutí budou přijata pouze za předpokladu, že jsou splněny všechny podmínky vyhodnocené na základě příslušných studií tak, aby umožnily fungování interoperability ze všech hledisek včetně technických, právních a obchodních.

5. Nebudou-li rozhodnutí zmíněná v odstavci 4 přijata do 1. července 2006, stanoví Komise postupem podle čl. 5 odst. 2 nové datum, do kterého mají být tato rozhodnutí přijata.

6. Technická rozhodnutí vztahující se k realizaci evropské služby elektronického mýtného přijímá Komise postupem podle čl. 5 odst. 2.

7. Postupem, který byl stanoven směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů [8], požádá Komise příslušné normalizační subjekty, zejména CEN, aby s ohledem na technologie podle čl. 2 odst. 1 vyvinuly veškeré nezbytné úsilí k rychlému přijetí norem použitelných pro elektronické systémy mýtného.

8. Zařízení pro evropskou službu elektronického mýtného musí být v souladu zejména s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/5/ES ze dne 9. března 1999 o rádiových zařízeních a telekomunikačních koncových zařízeních a o vzájemném uznávání jejich shody [9] a směrnicí Rady 89/336/EHS ze dne 3. května 1989 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility [10].

Článek 5

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor pro elektronické mýtné (dále jen "výbor").

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí. Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

3. Výbor přijme svůj jednacím řád.

Článek 6

Provedení

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 20. listopadu 2005. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními této směrnice.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 7

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 8

Určení

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 29. dubna 2004.

Za Evropský parlament

předseda
P. Cox

Za Radu

předseda
M. McDowell

-----Pozn. ASPI: Text dokumentu včetně příloh naleznete ve formátu pdf na webové adrese <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:13:34:32004L0052:CS:PDF>

[1] Úř. věst. C 32, 5.2.2004, s. 36.

[2] Úř. věst. C 73, 23.3.2004, s. 54.

[3] Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 18. prosince 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 22. března 2004 (Úř. věst. C 95 E, 20.4.2004, s. 53) a postoj Evropského parlamentu ze dne 20. dubna 2004.

[4] Úř. věst. C 194, 25.6.1997, s. 5.

[5] Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

[6] Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37.

[7] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

[8] Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 2003.

[9] Úř. věst. L 91, 7.4.1999, s. 10. Směrnice ve znění nařízení (ES) č. 1882/2003.

[10] Úř. věst. L 139, 23.5.1989, s. 19. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 93/68/EHS (Úř. věst. L 220, 30. 8. 1993, 1).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU

Systém ASPI - stav k 27.5.2012 do částky 57/2012 Sb. a 29/2012 Sb.m.s.
Vyhledání a text 32011L0076 - poslední stav textu

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU

ze dne 27. září 2011,

kteřou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru [1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů [2],

v souladu s řádným legislativním postupem [3],

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Podpora udržitelné dopravy je klíčovým prvkem společné dopravní politiky. Za tímto účelem by měl být snížen podíl dopravy na změně klimatu a její nepříznivé dopady, zejména kongesce, která je překážkou mobility, a znečištění ovzduší a hluk z provozu, jež poškozují zdraví a životní prostředí. Požadavky na ochranu životního prostředí musí být navíc zahrnuty do vymezení a provádění dalších politik Unie, včetně společné dopravní politiky.

(2) Cíle snížit nepříznivé dopady dopravy by mělo být dosaženo tak, aby v zájmu zdravého hospodářského růstu, řádného fungování vnitřního trhu a územní soudržnosti nebyl neúměrně omezen volný pohyb.

(3) Za účelem odpovídající optimalizace dopravního systému by měla společná dopravní politika použít kombinaci nástrojů na zlepšení dopravní infrastruktury a využívání technologií a umožnit účinnější řízení poptávky po dopravě, zejména prostřednictvím podpory obnovy vozového parku, účinnějšího využívání infrastruktury a kombinované dopravy. I nadále je žádoucí uplatňovat zásadu "uživatel platí" a vypracovat a zavést zásadu "znečišťovatel platí" pro všechny druhy dopravy.

(4) Ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES [4] byla Komise vyzvána, aby předložila model pro hodnocení všech externích nákladů vyplývajících z užívání dopravní infrastruktury, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za pozemní komunikace. K tomuto modelu měla být přiložena analýza dopadů internalizace externích nákladů na všechny druhy dopravy a strategie postupného zavedení tohoto modelu pro všechny druhy dopravy, a případně i návrhy na další revizi uvedené směrnice.

(5) Za účelem přechodu na udržitelnou dopravní politiku by měly ceny za dopravu lépe zohledňovat náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem, hluku z provozu, změny klimatu a kongesce způsobené skutečným užíváním všech druhů dopravy a měly by být prostředkem pro optimální využívání infrastruktury, snížení místního znečištění, řízení kongesce a boj proti změně klimatu s co nejmenšími náklady pro hospodářství. Ve všech druzích dopravy je proto třeba uplatňovat postupný přístup, který přihledne k jejich konkrétním vlastnostem.

(6) Internalizace externích nákladů už byla zahájena u dalších druhů dopravy a příslušné právní předpisy Unie tuto internalizaci buď postupně zavádějí, nebo jí alespoň nebrání. Tento proces je však třeba sledovat a dále podporovat u všech druhů dopravy, přičemž je třeba uplatňovat společné zásady a zohledňovat specifické podmínky jednotlivých druhů dopravy.

(7) V odvětví silniční dopravy představuje mýtné, jakožto poplatek za užívání pozemních komunikací vypočtený na základě ujeté vzdálenosti, spravedlivý a účinný hospodářský nástroj k dosažení udržitelné dopravní politiky, neboť přímo souvisí s užíváním pozemních komunikací, vlivem vozidel na životní prostředí a místem a časem užití vozidel, a proto je možné stanovit mýtné na úrovni, která zohledňuje náklady v důsledku znečištění a kongesce vzniklých skutečným užíváním vozidel. Mýtné navíc nikterak nenarušuje hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, neboť ho úměrně intenzitě užívání silniční sítě musí platit všichni provozovatelé dopravy neohledně na svůj členský stát původu či usazení.

(8) Analýza dopadů ukazuje, že by uplatňování mýtného vypočteného na základě nákladů v důsledku znečištění a na přetížených komunikacích na základě vyššího rozlišení sazeb mýtného v dobách dopravní špičky příznivě ovlivnilo dopravní systém a přispělo by ke strategii Unie proti změně klimatu. Mohly by se snížit kongesce a místní znečištění, neboť mýtné by vybízelo k používání technologicky ekologičtějších vozidel, optimalizaci logistiky a snižování počtu prázdných zpátečních jízd. Nepřímo by se uplatňování mýtného mohlo významně podílet na snižování spotřeby pohonných hmot a přispívat k boji proti změně klimatu.

(9) Tato směrnice nebrání členským státům uplatňovat vnitrostátní pravidla týkající se poplatků pro ostatní uživatele komunikací mimo oblast působnosti této směrnice.

(10) Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, jako jsou zdravotní náklady včetně lékařské péče, ztráta na úrodě a jiné výpadky v oblasti produkce, jakož i sociální náklady vznikají na území státu, ve kterém se doprava uskutečňuje. Zásada "znečišťovatel platí" se uplatní tím, že se uloží náhrada externích nákladů, což přispěje k jejich omezení.

(11) Pro účely této směrnice navrhla Komise model pro výpočet externích nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu, který poskytuje spolehlivé metody a řadu jednotkových hodnot, jež mohou sloužit jako základ pro výpočet poplatků za externí náklady.

(12) Přetrvávají nejasnosti ohledně nákladů a přínosů požadovaných systémů k prosazování rozlišených poplatků na komunikacích s nízkým provozem. Do jejich vyřešení je nevhodnější zaujmout na úrovni Unie pružný přístup. Ten by měl členským státům ponechat možnost, aby si samy rozhodly, zda a na jakých komunikacích zavést poplatky za externí náklady podle povahy místní a celostátní silniční sítě.

(13) Časové poplatky za užívání představují užitečný způsob, jak již nyní uplatňovat zásadu "uživatel platí", dokud se neuplatňuje systém poplatků podle ujeté vzdálenosti, který lépe zohledňuje skutečné využití infrastruktury. Časové poplatky za užívání stanovené s denní, týdenní, měsíční či roční periodicitou by neměly znevýhodňovat příležitostně uživatele, neboť velkou část těchto uživatelů zřejmě tvoří zahraniční dopravci. Je proto třeba podrobněji stanovit poměr mezi denními, týdenními, měsíčními a ročními sazbami pro těžká nákladní vozidla.

(14) K zajištění toho, aby byly evropským dopravcům dány jasné cenové signály, které budou fungovat jako pobídka k optimalizaci jejich chování, by se mělo ve střednědobém výhledu usilovat o sblížení metod výpočtu externích nákladů, které používají členské státy.

(15) Jasné a transparentní zavádění systémů pro výběr poplatků by mohlo vést k lepšímu fungování vnitřního trhu. Mělo by se proto předejít nesourodosti systémů pro výběr poplatků, aby nedošlo k narušení hospodářské soutěže v mezinárodní přepravě zboží v rámci transevropské silniční sítě nebo některých jejích úseků a na jakýchkoli jiných úsecích těchto propojených sítí nebo dálnic, které nejsou součástí transevropské sítě. Zejména by se na kterýkoli úsek dálniční sítě členského státu měly použít stejné zásady pro výběr poplatků.

(16) Členské státy by měly mít možnost vybírat poplatky v maximální výši nákladů na pozemní komunikace a externích nákladů povolené touto směrnicí prostřednictvím mýtného, ale měly by mít možnost vybírat i jeden nebo oba tyto poplatky na nižší úrovni, anebo poplatek vůbec nevybírat.

(17) Při stanovování sítě, na níž se má uplatňovat poplatek za externí náklady, by členské státy měly mít možnost nevybírat poplatky za externí náklady na některých komunikacích s cílem zlepšit přístupnost a konkurenceschopnost okrajových, špatně přístupných a ostrovních regionů.

(18) K poplatku za pozemní komunikace by mělo být možné přidat složku externích nákladů vycházející z nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu. Složku externích nákladů zahrnutou v mýtném by mělo být povoleno připočítat k nákladům na pozemní komunikace, jsou-li při výpočtu nákladů dodrženy určité podmínky, aby nedošlo k nepřiměřenému výběru poplatků.

(19) Poplatek za externí náklady by měl být rozlišen podle typu komunikace, typu vozidel a z hlediska hluku i podle příslušných dob, aby bylo možné lépe zohlednit náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu.

(20) Kongesce má nepříznivý dopad v tom, že uživatelům komunikací obecně působí velkou ztrátu času a paliva. Rozlišení poplatků za pozemní komunikace nabízí nástroj pro řízení kongesce, pokud rozlišené mýtné poskytuje uživatelům komunikací jasný a smysluplný signál o ceně ke změně jejich chování a během dopravních špiček zabraňuje přetížení silničních úseků.

(21) Pokud se u určitého úseku silnice uplatňuje rozlišení pro účely snížení kongesce, mělo by být vytvořeno a uplatňováno neutrálně z hlediska příjmů, čímž se zajistí výrazné finanční výhody pro dopravce, kteří využívají dotčené silniční úseky mimo dopravní špičky, oproti dopravcům, kteří je využívají během dopravních špiček.

(22) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí [5] již stanoví základ pro vypracování a dokončení souboru opatření Unie týkajících se emisí hluku ze silničních vozidel a pozemních komunikací tím, že požaduje po příslušných orgánech vypracování strategických hlukových map pro hlavní komunikace a akčních plánů na snížení hluku, pokud expoziční úrovně mohou mít škodlivé účinky na lidské zdraví.

(23) Řádné fungování vnitřního trhu vyžaduje rámec Unie, který by zajistil, že poplatky za užívání komunikací stanovené na základě místních nákladů v důsledku znečištění ovzduší provozem a hluku z provozu a v důsledku kongesce jsou transparentní, přiměřené a nediskriminační. Tento rámec by měl zahrnovat společné zásady pro výběr poplatků, metody výpočtu, maximální úroveň poplatků a jednotkové hodnoty externích nákladů na základě uznaných vědeckých metod, jakož i postupy pro oznamování systémů mýtného a související podávání zpráv Komisi.

(24) Určí-li členský stát orgán, který stanoví poplatek za externí náklady, neměl by tento orgán mít vlastní zájem na tom, aby byl poplatek stanoven v nepřiměřené výši, a proto by měl být nezávislý na subjektu, který mýtné vybírá a příjem z mýtného spravuje.

(25) Koridor, u něhož je povolena přírážka, může zahrnovat paralelní a přímo konkurující horské silniční úseky v přiměřené vzdálenosti, na které lze po zavedení této přírážky dopravu odklonit. V případě přeshraničních projektů by se na použití tohoto ustanovení měly dohodnout dotčené členské státy a Komise.

(26) S cílem upřednostnit budování prioritních projektů evropského zájmu určených v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě [6] by členské státy, jež mají možnost uplatňovat přírážku, měly využít raději tuto možnost než ukládat poplatky za externí náklady. Aby nebyly poplatky pro uživatele komunikací vybírány v nepřiměřené výši, nemělo by být možné kombinovat poplatek za externí náklady s přírážkou, ledaže externí náklady přesáhnou již stanovenou částku přírážky. V takovém případě je vhodné, aby byla částka přírážky odečtena od poplatku za externí náklady.

(27) Neměly by být povoleny slevy ani snížené sazby poplatku za externí náklady, neboť by existovalo značné riziko, že by nepřiměřeně diskriminovaly některé kategorie uživatelů.

(28) S výhradou příslušných ustanovení Smlouvy o fungování Evropské unie týkajících se státní podpory by měla být povolena stimulační opatření pro jízdy zahrnující nákladné kombinace druhů dopravy, jako například kombinace silniční - námořní - silniční dopravy, v zájmu územní soudržnosti a zlepšení přístupnosti a konkurenceschopnosti okrajových, špatně přístupných či ostrovních regionů.

(29) Mělo by být možné povolit slevy nebo snížené sazby poplatků za pozemní komunikace za určitých okolností kterékoli kategorií uživatelů, například častým uživatelům nebo uživatelům systémů elektronického mýtného.

(30) Ukládání mýtného na úhradu externích nákladů ovlivní rozhodování uživatelů účinněji, budou-li si těchto nákladů vědomi. Tyto náklady by proto měly být samostatně označeny ve výpisu, na účence nebo v rovnocenném dokladu poskytnutém provozovatelem mýtného. Takový doklad by navíc dopravci usnadnil přenos nákladů na poplatek za externí náklady na odesílatele nebo jiné zákazníky.

(31) Používání systémů elektronického mýtného je žádoucí pro to, aby nebyla narušována plynulost provozu a zabránilo se nepříznivým dopadům na místní životní prostředí při vytváření kolon na místech pro výběr mýtného. Je proto žádoucí vybírat poplatky za externí náklady prostřednictvím těchto systémů v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného v rámci Společenství [7]. S cílem usnadnit řádné fungování vnitřního trhu by Komise měla sledovat pokrok, kterého bylo dosaženo v rámci směrnice 2004/52/ES, a zavést tak v dohodnutých termínech skutečnou evropskou službu elektronického mýtného, která omezí počet elektronických přístrojů pro účtování mýtného na jeden kus ve vozidle a která bude plně kompatibilní se systémy elektronického mýtného ve všech členských státech.

(32) Zatímco rozhodnutí o vnitrostátních veřejných výdajích, včetně způsobu, jakým mají být využity příjmy získané na základě této směrnice, jsou v souladu se zásadou subsidiarity ponechána členským státům, dodatečný příjem z poplatku za externí náklady nebo ekvivalent těchto výnosů ve finanční hodnotě by se v souladu s cíli této směrnice v oblasti dopravní politiky měl použít ku prospěchu odvětví dopravy a obecně na podporu udržitelné mobility. Tyto projekty by se proto mimo jiné měly týkat usnadnění účinného stanovení cen, snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, rozvoje alternativních pozemních komunikací pro uživatele dopravy, zlepšení logistiky a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

(33) Na podporu interoperability režimů výběru mýtného a za splnění určitých podmínek by mělo být dvěma či více členskými státy povoleno spolupracovat na zavedení společných systémů mýtného.

(34) Komise by měla včas zaslat Evropskému parlamentu a Radě komplexní posouzení zkušeností získaných v těch členských státech, které uplatňují poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace v souladu s touto směrnicí.

(35) Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti [8] stanoví, že při určení nedostatečného financování projektu vytvářejícího příjmy musí být zvaženy příjmy z poplatků hrazených přímo uživateli. Výnos z poplatků za externí náklady by měl být použit na projekty, které mají za cíl snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje, zmírnění jeho účinků, snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel, jakož i rozvoj alternativních komunikací pro uživatele dopravy, a proto by neměl být zahrnut do výpočtu nedostatku ve financování.

(36) Při provádění alternativních vědeckých metod pro výpočet nákladů na externí poplatky by měly mít členské státy možnost zohlednit metody výpočtu hodnoty peněžních nákladů vnějších faktorů stanovené ve studii "Příručka pro odhad externích nákladů v odvětví dopravy" [9], která poskytuje přehled o aktuálním stavu teorie a praxe při odhadování externích nákladů.

(37) V horských oblastech popsáných ve studii "Horské oblasti v Evropě: Analýza horských regionů v členských státech EU, přístupujících zemích a ostatních evropských zemích", kterou zadala Evropská komise v roce 2004, by měly být povoleny vyšší poplatky za externí náklady, bude-li vědecky prokázáno, že znečištění ovzduší a hluk z provozu zde způsobují větší škody vzhledem k zeměpisným podmínkám a fyzikálním jevům, jako jsou sklon komunikace, teplotní inverze či horní závěr ledovcového údolí.

(38) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měl být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí [10].

(39) Na Komisi by měla být přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o některé úpravy příloh. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni.

(40) Podle bodu 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů [11] jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Unie sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(41) Jelikož cíle této směrnice, totiž podpory rozlišeného výběru poplatků na základě externích nákladů jako prostředku pro udržitelnou dopravu, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu významu přeshraniční povahy dopravy lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co

je nezbytné pro dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 1999/62/ES se mění takto:

1) Článek 2 se mění takto:

a) vkládá se nové písmeno, které zní:

"ad) "dálnici" pozemní komunikace určená a postavená speciálně pro dopravu motorovými vozidly, z níž není přímý přístup na sousedící pozemky a která:

i) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jinak,

ii) se úrovněově nekříží s žádnou pozemní komunikací, železniční nebo tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší a

iii) je zvlášť označena jako dálnice;"

b) písmena b) a ba) se nahrazují tímto:

"b) "mýtným" stanovená částka, která se platí za jízdu vozidla podle ujeté vzdálenosti po určité pozemní komunikaci a za určitý druh vozidla a která zahrnuje poplatek za pozemní komunikace nebo poplatek za externí náklady;

ba) "poplatkem za pozemní komunikace" poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě na stavbu, údržbu, provoz a rozvoj souvisejících s danými pozemními komunikacemi;"

c) vkládají se nová písmena, která znějí:

"bb) "poplatkem za externí náklady" poplatek stanovený k dosažení návratnosti nákladů vzniklých v členském státě v důsledku znečištění ovzduší provozem nebo hluku z provozu;

bc) "náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem" náklady za škody způsobené uvolňováním některých částic a prekurzorů ozonu, jako například oxidu dusíku a těkavých organických látek, během provozu vozidla;

bd) "náklady v důsledku hluku z provozu" náklady za škody způsobené hlukem vydávaným vozidly nebo vzniklých jejich interakcí s povrchem vozovky;

be) "váženým průměrným poplatkem za pozemní komunikace" celkový příjem z poplatku za pozemní komunikace za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;

bf) "váženým průměrným poplatkem za externí náklady" celkový příjem z poplatku za externí náklady za stanovenou dobu vydělený počtem vozokilometrů ujetých na úsecích komunikací podléhajících v tomto období zpoplatnění;"

d) písmeno d) se nahrazuje tímto:

"d) "vozidlem" motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny nebo používány k silniční přepravě zboží a jejichž maximální přípustná hmotnost činí více než 3,5 tuny;"

2) Články 7, 7a a 7b se nahrazují tímto:

"Článek 7

1. Aniž je dotčen čl. 9 odst. 1a, mohou členské státy ponechat v platnosti nebo zavést mýtné nebo poplatky za užívání transevropské silniční sítě nebo některých úseků této sítě anebo jakýchkoliv dalších úseků své dálniční sítě, které nejsou součástí transevropské silniční sítě, za podmínek uvedených v odstavcích 2 až 5 tohoto článku a článcích 7a až 7k. Tím není dotčeno právo členských států v souladu se Smlouvou o fungování Evropské unie uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání na jiných pozemních komunikacích za předpokladu, že uložení mýtného nebo poplatků za užívání těchto jiných pozemních komunikací neznevýhodňuje mezinárodní dopravu a nevede k narušení hospodářské soutěže mezi hospodářskými subjekty.

2. Členské státy neuloží pro žádnou kategorii vozidel současně mýtné a poplatky za užívání pro tyž úsek pozemní komunikace. Pokud však členský stát ukládá poplatek za užívání své sítě, může uložit rovněž mýtné za užívání mostů, tunelů a horských průsmyků.

3. Mýtné a poplatky za užívání nesmějí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce, členského státu nebo třetí země usazení dopravce nebo registrace vozidla, nebo výchozího či cílového místa přepravní operace.

4. Členské státy mohou stanovit snížené sazby mýtného nebo poplatků za užívání anebo osvobození od povinnosti platit mýtné nebo poplatky za užívání u vozidel osvobozených od povinnosti instalovat a používat záznamové zařízení podle nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě [] a v případech, na něž se vztahuje čl. 6 odst. 2 písm. a) a b)

této směrnice, a za podmínek stanovených tamtéž.

5. Členský stát se může rozhodnout, že bude uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, pokud se domnívá, že by rozšíření působnosti na vozidla lehčí než 12 tun mimo jiné:

a) mělo v důsledku odklání provozu významný nepříznivý dopad na plynulost dopravy, životní prostředí, hladinu hluku, kongesci, zdraví nebo bezpečnost silničního provozu;

b) vyžadovalo správní náklady přesahující 30 % dodatečných příjmů vytvořených tímto rozšířením.

Členské státy, které se rozhodnou, že budou uplatňovat mýtné nebo poplatky za užívání pouze u vozidel s maximální přípustnou hmotností naloženého vozidla nejméně 12 tun, informují o svém rozhodnutí a důvodech k němu vedoucích Komisi.

Článek 7a

1. Poplatky za užívání musí být úměrné době užívání dotčených pozemních komunikací, nepřekračovat hodnoty stanovené v příloze II a platit po dobu jednoho dne, týdne, měsíce nebo roku. Měsíční sazba smí činit nejvýše 10 % roční sazby, týdenní sazba smí činit nejvýše 5 % roční sazby a denní sazba smí činit nejvýše 2 % roční sazby.

Členský stát se může rozhodnout, že se na vozidla registrovaná v tomto státě vztahují pouze roční sazby poplatků.

2. Členské státy stanoví poplatky za užívání, včetně správních výdajů, pro všechny kategorie vozidel na úrovni nepřekračující maximální sazby stanovené v příloze II.

Článek 7b

1. Poplatek za pozemní komunikace musí být založen na zásadě návratnosti nákladů na pozemní komunikace. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace musí být vztažen ke stavebním nákladům a nákladům na provoz, údržbu a rozvoj dané sítě pozemních komunikací. Vážený průměrný poplatek za pozemní komunikace může rovněž zahrnovat návratnost kapitálu nebo ziskovou marži vycházející z tržních podmínek.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za pozemní komunikace, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

Článek 7c

1. Poplatek za externí náklady může odpovídat nákladům v důsledku znečištění ovzduší provozem. Na úsecích komunikací procházejících oblastmi, kde je obyvatelstvo vystaveno hluku z provozu na pozemní komunikaci, může poplatek za externí náklady zahrnovat náklady v důsledku hluku z provozu.

Poplatek za externí náklady musí být rozlišen, stanoví se na základě minimálních požadavků a metod uvedených v příloze IIIa a musí dodržovat maximální hodnoty stanovené v příloze IIIb.

2. Zohledněné náklady se musí vztahovat k síti nebo části sítě, kde jsou vybírány poplatky za externí náklady, a ke zpoplatněným vozidlům. Členský stát se může rozhodnout dosáhnout návratnosti pouze určité procentní části těchto nákladů.

3. Poplatky za externí náklady související se znečištěním ovzduší provozem se nevztahují na vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy EURO, do uplynutí čtyř let ode dnů použitelnosti stanovených v pravidlech, jimiž byly tyto normy zavedeny.

4. Výši poplatku za externí náklady stanoví příslušný členský stát. Určí-li členský stát k tomuto účelu orgán, musí být tento orgán právně a finančně nezávislý na organizaci pověřené správou nebo výběrem částí nebo celého poplatku.

Článek 7d

Do jednoho roku po přijetí budoucích přísnějších emisních norem EURO stanoví Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem odpovídající maximální hodnoty v příloze IIIb.

Článek 7e

1. Členské státy vypočítávají maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu uvedených v příloze III.

2. U koncesního mýtného je maximální úroveň poplatku za pozemní komunikace nejvýše rovna úrovni, která by byla vypočtena pomocí metodiky založené na základních zásadách výpočtu mýtného uvedených v příloze III. Posouzení takové rovnocennosti se provede za dostatečně dlouhé referenční období odpovídající povaze koncesní smlouvy.

3. Pro režimy výběru mýtného, které již byly ke dni 10. června 2008 zavedeny nebo pro které již byly předloženy nabídky nebo reakce na výzvy k vyjednávání v rámci vyjednávacího řízení v souladu s postupem zadávání veřejných zakázek před 10. červnem 2008, neplatí povinnosti uvedené v odstavcích 1 a 2 po dobu platnosti těchto režimů a za předpokladu, že nebudou podstatně změněny.

Článek 7f

1. Ve výjimečných případech týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech a po informování Komise může být na

určitých silničních úsecích k poplatku za pozemní komunikaci zavedena přírážka, pokud na těchto úsecích dochází k akutní kongesci nebo jejich užívání vozidly působí značné škody na životním prostředí, a to pod podmínkou, že:

a) příjmy plynoucí z přírážky se investují do budování prioritních projektů evropského zájmu vymezených v příloze III rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě [], které přímo přispívají ke zmírnění kongesce nebo škod na životním prostředí a které se nacházejí ve stejném koridoru jako silniční úsek, na němž je přírážka zavedena;

b) přírážka nepřesáhne 15 % váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace vypočteného podle čl. 7b odst. 1 a článku 7e; avšak jsou-li vytvořené příjmy investovány do přeshraničních úseků prioritních projektů evropského zájmu týkajících se pozemních komunikací v horských oblastech, nesmí přírážka přesáhnout 25 %;

c) v důsledku uplatňování přírážky nedochází k nespravedlivému znevýhodňování komerční dopravy v porovnání s jinými uživateli pozemních komunikací;

d) popis přesného místa pro zavedení přírážky a doklad o rozhodnutí o financování prioritních projektů uvedených v písmenu a) jsou předloženy Komisi ještě před tím, než přírážka začne být uplatňována, a

e) období, po které se přírážka uplatňuje, je stanoveno a omezeno předem a je, pokud jde o očekávané příjmy, v souladu s předloženými finančními plány a analýzou nákladů a přínosů projektů spolufinancovaných z příjmů plynoucích z přírážky.

První pododstavec se použije na nové přeshraniční projekty, pokud s tím souhlasí všechny členské státy zapojené do tohoto projektu.

2. Přírážku lze uplatnit k poplatku za pozemní komunikace, který byl rozlišen v souladu s článkem 7 g.

3. Jakmile Komise obdrží požadované informace od členského státu, který má v úmyslu uplatnit přírážku, sdělí tyto informace členům výboru uvedeného v článku 9c. Jestliže se Komise domnívá, že zamýšlená přírážka nespĺňuje podmínky stanovené v odstavci 1 nebo bude mít významné nepříznivé dopady na hospodářský rozvoj okrajových regionů, může plány týkající se poplatků předložené dotyčným členským státem zamítnout nebo si vyžádat jejich změnu. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 9c odst. 2.

4. Na úsecích pozemních komunikací, na kterých jsou splněna kritéria pro uplatňování přírážky podle odstavce 1, nesmějí členské státy stanovit poplatek za externí náklady, pokud přírážka není uplatňována.

5. Částka přírážky se odečte od částky poplatku za externí náklady vypočteného podle článku 7c, s výjimkou vozidel emisní třídy EURO 0, I a II ode dne 15. října 2011 a emisní třídy EURO III od roku 2015. Všechny tyto příjmy získané současným uplatňováním přírážky a poplatků za externí náklady se použijí k financování staveb prioritních projektů evropského zájmu uvedených v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU.

Článek 7g

1. Členské státy rozliší poplatky za pozemní komunikace podle emisní třídy EURO vozidla tak, že nepřesáhnou o více než 100 % stejný poplatek stanovený pro obdobná vozidla, která splňují nejpřísnější emisní normy. Stávající koncesní smlouvy jsou od tohoto požadavku až do obnovení smlouvy osvobozeny.

Členský stát se však může od požadavku na rozlišování výše poplatku za pozemní komunikace odchýlit, pokud:

i) by to vážně narušilo soudržnost systémů výběru mýtného na jeho území,

ii) by zavedení tohoto rozlišování nebylo u dotčeného systému výběru mýtného technicky proveditelné,

iii) by to vedlo k odklánění vozidel způsobujících nejvyšší znečištění s nepříznivým dopadem na bezpečnost silničního provozu a veřejné zdraví nebo

iv) do mýtného je zahrnut poplatek za externí náklady.

Každá taková odchylka nebo výjimka se oznámí Komisi.

2. Jestliže při kontrole není řidič nebo případně dopravce schopen předložit doklady o vozidle nezbytné ke zjištění emisní třídy EURO vozidla, mohou členské státy uplatnit mýtné do výše nejvyšší použitelné sazby.

3. Poplatek za pozemní komunikace lze rovněž rozlišit pro účely snížení kongesce, minimalizace škod na pozemních komunikacích, optimálního využívání pozemních komunikací nebo podpory bezpečnosti silničního provozu pod podmínkou, že:

a) rozlišení je transparentní, zveřejněné a dostupné všem uživatelům za stejných podmínek;

b) rozlišení se uplatní podle denní doby, druhu dne nebo ročního období;

c) poplatek za pozemní komunikace nepřesáhne o více než 175 % maximální výši váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace uvedeného v článku 7b;

d) doba dopravní špičky, pro niž jsou za účelem snížení kongesce stanoveny vyšší poplatky za pozemní komunikace, nepřekračuje pět hodin denně;

e) rozlišení je navrženo a uplatňováno transparentně a neutrálně z hlediska příjmů v případě silničních úseků, na nichž dochází k kongesci, a to způsobem, který nabízí snížené sazby mýtného dopravcům, kteří cestují mimo dopravní špičky, a zvýšené sazby mýtného dopravcům, kteří na témže úseku cestují v době dopravních špiček, a

f) členský stát, který má v úmyslu takovéto rozlišení zavést nebo změnit stávající rozlišení, informuje o svém záměru Komisi a poskytne jí nezbytné informace k zajištění toho, aby byly splněny dané podmínky. Na základě poskytnutých informací Komise zveřejní a pravidelně aktualizuje seznam obsahující daná období a odpovídající sazby, během nichž se rozlišení uplatňuje.

4. Rozlišení uvedené v odstavcích 1 a 3 není určeno k vytváření dodatečných příjmů z mýtného. Jakékoli nezamýšlené zvýšení příjmů musí být vyváženo změnou struktury rozlišení, která se provede do dvou let od konce účetního roku, v němž byly dodatečné příjmy vytvořeny.

Článek 7h

1. Členské státy zašlou Komisi nejméně šest měsíců před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za pozemní komunikace:

a) pro režim výběru mýtného nezahrnující koncesní mýtné:

- jednotkové hodnoty a další parametry použité při výpočtu jednotlivých složek nákladů na pozemní komunikace a
- jasné informace o vozidlech, na něž se režim mýtného vztahuje, o zeměpisném rozsahu sítě nebo části sítě, které se berou v úvahu při každém výpočtu nákladů, a o procentní výši nákladů, jejichž návratnost má být zajištěna;

b) pro režim výběru mýtného zahrnující koncesní mýtné:

- koncesní smlouvy nebo významné změny těchto smluv,
- referenční případ, z něhož zadavatel vycházel v oznámení o koncesi podle přílohy VII B směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby []; tento referenční případ zahrnuje odhad nákladů vymezených v čl. 7b odst. 1 této směrnice předpokládaných v rámci dané koncese, odhad provozu v členění podle typu vozidel, předpokládané úrovně mýtného a zeměpisný rozsah sítě, na niž se vztahuje koncesní smlouva.

2. Do šesti měsíců od obdržení veškerých nezbytných informací podle odstavce 1 sdělí Komise své stanovisko k tomu, zda byly dodrženy povinnosti stanovené v článku 7e. Stanoviska Komise se poskytnou výboru uvedenému v článku 9c.

3. Členské státy zašlou Komisi před zavedením nového režimu výběru mýtného v podobě poplatku za externí náklady:

a) přesné vyznačení úseků pozemních komunikací, na kterých má být stanoven poplatek za externí náklady, a popis třídy vozidel, typu silnice a přesných období, podle kterých bude poplatek za externí náklady rozlišen;

b) předpokládaný vážený průměrný poplatek za externí náklady a předpokládaný celkový příjem;

c) jestliže byl podle čl. 7c odst. 4 ke stanovení částky poplatku určen orgán, jeho název a jméno jeho zástupce;

d) parametry, údaje a informace nezbytné k prokázání toho, jak bude uplatňována metoda výpočtu stanovená v příloze IIIa.

4. Komise rozhodne o tom, zda jsou splněny povinnosti podle článků 7b, 7c, 7j nebo čl. 9 odst. 2:

a) do šesti měsíců po předložení dokumentace uvedené v odstavci 3 nebo

b) jestliže Komise požaduje další údaje podle odstavce 3, do dalších tří měsíců po jejich obdržení.

Dotčený členský stát upraví navrhovaný poplatek za externí náklady tak, aby byl v souladu s tímto rozhodnutím. Rozhodnutí Komise se poskytne výboru uvedenému v článku 9c, Evropskému parlamentu a Radě.

Článek 7i

1. V souvislosti se složkou mýtného v podobě poplatku za externí náklady členské státy nestanoví pro žádné uživatele slevy ani snížené sazby.

2. Členské státy mohou k poplatku za pozemní komunikace stanovit slevy nebo snížené sazby pod podmínkou, že:

a) výsledná struktura poplatků je úměrná, zveřejněná a dostupná uživatelům za stejných podmínek a nevede k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného;

b) tyto slevy nebo snížení vedou ke skutečným úsporám administrativních nákladů a

c) tyto slevy nebo snížení nepřekračují 13 % poplatku za pozemní komunikace placeného obdobnými vozidly, která na ně nemají nárok.

3. S výhradou podmínek uvedených v čl. 7g odst. 3 písm. b) a odst. 4 se mohou na sazby mýtného výjimečně, a to pro určité

projekty vysokého evropského zájmu určené v příloze III rozhodnutí č. 661/2010/EU, vztahovat jiné způsoby rozlišení, které mají zajistit komerční rentabilitu těchto projektů, jestliže jsou vystaveny přímé konkurenci jiných druhů dopravy zajišťované vozidly. Výsledná struktura poplatků musí být lineární, úměrná, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek a nesmí vést k tomu, že na jiné uživatele budou přeneseny dodatečné náklady v podobě vyššího mýtného. Než bude dotyčná struktura poplatků zavedena, Komise ověří, zda jsou uvedené podmínky splněny.

Článek 7j

1. Mýtné a poplatky za užívání musí být ukládány, vybírány a kontrolovány tak, aby co nejméně ovlivňovaly plynulost provozu a aby nebyly nutné povinné kontroly nebo zastavení na vnitřních hranicích Unie. Za tím účelem členské státy spolupracují, aby dopravcům umožnily hradit mýtné a poplatky za užívání 24 hodin denně alespoň na větších výběrčích místech a prostřednictvím běžných platebních prostředků, a to uvnitř i vně hranic členského státu, ve kterém jsou ukládány. Členské státy přiměřeně vybaví místa pro placení mýtného a poplatků za užívání tak, aby byly dodrženy obvyklé normy bezpečnosti silničního provozu.

2. Režimy výběru mýtného a poplatků za užívání nesmějí bezdůvodně finančně ani jinak znevýhodňovat nepravidelné uživatele silniční sítě. Zejména v případě, kdy členský stát vybírá mýtné nebo poplatky za užívání výlučně prostřednictvím systému, který vyžaduje použití vestavěných palubních jednotek, tento stát zajistí, aby příslušné palubní jednotky, které vyhovují požadavkům směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství [], mohli za přiměřených správních a ekonomických opatření získat všichni uživatelé.

3. Uloží-li členský stát mýtné za vozidlo, musí být celková částka mýtného, výše poplatku za pozemní komunikace nebo výše poplatku za externí náklady uvedena v dokladu poskytnutém dopravci, pokud možno elektronicky.

4. Je-li to ekonomicky proveditelné, členské státy stanoví a vybírají poplatky za externí náklady prostřednictvím elektronického systému, který splňuje požadavky čl. 2 odst. 1 směrnice 2004/52/ES. Komise podporuje spolupráci členských států, která se ukáže jako nezbytná k zajištění interoperability elektronického systému výběru mýtného na evropské úrovni.

Článek 7k

Aniž jsou dotčeny články 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie, není touto směrnicí dotčena volnost členských států, které zavedou systém výběru mýtného nebo poplatků za užívání pozemních komunikací, poskytovat za tyto poplatky vhodnou kompenzaci.

3) Vkládá se nový článek, který zní:

"Článek 8b

1. Dva nebo více členských států mohou spolupracovat při zavádění společného systému mýtného na svých územích. V tom případě tyto členské státy zajistí, aby byla Komise informována o této spolupráci, následném provozu systému a případných změnách.

2. Na společný systém mýtného se vztahují podmínky stanovené v článcích 7 až 7k. Ke společnému systému se mohou připojit další členské státy."

4) V článku 9 se odstavce 1a a 2 nahrazují tímto:

"1a. Tato směrnice nebrání členským státům nediskriminačně uplatňovat regulační poplatky určené ke snížení kongesce nebo ke snížení dopadů na životní prostředí, včetně špatné kvality ovzduší, na jakýchkoliv komunikacích v městských oblastech, včetně silnic transevropských sítí procházejících městskými oblastmi.

2. Členské státy rozhodnou o využití příjmů získaných na základě této směrnice. V zájmu rozvoje dopravní sítě jako celku by příjmy z poplatků za používání infrastruktury a za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům měly být využity ve prospěch odvětví dopravy s cílem optimalizovat celý dopravní systém. Zejména příjmy z poplatků za externí náklady nebo finanční hodnoty rovnocenné těmto příjmům by měly být použity na zvýšení dlouhodobé udržitelnosti dopravy, včetně jednoho nebo více z těchto prvků:

- a) usnadnění účinného stanovení cen;
- b) snížení znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- c) zmírnění dopadů znečištění ze silniční dopravy u zdroje;
- d) snížení emisí CO₂ a zlepšení energetické účinnosti vozidel;
- e) rozvoj náhradních komunikací pro uživatele dopravy a rozšíření stávající kapacity;
- f) podpora transevropské dopravní sítě;
- g) optimalizace logistiky;
- h) zlepšení bezpečnosti silničního provozu a
- i) zajištění bezpečných parkovišť.

Má se za to, že členské státy tento odstavec provedly, pokud zavedly a uplatňují fiskální politiky a politiky finanční podpory, které formou pákového efektu zajišťují finanční podporu transevropským sítím a mají hodnotu odpovídající nejméně 15 % příjmů získaných z poplatků za používání infrastruktury a za externí náklady v každém členském státě."

5) Články 9b a 9c se nahrazují tímto:

"Článek 9b

V souvislosti s prováděním této směrnice, a zejména jejích příloh, usnadňuje Komise dialog a vzájemnou výměnu technického know-how mezi členskými státy.

Článek 9c

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí [].

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 9d

Komise přijme akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o:

- přizpůsobení přílohy 0 acquis Unie,
- přizpůsobení vzorců v bodech 4.1 a 4.2 přílohy IIIa vědeckému a technickému pokroku.

Na akty v přenesené pravomoci uvedené v tomto článku se použijí postupy stanovené v člancích 9e, 9f a 9g.

Článek 9e

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 9d je svěřena Komisi na dobu neurčitou.
2. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
3. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v člancích 9f a 9g.

Článek 9f

1. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 9d zrušit.
2. Orgán, který zahájil vnitřní postup s cílem rozhodnout, zda zrušit přenesení pravomoci, se vynasází uvědomit v přiměřené lhůtě před přijetím konečného rozhodnutí druhý orgán a Komisi a uvede pravomoc, jejíž přenesení by mohlo být zrušeno, a možné důvody tohoto zrušení.
3. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku okamžitě nebo k pozdějšímu dni, který v něm je upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci. Bude zveřejněno v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 9g

1. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne oznámení.

Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

2. Pokud Evropský parlament ani Rada v uvedené lhůtě námitky proti aktu v přenesené pravomoci nevysloví, vyhlásí se akt v přenesené pravomoci v Úředním věstníku Evropské unie a vstupuje v platnost dnem v něm stanoveným.

Pokud Evropský parlament i Rada uvědomí Komisi o svém úmyslu námitky nevyslovit, může být akt v přenesené pravomoci vyhlášen v Úředním věstníku Evropské unie a vstoupit v platnost ještě před uplynutím této lhůty.

3. Akt v přenesené pravomoci nevstoupí v platnost, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada vysloví námitky. Orgán, který vyslovuje námitky k aktu v přenesené pravomoci, je odůvodní.

6) V čl. 10 odst. 1 se slova "Evropských společenství" nahrazují slovy "Evropské unie".

7) Vkládá se nový článek, který zní:

"Článek 10a

1. Částky v eurech uvedené v příloze II a částky v centech uvedené v tabulkách 1 a 2 přílohy IIIb se přezkoumávají každé dva roky, a to od 1. ledna 2013, s cílem zohlednit změny celounijního harmonizovaného indexu spotřebitelských cen, vyjma ceny za energii a ceny nezpracovaných potravin (zveřejňovaného Komisí (Eurostatem)).

Částky se automaticky upravují zvýšením základní částky v eurech nebo centech na základě procentní změny v tomto indexu. Výsledné částky se zaokrouhlují nahoru na celou částku v eurech, pokud jde o přílohu II, na desetinu centu, pokud jde o tabulku 1 přílohy IIIb, a na setinu centu, pokud jde o tabulku 2 přílohy IIIb.

2. Komise zveřejní upravené částky uvedené v odstavci 1 v Úředním věstníku Evropské unie. Upravené částky vstupují v platnost prvním dnem prvního měsíce po zveřejnění."

8) Článek 11 se nahrazuje tímto:

"Článek 11

1. Do 16. října 2014 a poté každé čtyři roky vypracují členské státy, které stanoví poplatek za externí náklady nebo poplatek za pozemní komunikace, zprávu o mýtném, včetně koncesního mýtného, vybíraném na jejich území a předloží ji Komisi, jež ji zpřístupní ostatním členským státům. Zpráva může vyloučit režimy výběru mýtného, které již existovaly dne 10. června 2008 a které nezahrnují poplatky za externí náklady, pokud tyto režimy zůstávají v platnosti a nejsou podstatně změněny. Zpráva obsahuje informace o:

a) váženém průměrném poplatku za externí náklady a konkrétních částkách stanovených pro každou kombinaci třídy vozidel, typu pozemní komunikace a období;

b) rozlišení poplatků za pozemní komunikace podle typu vozidla a doby;

c) váženém průměrném poplatku za pozemní komunikace a celkovém příjmu z poplatku za pozemní komunikace;

d) celkových příjmech získaných z poplatků za externí náklady a

e) krocích učiněných podle čl. 9 odst. 2.

2. Do 16. října 2015 Komise předloží za pomoci výboru podle článku 9c Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění a účincích této směrnice, zejména pokud jde o účinnost ustanovení o návratnosti nákladů souvisejících se znečištěním provozem a o začlenění vozidel těžších než 3,5 tuny a lehčích než 12 tun. Ve zprávě se na základě průběžného sledování mimo jiné rovněž analyzuje a posoudí:

a) účinnost opatření stanovených touto směrnicí s cílem odstranit nepříznivé dopady silniční dopravy, a to i při zohlednění zejména dopadu na zeměpisně izolované a okrajové členské státy;

b) vliv provádění této směrnice na směřování uživatelů k využívání neekologičtější dopravy a neúčinnějších dopravních řešení a zahrne informace o zavedení poplatků na základě ujeté vzdálenosti;

c) zavedení a dopad rozlišení poplatků za pozemní komunikace uvedených v článku 7g na snížení místního znečištění ovzduší a kongesce. Zpráva rovněž posoudí, zda jsou maximální odchylka a doba dopravních špiček uvedené v článku 7g dostatečné pro řádné fungování mechanismu rozlišení;

d) vědecký pokrok v odhadování externích nákladů dopravy pro účely jejich internalizace a

e) pokrok při výběru poplatků od uživatelů komunikací a metody postupné harmonizace systémů výběru poplatků uplatňovaných na užitková vozidla.

Ve zprávě bude rovněž posouzeno využití elektronických systémů pro stanovení a vybírání poplatků za pozemní komunikace a za externí náklady a míra interoperability mezi nimi podle směrnice 2004/52/ES.

3. Spolu se zprávou Komise případně předloží Evropskému parlamentu a Radě návrh na další revizi této směrnice.

4. Do 16. října 2012 Komise předloží zprávu se shrnutím ostatních opatření, jako jsou regulační politiky pro internalizaci či snížení externích nákladů vztahujících se k životnímu prostředí, hluku a zdraví v rámci všech druhů dopravy, včetně právního základu a použitých maximálních hodnot.

Aby se zajistila spravedlivá hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy při odstupňovaných poplatcích za externí náklady, zahrne zpráva i harmonogram opatření, jež je třeba ještě přijmout pro vyřešení jiných druhů dopravy nebo vozidel anebo složek externích nákladů, které doposud nebyly zohledněny, s přihlédnutím k pokroku v revizi směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství o zdanění energetických produktů a elektřiny [].

9) Příloha III se mění takto:

a) první odstavec se nahrazuje tímto:

"Tato příloha stanoví základní zásady výpočtu váženého průměrného poplatku za pozemní komunikace s cílem zohlednit čl. 7b odst. 1. Povinností stanovovat poplatky za pozemní komunikace podle nákladů není dotčena volnost členských států rozhodnout se v souladu s čl. 7b odst. 2 nedosáhnout příjmy z poplatků za pozemní komunikace plně návratnosti nákladů, ani volnost stanovit v souladu s článkem 7f jednotlivé částky poplatku za pozemní komunikace v jiné než průměrné výši";

b) ve druhém pododstavci se slovo "Společenství" nahrazuje slovem "Unie";

c) v bodě 1 druhé odrážce se slova "čl. 7a odst. 1" nahrazují slovy "čl. 7b odst. 2".

10) Za přílohu III se vkládá text obsažený v příloze této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 16. října 2013. Jejich znění sdělí neprodleně Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Členské státy nejsou povinny tuto směrnici provést, dokud není na jejich území zavedeno mýtné ani poplatky za užívání.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státním.

Ve Štrasburku dne 27. září 2011.

Za Evropský parlament

předseda

J. Buzek

Za Radu

předseda

M. Dowielewicz

[1] Úř. věst. C 255, 22.9.2010, s. 92.

[2] Úř. věst. C 120, 28.5.2009, s. 47.

[3] Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2009 (Úř. věst. C 87 E, 1.4.2010, s. 345) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 14. února 2011 (Úř. věst. C 77 E, 11.3.2011, s. 1). Postoj Evropského parlamentu ze dne 7. června 2011 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 12. září 2011.

[4] Úř. věst. L 187, 20.7.1999, s. 42.

[5] Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

[6] Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

[7] Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124.

[8] Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

[9] http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm.

[10] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

[11] Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

[] Úř. věst. L 370, 31.12.1985, s. 8.

[] Úř. věst. L 204, 5.8.2010, s. 1.

[] Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114.

[] Úř. věst. L 166, 30.4.2004, s. 124."

[] Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13."

[] Úř. věst. L 283, 31.10.2003, s. 51."

PŘÍLOHA

"

"PŘÍLOHA IIIa

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY PRO STANOVENÍ POPLATKU ZA EXTERNÍ NÁKLADY

V této příloze jsou stanoveny minimální požadavky pro stanovení poplatku za externí náklady a pro výpočet maximálního váženého průměrného poplatku za externí náklady.

1. Příslušné části silniční sítě

Členský stát upřesní část nebo části své silniční sítě, na které se má vztahovat poplatek za externí náklady.

Pokud se členský stát rozhodne stanovit poplatek za externí náklady pouze na část nebo části silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice, musí být tato část nebo části vybrány na základě posouzení, ze kterého vyplývá, že:

- užívání vozidel na pozemních komunikacích, na nichž se uplatňuje poplatek za externí náklady, působí větší škody na životním prostředí, než jsou průměrné škody způsobené užíváním jiných částí silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice, na které se poplatek za externí náklady nevztahuje, nebo

- uložení poplatku za externí náklady na jiné části silniční sítě spadající do oblasti působnosti této směrnice by mohlo mít nepříznivý dopad na životní prostředí nebo bezpečnost silničního provozu nebo by stanovení a výběr poplatku za externí náklady na tyto části sítě vyžadovaly neúměrné náklady.

2. Příslušná vozidla, silnice a období

Členský stát oznámí Komisi klasifikaci vozidel, podle které se rozlišuje mýtné. Komisi rovněž oznámí polohu pozemních komunikací, na které se vztahují vyšší poplatky za externí náklady (dále jen "příměstské komunikace (včetně dálnic)"), a silnic, na které se vztahují nižší poplatky za externí náklady (dále jen "meziměstské komunikace (včetně dálnic)").

Členský stát popřípadě Komisi rovněž oznámí přesné doby odpovídající noční době, během nichž je možné ukládat vyšší poplatek za externí náklady související s hlukem, aby se zohlednilo větší obtěžování hlukem.

Klasifikace silnic jako příměstských komunikací (včetně dálnic) a meziměstských komunikací (včetně dálnic) a vymezení období musí vycházet z objektivních kritérií, která souvisejí s mírou vystavení silnic a jejich okolí znečištění a hluku, jako je hustota obyvatelstva a počet výskytů maximálního znečištění či hluku za rok měřených v souladu s touto směrnicí. Tato kritéria musí být uvedena v oznámení.

3. Výše poplatku

Pro každou třídu vozidel, typ komunikace a období určí členský stát nebo nezávislý orgán jedinou konkrétní částku. Výsledná struktura poplatků, včetně začátku a konce každé noční doby, pokud poplatek za externí náklady zahrnuje náklady v důsledku hluku, musí být transparentní, zveřejněná a dostupná všem uživatelům za stejných podmínek. Zveřejnění by mělo být provedeno včas před zavedením. Všechny parametry, údaje a další informace nezbytné k pochopení způsobu výpočtu různých složek externích nákladů musí být zveřejněny.

Při stanovení poplatků se členský stát nebo případně nezávislý orgán řídí zásadou účinného stanovení cen, tedy ceny, která se blíží sociálním mezním nákladům na používání zpoplatněného vozidla.

Poplatek se rovněž stanoví poté, co se zohlední rizika v souvislosti s odkláněním provozu společně s nepříznivými dopady na bezpečnost silničního provozu, životní prostředí a kongesci, jakož i řešení ke zmírnění těchto rizik.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán sleduje účinnost systému pro výběr poplatků při snižování škod na životním prostředí způsobených silniční dopravou. Každé dva roky případně upraví v závislosti na změnách nabídky a poptávky v dopravě strukturu poplatků a konkrétní částku poplatku stanovenou pro určitou třídu vozidel, typ pozemní komunikace a období.

4. Složky externích nákladů

4.1 Náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem nebo jejich část, tento členský stát nebo případně nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem pomocí tohoto vzorce anebo uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 1 přílohy IIIb, jsou-li nižší:

PCV

= S

EF

× PC

,

kde:

— PCV_{ij} = náklady v důsledku znečištění ovzduší třídou vozidel i na silnici typu "j" (EUR/vozokilometr),

— EF_{ik} = emisní faktor znečišťující látky "k" a třídy vozidel "i" (gram/vozokilometr),

— PC_{jk} = peněžní náklady znečišťující látky "k" na typu silnice "j" (EUR/gram).

Emisní faktory jsou shodné s faktory, které členský stát používá při vypracování národních emisních inventur stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/81/ES ze dne 23. října 2001 o národních emisních stropích pro některé látky znečišťující ovzduší [1] (jež vyžaduje při přípravě inventur emisí použít návod EMEP/CORINAIR [2]). Peněžní náklady znečišťujících látek odhadne tento členský stát nebo případně nezávislý orgán při zohlednění aktuálního stavu vědomostí.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat vědecky doložené alternativní metody výpočtu hodnoty nákladů v důsledku znečištění ovzduší a využít údaje z měření látek znečišťujících ovzduší a místní hodnotu peněžních nákladů látek znečišťujících ovzduší za předpokladu, že výsledky nepřekročí jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 1 přílohy IIIb pro žádnou třídu vozidel.

4.2 Náklady v důsledku hluku z provozu

Pokud se členský stát rozhodne do poplatku za externí náklady zařadit všechny náklady v důsledku hluku z provozu nebo jejich část, tento členský stát nebo případně nezávislý orgán vypočte účtovatelné náklady v důsledku hluku z provozu pomocí těchto vzorců anebo uplatní jednotkové hodnoty z tabulky 2 přílohy IIIb, jsou-li nižší:

NCV

(denně) = e × S

NC

× POP

/WADT

NCV

(den) = a × NCV

NCV

(noc) = b × NCV

,

kde:

— NCV_j = náklady v důsledku hluku jednoho těžkého nákladního vozidla na silnici typu "j" (EUR/vozokilometr),

— NC_{jk} = náklady v důsledku hluku na osobu vystavenou hladině hluku "k" na silnici typu "j" (EUR/osobu),

— POP_k = počet obyvatel vystavených denní hladině hluku "k" na kilometr (osoba/kilometr),

— WADT = vážená průměrná denní hustota provozu (v ekvivalentech osobních automobilů),

— "a" a "b" váhové faktory stanovené členskými státy tak, že výsledný vážený průměrný poplatek za hluk za vozokilometr nepřekračuje NCV_j (denně).

Hluk z provozu se vztahuje na dopad na hladinu hluku měřenou v blízkosti místa vystaveného hluku a za případnými protihlukovými bariérami.

Počet obyvatel vystavených hladině hluku "k" se určí podle strategických hlukových map vypracovaných podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/49/ES ze dne 25. června 2002 o hodnocení a řízení hluku ve venkovním prostředí [3].

Náklady na osobu vystavenou hladině hluku "k" odhadne členský stát nebo případně nezávislý orgán při zohlednění aktuálního stavu vědomostí.

Pro váženou průměrnou denní hustotu provozu se uplatní koeficient ekvivalence "e" mezi těžkými nákladními vozidly a osobními automobily, který činí nejvýše 4.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může používat vědecky doložené alternativní metody výpočtu hodnoty nákladů v

důsledku hluku za předpokladu, že výsledky nebudou vyšší než jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 2 přílohy IIIb.

Členský stát nebo případně nezávislý orgán může stanovit rozlišené poplatky za hluk s cílem odměnit využívání tišších vozidel, pokud to nepovede ke znevýhodnění zahraničních vozidel. Jsou-li zavedeny rozlišené poplatky za hluk, nesmějí poplatky za nejhlučnější kategorii vozidel překročit jednotkové hodnoty uvedené v tabulce 2 přílohy IIIb ani čtyřnásobek poplatku za hluk pro nejtíšší vozidla.

""PŘÍLOHA IIIb

MAXIMÁLNÍ VÁŽENÝ PRŮMĚRNÝ POPLATEK ZA EXTERNÍ NÁKLADY

Tato příloha stanoví parametry pro výpočet maximálního váženého průměrného poplatku za externí náklady.

1. Maximální náklady v důsledku znečištění ovzduší provozem:

Tabulka 1: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku znečištění ovzduší

Cent/vozokilometr | Příměstské komunikace (včetně dálnic) | Meziměstské komunikace (včetně dálnic) |

EURO 0 | 16 | 12 |

EURO I | 11 | 8 |

EURO II | 9 | 7 |

EURO III | 7 | 6 |

EURO IV | 4 | 3 |

EURO V | 0 | 0 |

po 31. prosinci 2013 | 3 | 2 |

EURO VI | 0 | 0 |

po 31. prosinci 2017 | 2 | 1 |

Vozidla znečišťující méně než EURO VI | 0 | 0 |

V horských oblastech je v míře odůvodněné sklonem komunikace, nadmořskou výškou nebo teplotní inverzí možno hodnoty v tabulce 1 vynásobit koeficientem až ve výši 2.

2. Maximální náklady v důsledku hluku z provozu

Tabulka 2: Maximálně účtovatelné náklady v důsledku hluku

Cent/vozokilometr | Den | Noc |

Příměstské komunikace (včetně dálnic) | 1,1 | 2 |

Meziměstské komunikace (včetně dálnic) | 0,2 | 0,3 |

Hodnoty v tabulce 2 lze vynásobit koeficientem o hodnotě nejvýše 2 v horských oblastech v rozsahu, ve kterém to odůvodňuje sklon komunikace, teplotní inverze nebo horní závěr ledovcového údolí.

""

[1] Úř. věst. L 309, 27.11.2001, s. 22.

[2] Metodika Evropské agentury pro životní prostředí <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.

[3] Úř. věst. L 189, 18.7.2002, s. 12.

PROHLÁŠENÍ KOMISE O SROVNÁVACÍCH TABULKÁCH

"Komise připomíná, že je odhodlána zajistit, aby členské státy v zájmu občanů, v zájmu zdokonalení tvorby právních předpisů a zvyšování jejich transparentnosti a s cílem usnadnit posuzování souladu vnitrostátních právních předpisů s právem Unie vytvářely srovnávací tabulky, z nichž bude patrné spojení směrnice EU s prováděcími opatřeními přijatými členskými státy, a aby v rámci provádění právních předpisů EU ve vnitrostátním právu tyto tabulky předkládaly Komisi.

Komise vyslovuje politování nad nedostatkem podpory pro ustanovení zahrnutá do návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly

(Eurovignette), jejichž cílem bylo učinit vytvoření srovnávacích tabulek povinným.

Komise je v duchu kompromisu a v zájmu zajištění bezodkladného přijetí návrhu ochotna přistoupit na to, aby bylo v textu obsažené mandatorní ustanovení o srovnávacích tabulkách nahrazeno příslušným bodem odůvodnění, v němž by byly členské státy vybídnuty k dodržování tohoto postupu. Bude do dvanácti měsíců po přijetí této dohody na plenárním zasedání informovat a na konci období pro provedení vypracuje zprávu o praxi členských států při vypracovávání, pro svou potřebu i v zájmu Unie, jejich vlastních tabulek, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a zveřejní je.

Postoj, který Komise zaujímá v souvislosti s tímto návrhem, však nesmí být považován za precedens. Komise bude pokračovat ve svém úsilí o to, aby ve spolupráci s Evropským parlamentem a Radou našla vhodná řešení této horizontální institucionální otázky."

PROHLÁŠENÍ MAĎARSKÉHO, POLSKÉHO, DÁNSKÉHO A KYPERSKÉHO PŘEDSEDNICTVÍ RADY

"Tímto se prohlašuje, že dohoda dosažená mezi Radou a Evropským parlamentem při trojstranném jednání konaném dne 23. května 2011 ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Eurovignette), nepředjímá výsledek interinstitucionálních jednání o srovnávacích tabulkách."

PROHLÁŠENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

"Evropský parlament lituje skutečnosti, že Rada nebyla v souvislosti s návrhem na změnu směrnice 1999/62/ES ochotna akceptovat povinné zveřejnění srovnávacích tabulek. Tímto prohlašuje, že dohoda dosažená mezi Evropským parlamentem a Radou při trojstranném jednání konaném dne 23. května 2011 ohledně směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (Eurovignette), nepředjímá výsledek interinstitucionálních jednání o srovnávacích tabulkách.

Evropský parlament vyzývá Evropskou komisi, aby jej do dvanácti měsíců po přijetí této dohody informovala na plenárním zasedání a aby na konci období pro provedení vypracovala zprávu o praxi členských států při vypracovávání jejich vlastních tabulek, z níž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a zveřejní je."

Nařízení vlády 354/2011 Sb.

System ASPI - stav k 13.5.2012 do částky 53/2012 Sb. a 26/2012 Sb.m.s.
 Vyhledání a text 354/2011 Sb. - poslední stav textu

354/2011 Sb.

NAŘÍZENÍ VLÁDY

ze dne 9. listopadu 2011,

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

Vláda nařizuje podle § 46 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 80/2006 Sb. a zákona č. 152/2011 Sb.:

Čl. I

Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, ve znění nařízení vlády č. 272/2007 Sb., nařízení vlády č. 404/2009 Sb., nařízení vlády č. 26/2010 Sb., nařízení vlády č. 415/2010 Sb. a nařízení vlády č. 243/2011 Sb., se mění takto:

1. § 2 včetně nadpisu zní

„§ 2

Výše časového poplatku

Časový poplatek za vozidlo v systému časového zpoplatnění činí

- a) na kalendářní rok 1 500 Kč,
- b) na 1 měsíc 440 Kč,
- c) na 10 dnů 310 Kč.“.

2. Příloha č. 1 zní:

„Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4<=	2	3	4<=	2	3	4<=
4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
2	3	4<=	2	3	4<=	2	3	4<=
Počet náprav								
3,34 4,12	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	

3. Příloha č. 2 zní:

„Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro silnice I. třídy

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4<=	2	3	4<=	2	3	4<=
2,00 2,80	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4<=	2	3	4<=	2	3	4<=
1,58 1,968	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	

Čl. II

Účinnost

Toto nařízení nabývá účinnosti dnem 1. ledna 2012, s výjimkou ustanovení čl. I bodu 1, pokud jde o § 2 písm. a), které nabývá účinnosti dnem 1. prosince 2011.

Předseda vlády:

RNDr. Nečas v. r.

Ministr dopravy:

Mgr. Dobeš v. r.