VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA PODNIKATELSKÁ
ÚSTAV MANAGEMENTU

FACULTY OF BUSINESS AND MANAGEMENT
INSTITUTE OF MANAGEMENT

ZKVALITNĚNÍ SYSTÉMU VÝBĚRU MÝTNÉHO V ČR

IMPROVEMENT IN THE SYSTEM QUALITY OF TOLL'S WITHDRAWAL IN THE CZECH REPUBLIC

DIPLOMOVÁ PRÁCE
MASTER'S THESIS

AUTOR PRÁCE Bc. JIŘÍ MAREK
AUTHOR

VEDOUCÍ PRÁCE doc. Ing. FRANTIŠEK BARTES, CSc.
SUPERVISOR

BRNO 2009

Vysoké učení technické v Brně
Fakulta podnikatelská

Akademický rok: 2008/2009
Ústav managementu

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Marek Jiří, Bc.

Řízení a ekonomika podniku (6208T097)

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách, Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně a Směrnicí děkana pro realizaci bakalářských a magisterských studijních programů zadává diplomovou práci s názvem:

Zkvalitnění systému výběru mýtného v ČR

v anglickém jazyce:

Improvement in the System Quality of Toll's Withdrawal in The Czech Republic

Pokyny pro vypracování:

Úvod
Vymezení problému a cíle práce
Teoretická východiska práce
Analýza problému a současné situace
Vlastní návrhy řešení, přínos návrhů řešení
Závěr
Seznam použité literatury
Přílohy

Podle § 60 zákona č. 121/2000 Sb. (autorský zákon) v platném znění, je tato práce "Školním dílem". Využití této práce se řídí právním režimem autorského zákona. Citace povoluje Fakulta podnikatelská Vysokého učení technického v Brně. Podmínkou externího využití této práce je uzavření "Licenční smlouvy" dle autorského zákona.

Seznam odborné literatury:

ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., MERVART., M. Dopravní procesy v cestovním ruchu, 1. vydání, Praha, vydalo ASPI, a.s., 2008, 280 s., ISBN 978-80-7357-335-5,
ČARSKÝ, J. Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními, 1. vydání, vydalo České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, 2008, 32 s., ISBN 978-80-01-04055-3,
DRAHOTSKÝ, I., ŠARADÍN, P. Dopravní politika, 1. vydání, vydala Univerzita Pardubice, 2003, 127 s., ISBN 80-7194-511-0,
PŘIBYL, P. Inteligentní dopravní systé my a dopravní telematika II, 1. vydání, vydalo České vysoké učení technické v Praze, Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2007, 254 s., ISBN 978-80-01-03648-8,

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. František Bartes, CSc.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2008/2009.

L.S.

PhDr. Martina Rašticová, Ph.D. Ředitel ústavu	doc. RNDr. Anna Putnová, Ph.D., MBA Děkan fakulty

V Brně, dne 07.05.2009

Anotace

Předmětem diplomové práce „Zkvalitnění systému výběru mýtného v ČR“ je problematika elektronického výběru mýtného v ČR. První část práce popisuje výkonové zpoplatnění na principu mikrovlnné technologie, relevantní legislativu, výnosy z mýtného, činnost Celní správy ČR v postavení kontrolního orgánu a obsahuje zhodnocení systému elektronického mýtného s uvedením předností a nedostatků. Druhá část práce uvádí teoretická východiska pro řešení, kterými jsou závazná legislativa EU určující strategii dopravní politiky a výběr poplatků za užívání pozemních komunikací. Rozebírá dále elektronické způsoby výběru mýtného na principu mikrovlnného a satelitního systému ve vybraných zemích. Třetí část práce je zaměřena na vlastní návrhy řešení, které mají za cíl zvýšit komfort uživatelů systému elektronického mýtného. Čtvrtá část se věnuje přínosům vlastních návrhů řešení.

Annotation

The subject of this thesis “Improvement in the system quality of toll’s withdrawal in The Czech Republic” is to look into the problems of toll’s electronic withdrawal. The First part of the thesis describes the taxation quotas on the basis of a microwave technology, relevant legislative, troll’s outcomes, and work of the Czech Customs Administration as a control body and contains an evaluation of the electronic troll system with its advantages and disadvantages. The Second part states theoretical solutions as the EU legislative, which states a traffic policy strategy and a tax withdrawal for using the roads. Further on, it analyses the options of the troll’s electronic withdrawal on the basis of a microwave and satellite system in particular countries. The Third part focuses on its own solutions, which aim is to increase the users’ comfort while using this system. The Fourth part focuses on the benefits of the ideas for solutions stated in the part Three.

Klíčová slova

Dopravní politika, nákladní doprava, výkonové zpoplatnění, mýtné, zpoplatněné pozemní komunikace, způsoby výběru mýtného, premid jednotka.

Keywords

Traffic policy, freight traffic, taxation quota, toll, taxed roads, means of toll’s withdrawal, premid unit.

Bibliografická citace

MAREK, J. *Zkvalitnění systému výběru mýtného v ČR*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Fakulta podnikatelská, 2009. 72 s. Vedoucí diplomové práce doc. Ing. František Bartes, CSc.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je původní a zpracoval jsem ji samostatně na základě uvedené literatury a pod vedením svého vedoucího diplomové práce.
Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb. O právu autorském a o právech souvisejících s právem autorským).

V Brně dne 6. května 2009 ……...

Marek Jiří, Bc.

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucímu diplomové práce doc. Ing. Františkovi Bartesovi, CSc. za odborné vedení, cenné připomínky, rady a konzultace, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce.

OBSAH

ÚVOD **8**
1 ANALÝZA PROBLÉMU A SOUČASNÁ SITUACE **11**
1.1 DOPRAVNÍ POLITIKA 12
1.1.1 Silniční doprava *12*
1.2 VÝKONOVÉ ZPOPLATNĚNÍ – MÝTNÉ 13
1.2.1 Funkce fiskální *14*
1.2.2 Funkce regulační *15*
1.3 PRÁVNÍ ÚPRAVA ESVZ V ČR 15
1.3.1 Dodavatel ESVZ *17*
1.3.2 Provozovatel ESVZ *18*
1.4 ESVZ V ČR 20
1.4.1 Mikrovlnná technologie DSRC *21*
1.4.2 Druhy zpoplatněných komunikací *21*
1.4.3 Druhy vozidel podléhajících mýtné povinnosti *22*
1.4.4 Stanovení výše platby mýtného *22*
1.4.5 Způsoby registrace *23*
1.4.6 Jednotka premid *25*
1.4.7 Způsoby platby mýtného *27*
1.4.8 Mobilní kontrola úhrady mýtného pracovníky Celní správy ČR *28*
1.4.9 Náklady na provoz ESVZ, výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008 ..... *31*
1.4.10 Zhodnocení ESVZ, nedostatky a nutnost změn *33*
1.4.11 Plánované rozšíření zpoplatněné sítě pozemních komunikací *34*
1.5 SHRNUTÍ ZÁKLADNÍCH NEDOSTATKŮ SOUČASNÉHO STAVU A DEFINOVÁNÍ CÍLŮ 35
2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE **37**
2.1 ZÁVAZNÁ LEGISLATIVA EU 37
2.1.1 Směrnice č. 1999/62/ES *38*
2.1.2 Směrnice č. 2004/52/ES o interoperabilitě *38*
2.1.3 Legislativa EU – shrnutí *39*
2.2 ELEKTRONICKÉ ZPŮSOBY VÝBĚRU MÝTNÉHO 39
2.2.1 Mikrovlnný systém (DSRC) *41*
2.2.2 Satelitní systém (GNSS/CN) *41*
2.3 VÝBĚRY ELEKTRONICKÉHO MÝTNÉHO VE VYBRANÝCH ZEMÍCH EU 42
2.3.1 Rakousko (DSRC) *43*
2.3.2 Německo (GNSS/CN) *45*
2.4 POROVNÁNÍ SYSTÉMŮ DSRC V RAKOUSKU A GNSS/CN V NĚMECKU 49
3 VLASTNÍ NÁVRHY ŘEŠENÍ **51**
3.1 NÁVRH NA ÚPRAVU VYMEZENÍ POJMŮ VOZIDLO A JÍZDNÍ SOUPRAVA 51
3.2 MOŽNOST INFORMOVÁNÍ O VZNIKU NESROVNALOSTI POMOCÍ SMS ZPRÁVY 52
3.3 IDENTIFIKACE MÝTNÉHO BODU 54
3.4 MOŽNOST ÚHRADY DLUŽNÉHO MÝTNÉHO PŘI ULOŽENÍ BLOKOVÉ POKUTY 55
3.5 ROZŠÍŘENÍ SLUŽEB POSKYTOVANÝCH NA DISTRIBUČNÍCH MÍSTECH 57
3.6 INOVACE PALUBNÍ JEDNOTKY PREMID 59
4 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ **62**
ZÁVĚR **65**
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY **68**
SEZNAM TABULEK **71**
SEZNAM PŘÍLOH **72**

ÚVOD

Zeměpisná poloha ČR ve středu Evropy vedla v předcházejících letech k neustálému růstu objemu přepravovaného zboží v rámci silniční nákladní dopravy. Nejvíce postiženy byly tranzitní dopravní trasy dálnic, rychlostních silnic a některé úseky silnic I. třídy. Zvýšený provoz nákladních vozidel tuzemských a zahraničních dopravců znamenal zvýšené finanční nároky z veřejných rozpočtů na provoz a udržování silniční infrastruktury.

Proto byly postupně zavedeny poplatky za užití vybraných úseků dálnic a rychlostních silnic, nejprve formou časového zpoplatnění spojené s povinností zakoupit a označit vozidlo dálniční známkou – kuponem. Tento způsob placení poplatků ovšem nezohledňoval typ vozidla (emisní třídu a počet náprav) a ujetou vzdálenost, rozhodující byla pouze délka časového období, na kterou byl kupon zakoupen. Uživatel tak zaplatil určitý poplatek bez ohledu na intenzitu využívání zpoplatněné komunikace, což nebylo spravedlivé.

Z tohoto důvodu bylo v České republice od 1. ledna roku 2007 zpoplatněno užití vybraných úseků dálnic a rychlostních silnic, přičemž se jedná o výkonové zpoplatnění pro vozidla nebo jízdní soupravy s největší povolenou hmotností nejméně 12 tun, kdy uživatel platí mýtné v závislosti na typu vozidla a ujeté vzdálenosti. Provozovatelem systému elektronického výběru mýtného je Ředitelství silnic a dálnic ČR, které provozuje tento systém na bázi mikrovlnné technologie bez negativních dopadů na životní prostředí.

Cílem této práce je popsat současný stav systému elektronického mýtného v ČR, jeho přednosti i nedostatky a nastínit vlastní návrhy řešení tak, aby předložené návrhy řešení zvýšily zákaznický komfort uživatelů popisovaného systému. Zmíněné návrhy řešení zvýší informovanost řidičů a provozovatelů vozidel a celý systém se stane efektivnějším a uživatelsky přívětivějším.

První část bude zaměřena na vysvětlení základních pojmů a nastínění problémů, které jsou spjaty s elektronickým mýtným systémem v ČR, tedy na analýzu současného stavu. Bude zde uveden důvod zavedení mýtného jako poplatku spojeného s užíváním vybraných pozemních komunikací, relevantní legislativa, přehled zpoplatněných

komunikací, kontaktní a distribuční místa poskytující zákaznickou podporu, předběžná nebo následná registrace do elektronického mýtného systému, palubní jednotka premid, způsoby placení mýtného, předpokládané rozšíření sítě zpoplatněných pozemních komunikací, kontrola platby mýtného a mobilní kontrola prováděná pracovníky příslušných celních úřadů a následné řešení mýtných nesrovnalostí u vozidel označených mýtným systémem.

Druhá část práce se bude zabývat teoretickými východisky řešení. V současnosti využívají existující mýtné systémy dvou druhů technologií, konkrétně mikrovlnné a satelitní. Nejrozšířenějším současným systémem je systém elektronického mýtného pracující na bázi moderní mikrovlnné technologie, která se již svou jednoduchostí konstrukce a nízkými provozními náklady osvědčila a nemá negativní vliv na životní prostředí. Mýtné je odečteno při průjezdu vozidla mýtnou branou ve výši daného mýtného úseku, na kterém se v okamžiku výběru mýta vozidlo pohybuje. Řidič je informován o správnosti odečtu mýtného akustickým signálem přenosné palubní jednotky premid. Naproti tomu existuje systém elektronického mýtného, který je založen na technologii satelitní lokalizace. Ve vozidle je pevně zabudován přístroj, který rozeznává zpoplatněné silniční úseky, přes které vozidlo projíždí, tzn. stanovuje polohu vozidla. Přístroj dle zadaných údajů vypočítá mýtné a tento údaj je odeslán přes mobilní síť do centrálního místa provozovatele systému.

Třetí část bude popisovat vlastní návrh řešení. Cílem autorova návrhu je zvýšit pohodlí a zákaznický komfort uživatelů elektronického mýtného systému tak, jak popisují dále uvedené dílčí návrhy řešení. Pro řidiče i provozovatele vozidel tohoto systému je důležité legislativně jednoznačné vymezení pojmu vozidlo a jízdní souprava, spadajících pod mýtnou povinnost. Řidiči i provozovatelé vozidel by dále uvítali možnost informace o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy, identifikaci mýtné stanice (kontrolní brány) číslem odpovídajícího mýtného úseku, v případě uložení blokové pokuty současně možnost úhrady dlužného mýtného a inovaci palubní jednotky premid, která by současné akustické signály doplnila o digitální zobrazení dalších údajů (zejména aktuální počet nastavených náprav).

Čtvrtá část bude obsahovat zhodnocení návrhu na základě porovnání současného stavu dané problematiky a vlastních návrhů řešení včetně jejich přínosu. Cílem všech dílčích

návrhů řešení bylo zvýšit uživatelský komfort a informovanost řidičů a provozovatelů vozidel v systému výkonového zpoplatnění, což bylo potvrzeno. Výsledkem bude vznik nižšího počtu případných nesrovnalostí a snížení následných postihů ze strany kontrolního orgánu, Celní správy ČR.

1 ANALÝZA PROBLÉMU A SOUČASNÁ SITUACE

Česká republika má díky své zeměpisné poloze ve střední Evropě velmi dobré předpoklady využít výhody výborné dopravní dostupnosti a přes svou relativně malou rozlohu zaujímat důležitou úlohu v evropském dopravním systému. Nezbytnou podmínkou pro využití této strategické přednosti je existence odpovídající dopravní infrastruktury schopné okamžitě reagovat na zvyšující se poptávku po dopravních službách, ale rovněž splňující požadavky udržitelného rozvoje. Území státu je sice pokryto hustou sítí silnic, která ovšem ne vždy odpovídá nárokům kladeným na současnou dopravu. Silniční doprava v roce 2004 zajišťovala v ČR přibližně 75 % výkonů v nákladní přepravě a především v tomto roce došlo ke skokovému zvýšení tranzitní silniční dopravy v důsledku rozšíření EU od 1. května 2004, a to v důsledku odbourání čekacích dob na celní a spediční odbavení na hranicích, rostoucího zahraničního obchodu sousedních zemí a také zavedení zpoplatňování dálnic pro těžká nákladní vozidla v Rakousku od roku 2004 a v Německu o rok později. Česká republika se tak stala alternativou pro mezinárodní kamionovou dopravu, která do té doby byla uskutečňována mimo území ČR. Tyto okolnosti vedly k tomu, že největší část nárůstu intenzity silniční nákladní dopravy se koncentrovala zejména na hlavní silniční tahy a také do okolí hraničních přechodů.

Růst podílu silniční dopravy dále souvisí s rozvojem logistických technologií, vybudování a existence velkých průmyslových zón a distribučních center je založena na dobré přístupnosti silniční dopravy.

V poslední době tak v ČR vzrostla poptávka po silniční nákladní dopravě, která by byla schopna uspokojit vyšší přepravní kapacitu. Hlavní silniční komunikace jsou nyní vysoce zatížené nákladní dopravou, což přináší zvyšující se náklady na údržbu infrastruktury. V roce 2004 se investiční výdaje do dopravní infrastruktury podílely na HDP 1,7 procenty a tento podíl má mírně stoupající tendenci. Podle doporučení EU by však pro státy s podobně zanedbanou dopravní sítí, jako má ČR, bylo optimální ročně vydávat na rozvoj silnic a železnic kolem 2,5 % HDP.[1]

[1] Ministerstvo dopravy ČR, *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013,* <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E12B9BE-04C3-4926-96B5-ADA8D169E8DC/0/2006_03_08_OPDBW1.doc#_Toc129581240>.

1.1 Dopravní politika

V současnosti představuje doprava jeden ze základních pilířů rozvoje hospodářství s vazbou na ostatní ekonomické sektory, jejichž rozvoj tato doprava podněcuje. Je v zájmu každého státu, aby pečoval o sektor dopravy a stanovil odpovídající soubor cílů, zásad a nástrojů zaměřených na koordinovaný rozvoj dopravy. Soulad cílů a prostředků potřebných k jejich dosažení tvoří nezbytný předpoklad uplatňování a realizace státní dopravní politiky. Dopravní politika představuje důležitou součást hospodářské politiky každé vyspělé země. Současná dopravní politika si klade za cíl stabilizovat a postupně snižovat negativní účinky související s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem naplněním zásady udržitelného rozvoje. Základním strategickým dokumentem resortu doprava pro nejbližší období je „Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013“. Globálním cílem tohoto dokumentu je vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy se zaměřením na její ekonomické, sociální a ekologické dopady a zajištění kvalitní dopravní infrastruktury a financování v dopravním sektoru.

K problémovým okruhům dopravní politiky patří ekologické aspekty silniční dopravy, její působení na životní prostředí. Růst mobility osob a zejména materiálů, polotovarů a zboží je provázen narůstáním nežádoucích vlivů na životní prostředí i na zdraví obyvatel žijících na dopravně exponovaných územích. Mezi sledované nežádoucí vlivy patří:[2]

- znečišťování ovzduší,
- nadměrný hluk,
- přetížení kapacit dopravních cest,
- zábor půdy a dělící účinky,
- otřesy a vibrace.

1.1.1 Silniční doprava

Silniční nákladní doprava souvisí s přemísťováním zboží v různých časových, množstevních i prostorových souvislostech, je realizována dopravními prostředky

[2] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., a MERVART, M., *Dopravní procesy v cestovním ruchu*, s. 41.

po dopravních sítích – pozemních komunikací. Nutnost přemístění zboží na kratší i delší vzdálenosti vyplývá zejména z rozporu mezi místy výroby materiálů, polotovarů a výrobků a místy jejich dalšího zpracování nebo konečné spotřeby. Silniční nákladní doprava je faktorem výrazně ovlivňujícím konkurenceschopnost české ekonomiky v EU a je proto veřejným sektorem trvale podporována. Dopravní, distribuční a logistické procesy tvoří důležité aspekty této konkurenceschopnosti.

Soubor dopravních sítí, jejich vybavení nejrůznějšími stavbami a zařízeními včetně dopravních prostředků, které se na dopravních cestách pohybují, je označován jako dopravní infrastruktura. Infrastruktura silniční dopravy má zásadní význam pro ekonomický růst, mobilitu pracovních sil a konkurenceschopnost v rámci mezinárodní dělby dopravní práce. Jedná se o klíčový faktor, který rozhodujícím způsobem ovlivňuje hospodářský rozvoj a prostorové uspořádání státu.

Současná silniční infrastruktura v ČR neodpovídá současným společenským potřebám. Silniční síť je sice z hlediska hustoty plně vyhovující (hustota základní silniční sítě činí 0,70 km na km^2), problém činí zanedbanost a nízká kvalita silniční sítě. Delší čas přibývá komunikací, jejichž stav vozovky je havarijní – nedostatečná únosnost, vyjeté koleje, trhliny a výtluky. K tomuto neuspokojivému stavu dopravní sítě přispělo dlouhé období nedostatečného financování.

1.2 Výkonové zpoplatnění – mýtné

Účelem zavedení Elektronického systému výběru mýtného (dále jen „ESVZ“) je zpoplatnit nákladní silniční přepravu na dálnicích a silnicích nejvyšší kvality a získat tak dodatečné finanční prostředky na rozvoj a obnovu silniční infrastruktury. Pozitivně by mělo přispět zavedení mýtného poplatku k dalšímu zefektivnění kamionové přepravy, lepšímu vytěžování vozidel a jízd a současně i na snížení počtu kamionů na pozemních komunikacích, mýtné tak bude sloužit jako prostředek regulace dopravy. Členské státy EU očekávají po zavedení mýtného také návrat přeprav některých druhů zboží do ekologičtějších systémů kombinované a železniční přepravy. Mýtné je novou formou „daně“. Mýtné se stane součástí nákladů všech produktů, které budou alespoň z části přepravovány po zpoplatněných komunikacích v ČR. Všem dopravním a spedičním společnostem vzrostou díky zavedení mýtného sekundární náklady spojené s administrativou, technickým vybavením kamionů, školením řidičů a komunikací

se zákazníky. Zkušenosti z Rakouska, kde byl zaveden podobný model mýtného, ukazují, že dopravní náklady vzrostly po zavedení mýtného až o 30 % a spotřebitelské ceny vzrostly v koncovém důsledku o 1,5 %.[3]

Vláda ČR v květnu 2004 rozhodla, že zpoplatní užívání vybraných pozemních komunikací těžkými vozidly (zpravidla se jedná o vozidla nákladní) výkonově tak, aby se uživatelé spravedlivěji a přímo podíleli na nákladech spojených s výstavbou, modernizací, údržbou a provozem významných silničních tahů. Výběr mýtného by se měl rozšířit i na vybrané silnice I. třídy z toho důvodu, že Česká republika dosud nemá kompletně dobudovánu síť dálnic a rychlostních silnic (zatím jich je v provozu cca 980 km a plánováno je přes 2.100 km). To znamená, že těžká dálková silniční doprava je ve směrech dosud nevybudovaných dálnic a rychlostních silnic vedena právě po výše uvedených silnicích I. třídy. Zpoplatněním těchto tahů by měla ČR získat potřebné finanční prostředky na urychlené dobudování své páteřní sítě.[4]

1.2.1 Funkce fiskální

Výběrem mýtného se získávají finanční prostředky k udržování a výstavbě technické infrastruktury silniční dopravy.

V roce 2000 byl zřízen Státní fond dopravní infrastruktury, jehož hlavním účelem je zabezpečit financování rozvoje, výstavby, modernizace, oprav a údržby pozemních silničních komunikací. Příjmy tohoto fondu jsou zabezpečeny zejména z výnosů silniční daně, části výnosů ze spotřební daně uhlovodíkových paliv a maziv, časových poplatků (dálničních známek) za používání sítě dálnic a některých rychlostních silnic a od roku 2007 z výkonového poplatku (mýtného). Tímto způsobem je zajištěno, že část výnosů, které doprava produkuje, se do dopravy vrací. Za období roku 2007 bylo převedeno v souvislosti s provozováním systému elektronického mýtného na účet fondu celkem 5 120 mil. Kč a výnos z časového poplatku činil 2 426 mil. Kč (v roce 2006 byl výnos z časového poplatku 3 291 mil. Kč). Příjmy fondu za rok 2007 činily za užití zpoplatněných pozemních komunikací celkem 7 546 mil. Kč, což znamená nárůst příjmů oproti roku 2006 o 4 255 mil. Kč. Po odečtení nákladů na zavedení a

[3] SCHENKER, *Nová daň na silnicích,* <http://www.schenker.cz/index.php?sekce=66>.
[4] Ministerstvo dopravy ČR, *Mýtné v ČR,* <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm>.

provozování systému elektronického mýtného činil nárůst příjmů ze zpoplatnění pozemních komunikací 2 464 mil. Kč.[5].

1.2.2 Funkce regulační

Výběrem mýtného je možno ovlivnit intenzitu silniční nákladní dopravy na vybraných úsecích dálnic a rychlostních silnic, které jsou využívány z důvodu relativně vyšší bezpečnosti, pro plynulou jízdu a pro rychlejší zvládnutí delších vzdáleností.

Realizace výkonového zpoplatnění na vybraných pozemních komunikacích v ČR od 01.01.2007 pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun vyvolala také oprávněné obavy, že dojde k velkému nárůstu dopravy na silnicích nižších tříd jako důsledek snahy vyhnout se povinnosti platit mýtné objížděním zpoplatněných úseků pozemních komunikacích. Příliš vysoké poplatky spojené s užitím těchto komunikací by mohly vést k vyšší míře obcházení této povinnosti platit mýtné v podobě objíždění těchto úseků po silnicích I., II. nebo III. třídy a tak může dojít ke vzniku mnoha negativních jevů. Na základě použitých údajů o intenzitách dopravy z Celostátního sčítání dopravy, automatického sčítání dopravy a daty z mýtných bran lze konstatovat, že míra vlivu zavedení výkonového zpoplatnění na rozložení intenzit vozidel podléhajících tomuto zpoplatnění není významná v případech, pokud případná objízdná trasa, neodléhající zpoplatnění, nepřináší pro řidiče další výhody – z hlediska úspory času (celková délka trasy) nebo plynulosti dopravy (počet obcí na trase, počet křižovatek, zatížitelnost mostů, sklonové a směrové poměry trasy).[6]

1.3 Právní úprava ESVZ v ČR

Zpoplatnění obecného užívání určených pozemních komunikací a druhy zpoplatnění je stanoveno v ustanovení § 20 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

1. Užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis a která je označena dopravní značkou označující zpoplatnění, stanoveným druhem motorového vozidla, podléhá zpoplatnění.

---

[5] Státní fond dopravní infrastruktury, *Roční zpráva Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2007,* <http://www.sfdi.cz/CZ/rok-2008.php>.

[6] ČARSKÝ, J., *Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními,* s. 3.

2. Zpoplatnění se stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci - **mýtné** nebo časového období užívání zpoplatněné pozemní komunikace - **časový poplatek**.
3. Za užití zpoplatněné pozemní komunikace stanoveným druhem motorového vozidla nelze uložit současně časový poplatek a mýtné.
4. Peněžní prostředky získané ze zpoplatnění jsou příjmem státního rozpočtu.

V ČR lze užít zpoplatněné pozemní komunikace – síť dálnic a rychlostních silnic od roku 1995 pouze po úhradě časového poplatku (**systém časového zpoplatnění**). Časový poplatek se platí před užitím zpoplatněné pozemní komunikace. Úhrada časového poplatku se prokazuje platným dvoudílným kupónem.

Tabulka č. 1 – „Vývoj cen dálničních kupónů od roku 1995 po současnost (částky jsou v Kč)“ udává vývoj ceny dálničních kuponů (časového poplatku) v Kč pro různé typy vozidel.

Tabulka č. 1: Vývoj cen dálničních kupónů v letech 1995 - 2009 (částky jsou v Kč)

Rok	R< 3,5 t	R> 3,5 t	R > 12 t	M<3,5 t	M>3,5 t	M> 12 t	D< 3,5 t	D> 3,5 t	D> 12 t	J > 12
1995	400	1 000	2 000	–	–	–	–	–	–	–
1996	400	1 000	2 000	–	–	–	–	–	–	–
1997	400	1 000	4 000	–	–	–	–	–	–	–
1998	800	2 000	8 000	–	–	–	–	–	–	–
1999	800	4 000	8 000	–	–	–	–	–	–	–
2000	800	6 000	12 000	200	800	1 600	100	300	600	–
2001	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2002	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2003	800	6 000	12 000	200	1 000	2 000	100	400	800	300
2004	900	7 000	14 000	250	1 200	2 300	150	450	900	250
2005	900	7 000	14 000	300	1 750	3 500	200	650	1 300	250
2006	900	7 000	14 000	300	1 750	3 500	200	650	1 300	250
2007	900	7 000	–	300	1 750	–	200	650	–	–
2008	1 000	8 000	–	330	2 200	–	220	750	–	–
2009	1 000	8 000	–	330	2 200	–	220	750	–	–

Zdroj: CESKEDALNICE.CZ. *Dálniční známky* [on-line]. [cit. 2008-12-26]. Dostupné na WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/znamky.htm>.

Tabulka č. 2 – „Příjmy z dálničních kupónů“ zobrazuje vývoj úhrady poplatku v systému časového zpoplatnění v letech 1995 - 2006.

Tabulka č. 2: Příjmy z dálničních kupónů

Rok	**1995**	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**
Výše příjmu (mil. Kč)	901,7	919,5	992,3	1.644,9	1.946,9	1.701,4
Rok	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Výše příjmu (mld. Kč)	1,72	1,89	2,05	2,68	3,05	3,29

Zdroj: Ministerstvo financí ČR. *Příjem státního rozpočtu z prodeje dálničních kupónů* [on-line]. [cit. 2009-02-18]. Dostupný na WWW: < http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/stat_rozp_11480.html?vd=1>, Výroční zprávy SFDI.

Užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun – tzv. vozidlo v **systému elektronického mýtného**, podléhá úhradě mýtného. Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení (jednotka premid), kterým musí být vybaveno vozidlo v systému elektronického mýtného. Elektronické zařízení je nepřenositelné a jeho užití je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného. Výše mýtného se stanoví součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti po zpoplatněné pozemní komunikaci. Technické podmínky systému elektronického mýtného stanoví prováděcí právní předpis. Uživateli zpoplatněných pozemních komunikací jsou provozovatelé vozidel a jejich řidiči. Od okamžiku zaevidování vozidla do systému mýtného, jsou povinni provozovatel a řidiči řídit se předpisy určující právní rámec a praktické provedení výkonového zpoplatnění v ČR. Povinnosti stanovuje zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a příslušné prováděcí předpisy.

1.3.1 Dodavatel ESVZ

ESVZ na bázi mikrovlnné technologie do ČR dodala a nainstalovala v průběhu roku 2006 společnost Kapsch, která poskytuje technickou podporu při jeho provozování. Jedná se o předního světového poskytovatele dopravních telematických systémů a jejich součástí. Kapsch instaloval mýtné systémy v Rakousku, Portugalsku, Španělsku, Francii, Řecku, Dánsku, Švédsku, Slovinsku, Srbsku a Černé Hoře, z mimoevropských

zemích např. v Turecku. Provoz systému ESVZ byl zahájen od 1. ledna roku 2007 na 980 km vybrané síti dálnic a rychlostních komunikací, k nimž přibylo počátkem roku 2008 dalších téměř 200 km zpoplatněných úseků silnic I. třídy.

Začátkem roku 2009 bylo v ESVZ v ČR aktivních téměř 370.000 jednotek premid.[7]

1.3.2 Provozovatel ESVZ

Provozovatelem ESVZ je společnost Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“) zřízená Ministerstvem dopravy ČR jako státní příspěvková organizace.

Provozovatel systému elektronického mýtného je povinen:

- určit druhy elektronických zařízení, které lze evidovat v systému elektronického mýtného,
- vést evidenci údajů pro účely provozování systému elektronického mýtného,
- zajistit výběr mýtného od provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného nebo od jím zmocněné osoby,

Provozovatel systému elektronického mýtného je oprávněn:

- požadovat od provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného nebo od jím zmocněné osoby: a) úhradu mýtného, b) složení kauce maximálně do výše pořizovací ceny elektronického zařízení.

Základní povinností Úseku provozovatele Elektronického mýta ŘSD je kontrola činnosti ESVZ ve vztahu k výběru mýtného a dohled na kvalitu služeb poskytovaných společností Kapsch. Pracovníci oddělení Kontroly služeb ŘSD vychází při své práci ze znění Smlouvy o službách, uzavřené mezi dodavatelem (Kapsch) a odběratelem a provozovatelem (ŘSD). Předmětem Smlouvy o službách je poskytnutí takových služeb, aby byl zajištěn řádný, nepřetržitý a bezporuchový provoz ESVZ. K dalším činnostem Úseku provozovatele je kontrola a správa majetku ESVZ, předaného společnosti ŘSD prostřednictvím Ministerstva dopravy. Pracovníci oddělení Správy majetku kontrolují úplnost a správnost projektové dokumentace dodavatele (Kapsch) a srovnávají se skutečným stavem. Také provádí kontrolu dílčích částí ESVZ a v případě zjištění

[7] HERDLIČKA, B., *Příjmy mýtného systému v ČR vybudovaného Kapsch TraffiCom rostou okolo 10 %,* <http://www.kapsch.net/kag/de/18036_DEU_HTMLExtranetCD.htm>.

nesrovnalostí navrhují způsob odstraňování. Ve spolupráci s ekonomickým oddělením ŘSD zpracovávají dále inventurní soupisy dodávky ESVZ, vyhotovují kontrolní záznamy o případné výměně potřebných komponent ESVZ a účastní se na procesu řízení a kontroly provozu vozidel mobilní kontroly.[8]

Pro bezchybnou činnost ESVZ jsou důležité tzv. OBU jednotky (PREMID) umístěné ve vozidlech a tzv. zářiče na mýtných branách. Tyto dva prvky spolu komunikují na principu mikrovlnné komunikace a porovnávají parametry, které byly do jednotek vloženy, tzv. personifikací OBU. K hlavním porovnávaným parametrům patří registrační značka vozidla, počet náprav a emisní třída, do které je vozidlo zařazeno výrobcem a také největší povolená hmotnost vozidla. Systém ESVZ každé vozidlo při průjezdu pod kontrolní branou,[9] které spadá pod povinnost platit mýtné, registruje, vyfotografuje, identifikuje[10] (zjistí RZ, počet náprav) a zároveň porovnává data z jednotky OBU s daty uloženými v rámci ESVZ. Nyní mohou nastat dva případy:

1. Nedošlo k porušení mýtné povinnosti a údaje OBU jednotky odpovídají datům uloženým v ESVZ. ESVZ přiřadí ke konkrétnímu vozidlu informaci o projetém úseku, a podle tarifní tabulky i částku, kterou je povinen provozovatel vozidla uhradit. Úhrada probíhá podle způsobu registrace provozovatele vozidla v režimech:
   - PRE-PAY – dlužná částka je odečítána od předplacené částky přímo z OBU jednotky,
   - POST-PAY – jednotlivé částky za projeté úseky jsou načítány v databázi ESVZ a následně vyfakturovány.
2. Došlo k podezření z porušení mýtné povinnosti. Porovnáním informací z OBU jednotky a ESVZ byl zjištěn nesoulad údajů, ESVZ vygeneruje informaci o podezření z porušení mýtné povinnosti. Tato informace poté putuje do centra manuální validace. Pracovníci tohoto centra mají za úkol provést vizuální kontrolu, tzn. porovnat informace ze snímků vyfotografovaných na mýtných bránách s informacemi uloženými v ESVZ. Nastat mohou dvě situace:

[8] Ředitelství silnic a dálnic ČR, *Zpravodaj ŘSD ČR, říjen 2008,* <http://www.rsd.cz/doc/Informacni-servis/Zpravodaj-RSD-CR/zpravodaj-rsd-cr~23>.
[9] Viz příloha č. 4: Mýtná stanice – kontrolní brána.
[10] Viz příloha č. 5: Kontrolní brána se zařízením, umožňujícím identifikaci vozidla.

1. Porovnávané informace jsou v pořádku, ale mohlo např. dojít k technické chybě či případně vozidlo nespadá do povinnosti platit mýtné a taková informace je stornována.
2. Porovnávané informace nesouhlasí, protože skutečně došlo k porušení mýtné povinnosti, k nejčastějším případům patří chybné nastavení počtu náprav vozidla (jízdní soupravy), dále vozidlo užilo zpoplatněné pozemní komunikace v systému elektronického mýtného bez OBU jednotky, pak je tato informace vyhodnocena jako incident a postoupena pracovníkům celní správy.

1.4 ESVZ v ČR

Systém elektronického mýtného v ČR v souladu s příslušnými předpisy EU musí splňovat tyto základní podmínky:

- umožnit snadnou propojitelnost s ostatními systémy elektronického mýtného v rámci Evropských společenství v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství,
- jeho zavedení nesmí diskriminovat tuzemské uživatele ani uživatele z jiných států.

Vyhláška č. 527/2006 Sb. o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, stanoví v ustanovení § 1:

- pozemní komunikace, jejichž užití podléhá mýtnému,
- další skutečnosti uváděné v evidenci údajů o mýtném nezbytné pro provozování systému elektronického mýtného,
- výši kauce při poskytnutí elektronického zařízení,
- způsob provádění evidence v systému elektronického mýtného,
- způsob nakládání s elektronickým zařízením a podmínky jeho užívání,
- způsob úhrady mýtného a prokázání úhrady mýtného,
- druhy údajů, které jsou potřebné k zadání do elektronického zařízení a které umožňují stanovení mýtného.

1.4.1 Mikrovlnná technologie DSRC

Dodavatelem ESVZ v ČR je společnost Kapsch, která použila systém elektronického vybírání poplatků na principu mikrovlnné technologie. Jedná se o systém používaný v jiných evropských zemích, např. v Rakousku, Francii, Itálii, Švýcarsku a Španělsku. Výběr mýtného je zajišťován plně automaticky během jízdy a každý úsek je účtován samostatně. Dopravní tok tak není výběrem mýtného v žádném případě nijak přerušován.

V rámci I. etapy realizace ESVZ bylo postaveno na jednotlivých dálnicích a rychlostních komunikacích celkem 170 mýtných bran[11] (registračních nebo kontrolních) v těchto počtech: D1-38, D2-6, D3-1, D5-23, D89-13, D11-11, R1-7, R4-7, R6-8, R7-5, R10-15, R35-13, R46-12, R48-1, R52-4, R55-1, R56-5 a R63-2.[12]

1.4.2 Druhy zpoplatněných komunikací

Pozemní komunikace je dopravní cesta, která je určená k užití silničními a jinými vozidly, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v ustanovení § 2 pozemní komunikace rozděluje na kategorie:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelová komunikace.

Dálnicí se rozumí pozemní komunikace, která je určená pro rychlou dálkovou jízdu a mezistátní dopravu zboží silničními motorovými vozidly. Je budována bez úrovňových křížení, jednotlivými místy napojení pro vjezd a výjezd a směrově oddělenými jízdními pásy.

Silnice I. třídy (případně silnice I. třídy - vystavěná jako rychlostní silnice) je určena pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu.

---

[11] Viz příloha č. 3: Rozmístění portálů (bran) v I. etapě.
[12] METROPROJEKT, *Systém výkonového zpoplatnění komunikací v České republice - 1.etapa,* <http://www.metroprojekt.cz/cz/projekty/reference/detail-reference.html?projektyId=212>.

Vyhláška č. 527/2006 Sb. o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, stanoví v ustanovení § 1, písm. b) bod 1 pozemní komunikace, jejichž užití podléhá mýtnému:

- dálnice a rychlostní silnice (Příloha č. 3),
- silnice I. třídy (Příloha č. 4).

Zpoplatněné pozemní komunikace[13] jsou označeny příslušným označením, nájezdy na zpoplatněné silnice I. třídy jsou vyznačeny směrníkem v kombinaci se symbolem „M“.

1.4.3 Druhy vozidel podléhajících mýtné povinnosti

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v ustanovení § 22 odst. 1 stanoví, že užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, podléhá úhradě mýtného.

Silniční motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly, jejichž největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun, nebo jízdní soupravy, jejíž největší povolená hmotnost činí méně než 12 tun, mohou užít zpoplatněnou pozemní komunikaci pouze po úhradě časového poplatku. Časový poplatek lze uhradit na kalendářní rok, jeden měsíc nebo na sedm dnů.

Od zpoplatnění jsou osvobozena silniční motorová vozidla uvedená v ustanovení § 20a zákona o pozemních komunikací. U vozidel osvobozených od zpoplatnění podle § 20a se mýtné nehradí, ale uživatelé těchto vozidel musí registrovat vozidlo jako osvobozené od placení mýtného podáním a podepsáním předepsaného formuláře.

1.4.4 Stanovení výše platby mýtného

Výši sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací upravuje Nařízení vlády č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací ze dne 18. října 2006, ve znění pozdějších předpisů v souladu se Směrnicí Evropského parlamentu

[13] Viz příloha č. 1: Síť zpoplatněných komunikací od 1.1.2009.

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

Výše sazeb mýtného za užívání dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy upravují §§ 3 a 4 citovaného Nařízení vlády.

Tabulka č. 3 – „Sazby mýtného (Kč/km) pro dálnice a rychlostní silnice“ určuje sazby mýtného podle emisní třídy vozidla a počtu náprav.

Tabulka č. 3: Sazby mýtného (Kč/km) pro dálnice a rychlostní silnice

emisní třída	počet náprav 2	počet náprav 3	počet náprav 4 a vyšší
do Euro II	2,30	3,70	5,40
Euro III nebo vyšší	1,70	2,90	4,20

Zdroj: Příloha č. 1 citovaného Nařízení vlády

Tabulka č. 4 – „Sazby mýtného (Kč/km) pro silnice I. třídy“ určuje sazby mýtného podle emisní třídy vozidla a počtu náprav.

Tabulka č. 4: Sazby mýtného (Kč/km) pro silnice I. třídy

emisní třída	počet náprav 2	počet náprav 3	počet náprav 4 a vyšší
do Euro II	1,10	1,80	2,60
Euro III nebo vyšší	0,80	1,40	2,00

Zdroj: Příloha č. 2 citovaného Nařízení vlády

1.4.5 Způsoby registrace

Před vjezdem na zpoplatněnou pozemní komunikaci musí být vozidlo zaregistrováno do systému elektronického mýtného, uhrazena kauce a správným způsobem nainstalována palubní jednotka do vozidla. Zaregistrovat vozidlo lze podle způsobu platby v režimu:

- pre-pay – platba předem, před užitím zpoplatněné komunikace,
- post-pay – platba následná, po užití zpoplatněné komunikace.

Při registraci musí být žadatelem předloženy doklady k vozidlu, ze kterých lze určit jméno a adresu vlastníka nebo provozovatele vozidla, státní příslušnost, registrační značku vozidla, hmotnostní třídu vozidla, počet náprav a emisní třídu vozidla (EURO II nebo EURO III a vyšší). Žadatel dále musí předložit svoje identifikační doklady. Zaregistrovat vozidlo do mýtného systému lze na distribučním nebo kontaktním místě premid point.

1.4.5.1 Zákaznické centrum

Podporu uživatelům systému elektronického mýtného (provozovatel vozidla nebo řidič) zajišťuje 244 distribučních a 15 kontaktních míst premid point, nepřetržitá telefonní linka zákaznického centra a internetový portál www.premid.cz, která nabízí celou řadu služeb uvedených ve smluvních podmínkách provozovatele systému elektronického mýtného.

Služby poskytované na distribučních místech premid point s nepřetržitou provozní dobou umožňují uživatelům zejména:[14]

- zaregistrovat se do mýtného systému,
- předplatit mýtné v režimu placení předem (pre-pay),
- zaplatit kauci a vyzvednout si palubní jednotku premid, vyměnit ji nebo vrátit s žádostí o vrácení kauce,
- vybrat nespotřebované předplacené mýtné při současném povinném vrácení palubní jednotky premid,
- dodatečnou úhradu dlužného mýtného, které vzniklo za užití zpoplatněné komunikace bezprostředně před příjezdem na distribuční místo,
- obdržet výpis mýtných transakcí za uplynulý měsíc ve formě účetního dokladu,
- nahlásit technickou poruchu palubní jednotky premid, její ztrátu nebo odcizení.

Naproti tomu kontaktní místa premid point poskytují v provozních hodinách služby především dopravním společnostem ve stejném rozsahu jako distribuční místa a je zde možné dále:[15]

---

[14] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Distribuční místo premid point,* <http://www.premid.cz/index.php?id=48&L=3>.

- sjednat smluvní podmínky v režimu následného placení (post-pay),
- získat podrobné výpisy mýtných transakcí včetně vysvětlení k nim a požádat o opravy chybného vyúčtování mýtného,
- umožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného po poskytnutí potřebných informací uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní).

1.4.6 Jednotka premid

Výše mýtného se zjišťuje pomocí systému elektronického mýtného, jehož součástí je elektronické palubní zařízení – jednotka premid,[16] kterým musí být vozidlo v systému elektronického mýtného vybaveno. Elektronické zařízení je nepřenositelné a jeho užití je vázáno na konkrétní vozidlo zaevidované v systému elektronického mýtného. Jednotku premid lze získat na distribučních a kontaktních místech premid point v průběhu registrace po složení kauce ve výši 1.550,- Kč. Složení kauce představuje záruku, že jednotka premid bude vrácena funkční a nepoškozená provozovateli systému elektronického mýtného. Po převzetí funkční a nepoškozené jednotky premid vrátí provozovatel systému elektronického mýtného kauci v plné výši osobě, která kauci složila. Pro pouhý převoz jednotky premid po zpoplatněné komunikaci musí být tato uložena v ochranném obalu, aby se zabránilo nežádoucímu předpisu mýtného. Při registraci a aktivaci jednotky premid jsou do jednotky nahrány registrační údaje, které nelze měnit. Měnit lze pouze nastavení počtu náprav. Jednotka premid se do vozidla umísťuje pomocí samolepících suchých zipů zevnitř čelního skla do spodní části mezi volant a střed čelního skla, přičemž stěrače vozidla nesmí v klidové poloze jednotku zarývat.

Jednotka premid obsahuje tyto ovládací prvky:[17]

- 1 ovládací tlačítko,
- 1 ukazatel počtu náprav vozidla – 2 nápravy,

---

[15] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Kontaktní místo premid point,* <http://www.premid.cz/index.php?id=47&L=3>.
[16] Viz příloha č. 6: Jednotka premid.
[17] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Instalace palubní jednotky,* <http://www.premid.cz/index.php?id=111&L=3>.

- 1 ukazatel počtu náprav vozidla – 3 nápravy,
- 1 ukazatel počtu náprav vozidla – 4 nápravy a více,
- 1 ukazatel pro vozidla zvláštní kategorie (neaktivní),
- 1 reproduktor.

Kontrola stavu a nastavení jednotky premid se provádí krátkým stisknutím ovládacího tlačítka (kratším než dvě sekundy). Příslušný ukazatel aktuálně nastaveného počtu náprav vozidla zabliká:

- 1 x zeleně – jednotka premid je v pořádku,
- 2 x zeleně - jednotka premid je v pořádku, ale zůstatek na účtu je nízký a je potřeba dobít kredit,
- 4 x zeleně – jednotka není v pořádku, je signalizována chyba, je nutné navštívit distribuční nebo kontaktní místo premid point,
- nezabliká - jednotka není v pořádku, je signalizována chyba, je nutné navštívit distribuční nebo kontaktní místo premid point.

Řidič kontroluje před začátkem, v průběhu a po ukončení užívání zpoplatněné pozemní komunikace podle návodu, zda je elektronické zařízení plně funkční, a bezodkladně nahlásí provozovateli systému elektronického mýtného jakékoliv zjištěné vady nebo nedostatky ve fungování elektronického zařízení. V průběhu jízdy řidič dbá signálů elektronického zařízení podle návodu.

Při průjezdu vozidla pod mýtnou bránou zazní akustický signál:[18]

- 1 x pípnutí – mýtná transakce proběhla v pořádku,
- 2 x pípnutí - mýtná transakce proběhla v pořádku, ale zůstatek na účtu je nízký a je potřeba dobít kredit,
- 4 x pípnutí – mýtná transakce neproběhla, je signalizována chyba, je nutné navštívit distribuční nebo kontaktní místo premid point,

[18] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Instalace palubní jednotky,* <http://www.premid.cz/index.php?id=111&L=3>.

- bez pípnutí - mýtná transakce neproběhla, je signalizována chyba, je nutné navštívit distribuční nebo kontaktní místo premid point.

1.4.7 Způsoby platby mýtného

Mýtné se hradí buď v režimu placení předem (pre-pay) nebo následným placením (post-pay).

Tabulka č. 5 – „Porovnání mezi placením předem a následným placením“ ukazuje rozdíly mezi platbou předem a platbou následnou.

Tabulka č. 5: Porovnání mezi placením předem a následným placením

Placení předem (pre-pay)	Následné placení (post-pay)
Před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci musí být do premid jednotky vloženo předplatné mýtného.	Žádné předplatné mýtného nemusí být do premid jednotky vkládáno.
Mýtné je odečítáno z předplatného při každém průjezdu mýtnou stanicí a předplatné musí být před vyčerpáním doplňováno.	Mýtné je při každém průjezdu mýtnou stanicí zaznamenáno do systému a vyúčtováno na konci sjednaného zúčtovacího období. Premid jednotku není třeba dobíjet.
Vyúčtování transakcí může provozovatel vozidla obdržet jen na vyžádání - na kontaktních nebo distribučních místech premid point po předložení premid jednotky, nebo v samoobslužné sekci tohoto portálu.	Provozovateli vozidla jsou na základě smlouvy s provozovatelem mýtného systému pravidelně vystavovány faktury s vyúčtováním transakcí po jednotlivých premid jednotkách a po dnech.
Předplatné lze hradit hotově nebo platební či tankovací kartou při předložení premid jednotky na distribučních nebo kontaktních místech.	Mýtné lze hradit na fakturu nebo inkasem z bankovního účtu (v obou případech je nutná schválená bankovní záruka).
Při vydání premid jednotky se skládá kauce. Kauce je vrácena, pokud je vrácena nepoškozená premid jednotka. Zároveň je vrácen zůstatek předplaceného mýtného.	Při platbě na fakturu nebo inkasem z účtu (s platnou bankovní zárukou) není nutno skládat kauci, kauce je zajištěna bankovní zárukou.
Premid jednotka, která není dlouhou dobu používána (žádné dobíjení a žádné transakce), je zablokována.	Palubní jednotka je v provozu po celou dobu platnosti smlouvy a za předpokladu plnění smluvních podmínek.

Zdroj: KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *Porovnání mezi placením předem a následným placením* [on-line]. [cit. 2008-12-28]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/index.php?id=49&L=3>.

Mýtné se hradí buď v režimu placení předem (pre-pay), tedy před vjezdem na zpoplatněnou komunikaci nebo v režimu následného placení (post-pay), tzn. po ujetí příslušné vzdálenosti na zpoplatněné síti komunikací. Podmínkou pro možnost hrazení mýtného v režimu následného placení je uzavření dohody mezi provozovatelem vozidla a provozovatelem mýtného systému a splnění podmínek touto dohodou stanovených.

1.4.8 Mobilní kontrola úhrady mýtného pracovníky Celní správy ČR

Provoz ESVZ byl zahájen od 1. ledna roku 2007 na 980 km vybrané síti dálnic a rychlostních komunikací. Výkonem kontrolní činnosti a správního trestání v této oblasti byly pověřeny celní úřady. Na základě smluvních ujednání mezi Generálním ředitelstvím cel a Ředitelstvím silnic a dálnic ČR je v současné době kontrolní činnost na zpoplatněných pozemních komunikacích zajištěna 25 kontrolními speciálně upravenými, technologickými vozidly[19] Volkswagen Transporter, určených výhradně pro tuto činnost a to nepřetržitě po dobu 24 hodin denně. Skupiny mobilního dohledu pověřených celních úřadů tak 1. 1. 2007 zajišťují vedle svých stávajících činností novou kompetenci „kontrola systému elektronického mýtného na dálnicích a rychlostních silnicích“. V roce 2007 bylo kontrolami zjištěno celkem 30.322 porušení právních předpisů, za které byly uloženy blokové pokuty ve výši téměř 34 mil. Kč. Ke správnímu řízení k místně příslušným celním úřadům bylo postoupeno 1.692 případů. V rámci kontroly ESVZ je prováděná taktéž kontrola časového zpoplatnění – dálničních kupónů. Kontrolami bylo zjištěno 8.366 porušení právních předpisů, za které byly uloženy blokové pokuty ve výši 8,27 mil. Kč. Ke správnímu řízení k místně příslušným celním úřadům bylo postoupeno 21 případů. Ve srovnání s rokem 2006 došlo k výraznému nárůstu počtu zjištěných porušení. V roce 2006 bylo zjištěno 5.529 porušení a výše uložených pokut činila více než 4 mil. Kč. V roce 2007 nebyl zjištěn žádný případ padělání dálničních kupónů, což je přičítáno zavedení systému elektronického mýtného u vozidel nad 12t.[20]

Tabulka č. 6 – „Statistika mýtného za celou ČR v roce 2007“ obsahuje počet zjištěných porušení právních předpisů, údaje o správním řízení a výši uložených pokut v Kč.

---

[19] Viz příloha č. 8: Mobilní kontrola.

[20] Celní správa ČR, *Informace o výsledcích činnosti Celní správy ČR za rok 2007,* <http://www.cs.mfcr.cz/CmsGrc/Tiskove-centrum/Vyrocni-zpravy/>.

Tabulka č. 6: **Statistika mýtného za celou ČR v roce 2007**

Měsíce	Počet zjištěných porušení právních předpisů	Počet případů postoupených ke správnímu řízení na místně příslušný celní úřad	Výše uložených blokových pokut v Kč
Leden	2.344	101	3.040.200
Únor	1.882	107	2.721.000
Březen	2.572	184	3.542.000
Duben	2.460	172	3.199.200
Květen	2.645	181	3.206.400
Červen	2.715	155	3.173.700
Červenec	2.377	121	2.629.400
Srpen	2.550	132	2.700.400
Září	2.600	140	2.547.700
Říjen	2.951	136	2.699.000
Listopad	2.918	134	2.570.200
Prosinec	2.308	129	1.909.700
celkem	**30.322**	**1.692**	**33.938.900**

Zdroj: HRDLIČKOVÁ, Martina. Tam u mýtných bran. *CLO-DOUANE*. Praha: Celní správa ČR. ISSN 0323-0023. 2008, roč. 42, č. 2, s. 14-15.

Tabulka č. 7 – „Správní trestání v oblasti elektronického mýtného roce 2007“ uvádí počet postoupených případů k zahájení správního řízení, počet vydaných rozhodnutí ve věci a výši uložených pokut v Kč.

Tabulka č. 7: Správní trestání v oblasti elektronického mýtného roce 2007

Měsíce	Počet případů postoupených k zahájení správního řízení	Počet vydaných rozhodnutí ve věci	Výše uložených pokut v Kč	Počet pravomocných rozhodnutí ve věci
Leden	70	17	53.000	17
Únor	37	15	18.500	13
Březen	133	35	59.200	33
Duben	103	73	190.200	62
Květen	154	74	119.900	53
Červen	123	62	77.000	54
Červenec	154	53	67.500	39
Srpen	199	99	140.600	84
Září	74	72	142.000	64
Říjen	129	98	159.400	86
Listopad	114	97	148.100	82
Prosinec	136	50	73.000	65
celkem	**1.426**	**745**	**1.248.400**	**652**

Zdroj: HRDLIČKOVÁ, Martina. Tam u mýtných bran. *CLO-DOUANE*. Praha: Celní správa ČR. ISSN 0323-0023. 2008, roč. 42, č. 2, s. 14-15.

K nejčastějším porušením řidičů vozidel v systému elektronického mýtného patřily v roce 2007 chybějící nebo špatně umístěné jednotky premid a zejména chybné nastavení počtu náprav vozidla (jízdní soupravy). V roce 2007 celníci denně zachytili a pokutovali v průměru 83 neplatičů mýtného, což podle Karla Feixe, generálního ředitele společnosti Kapsch, odpovídalo míře záchytu neplatičů z jiných zemí, např. v Rakousku.[21]

Pracovníci Celní správy ČR mohou uložit řidiči vozidla v ESVZ, u kterého byla zjištěna nesrovnalost, pokutu v blokovém řízení na místě za předpokladu, že v souladu s ustanovením § 84 odst. 1 zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, který stanoví, že přestupek lze projednat uložením pokuty v blokovém řízení, jestliže je spolehlivě zjištěn, nestačí domluva a obviněný z přestupku je ochoten pokutu zaplatit. Pokud není splněna některá z výše uvedených podmínek, nelze přestupek projednat uložením pokuty v blokovém řízení a věc – projednání přestupku se postoupí místně příslušnému správnímu orgánu (celnímu úřadu), který zahájí správní řízení. Skutkové podstaty přestupků fyzických osob jsou uvedeny v ustanovení § 42a odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kdy řidič vozidla v systému elektronického mýtného se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 22d:

a) užije vozidlo, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením,

b) užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně,

c) užije zpoplatněnou pozemní komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného,

d) neuposlechne výzvy policisty nebo celníka, aby umožnil kontrolu funkčnosti elektronického zařízení a úhrady mýtného, nebo

e) nakládá neoprávněně s elektronickým zařízením.

Pokud pracovníci Celní správy ČR zjistí u vozidla v ESVZ nesrovnalost, která zakládá důvodné podezření z porušení právních předpisů právnickou osobou – provozovatelem vozidla, předmětnou věc postoupí místně příslušnému správnímu orgánu (celnímu

[21] KAPSCH TELEMATIC SERVICES SPOL. S R. O., *Tiskové zprávy, Celníci a výsledky za rok 2007,* <http://www.premid.cz/index.php?id=931&L=3 >.

úřadu) k zahájení správního řízení. Skutkové podstaty správních deliktů právnických osob jsou uvedeny v ustanovení § 42b odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, kdy právnická nebo podnikající fyzická osoba se jako provozovatel vozidla v systému elektronického mýtného dopustí správního deliktu tím, že v rozporu s § 22c:

a) nezajistí zaevidování vozidla do systému elektronického mýtného,

b) nezajistí instalování zaevidovaného elektronického zařízení do vozidla,

c) nezajistí úhradu mýtného,

d) přikáže, dovolí nebo svěří řízení vozidla v systému elektronického mýtného, které není vybaveno funkčním elektronickým zařízením, po zpoplatněné pozemní komunikaci,

e) užije elektronické zařízení určené na konkrétní vozidlo a zaevidované v systému elektronického mýtného do jiného vozidla v systému elektronického mýtného, nebo

f) nepoučí řidiče jím provozovaných vozidel o způsobu nakládání s elektronickým zařízením a jeho užívání.

Pokud je zjištěno porušení právních předpisů v oblasti ESVZ a řidiči, resp. provozovateli vozidla je udělena sankce pokuty, zaplacením pokuty nejsou výše jmenovaní zbaveni povinnosti doplatit dlužné mýtné. Je nutno navštívit distribuční, případně kontaktní místo a doplatit dlužné mýtné.

K nejčastějším případům porušení právních předpisů v ESVZ patří chybějící, případně špatně nastavené (počet náprav) a umístěné OBU jednotky u nákladních vozidel a autobusů.[22]

1.4.9 Náklady na provoz ESVZ, výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008

Výnosy z výkonového poplatku (mýtného) směřují do Státního fondu dopravní infrastruktury a jsou dále použity:

[22] NEJEDLÝ, J., *Bilancování kontrol elektronického mýta na severu Čech*, <http://www.cs.mfcr.cz/CmsGrc/Tiskove-centrum/Tiskovy-archiv/2008/080121-myto.htm?wbc_purpose=Basic&WBCMODE=PresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl>.

a) na financování rozvoje, výstavby, modernizace a údržby dopravní infrastruktury,

b) na úhradu výstavby mýtných bran a technologického zařízení ESVZ v celkové výši 5.200 mil. Kč,

c) na úhradu služeb spojených s údržbou a provozem elektronického mýtného systému (ročně přibližně 1.000 mil. Kč).

Tabulka č. 8 – „Výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008 v mil. Kč“ zobrazuje výši vybraného mýtného za jednotlivé měsíce včetně vyjádření procentní změny.

Tabulka č. 8: Výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008 v mil. Kč

Měsíc	**2007**	**2008**	**Změna v procentech**
Leden	421,7	496,8	+ 18
Únor	416,3	508,3	+ 22
Březen	479,4	517,4	+ 8
Duben	438,3	556,1	+ 27
Květen	478,4	529,9	+ 11
Červen	480,7	537,7	+ 12
Červenec	459,9	539,4	+ 17
Srpen	466,0	474,0	+ 2
Září	473,5	550,4	+ 16
Říjen	542,1	552,1	+ 2
Listopad	515,4	491,6	- 5
Prosinec	393,0	389,9	-1
CELKEM	**5.565,2**	**6.144,1**	**+11**

Zdroj: FINANČNÍ NOVINY. *Na mýtném se loni vybralo o 578 milionů více než předloni,* [on-line]. [cit. 2009-03-01]. Dostupný na WWW: <http://www.financninoviny.cz/tema/index_view.php?id=352502&id_seznam=5434>.

Za období roku 2007 bylo převedeno v souvislosti s provozováním ESVZ na účet fondu celkem 5.565 mil. Kč, v roce 2008 celkem 6.144 mil. Kč. Příjmy fondu v roce 2008 meziročně rostly, ke konci roku se však růst zpomalil. Příčinou bylo zpomalení světové ekonomiky, krize na finančních a akciových trzích a konečným výsledkem bylo snížení intenzity využívání zpoplatněné sítě pozemních komunikací českými a zahraničními dopravci.

1.4.10 Zhodnocení ESVZ, nedostatky a nutnost změn

Systém elektronického mýtného vykazuje závažné nedostatky, tak jak uvádí mluvčí Sdružení ČESMAD Bohemia Martin Felix:[23]

„Velké problémy uživatelům způsobuje především zjednodušení dodatečné úhrady a kontrolního mechanismu. Dopravci se ani po aktivním jednání s celní správou a společností Kapsch nemohou dozvědět například to, zda za uplynulý rok 2007 mají nějaké nedoplatky a případně v jaké výši. Přetrvávají i problémy s dodatečnou úhradou a změnou způsobu úhrady POST-PAY (karta / bankovní záruka). Systém je podle Martina Felixe také stále uživatelsky málo příznivý. Velice by pomohlo, kdyby vždy šlo měnit porouchané jednotky POST-PAY na čerpacích stanicích a nemuselo se jezdit na hospodářskou komoru. V současnosti dopravce musí zakoupit pro dojetí do firmy jednotku PRE-PAY, potom zajet na pracoviště hospodářské komory pro výměnu porouchané jednotky POST-PAY a následně řidič musí na pumpě deaktivovat PRE-PAY a aktivovat POST-PAY. Přitom jednoduchým řešením by bylo, aby distribuční místa poskytovala služby kontaktních míst. Bohužel kontaktní místa jsou dnes často umístěná ve špatně dostupných místech a řidič s nákladním vozidlem se k některým vůbec nemůže dostat. Dál také přetrvává nejednotný a různý přístup k řešení problémů s jednotkami na jednotlivých čerpacích stanicích. Sdružení ČESMAD Bohemia upozornilo i na skutečnost, že vozidla by měla být registrována podle svého identifikačního čísla VIN. Tím by se předešlo zbytečným komplikacím při výměnách vadných jednotek nebo v případě nové registrační značky. Identifikace vozidla měla být naprosto jednoznačná. Na nedoplatek by dopravci měli být upozorněni včas.“

„Dále podle Martina Felixe mají dopravci stále velké potíže s postupem při kontrole vozidel s nedoplatkem a při následném vymazání přestupku. Při nefunkční jednotce nejde na čerpacích stanicích doplácet dlužné mýtné za období starší než jeden den, což je pak problematické. Ne vždy se řidič s vozidlem nad 12 tun může dostat na kontaktní místa, která navíc ani nemají nonstop pracovní dobu. Právě tento problém by přitom bylo možné snadno vyřešit po vzoru Rakouska, kde je v provozu služba „varování v případě nesprávné úhrady“ prostřednictvím e-mailové zprávy. V Rakousku tak

[23] Dopravní noviny. *Systém elektronického mýtného vykazuje stále závažné nedostatky,* <http://www.dnoviny.cz/Mytny-system/System-elektronickeho-mytneho-vykazuje-stale-zavazne-nedostatky-3703/>.

dopravce může ihned zareagovat na nutnost doplacení a varovat řidiče. V České republice se dopravce o přestupku dozvídá až v okamžiku, kdy vozidlo zastaví pracovníci celní správy a řidiči nezaplacení mýta oznámí. Pak je ovšem problematické dohledávat trasy, kde přesně vozidlo najíždělo nebo sjíždělo z placeného úseku. Nejasné nadále zůstávají i postupy a pravidla při kontrole – například kde může být vozidlo zastaveno, zda může být kontrola prováděna v době odpočinku řidiče, jak se postupuje v případě, že přestupek vznikl v době, kdy řídil jiný řidič, či jak ověřit vymazání přestupku."

Sdružení ČESMAD Bohemia již dlouhodobě upozorňuje na problém vozidel s hmotností do 12 tun s přípojným zařízením. Vozidla s celkovou hmotností do 12 tun s přípojným zařízením stále podléhají elektronickému mýtu, i když jedou bez přípojného vozidla a celkovou hmotnost 12 tun nepřekračují. Podle právních analýz ČESMAD Bohemia je jejich zpoplatňování neoprávněné.

1.4.11 Plánované rozšíření zpoplatněné sítě pozemních komunikací

Objednatel (Česká republika – Ministerstvo dopravy ČR) a dodavatel (Kapsch) uzavřeli dne 29. března 2006 Smlouvu o dodávce systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací (dále jen „**Smlouva o dodávce**").

Dne 19.12.2007 byl uzavřen **Dodatek ke Smlouvě o dodávce.** Zavedení systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací bylo tak rozděleno na 4 etapy, přičemž:

1. K 1. lednu 2007 byla uvedena do zkušebního provozu Etapa 1 systému výkonového zpoplatnění.
2. Etapa 2 zahrnuje zavedení systému výkonového zpoplatnění mikrovlnnou technologií pro silnice I. třídy, které doplňují tranzitní dopravní trasy na území ČR včetně Etapy 2a, která dále zahrnuje Dodávky úpravy mýtných stanic pro nadměrné náklady.
3. Vybudování systému výkonového zpoplatnění pro budoucí nové úseky dálnic a rychlostních silnic obsahuje Etapa 3.
4. Realizace systému výkonového zpoplatnění pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností vyšší než 3,5 tuny a nižší než 12 tun je plánováno v rámci Etapy 4.

Česká republika dosud nemá kompletně dobudovánu kompletní síť dálnic a rychlostních komunikací, zatím jich je v provozu cca 980 km a výhledově je plánováno je přes 2.100 km.

V příloze č. 2: Elektronické mýto + výhled je uvedena síť zpoplatněných komunikací a sice:

a) stav k 1. lednu 2009,

b) plánované rozšíření v roce 2009,

c) výhledové rozšíření v dalších letech.

Realizace a provoz Etapy 4 ESVZ pro vozidla s nejvyšší povolenou hmotností vyšší než 3,5 tuny a nižší než 12 tun byl původně plánován od 1.ledna 2009, což se nestalo. Sněmovní hospodářský výbor doporučil stanovit povinnost pro tuto kategorii vozidel nejdříve od 1.ledna 2011.

Ministerstvo dopravy ČR plánuje, že do roku 2017 bude ESVZ postupně rozšířen na 1.800 km dálnic a rychlostních silnic a na 20 km silnic I. třídy. Celkové zpoplatnění silnic I. třídy (6.188 km) není reálné zajistit mikrovlnnou technologií a bude nejspíše využit hybridní systém (kombinace mikrovlnného a satelitního systému).

1.5 Shrnutí základních nedostatků současného stavu a definování cílů

Zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v ČR formou mýtného poplatku znamenalo pro provozovatele a řidiče vozidel v ESVZ nové povinnosti, definované v ustanovení § 22c a § 22d zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Uživatelé ESVZ brzy zjistili, že systém vykazuje určité nedostatky.

Zkušenosti provozovatelů a řidičů vozidel s fungováním ESVZ shrnul ve své zprávě mluvčí Sdružení ČESMAD Bohemia Martin Felix.[24]

Autor si za hlavní cíl diplomové práce stanovil návrh efektivnějšího řešení systému elektronického výběru mýtného, při splnění těchto dílčích cílů práce:

a) legislativní úprava pojmů vozidlo a jízdní souprava,

[24] Podrobně uvedeno viz oddíl 1.4.10 Zhodnocení ESVZ, nedostatky a nutnost změn.

b) možnost informování uživatele o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy,

c) označení mýtné stanice (kontrolní brány) číslem mýtného úseku,

d) možnost úhrady dlužného mýtného uživatelem při uložení blokové pokuty,

e) rozšíření služeb poskytovaných na distribučních místech,

f) inovace palubní jednotky PREMID.

2 TEORETICKÁ VÝCHODISKA PRÁCE

2.1 Závazná legislativa EU

K nejvýznamnějším dokumentům určujícím základní strategii dopravní politiky patří Bílá kniha EK – o vypracování společné dopravní politiky v budoucnosti z roku 1992, jejíž cílem je zabezpečit správné fungování dopravních systémů EU. Poukazuje na nutnost seznamovat uživatele s úplnými náklady vynaloženými na fungování silniční infrastruktury a konstatuje, že přepravní výkony silniční dopravy v porovnání s jinými druhy dopravy výrazně vzrostly a silniční doprava se stala ve státech EU dominantním druhem dopravy.

Dalším strategickým dokumentem je Zelená kniha EK - o spravedlivé a účinné cenotvorbě, kde se konstatuje, že 90 % externích nákladů vzniká díky silniční dopravě a že zdanění užívání silnic nepokrývá podle průzkumů EU všechny tyto náklady. Externí náklady je potřeba diferencovat podle druhu vozidla, času a prostoru, ve kterém se vozidlo pohybuje.

Dále Komise EU schválila v červenci 1998 dokument s názvem Bílá kniha EK – etapovitý přístup ke zpoplatnění dopravní infrastruktury v EU, jejímž cílem je definovat fáze přechodu ke zpoplatnění používání dopravní infrastruktury a nahrazení současných dohod o poplatcích. Pro systém zpoplatnění má být určující zásada – platí uživatel, přičemž zpoplatněna mají být všechna silniční vozidla a poplatky mají být členěny podle kategorií vozidel. Komise připravila i návrh ekologické klasifikace těžkých nákladních vozidel, která zohledňuje ekologické dopady používání vozidel. Etapy zavádění poplatků jsou rozděleny do tří etap:[25]

1. V první etapě je možno vycházet z celkových nákladů na infrastrukturu a marginální náklady uplatňovat na principu dobrovolnosti.
2. V druhé etapě by měly poplatky zohledňovat přepravní vzdálenost.
3. Ve třetí etapě by mělo být vyvinuto schéma, které vychází z marginálních a ostatních externích nákladů zapříčiněných těžkými nákladními vozidly.

[25] PŘIBYL, P., *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*, s. 186.

2.1.1 Směrnice č. 1999/62/ES

Evropská unie již od počátku 90.let prosazuje zásady spravedlivých plateb za využívání dopravní infrastruktury provozovateli nákladních automobilů. Zásadní význam pro oblast zpoplatnění nákladních vozidel má Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (tzv. směrnice o eurovignette). Tato směrnice se vztahuje na daně z vozidel, mýtné a uživatelské poplatky (dálniční známky). V článku 2 jsou popsány základní pojmy, přičemž se rozumí – „vozidlem“ motorové vozidlo nebo jízdní souprava, které jsou určeny výlučně k přepravě zboží a jejich celková hmotnost činí nejméně 12 tun, „poplatkem za užívání“ určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu určenou pozemní komunikaci, „mýtným" určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body určené pozemní komunikace, částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a typu vozidla. Podle Kapitoly III Článku 7 mýtné nesmí být přímo ani nepřímo diskriminující na základě státní příslušnosti dopravce nebo výchozího či cílového místa přepravy. Mýtné je ukládáno, vybíráno a kontrolováno tak, aby co nejméně ovlivňovalo plynulost dopravy a aby nebyly nutné povinné kontroly na vnitřních hranicích Společenství. Členské státy přiměřeně vybaví výběrčí místa pro placení mýtného tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost silničního provozu. Mýtné by nemělo být diskriminující, nemělo by vyžadovat nadměrné formality nebo vytvářet překážky na vnitřních hranicích. Proto by měla být přijata vhodná opatření, aby mýtné mohlo být hrazeno v kteroukoli denní a noční dobu a různými platebními prostředky Touto směrnicí není rovněž dotčeno přidělení určité procentní části mýtného k využití na ochranu životního prostředí a vyváženému rozvoji dopravních sítí.

2.1.2 Směrnice č. 2004/52/ES o interoperabilitě

Vedle harmonizace výkonového zpoplatnění je třeba také nezbytně zajistit, aby jednotlivé systémy elektronického zpoplatnění byly navzájem kompatibilní. První krok k tomuto cíli představuje směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství. Podle této směrnice systémy elektronického mýtného by měly být interoperabilní a založené na otevřených a veřejných normách, které jsou bez

diskriminace dostupné všem dodavatelům systémů. 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. Podle směrnice musí všechny elektronické mýtné systémy, které byly uvedeny do provozu po 1. lednu 2007, používat jednu ze stanovených technologií (družicové určování polohy – satelitní, mobilní komunikaci užívající normy GSM-GPRS nebo mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz), přičemž upřednostněno je použití satelitní a GSM technologie.

2.1.3 Legislativa EU – shrnutí

Zpoplatnění nákladních vozidel upravuje Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. V odstavci 14 citované směrnice je uvedeno: "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."

Evropská unie požaduje harmonizaci dopravního trhu, jedním z dílčích kroků je zavádění mýtného v silniční dopravě. Cílem tohoto přístupu je zainteresovat uživatele vybraných komunikací na nákladech, které přímo nebo nepřímo vytváří. Veřejné rozpočty jsou limitovány a tím jsou omezeny možnosti pro přímé financování investic do dopravní infrastruktury veřejným sektorem. Z tohoto důvodu se za použití vybrané silniční infrastruktury v některých zemích EU zavedlo mýtné jako velice adresná forma úhrady.

2.2 Elektronické způsoby výběru mýtného

Koncepční architektura systémů elektronického výběru mýtného (EFC - Electronic Fee Colection) je standardizována tak, aby bylo umožněno vytvořit stejné prostředí a příležitosti pro všechny výrobce. Dalším standardem je zabezpečit vzájemnou kompatibilitu jednotlivých výrobců na území členských států EU.

Systémy elektronického výběru mýta používané pro zpoplatnění stanovených komunikací lze rozdělit na:[26]

1. Otevřený systém EFC – uživatelé tohoto systému jsou identifikováni pouze v jednom místě konkrétního celého úseku (prakticky vždy se jedná o mezikřižovatkový úsek). Prostředek k identifikaci (kontrolní mýtná brána) je vždy umístěna tak, aby uživatel musel tímto místem projet a tím i zaplatit za celý úsek. Umístění zařízení pro DSRC (Dedicated Short Range Communication = Infračervená komunikace na krátkou vzdálenost) je vybráno s ohledem na jednoduchost připojení napájení i k datové síti. Tímto způsobem je konstruován i mýtný systém v ČR.

2. Uzavřený systém EFC – oproti předchozímu systému je na každém vjezdu i výjezdu zpoplatněné komunikace umístěn portál (případně virtuální platební místo). Platba probíhá za skutečně ujetou vzdálenost mezi vjezdem a výjezdem, je tedy oproti EFC systému spravedlivější. Nevýhodou jsou vyšší pořizovací, provozní i udržovací náklady tohoto uzavřeného systému, který je používán např. ve Francii nebo Itálii.

Systémy výběru mýta lze dále rozdělit na:

1. Manuální – bez palubní jednotky, tento výběr mýtného je realizován přímou platbou hotovými penězi, kartou, pomocí předplacené zálohy či dodatečného účtu.

2. Elektronický – vozidlo je vybaveno palubní jednotkou, při průjezdu kontrolní branou (tato je virtuální v případě satelitního systému) nemusí zastavit ani jinak snížit rychlost jízdy. V rámci elektronického systému výběru mýta se dále rozlišuje unitární sytém, kde platí povinnost pro každé vozidlo mít palubní jednotku (např. Rakousko, ČR) a duální systém s možností pro řidiče zaplatit si mýtné např. pomocí Internetu. Důležitou součástí unitárního i duálního systému je systém dohledu, který má za úkol zaznamenat průjezdy vozidel danými místy, rozpoznat kategorii vozidel a určit, zda spadají pod mýtnou povinnost a záznamy o vozidlech a jejich průjezdech kontrolními branami předat orgánům oprávněným udělovat sankce za případná porušení.

[26] PŘIBYL, P., *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*, s. 194.

2.2.1 Mikrovlnný systém (DSRC)

Mikrovlnná technologie DSRC[27] představuje technické zařízení, komunikující na krátkou vzdálenost několika metrů - mezi palubní jednotkou a infrastrukturou kontrolní brány (tzn. portálem RSE – Road Side Equipment; s přijímačem a vysílačem), pracující na principu rádiového (částečně i infračerveného) přenosu. V evropských zemích je použita vysoká frekvence 5,8 GHz, vyžadující přímou viditelnost mezi komunikačními zařízeními. Fyzická architektura otevřeného systému EFC, pracující na bázi DSRC je konstruována jako třívrstvá, přičemž:

1. vrstvu – tvoří jednotky OBU ve vozidle a zařízení umístěné na dopravní infrastruktuře (RSE). RSE zahrnuje jak systém dohledu tak i systém výběru mýtného, OBU jednotka udává kódované informace a identifikuje projíždějící vozidla. OBU jednotka je poměrně jednoduché a výrobně nenáročné zařízení a tudíž i levné, touto jednotkou jsou povinně vybaveny všechna vozidla spadající pod mýtnou povinnost v tzv. unitárním systému. Kontrolní brány s RSE vybavením komunikují s centrem pomocí vestavěné počítačové a komunikační jednotky.
2. vrstvu – tzv. komunikační, zahrnuje přenos informací mezi portálem RSE, řídícím centrem (operátor dohledu) a provozovatelem EFC.
3. vrstvu – tvoří řídící centrum systému EFC s vazbou na Státní fond dopravní infrastruktury.

Otevřený systém DRSC používá kontrolní brány vybavené pro rádiový přenos a umožňuje komunikaci mezi vozidlem a kontrolní bránou, na které je umístěno komunikační zařízení systému DRSC. Přes DRSC tak vzájemně komunikují jednotky OBU a RSE, předávající data o elektronické identifikaci vozidla a jeho klasifikační údaje. Přenos dat je obousměrný z důvodu nutnosti zpětného potvrzení každé finanční transakce.

2.2.2 Satelitní systém (GNSS/CN)

Satelitní systém elektronické platby mýtného je založen na principu určování polohy vozidla pomocí družicového systému. V současnosti je využíván systém GPS

[27] PŘIBYL, P., *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*, s. 197.

s předpokladem pozdějšího přechodu na evropský družicový systém, nazvaný Galileo. Systém pracující na bázi GNSS/CN (Global Navigation Satelite Systém/Celular Network) představuje novou technologii elektronického vybírání poplatků EFC.

Na rozdíl od mikrovlnné technologie, která pracuje a využívá reálnou infrastrukturu - fyzické kontrolní brány, systém na bázi GNSS/CN[28] pracuje s virtuálními místy. Jejich pozice je uložena v digitální databázi jednotky OBU ve vozidle. Výhodou je možnost aktualizace těchto virtuálních míst bez podstatných zásahů do systému, pouze proběhne aktualizace databáze uložené v OBU jednotce ve vozidle. Při průjezdu vozidla zpoplatněným úsekem pozemní komunikace jsou pomocí jednotky OBU získávána potřebná data, která jsou předávána prostřednictvím sítě GSM a slouží pro výpočet konkrétní platby. Systém EFC založený na této technologii využívající virtuálních mýtných míst (kontrolních bran) je koncipovaný jako uzavřený.

Určitou nevýhodou tohoto systému je složitější a tím i dražší jednotka OBU umístěná ve vozidle v porovnání s jednotkou OBU využívající mikrovlnou technologii. Umožňuje totiž přijímat signály z GNSS, sloužící pro určení polohy vozidla a současně může komunikovat na principu DSRC, s možností dohledového systému kontrolovat stav OBU jednotky během jízdy vozidla. Obu jednotka obsahuje databázi virtuálních mýtných míst a při průjezdu vozidla tímto místem je zaznamenán čas a datum průjezdu s identifikací mýtného místa. Data zaznamenaná v OBU jednotce tak slouží pro výpočet mýtného poplatku s ohledem na další parametry.

Pro spolehlivý a uživatelsky přívětivý provoz je důležitý bezpečný a spolehlivý diagnostický systém evidující všechny transakce i chybová hlášení s cílem předejít případným rozporům. Řidič musí mít možnost prokázat, že měl vůli zaplatit za poskytnutou službu, ale ne jeho vinou tak neučinil, např. že zařízení satelitního systému elektronické platby mýtného bylo nefunkční.

2.3 Výběry elektronického mýtného ve vybraných zemích EU

Jako nejvýhodnější technologie v oblasti zpoplatnění silniční infrastruktury podle skutečně provedených dopravních výkonů se dnes považuje technologie elektronické platby mýtného EFC (Electronic Fee Collection). Tyto technologie jsou stavebně i

[28] PŘIBYL, P., *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*, s. 200.

provozně finančně náročné, ovšem zaručují vysokou míru diferenciace a odtud plynoucí spravedlivé zpoplatnění.

Podle požadavků a záměrů Evropské unie v souladu s dosavadním vývojem elektronických systémů mýtného lze za základní faktory ovlivňující výši poplatků označit:[29]

- skutečně ujetou vzdálenost po zpoplatněné komunikaci,
- hmotnost vozidla, resp. počet náprav vozidla nebo jízdní soupravy,
- emisní třída vozidla – diferenciace poplatků na základě vyvolaných externích nákladů,
- lokální faktor (průjezd ekologicky citlivými oblastmi),
- časový faktor – doba výkonu, lze ovlivnit např. dopravní špičky.

V Rakousku i v Německu jsou vybrané úseky pozemních komunikací zpoplatněny za použití dvou rozdílných systémů elektronické platby mýtného a sice:

- Rakousko – mikrovlnného,
- Německo – satelitního.

2.3.1 Rakousko (DSRC)

V Rakousku je od 1.1.2004 zpoplatněno užívání dálnic a rychlostních komunikací u nákladních vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny.

Systém plně elektronického výběru mýtného na principu mikrovlnné technologie DSRC provozuje společnost ASFINAG Maut Service GmbH, která je oprávněná vybírat od všech uživatelů mýtné v závislosti na jízdním výkonu. Operátorem DSRC je společnost Europass, technické řešení systému dodala a instalovala společnost Kapsch. Podle počtu náprav se vozidla dělí do třech kategorií a mýtné se stanoví podle aktuálního počtu náprav vozidla.

Tabulka č. 9 – „Nové tarify mýtného v Rakousku od 1. května 2008“ znázorňuje zvýšení poplatků za mýtné transakce.

[29] ZURYNEK, J., ZELENÝ, L., a MERVART., M., *Dopravní procesy v cestovním ruchu*, s. 86.

Tabulka č. 9: Nové tarify mýtného v Rakousku od 1. května 2008

Počet náprav	Sazby v EUR/km
2 nápravy	0,158
3 nápravy	0,2212
4 a více náprav	0,3318

Zdroj: GO-Maut.at. *Nové tarify mýtného od 01. května 2008* [on-line]. [cit. 2009-01-28]. Dostupné na WWW: <http:// www.go-maut.at/go/Article.asp?ID=23939&Navi=7>.

Pro jízdu na zpoplatněných pozemních komunikací musí být všechna vozidla spadající pod povinnost platit mýtné, vybavena přístrojem do vozidla, tzv. GO-Boxem, který registruje pomocí mikrovlnného signálu každý průjezd vozidla pod mýtným portálem.

Při registraci GO-Boxu je nastavena základní kategorie vozidla a pokud je později připojen nebo odpojen přívěs, musí být změněna kategorie vozidla a to pomocí tlačítka. Na GO-Boxu jsou tyto údaje a tlačítka v počtu:[30]

- 1 tlačítko pro volbu kategorie vozidla a zjištění aktuálního nastavení,
- 3 světelné indikátory, zobrazující aktuální nastavenou kategorii vozidla,
- 1 světelný indikátor pro zobrazení stavu GO-Boxu,
- 1 signální modul „beeper“, informující o zaúčtování mýtného.

Stisknutím tlačítka na dobu kratší než dvě vteřiny lze zjistit stav GO-Boxu a u varianty Pre-pay také stav účtu. Během jízdy je řidič informován pouze akustickým signálem. Při průjezdu vozidla pod mýtným portálem a po provedené výměně dat mezi anténou a GO-Boxem se ozve pípnutí a řidič je tak informován o výsledku uskutečněné transakce, přičemž se ozve:

- 1 krátké pípnutí – transakce (platba) proběhla v pořádku,
- 4 krátká pípnutí – transakce (platba) neproběhla, není provedena,
- 2 krátká pípnutí – transakce (platba) proběhla v pořádku, ale stav účtu je pod mezní hodnotou,
- žádné pípnutí – transakce je přerušena.

[30] GO-Maut.at. *Mýtný systém, GO-Box, KONSTRUKCE A FUNGOVÁNÍ GO-BOXU* [on-line]. [cit. 2009-01-28]. Dostupné na WWW: <http:// www.go-maut.at/go/Article.asp?ID=350&Navi=3>.

GO-Box je ve vozidle namontován na vnitřní straně čelního skla, mezi středem vozidla a volantem na dolním okraji čelního skla pomocí samolepících pásků. Podmínkou montáže je, aby stěrač v klidové poloze GO-Box nezakrýval.

Úhradu mýtného lze provádět prostřednictvím GO-Boxu dvěma způsoby platby:

- Pre-Pay – předem se zaplatí (dobije) částka nejméně 75 EUR, nejvýše 500 EUR a z tohoto vkladu se příslušná částka odečte přímo,
- Post-Pay - na základě registrace jsou transakce zúčtovány následně prostřednictvím karetního systému v určitém časovém období.

Na základě „Nařízení o výběru mýtného“ od 1.7.2004 v případě, že se neozve při průjezdu pod mýtným portálem signální tón GO-Boxu, nemusí už řidič provádět dodatečnou platbu, tak jako zpočátku, kdy se musel nejpozději do pěti hodin resp. do ujetí 100 km dostavit na distribuční místo a dlužné mýtné doplatit. Nyní mýtný systém sám rozpozná eventuální mezery v započítávání mýtného a vyúčtuje je. V režimu Post-pay jsou chybějící úseky automaticky zaúčtovány, v režimu Pre-pay se chybějící transakce sbírají a jsou vyúčtovány při příštím nabíjení GO-Boxu.

Automatická a manuální kontrola systému výběru mýtného, která je prováděná stacionárními a přenosnými kontrolními zařízeními včetně mobilní kontroly orgánů dohledu, náleží provozovateli mýtného systému, společnosti ASFINAG Maut Service GmbH. Pracovníci dohledu mohou vybírat náhradní mýtné ve výši:

- 220 EUR – při absenci nebo nesprávné montáži GO-Boxu,
- 220 EUR – GO-Box je zablokován,
- 220 EUR – výše kreditu nepostačovala k úhradě mýtného úseku,
- 110 EUR – chybně zadaná kategorie (počet náprav vozidla).

Pokud není náhradní mýtné zaplaceno, mohou příslušné správní úřady uložit pokutu ve výši 300 EUR až 3.000 EUR za každé porušení.

2.3.2 Německo (GNSS/CN)

V Německu se na vybraných úsecích pozemních komunikací od 1. ledna 2005 vybírá mýtné podle uskutečněné trasy nákladními vozidly (soupravy vozidel) s přípustnou

celkovou hmotností převyšující 12 tun, které jsou určeny výlučně k přepravě zboží. Mýtný systém zřídila a provozuje společnost Toll Collect, která vytvořila mýtný systém, který spojuje technologii satelitní lokalizace s moderní technologií mobilní sítě. Mýtné poplatky se vypočítávají podle délky trasy po zpoplatněných úsecích, podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. V nákladním vozidle je zabudován palubní přístroj – OBU (zkratka pro „On-Board Unit), který rozeznává pomocí satelitního signálu a přídavných navigačních senzorů zpoplatněné silniční úseky, kterými vozidlo projíždí. OBU stanovuje polohu vozidla a přiřazuje ji jednomu z téměř 5.400 silničních úseků v celkové délce přibližně 25.000 km pozemních komunikací. OBU podle uživatelem zadaných údajů – počtu náprav a emisní třídy stanoví mýtný poplatek a údaje odešle přes mobilní síť do centrály společnosti Toll Collect.

Společnost Toll Collect nabízí v rámci mýtného systému tři způsoby zaúčtování mýtného:[31]

- automatické zaúčtování pomocí OBU,
- manuální zaúčtování na poplatkovém terminálu,
- manuálně na internetu.

Předpokladem pro zaúčtovámí mýtného pomocí OBU jednotky nebo manuálně na internetu je předchozí registrace uživatele u společnosti Toll Collect. Úhrada mýtných poplatků probíhá formou odečtu zálohy uložené na vkladovém účtu, případně platebním prostředkem poskytovatele platebních služeb – např. tankovací kartou.

Manuální zaúčtování na poplatkovém terminálu je nabízeno všem uživatelům, neregistrovaní platí v hotovosti, nebo kreditní kartou, registrovaní mohou použít vozidlovou kartu.

Postup zaúčtování mýtného na terminálu[32] je podobný jako postup zakoupení jízdenky. Ovládání probíhá na dotykovém displeji a PIN klávesnici pro platbu kartou. Řidič zadává potřebné údaje o vozidle, termín a místo začátku jízdy a cíl jízdy. Terminál po

---

[31] TOLL COLLECT, *Mýto pro nákladní automobily v Německu, uživatelské informace, možnosti zaúčtování,* <http://www.toll-collect.de/laendereinstieg/tcrdifr014_laendereinstieg.jsp;jsessionid=CD01866AF216A9B4186ED3B0ED0B4521?display=cs&locale=en>.

[32] TOLL COLLECT, *Mýto pro nákladní automobily v Německu, uživatelské informace,* <http://www.toll-collect.de/laendereinstieg/tcrdifr014_laendereinstieg.jsp;jsessionid=CD01866AF216A9B4186ED3B0ED0B4521?display=cs&locale=en>.

zadání relevantních údajů automaticky vypočte mýtné za nejkratší trasu v rámci zpoplatněné sítě. Řidič má možnost tuto navrženou trasu buď přijmout nebo změnit zadáním až čtyř průjezdných bodů, kterými musí trasa procházet. Pokud řidič souhlasí s navrženou trasou, potvrdí ji a zvolí požadovaný způsob platby. Nakonec obdrží řidič vozidla doklad o zaúčtování.

Aby byla zaručena rovnoprávnost při uplatňování mýtné povinnosti, společnost Toll Collect zřídila pro Spolkový úřad pro nákladní dopravu (BAG) kontrolní systém, který umožňuje automatické (provádí tzv. kontrolní mosty, pevně instalované v počtu 300), stacionární i mobilní kontroly (přibližně 300 mobilních týmů, nepřetržitě 24 hodin denně). Během kontroly se porovnávají údaje odeslané do centrály společnosti Toll Collect těch uživatelů, kteří zaúčtovali mýtné, a to buď automaticky nebo manuálně, s kontrolními údaji. Kontrolní mobilní týmy pracovníků BAG včetně 300 kontrolních mostů jsou vybaveny potřebnou technikou.

Mobilní týmy úřadu BAG kontrolují správnost uhrazování mýtného na celé zpoplatněné síti. Vznikne-li pochybnost o tom, je-li vozidlo zaúčtováno k platbě mýtného na dané trase, je vyvedené z dálnice na nejbližší parkoviště. Pokud se při kontrole potvrdí podezření z nesplnění mýtné povinnosti, pracovníci úřadu BAG jsou oprávněni vybrat dlužné mýtné na místě a zahájit správní řízení o uložení pokuty. Od řidičů zahraničních vozidel je vybrán před další jízdou bezpečnostní poplatek, který slouží jako záloha ve výši příslušného mýtného spolu s očekávanou pokutou a náklady souvisejícími.

V případě, kdy není možné zjistit skutečně ujetou vzdálenost, je požadován paušální poplatek odpovídající trase v délce 500 km. Pokuty uložené na místě mohou dosahovat rozmezí mezi 100 až 400 EUR, ve správním řízení až 20.000 EUR.

Automatické zaúčtování pomocí jednotky OBU je nejjednodušší způsob platby mýtného. Po registraci si může každý uživatel nechat namontovat do vozidla jednotku OBU, která je dvojího typu:

1. Pro montáž nad palubní desku[33] – Jednotka OBU obsahuje modul DSRC, sloužící k přenosu údajů z OBU na kontrolní mosty, na podpůrné majáky a také do kontrolních vozidel BAG. Přenos údajů probíhá v současnosti za pomoci

[33] Viz příloha č. 7: Palubní přístroj společnosti Toll Collect užívaný v Německu - nástavbový palubní přístroj s modulem DSRC.

infračervených vln, nebo výhledově, při zaručení vzájemné funkčnosti – interoperability s jinými mýtnými systémy, prostřednictvím mikrovlnné technologie.

2. Pro montáž do palubní desky[34] – tento přístroj je instalován podobně jako autorádio, navíc oproti předchozímu typu se na čelní sklo umístí modul DSRC.

Pro správnou činnost jednotky OBU se na střechu vozidla upevňuje kombinovaná anténa, prostřednictvím které OBU přijímá signál GPS a přes mobilní síť jsou údaje přenášeny do centrály – výpočetního centra Toll Collect.

OBU se automaticky aktivuje při zapnutí zapalování ve vozidle. Povinností řidiče je přesvědčit se před každou jízdou, zda nastavené údaje na OBU odpovídají skutečnosti, případně provést nové nastavení. Automatický mýtný systém je aktivován stiskem „OK“ řidiče vozidla, který tak kontroluje a potvrzuje nastavené údaje.

Při automatickém systému výběru mýtného je jednotka OBU prostřednictvím signálu GPS neustále informována o poloze vozidla. OBU rozezná místo, kde se vozidlo nachází a tento údaj porovnává s údaji uloženými na mapě v OBU. Vyšší přesnost určování polohy zajišťují přídavné senzory. Na základě údajů o trase a vozidle včetně příslušné sazby mýtného OBU vypočítá částku mýtného a tuto informaci v podobě kódované zprávy odešle do vypočteného centra Toll Collect. Tato informace je odeslána po dosažení určité částky mýtného nebo po uplynutí definovaného času. Výše mýtného závisí na:

a) emisní třídě,

b) počtu náprav vozidla a

c) délce zpoplatněné trasy.

Pro stanovení počtu náprav se dvojitá náprava počítá za dvě nápravy a trojitá náprava za tři nápravy. Náprava, která je během jízdy zvednutá a nemá kontakt s vozovkou, je i nadále považována za nápravu.

Tabulka č. 10 – „Sazby mýta za kilometr od 1. ledna 2009“ znázorňuje sazby mýta s ohledem na emisní třídu a počet náprav vozidla.

[34] Viz příloha č. 7: Palubní přístroj společnosti Toll Collect užívaný v Německu - přístroj pro vestavbu (modul DSRC je připevněn na čelním skle).

Tabulka č. 10: Sazby mýta za kilometr od 1. ledna 2009

Emisní třída	Vozidla nebo vozidlové kombinace do tří náprav	Vozidla nebo vozidlové kombinace se čtyřmi a více nápravami
Kategorie A	0,141 Euro	0,155 Euro
Kategorie B	0,169 Euro	0,183 Euro
Kategorie C	0,190 Euro	0,204 Euro
Kategorie D	0,274 Euro	0,288 Euro

Zdroj: TOLL COLLECT. *Mýto pro nákladní automobily v Německu, uživatelské informace* [on-line]. [cit. 2009-01-28]. Dostupné na WWW: <http://www.toll-collect.de/laendereinstieg/tcrdifr014_laendereinstieg.jsp;jsessionid=CD01866AF216A9B4186ED3B0ED0B4521?display=cs&locale=en>.

2.4 Porovnání systémů DSRC v Rakousku a GNSS/CN v Německu

Zhodnocení systému DSRC v Rakousku:[35]

Výhody:

- rozšíření a zkušenosti s provozem, kdy 75 % aplikací je založeno DSRC v oblasti 5,8 GHz,
- levná palubní jednotka, jednoduchá montáž do vozidla,
- možné a jednoduché rozšíření na osobní vozidla.

Nevýhody:

- pro každé místo předpisu platby mýtného je nutné zbudovat nákladný fyzický portál,
- malá perspektivnost z hlediska dalších aplikací telematiky a síťových služeb z důvodu nutnosti dodatečného vybavení nákladné infrastruktury,
- díky použité technologii není zajištěna oboustranná komunikace s vozidlem,
- GO-Box neobsahuje informační displej, komunikuje na základě akustických signálů,
- vyšší poruchovost GO-Boxu.

[35] KOTECKÝ, V., *Slepá ulice, politika dálkové přepravy zboží, její ekonomické souvislosti, ekologické důsledky a možná řešení*, s. 26.

Zhodnocení systému GNSS/CN v Německu:

Výhody:

- není nutné budovat nákladnou infrastrukturu pro předpis plateb (virtuální brány),
- velká perspektiva z hlediska rozšíření o další aplikace,
- možná interoperace se systémy DSRC (zabudován komunikátor DSRC),
- součástí jednotky OBU je informační displej (zobrazuje mj. počet náprav),
- přesná poloha vozidla, komunikační kanál do vozidla i z něj a čas.

Nevýhody:

- systém GNSS/CN je používán pouze v jedné zemi – Německu,
- drahá palubní jednotka OBU s poměrně složitou instalací do vozidla.

Závěr:

Výše uvedené srovnání způsobů výběrů elektronického mýtného na principu technologie DSRC v Rakousku a GNSS/CN v Německu obsahuje výhody a nevýhody obou systémů.

Pro potřeby této práce autor využil zobrazovacích možností palubního přístroje OBU, který se používá v Německu při automatickém systému výběru mýtného pomocí satelitní technologie GNSS/CN. Displej přístroje OBU ukazuje mj. aktuálně nastavený počet náprav vozidla (jízdní soupravy) a autor navrhuje použít informační displej pro premid jednotku v systému DSRC.

3 VLASTNÍ NÁVRHY ŘEŠENÍ

3.1 Návrh na úpravu vymezení pojmů vozidlo a jízdní souprava

Podle ustanovení § 22 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, podléhá úhradě mýtného. Největší povolená hmotnost vozidla (motorového nebo přípojného) je uvedena v Osvědčení o registraci vozidla, případně v Technickém průkazu. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích v ustanovení § 2 odst. 3 definuje pojem přípojné vozidlo jako silniční nemotorové vozidlo, určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy. Vyhláška č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, definuje jízdní soupravu v ustanovení § 1 písm. c) jako spojení motorového vozidla s jedním přípojným vozidlem nebo s více přípojnými vozidly.

Někdy může nastat pochybnost, jestli motorové vozidlo podléhá úhradě mýtného nebo spadá do systému časového zpoplatnění. Výklad Ministerstva dopravy ČR od počátku zavedení výkonového zpoplatnění byl takový, že mýtné povinnosti podléhají i samostatně jedoucí vozidla, jejichž nejvyšší povolená hmotnost je nižší než 12 tun, postačuje, když jsou vybavena zaevidovaným spojovacím zařízením a mohou tak při jeho použití (připojením přípojného vozidla) překročit nejvyšší povolenou hmotnost 12 tun. O nesprávnosti tohoto výkladu rozhodl až Krajský soud v Ústí nad Labem, který vydal dne 15.srpna 2008 rozsudek ve věci užití zpoplatněné pozemní komunikace motorovým vozidlem o největší povolené hmotnosti méně než 12 tun, mající v osvědčení o registraci zaevidované spojovací zařízení a proto největší povolená hmotnost soupravy činí nejméně 12 tun a toto motorové vozidlo bylo zaevidováno v ESVZ.[36]

Rozsudku předcházelo rozhodnutí Celního ředitelství v Ústí nad Labem, které rozhodlo, že pro určení, zda se jedná o vozidlo v ESVZ, je rozhodující údaj o největší povolené

[36] FELIX. M., *TZ 01-10-08 Nezákonné mýtné*, <http://www.prodopravce.cz/zprava-i6216.php>.

hmotnosti uvedený v Osvědčení o registraci vozidla, tj. 12 tun a vyšší. Dále pokud má motorové vozidlo v Osvědčení o registraci vozidla uvedeno namontované spojovací zařízení, je nutno připočíst i uvedenou největší povolenou hmotnost přípojného vozidla. Největší povolená hmotnost jízdní soupravy je tak tvořena součtem největší povolené hmotnosti motorového vozidla a největší povolené hmotnosti přípojného vozidla, bez ohledu na to, zda je přípojné vozidlo připojeno či nikoliv. Žalobce s tímto výkladem nesouhlasil a podal žalobu.

Krajský soud rozhodl takto:

1. V případě, že motorové vozidlo užilo zpoplatněnou pozemní komunikaci s přípojným vozidlem, tvořilo jízdní soupravu, jejíž největší povolená hmotnost činila nejméně 12 tun a podléhalo úhradě mýtného.
2. V případě, že motorové vozidlo užilo zpoplatněnou pozemní komunikaci bez přípojného vozidla, samostatně, netvořilo jízdní soupravu, největší povolená hmotnost samotného motorového vozidla činila méně než 12 tun a tudíž nepodléhalo úhradě mýtného, nýbrž bylo vozidlem v systému časového zpoplatnění a podléhalo povinnosti uhradit časový poplatek před užitím zpoplatněné pozemní komunikace.

Autor navrhuje doplnit citovaný zákon v ustanovení § 22 odst. 1 tak, aby bylo výslovně a přesně uvedeno, že u motorového vozidla (tažného):

- vozidlo s namontovaným spojovacím zařízením, uvedeným v Osvědčení o registraci vozidla, bez připojeného přípojného vozidla netvoří jízdní soupravu a nejvyšší povolená hmotnost přípojného vozidla se nepřipočítává k nejvyšší povolené hmotnosti motorového vozidla.

3.2 Možnost informování o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy

Podle ustanovení § 23 vyhlášky č.527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, řidič kontroluje před začátkem, v průběhu a po ukončení užívání zpoplatněné pozemní komunikace podle návodu, zda je elektronické zařízení plně funkční, a bezodkladně nahlásit provozovateli ESVZ jakékoliv zjištěné vady nebo nedostatky ve fungování elektronického zařízení.

V průběhu jízdy řidič dbá signálů elektronického zařízení podle návodu. Pro účely tohoto ustanovení se ukončením užívání zpoplatněné pozemní komunikace a jeho opětovným začátkem myslí také jakékoliv přerušení jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci.

Podle ustanovení § 22 citované vyhlášky řidič zadá při každé změně údajů před užitím zpoplatněné pozemní komunikace do elektronického zařízení údaje o počtu všech náprav podle údajů v technickém průkazu vozidla nebo technických průkazech jízdní soupravy, a to způsobem uvedeným v návodu.

Při registraci je jednotka premid aktivována a obsahuje registrační údaje, které nelze měnit. Měnit lze jen počet náprav a to způsobem uvedeným v Návodu k použití jednotky premid. Řidič je povinen zkontrolovat a případně nastavit správný počet náprav, jinak se vystavuje možnému postihu ze strany kontrolního orgánu.

Při projíždění vozidla pod mýtnou stanicí mýtná stanice zaznamená průjezd vozidla a uskuteční se mýtná transakce. Mýtná stanice naváže spojení s jednotkou premid ve vozidle a předepíše mýtné za příslušný mýtný úsek. Správné provedení mýtné transakce signalizuje jednotka premid akustickým signálem (1x pípnutí). Pokud se ozve 4x pípnutí, nebo jednotka premid akusticky nesignalizuje, řidič má 5 hodin nebo 70 km jízdy na to, aby navštívil distribuční nebo kontaktní místo a nesrovnalost vyřešil. V opačném případě je informován kontrolní orgán a řidiči hrozí postih.[37]

Řidič je tak během jízdy informován o správném provedení mýtné transakce pouze akustickým signálem. V případě vzniku nesrovnalosti (mýtná transakce neproběhla) řidič informován není a často se o vzniku nesrovnalosti dozví až při kontrole od pracovníků mobilní hlídky Celní správy ČR.

Autor navrhuje možnost informování řidiče o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy. Při zaevidování (registraci) vozidla do ESVZ by uživatel (řidič) uvedl kromě obvyklých údajů i telefonní číslo, na které by byla v případě vzniku nesrovnalosti odeslána SMS zpráva s uvedením mýtného úseku a času vzniku nesrovnalosti. Náklady spojené s odesláním SMS zprávy by hradil provozovatel vozidla.

[37] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Průvodce elektronickým mýtným*, 2006.

3.3 Identifikace mýtného bodu

Podle ustanovení § 2 vyhlášky č.527/2006 Sb., o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, se pro účely této vyhlášky mýtným bodem rozumí místo na zpoplatněné pozemní komunikaci, kde je zaznamenáván průjezd vozidla. V příloze č. 3 této vyhlášky je uveden seznam mýtných úseků dálnic a rychlostních silnic a dále v příloze č. 4 seznam mýtných úseků silnic I. třídy, jejichž užití podléhá mýtnému.

Tabulka č. 11 – „Ukázka některých mýtných úseků dálnice D1, jejichž užití podléhá mýtnému“ znázorňuje příklad vybraných mýtných úseků dálnice D1, včetně jejich popisu a vymezení jejich délky.

Tabulka č. 11: Ukázka některých mýtných úseků dálnice D1, jejichž užití podléhá mýtnému

Mýtný úsek	Popis mýtného úseku	Délka v km
D0101x	Praha, Spořilov (km 0,0) - Praha, Chodov 1,9	1,9
D0102x	Praha, Chodov – Průhonice 4,6	4,6
D0103x	Průhonice – Jesenice 4,7	4,7
D0104x	Jesenice – Všechromy 4,4	4,4
D0105x	Všechromy - Mirošovice 5,2	5,2

Zdroj: KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *Uživatelské informace* [on-line]. [cit. 2009-02-28]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/index.php?id=291&L=3>.

Tabulka tarifů za mýtné úseky uvedená v sekci - Obchodní a provozní dokumenty[38] doplňuje výše uvedené označení mýtných úseků o číselné označení, takže např. úsek D0105 ve směru Všechromy - Mirošovice je označen číslem 0005 a opačný směr Mirošovice – Všechromy číslem 0212.

Mýtná stanice (kontrolní brána) ovšem není žádným způsobem označena, chybí zde údaj o příslušném mýtném úseku. Řidič vozidla v ESVZ především podle akustických signálů premid jednotky pozná, že projel vozidlem pod kontrolní branou, ale neví, ve kterém úseku se nachází. V případě potřeby doplatit dlužné mýtné řidič vozidla při návštěvě distribučního (kontaktního) místa neví, které mýtné úseky má doplatit.

[38] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Uživatelské informace* ,<http://www.premid.cz/index.php?id=291&L=3>.

Autor navrhuje označit mýtné stanice (kontrolní brány) v obou jízdních směrech čísly mýtných úseků tak, aby byla usnadněna prostorová orientace řidičů při užití zpoplatněné sítě komunikací v ESVZ.

3.4 Možnost úhrady dlužného mýtného při uložení blokové pokuty

Podle ustanovení § 22a odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích provoz systému elektronického mýtného a výběr mýtného zajišťuje Ministerstvo dopravy, které může pověřit provozem systému elektronického mýtného a výběrem mýtného organizaci zřízenou Ministerstvem dopravy. Provozovatelem ESVZ je společnost Ředitelství silnic a dálnic ČR, která je povinná zajistit výběr mýtného od provozovatele vozidla. Provozovatel ESVZ je oprávněn v souladu s ustanovením § 22b odst. 4 citovaného zákona požadovat od provozovatele vozidla v systému elektronického mýtného nebo od jím zmocněné osoby:

a) úhradu mýtného,

b) složení kauce maximálně do výše pořizovací ceny elektronického zařízení.

V ESVZ provádí kontrolní činnost a případné správní trestání pověřené celní úřady. V případě vzniku nesrovnalosti mohou zastavit vozidlo a v případě potvrzení nesrovnalosti provozovatelem ESVZ mohou udělit sankci pokuty řidiči na místě, či případně sankci pokuty provozovateli vozidla ve správním řízení. Do právních předpisů upravujících problematiku výkonového zpoplatnění na principu elektronického mýtného nebylo vloženo oprávnění celní správy vybírat dlužné mýtné. Současná situace ve věci doplácení dlužného mýtného je taková, že řidič sice zaplatí pokutu za přestupek, ale jestli uhradí dlužné mýtné, závisí na jeho rozhodnutí.

Problém nastává i v případě samotného doplacení dlužného mýtného. Např. pokud je zjištěna nesrovnalost, ke které došlo před více než 5-ti hodinami, nelze dlužné mýtné doplatit na distribučním místě, nýbrž je nutné navštívit některé z 15-ti kontaktních míst, které jsou zpravidla umístěny v krajských městech s otevírací dobou 08.00 – 16:00 hod ve dnech Po-Pá.

Skutkové podstaty přestupků fyzických osob jsou uvedeny v ustanovení § 42a odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a podle ustanovení § 42a odst. 7 citovaného zákona lze za přestupek uložit pokutu v blokovém řízení do 5.000,- Kč, jde-

li o přestupek podle odstavce 3 písm. b) - řidič vozidla v systému elektronického mýtného se dopustí přestupku tím, že v rozporu s § 22d užije vozidlo, aniž by zadal do elektronického zařízení údaje (počet náprav) umožňující stanovení mýtného nebo zadá tyto údaje chybně. Výše pokuty u ostatních přestupků jmenovaných v ustanovení § 42a odst. 3 písm. a), c), d), e) je dovozována ze zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, konkrétně ze znění § 13 odst. 2, který říká, že v blokovém řízení (§ 84) lze uložit pokutu do 1.000,- Kč, pokud tento zákon nebo jiný zákon nepřipouští uložit v takovém řízení pokutu vyšší, a v příkazním řízení (§ 87) do 4.000,- Kč. V praxi se tak stává, že řidiči hrozí za přestupek menší společenské nebezpečnosti (např. řidič zadal do elektronického zařízení premid chybný počet náprav) pokuta v blokovém řízení do 5.000,- Kč a za přestupek vyšší společenské nebezpečnosti (např. řidič užije zpoplatněnou komunikaci vozidlem, které nebylo zaevidováno u provozovatele systému elektronického mýtného) pokuta v blokovém řízení do 1.000,- Kč.

V případě vzniku nesrovnalosti, která byla potvrzena provozovatelem ESVZ, tak musí řidič vozidla:

1. Uhradit pokutu (hotově, složenkou) uloženou v blokovém řízení na místě, případně s řidičem pracovníci celní správy sepíší kontrolní protokol pro další správní řízení.
2. Doplatit dlužné mýtné na distribučním nebo kontaktním místě.

Problém s uložením pokuty v blokovém řízení na místě nastává i tehdy, když jednání vykazující znaky přestupku vzniklo v době, když řídil jiný řidič, který je za přestupek odpovědný. Kontrolovaný řidič, který přestupek nezavinil, musí tuto situaci řešit a to tak, že buď zaplatí pokutu za někoho jiného s tím, že mu ji dotyčný proplatí, nebo nesouhlasí s uložením pokuty v blokovém řízení na místě, je sepsán kontrolní protokol a věc řeší místně příslušný celní úřad ve správním řízení.

Autor navrhuje:

a) do právních předpisů upravujících problematiku výkonového zpoplatnění na principu elektronického mýtného vložit oprávnění celní správy vybírat dlužné mýtné,

b) rozšířit ustanovení § 42a odst. 7 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, podle kterého by bylo možné za přestupek uložit pokutu v blokovém řízení do 5.000,- Kč, jde-li o přestupek podle odstavce 3 písm. a), c), d) a e).

3.5 Rozšíření služeb poskytovaných na distribučních místech

Distribuční místa jsou určena pro poskytování služeb spojených s provozem ESVZ řidičům na cestách. Celkem 244 distribučních míst je rozmístěno na zpoplatněných pozemních komunikacích a v jejich blízkosti, zpravidla na vybraných čerpacích stanicích. Provozní doba distribučních míst je zajištěna nepřetržitě.

Distribuční místa a dále kontaktní místa nabízejí možnost zaplatit dlužné mýtné, ovšem s těmito rozdíly:[39]

a) distribuční místo - umožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného, které vzniklo za užití zpoplatněné komunikace bezprostředně před příjezdem na distribuční místo,

b) kontaktní místo - umožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného po poskytnutí potřebných informací uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní).

Ve smluvních podmínkách provozovatele systému elektronického mýtného je tedy uvedeno, že distribuční místo umožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného, které vzniklo za užití zpoplatněné komunikace bezprostředně před příjezdem na distribuční místo.

Průvodce elektronickým mýtným[40] uvádí, že při každém průjezdu mýtnou stanicí jednotka premid akusticky signalizuje správné provedení mýtné transakce. Řidič vozidla má 5 hodin nebo 70 km jízdy na to, aby navštívil distribuční nebo kontaktní místo a nesrovnalost vyřešil. V opačném případě je informován kontrolní orgán a řidiči hrozí postih.

Vyhláška č. 527/2006 Sb. o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon

[39] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Smluvní podmínky provozovatele systému elektronického mýtného,* <http://www.premid.cz/fileadmin/downloads/czech/MYTOCZ_leg_LOG_11_004_R2__smluvni_podminky_.doc>.
[40] KAPSCH TELEMATIC SERVICES, *Průvodce elektronickým mýtným*, 2006.

o pozemních komunikacích, stanoví v ustanovení § 18 odst. 2, že pokud dojde k poruše elektronického zařízení v průběhu užívání zpoplatněné pozemní komunikace, zajistí provozovatel nebo řidič vozidla výměnu za plně funkční elektronické zařízení na nejbližším kontaktním nebo distribučním místě.

Autor z výše uvedeného dovozuje, že pokud řidič např. zjistí v průběhu užívání zpoplatněné pozemní komunikace, že došlo k poruše premid jednotky, pokračuje v jízdě po zpoplatněné pozemní komunikaci k nejbližšímu distribučnímu místu, kde nahlásí technickou poruchu premid jednotky. Řidič má dále povinnost doplatit chybějící mýtné transakce (mýtné úseky), musí ovšem tyto chybějící mýtné úseky nahlásit pracovníkovi distribučního místa, protože mýtná brána (registrační) ESVZ u projíždějícího vozidla, které není vybaveno funkční jednotkou premid, nepředepíše mýtné. Situaci, když dojde během jízdy po zpoplatněné pozemní komunikaci k poruše premid jednotky, řidič nemůže žádným způsobem ovlivnit.

Autor dále uvádí, že řidič nemůže žádným způsobem ovlivnit ty případy, pokud dojde k selhání některé z kontrolních nebo registračních mýtných bran při průjezdu vozidla a mýtné tak není předepsáno, přestože jednotka premid ve vozidle funkční byla. Řidič pouze podle akustické signalizace premid jednotky ví, že mýtná transakce neproběhla. Opět musí navštívit nejbližší distribuční místo a má dále povinnost doplatit chybějící mýtné transakce (mýtné úseky).

Zcela jiná situace nastane, pokud se řidič dozví (např. v rámci uložení pokuty v blokovém řízení na místě), že má nedoplatky na mýtném, které vznikly už dříve (před týdnem, před měsícem apod.), nemůže vzniklý nedoplatek uhradit na distribučním místě, nýbrž musí navštívit kontaktní místo. Může nastat případ, že nedoplatek na mýtném činí 50,- Kč, ale vzdálenost nejbližšího kontaktního místa v některém z krajských měst je 100 km. Řidič tak musí vynaložit určité finanční prostředky na dopravu do kontaktního místa, které tak často převýší hodnotu nedoplatku na mýtném.

Autor navrhuje rozšířit služby distribučních míst o možnost dodatečné úhrady dlužného mýtného po poskytnutí potřebných informací uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní).

3.6 Inovace palubní jednotky PREMID

Při automatickém systému výběru mýtného na německém území pomocí satelitní technologie GNSS/CN uživatel – řidič vozidla po zapnutí zapalování a po kontrole a potvrzení údajů stiskem tlačítka „OK“ na palubním přístroji OBU - je automatický systém pro dané vozidlo aktivován. Řidič vozidla před započetím jízdy kontroluje a v případě potřeby změní počet náprav nastavený na palubním přístroji OBU. Během jízdy musí být přístroj zapnutý a funkční. Přístroj je funkční tehdy, když svítí na předním panelu zelená kontrolka a dále při vjezdu do dalšího placeného úseku se na displeji zobrazí příslušná částka (hodnota v EUR) a zazní zvukový signál. Jestliže je přístroj nefunkční, bliká nebo svítí na předním panelu červená kontrolka. Řidič má povinnost přepnout přístroj OBU na manuální metodu výběru mýtného, na displeji se objeví „Automatische Erhebung inaktiv“ a automatický výběr je deaktivován. V tomto případě nedochází k automatické platbě za užití zpoplatněné komunikace, ale systém výběru mýtného přesto vozidlo registruje a řidiči (provozovateli vozidla) vzniká povinnost uhradit vzniklý nedoplatek na mýtném. Tento nedoplatek mohou uživatelé neprodleně zaúčtovat manuálně na poplatkových terminálech „Toll Collect“, které se nacházejí v blízkosti dálničních přípojek, na odpočívadlech a čerpacích stanicích, druhou možností je zaúčtování manuálně přes internet. V případě, že je přístroj zablokován, objeví se na displeji chybové hlášení „GERÄT GESPERRT“ a dále v případě výpadku OBU má uživatel povinnost informovat zákaznický servis společnosti Toll Collet.

ESVZ v ČR založený na principu mikrovlnné technologie využívá k vzájemné komunikaci premid jednotku ve vozidle a elektronické zařízení na mýtných bránách. Tímto způsobem je zachycen průjezd vozidla po mýtnou branou a předepsáno mýtné.

Vyhláška č. 527/2006 Sb. o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, stanoví:

- v ustanovení § 22, že řidič zadá při každé změně údajů před užitím zpoplatněné pozemní komunikace do elektronického zařízení údaje o počtu všech náprav podle údajů v technickém průkazu vozidla nebo technických průkazech jízdní soupravy, a to způsobem uvedeným v návodu,

- v ustanovení § 23, že řidič kontroluje před začátkem, v průběhu a po ukončení užívání zpoplatněné pozemní komunikace podle návodu, zda je elektronické zařízení plně funkční, a bezodkladně nahlásí provozovateli systému elektronického mýtného jakékoliv zjištěné vady nebo nedostatky ve fungování elektronického zařízení. V průběhu jízdy řidič dbá signálů elektronického zařízení podle návodu.

V praxi se může stát, že řidič před užitím zpoplatněné pozemní komunikace nezadá do elektronického zařízení správný údaj o počtu náprav vozidla (jízdní soupravy) z důvodu opomenutí. Mohou nastat dva případy:

1. V Německu je palubní přístroj OBU po zapnutí zapalování a po kontrole a potvrzení údajů řidičem stiskem tlačítka „OK“ aktivován. Na displeji přístroje OBU řidič vidí aktuálně nastavený počet náprav. Tímto způsobem je prakticky vyloučeno chybné nastavení počtu náprav vozidla (jízdní soupravy).
2. V ČR po zapnutí zapalování nemusí řidič vozidla potvrzovat údaje stiskem tlačítka „OK“ na jednotce premid, protože jednotka premid neobsahuje tlačítko „OK“. Jednotka premid dále neobsahuje žádný displej, na kterém by řidič vizuálně zkontroloval počet nastavených náprav a neobsahuje ani žádné kontrolky, které by řidiči signalizovaly její funkčnost, příp. nefunkčnost. Premid jednotka je neustále aktivní. V případě, že řidič před užitím zpoplatněné pozemní komunikace nezadá správný počet náprav (zpravidla zadá nižší počet náprav), jednotka premid při průjezdu mýtnou branou akusticky signalizuje (1 pípnutí), že mýtná transakce proběhla v pořádku, což ovšem není pravda. Vznikl tak nedoplatek na mýtném, který musí být doplacen. Jde o jeden z nejčastějších způsobů porušení právních předpisů v oblasti ESVZ.

Autor navrhuje upravit jednotku premid tak, aby byl na přední stranu nově umístěn informační displej, viditelný z místa řidiče, který při průjezdu vozidla pod mýtnou branou na dobu 10 sekund zobrazí aktuálně nastavený počet náprav na jednotce premid a dále zazní obvyklý zvukový signál.

Řidič tak vedle zvukového signálu, který potvrzuje průběh mýtné transakce, uvidí na displeji aktuálně nastavený počet náprav a případné chybné nastavení počtu náprav bude moci řešit (dodatečnou úhradou dlužného mýtného) na nejbližším distribučním místě.

K návrhu inovace palubní jednotky PREMID dále autor uvádí:

Začátkem roku 2009 bylo v ESVZ v ČR aktivních téměř 370.000 jednotek premid. Jednotku premid lze získat na distribučních a kontaktních místech premid point v průběhu registrace po složení kauce ve výši 1.550,- Kč. Složení kauce představuje záruku, že jednotka premid bude vrácena funkční a nepoškozená provozovateli systému elektronického mýtného. V rámci navrhované inovace jednotky premid by bylo nutné stávající jednotky vrátit na distribuční nebo kontaktní místa a nově zaregistrovat inovované premid jednotky.

Autor předpokládá náklady na vývoj, výrobu a distribuci inovované premid jednotky ve výši minimálně 1.550 x 370.000 = 573.500.000,- Kč. Očekávané přínosy jsou obtížně vyčíslitelné, autor očekává pokles počtu případů chybně nastaveného počtu náprav na jednotce premid a tím nižšího počtu případů dlužného mýtného.

Pro zpoplatnění silnic I. třídy v rámci Etapy 2 se předpokládá využití hybridního systému (kombinace mikrovlnné a satelitní technologie). Společnost Kapsch koncem roku 2008 začala testovat v ČR satelitní systém elektronického mýtného, přičemž zkouší tzv. hybridní palubní jednotky, které lze využít v satelitní i mikrovlnné části mýtného systému. V případě realizace hybridního systému by nebylo nutné stávající jednotky inovovat, nově použité hybridní jednotky již obsahují informační displej a náklady na jejich vývoj, výrobu a distribuci jsou již zahrnuty ve Smlouvě o dodávce systému výkonového zpoplatnění pozemních komunikací.

4 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Všechny uvedené návrhy řešení mají za cíl dále zkvalitnit elektronický systém výběru mýtného v ČR založený na mikrovlnné technologii využívající principu rádiového a infračerveného přenosu informací mezi premid jednotkou a elektronickým zařízením kontrolní brány. *Autor navrhl tyto dílčí řešení s těmito přínosy:*

1. <u>Úprava vymezení pojmů vozidlo a jízdní souprava</u>

Současný stav - ustanovení § 22 odst. 1 zákona č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích stanoví, že užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, nebo jízdní soupravou, jejíž největší povolená hmotnost činí nejméně 12 tun, podléhá úhradě mýtného, což je výklad, který nedostatečně vymezuje pojem vozidlo v podléhající úhradě mýtného.

Přínos autorova návrhu - jednoznačné stanovení vozidla, které podléhá mýtné povinnosti, případně povinnosti uhradit časový poplatek tak, aby se předešlo neoprávněnému ukládání pokut ze strany kontrolního orgánu – Celní správy ČR.

2. <u>Možnost informování o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy</u>

Současný stav - řidič je během jízdy informován o správném provedení mýtné transakce pouze akustickým signálem. V případě vzniku nesrovnalosti (mýtná transakce neproběhla) řidič informován není a často se o vzniku nesrovnalosti dozví až při kontrole od pracovníků mobilní hlídky Celní správy ČR.

Přínos autorova návrhu - řidič by byl neprodleně informován o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy, kterou by mohl na nejbližším distribučním místě vyřešit doplacením dlužného mýtného a mohl by se tak vyhnout postihu ze strany kontrolního orgánu.

3. <u>Identifikace mýtného bodu</u>

Současný stav - mýtná stanice (kontrolní brána) není žádným způsobem označena, chybí zde údaj o příslušném mýtném úseku. Řidič vozidla v ESVZ především podle akustických signálů premid jednotky pozná, že projel vozidlem pod kontrolní branou, ale neví, ve kterém úseku se nachází. V případě potřeby doplatit dlužné mýtné řidič

vozidla při návštěvě distribučního (kontaktního) místa neví, které mýtné úseky má doplatit.

Přínos autorova návrhu - řidič by při průjezdu mýtnou stanicí podle číselného označení kontrolní brány věděl, v jakém úseku zpoplatněné sítě se nachází a v případě nutnosti doplatit dlužné mýtné na distribučním (kontaktním) místě by věděl, které úseky má doplatit.

4. <u>Možnost úhrady dlužného mýtného při uložení blokové pokuty</u>

Současný stav - do právních předpisů upravujících problematiku výkonového zpoplatnění na principu elektronického mýtného nebylo vloženo oprávnění celní správy vybírat dlužné mýtné.

Přínos autorova návrhu - pokud by celní správa mohla na základě zákonného oprávnění vybírat dlužné mýtné, zejména v případě, že kontrolovaný řidič zavinil vznik nesrovnalosti, řidič by se nemohl vyhnout povinnosti dlužné mýtné uhradit a předepsané mýtné by tak bylo skutečně zaplaceno.

5. <u>Rozšíření služeb poskytovaných na distribučních místech</u>

Současný stav - distribuční místo umožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného, které vzniklo za užití zpoplatněné komunikace bezprostředně před příjezdem na distribuční místo, ale neumožňuje dodatečnou úhradu dlužného mýtného po poskytnutí potřebných informací uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní).

Přínos autorova návrhu - pro řidiče by rozšíření služeb distribučních míst o možnost dodatečné úhrady dlužného mýtného po poskytnutí potřebných informací uživatelem (rekonstrukce trasy dle data, místa a času vjezdu na zpoplatněnou komunikaci a výjezdu z ní) znamenalo podstatně jednodušší, časově i finančně méně náročnou dodatečnou úhradu dlužného mýtného.

6. <u>Inovace palubní jednotky PREMID</u>

Současný stav - jednotka premid neobsahuje žádný displej, na kterém by řidič vizuálně zkontroloval počet nastavených náprav a neobsahuje ani žádné kontrolky, které by řidiči signalizovaly její funkčnost, příp. nefunkčnost. Jednotka premid pouze při průjezdu vozidla pod mýtnou bránou vydává akustické signály.

Přínos autorova návrhu - řidič se okamžitě (při průjezdu pod první mýtnou bránou) dozví z údajů na displeji jednotky premid o chybném nastavení počtu náprav u vozidla (soupravy) a je tak snížena možnost vzniku vyššího počtu nesrovnalostí. Jedná se o velmi častý způsob porušení právních předpisů, kdy řidič zadá do elektronického zařízení premid chybný počet náprav a hrozí mu následně za tento přestupek pokuta v blokovém řízení až do 5.000,- Kč, kterou by mohl kontrolní orgán uložit zejména v případě vyššího počtu nesrovnalostí (vyšší počet projetých mýtných úseků s chybně nastaveným počtem náprav na jednotce premid).

ZÁVĚR

Předkládaná diplomová práce se zabývá problematikou elektronického výběru mýtného v ČR. V úvodních pasážích je popsán současný neuspokojivý stav silniční infrastruktury, související s růstem intenzity silniční nákladní dopravy na hlavních silničních tazích, což přináší zvyšující se náklady na údržbu infrastruktury. Stabilizovat a postupně snižovat negativní účinky související s dopravní infrastrukturou a dopravním provozem si klade za cíl současná dopravní politika v souladu s naplněním zásady udržitelného rozvoje.

První část práce popisuje účel zavedení ESVZ, kterým bylo zpoplatnit formou mýtného poplatku kamionovou přepravu na dálnicích a silnicích nejvyšší kvality a získat tak dodatečné finanční prostředky na rozvoj a obnovu silniční infrastruktury. Výběrem mýtného je také možno ovlivnit intenzitu silniční nákladní dopravy na vybraných úsecích dálnic a rychlostních silnic.

Následně je popsána právní úprava zpoplatnění obecného užívání určených pozemních komunikací a druhy zpoplatnění dle ustanovení § 20 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Dodavatelem ESVZ byla společnost Kapsch, která použila systém elektronického vybírání poplatků na principu mikrovlnné technologie a jeho provozováním bylo pověřeno ŘSD. Práce uvádí základní povinnosti a oprávnění provozovatele ESVZ.

Práce se dále zabývá výkladem obecných pojmů souvisejících s ESVZ. Nejprve jsou uvedeny pozemní komunikace, jejichž užití podléhá mýtnému, druhy vozidel podléhající mýtné povinnosti, výše sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací, způsoby registrace do ESVZ a způsoby platby mýtného. V oblasti ESVZ byly pověřeny výkonem kontrolní činnosti a správního trestání celní úřady.

Dále práce zmiňuje náklady na provoz ESVZ a výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008. Následně jsou uvedeny nedostatky ESVZ a nutnost provedení změn, včetně plánovaného rozšíření zpoplatněné sítě pozemních komunikacích.

V závěru první části práce autor uvedl hlavní cíl diplomové práce, kterým je návrh efektivnějšího řešení systému elektronického výběru mýtného, při splnění definovaných dílčích cílů práce.

Druhá, teoretická část práce uvádí základní strategické dokumenty dopravní politiky EU, kterými jsou Bílá kniha EK – o vypracování společné dopravní politiky v budoucnosti, Zelená kniha EK - o spravedlivé a účinné cenotvorbě a Bílá kniha EK – etapovitý přístup ke zpoplatnění dopravní infrastruktury v EU, směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly a směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství jako teoretická východiska práce.

Práce dále podrobně popisuje dva elektronické způsoby výběru mýtného a sice mikrovlnný systém, pracující na principu rádiového (částečně i infračerveného) přenosu a satelitní systém, který je založen na principu určování polohy vozidla pomocí družicového systému a tyto systémy hodnotí.

Práce uvádí využití mikrovlnného a satelitního systému výkonového zpoplatnění v zemích EU. Rozebírá zpoplatnění užívání dálnic a rychlostních komunikací u nákladních vozidel, jejichž maximální přípustná hmotnost přesahuje 3,5 tuny na principu mikrovlnné technologie v Rakousku a vybírání mýtného podle uskutečněné trasy nákladními vozidly (soupravy vozidel) s přípustnou celkovou hmotností převyšující 12 tun na vybraných úsecích pozemních komunikací v Německu s využitím satelitní technologie.

V závěru druhé části práce autor porovnal systémy DSRC v Rakousku a GNSS/CN v Německu a popsal výhody a nevýhody obou systémů.

Třetí část práce nazvaná vlastní návrhy řešení rozebírá jednotlivé problémové oblasti ESVZ (dílčí cíle práce) s uvedením autorova návrhu řešení. Nejprve řadě se autor věnuje úpravě vymezení pojmu vozidlo a jízdní souprava, podléhající úhradě mýtného, jehož současný právní výklad není jednoznačný, dále navrhuje možnost informování o vzniku nesrovnalosti pomocí SMS zprávy, dalším návrhem je označit mýtné stanice (kontrolní brány) v obou jízdních směrech pozemní komunikace čísly mýtných úseků, autor také navrhuje do právních předpisů upravujících problematiku výkonového

zpoplatnění na principu elektronického mýtného vložit oprávnění celní správy vybírat dlužné mýtné, autor by dále rozšířil služby poskytované na distribučních místech a závěrečným návrhem je inovace palubní jednotky premid.

Čtvrtá závěrečná část práce uvádí zhodnocení vlastních návrhů řešení včetně jejich očekávaných přínosů. Cílem všech dílčích návrhů řešení bylo zvýšit uživatelský komfort a informovanost řidičů a provozovatelů vozidel v ESVZ. Přínosem dílčích řešení je vznik nižšího počtu případných nesrovnalostí, pokles počtu následných postihů ze strany pracovníků celních úřadů a zvýšení efektivnosti ESVZ.

Autor si je vědom určitých obtíží při prosazování realizace svých návrhů, neboť některé návrhy (návrh na úpravu vymezení pojmů vozidlo a jízdní souprava, možnost úhrady dlužného mýtného při uložení blokové pokuty) jsou podmíněny změnou příslušné legislativy.

V průběhu realizace návrhů by autor nejprve oslovil mluvčího Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA[41] Martina Felixe a dále generálního ředitele společnosti Kapsch Karla Feixe, které by seznámil se svým návrhem na zkvalitnění systému výběru mýtného včetně navrhovaných řešení a očekávaných přínosů. Dále by s jejich přispěním inicioval schůzku na Ministerstvu dopravy s cílem prosadit realizaci svých návrhů podmíněnou změnou příslušných ustanovení zákona o pozemních komunikacích.

Očekávaný ekonomický přínos po realizaci autorových návrhů nelze přesně vyčíslit, autor zastává názor, že se sníží počet případů dlužného mýtného a dále zvýší celkový výběr mýtného.

[41] Sdružení ČESMAD Bohemia je partnerem státní správy při jednání o přípravě a při tvorbě českých zákonů, které mají vliv na provozování silniční dopravy a podílí se na přípravě mezivládních dohod a smluv.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Tištěná literatura

[1] ČARSKÝ, Jiří. *Vývoj nákladní dopravy na vybrané síti pozemních komunikací v ČR v souvislosti s jejich zpoplatněním a dalšími opatřeními*. 1. vyd. Praha: České vysoké učení technické, Fakulta dopravní, 2008. 32 s. ISBN 978-80-01-04055-3.

[2] DRAHOTSKÝ, Ivo, ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.

[3] KOTECKÝ, Vojtěch. *Slepá ulice, politika dálkové přepravy zboží, její ekonomické souvislosti, ekologické důsledky a možná řešení*. Praha: Zelený kruh, 2005. 31 s. ISBN 80-239-7204-3.

[4] PŘIBYL, Pavel. *Inteligentní dopravní systémy a dopravní telematika II*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství ČVUT, 2007. 254 s. ISBN 978-80-01-03648-8.

[5] ZURYNEK, Josef, ZELENÝ, Lubomír, MERVART, Michal. *Dopravní procesy v cestovním ruchu*. 1. vyd. Praha: ASPI, 2008. 255 s. ISBN 978-80-7357-335-5.

[6] KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *Průvodce elektronickým mýtným*. 2006. 110 s.

Odborné časopisy

[7] HRDLIČKOVÁ, Martina. Tam u mýtných bran. *CLO-DOUANE*. Praha: Celní správa ČR. ISSN 0323-0023. 2008, roč. 42, č. 2, s. 14-15.

Internetové zdroje

[8] GO-Maut.at. *Mýtný systém, GO-Box, KONSTRUKCE A FUNGOVÁNÍ GO-BOXU* [online]. [cit. 2009-01-28]. Dostupné na WWW: <http://www.go-maut.at/go/Article.asp?ID=350&Navi=3>.

[9] Celní správa ČR. *Informace o výsledcích činnosti Celní správy ČR za rok 2007* [online]. [cit. 2008-12-25]. Dostupné na WWW: < http://www.cs.mfcr.cz/CmsGrc/Tiskove-centrum/Vyrocni-zpravy/>.

[10] CESKEDALNICE.CZ. *Dálniční známky* [online]. [cit. 2008-12-26]. Dostupné na WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/znamky.htm>.

[11] Dopravní noviny. *Systém elektronického mýtného vykazuje stále závažné nedostatky* [online]. [cit. 2008-12-25]. Dostupné na WWW: <http://www.dnoviny.cz/Mytny-system/System-elektronickeho-mytneho-vykazuje-stale-zavazne-nedostatky-3703/>.

[12] FELIX, Martin. *TZ 01-10-08 Nezákonné mýtné* [online]. [cit. 2009-02-17]. Dostupné na WWW: <http://www.prodopravce.cz/zprava-i6216.php>.

[13] FINANČNÍ NOVINY. *Na mýtném se loni vybralo o 578 milionů více než předloni* [online]. [cit. 2009-03-01]. Dostupné na WWW: <http://www.financninoviny.cz/tema/index_view.php?id=352502&id_seznam=5434>.

[14] HERDLIČKA, Brigitte. *Příjmy mýtného systému v ČR vybudovaného Kapsch TraffiCom rostou okolo 10 %* [online]. [cit. 2009-02-18]. Dostupné na WWW: <http://www.kapsch.net/kag/de/18036>.

[15] METROPROJEKT. *Systém výkonového zpoplatnění komunikací v České republice - 1.etapa* [online]. [cit. 2009-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.metroprojekt.cz/cz/projekty/reference/detail-reference.html?projektyId=212>.

[16] Ministerstvo dopravy ČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013* [online]. [cit. 2008-11-19]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/0E12B9BE-04C3-4926-96B5-ADA8D169E8DC/0/2006_03_08_OPDBW1.doc#_Toc129581240>.

[17] Ministerstvo dopravy ČR. *Mýtné v ČR* [online]. [cit. 2009-03-09]. Dostupné na WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/mytne.htm>.

[18] KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *Uživatelské informace* [online]. [cit. 2008-12-28]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/index.php?id=291&L=3>.

[19] NEJEDLÝ, Jiří. *Bilancování kontrol elektronického mýta na severu Čech* [online]. [cit. 2009-02-18]. Dostupné na WWW: <http://www.cs.mfcr.cz/CmsGrc/Tiskove-

centrum/Tiskovy-archiv/2008/080121-myto.htm?wbc_purpose=Basic&WBCMODE=PresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl%2cPresentationUnpubl>.

[20] Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Zpravodaj ŘSD ČR, říjen 2008* [online]. [cit. 2008-11-24]. Dostupné na WWW: <http://www.rsd.cz/doc/Informacni-servis/Zpravodaj-RSD-CR/zpravodaj-rsd-cr~23>.

[21] SCHENKER. *Nová daň na silnicích* [online]. [cit. 2008-12-25]. Dostupné na WWW: <http://www.schenker.cz/index.php?sekce=66>.

[22] Státní fond dopravní infrastruktury. *Roční zpráva Státního fondu dopravní infrastruktury za rok 2007* [online]. [cit. 2008-11-25]. Dostupné na WWW: <http://www.sfdi.cz/Cz/rok-2008.php>.

[23] TOLL COLLECT. *Mýto pro nákladní automobily v Německu, uživatelské informace* [online]. [cit. 2009-01-22]. Dostupné na WWW: <http://www.toll-collect.de/laendereinstieg/tcrdifr014_laendereinstieg.jsp;jsessionid=CD01866AF216A9B4186ED3B0ED0B4521?display=cs&locale=en>.

SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Vývoj cen dálničních kupónů v letech 1995 - 2009 (částky jsou v Kč)..... 16
Tabulka č. 2: Příjmy z dálničních kupónů..... 17
Tabulka č. 3: Sazby mýtného (Kč/km) pro dálnice a rychlostní silnice..... 23
Tabulka č. 4: Sazby mýtného (Kč/km) pro silnice I. třídy..... 23
Tabulka č. 5: Porovnání mezi placením předem a následným placením 27
Tabulka č. 6: Statistika mýtného za celou ČR v roce 2007..... 29
Tabulka č. 7: Správní trestání v oblasti elektronického mýtného roce 2007 29
Tabulka č. 8: Výnosy z mýtného v letech 2007 – 2008 v mil. Kč 32
Tabulka č. 9: Nové tarify mýtného v Rakousku od 1. května 2008..... 44
Tabulka č. 10: Sazby mýta za kilometr od 1. ledna 2009 49
Tabulka č. 11: Ukázka některých mýtných úseků dálnice D1, jejichž užití podléhá mýtnému.. 54

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Síť zpoplatněných komunikací od 1.1.2009

Příloha č. 2: Elektronické mýto 2009 + výhled

Příloha č. 3: Rozmístění portálů (bran) v I. etapě

Příloha č. 4: Mýtná stanice – kontrolní brána

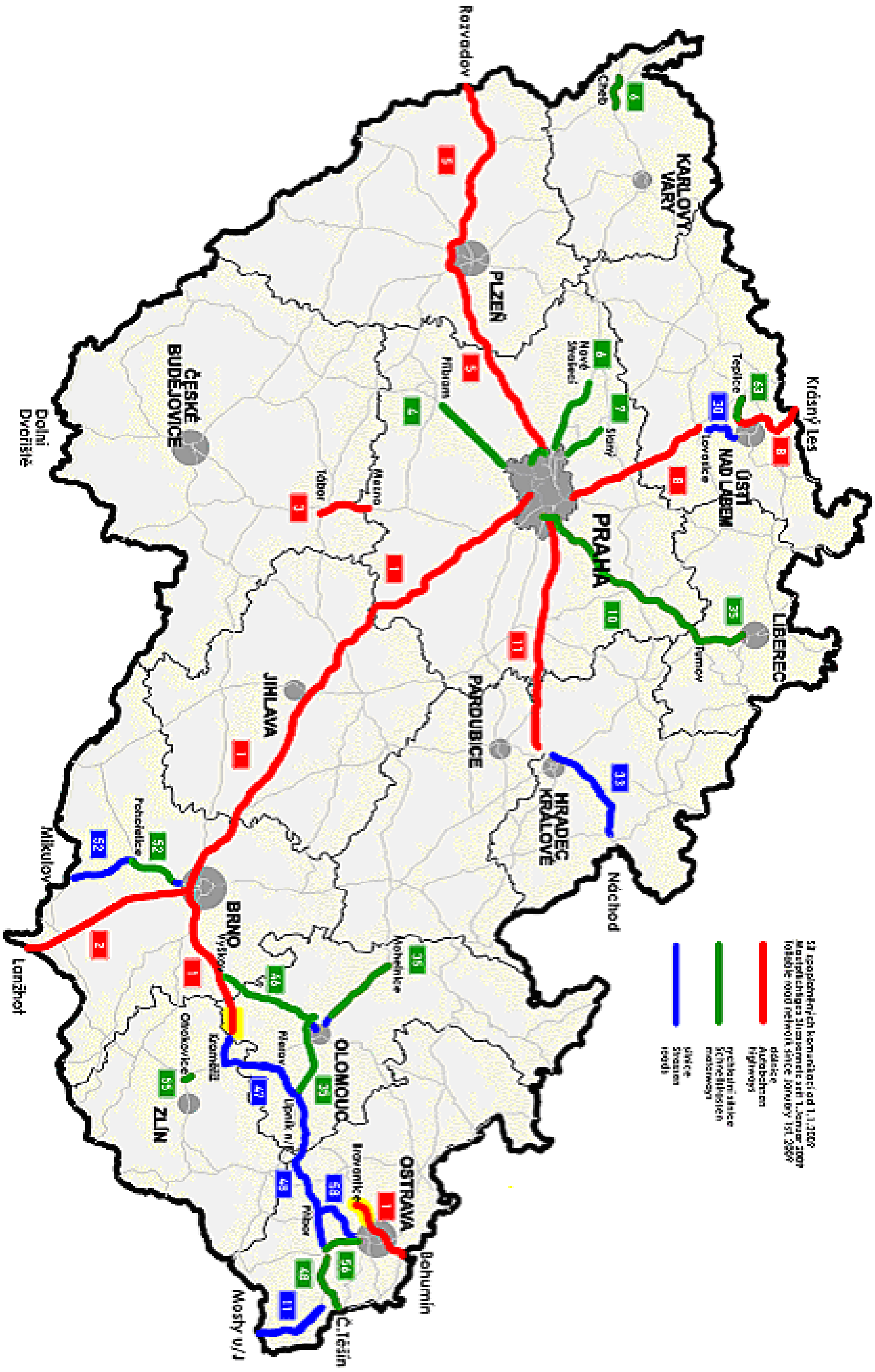
Příloha č. 5: Kontrolní brána se zařízením, umožňujícím identifikaci vozidla

Příloha č. 6: Jednotka premid

Příloha č. 7: Palubní přístroj společnosti Toll Collect užívaný v Německu

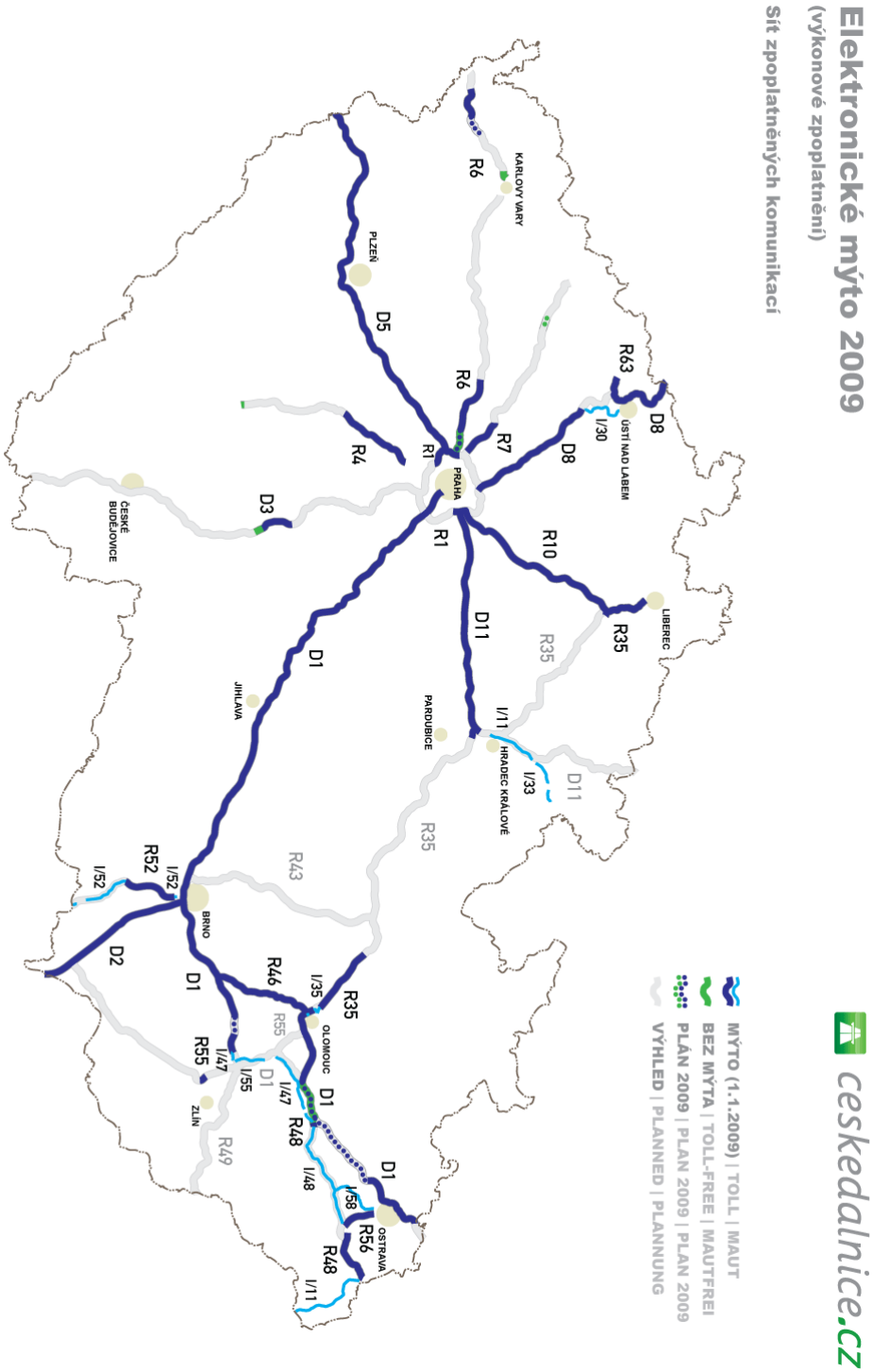
Příloha č. 8: Mobilní kontrola

Příloha č. 1: Síť zpoplatněných komunikací od 1.1.2009



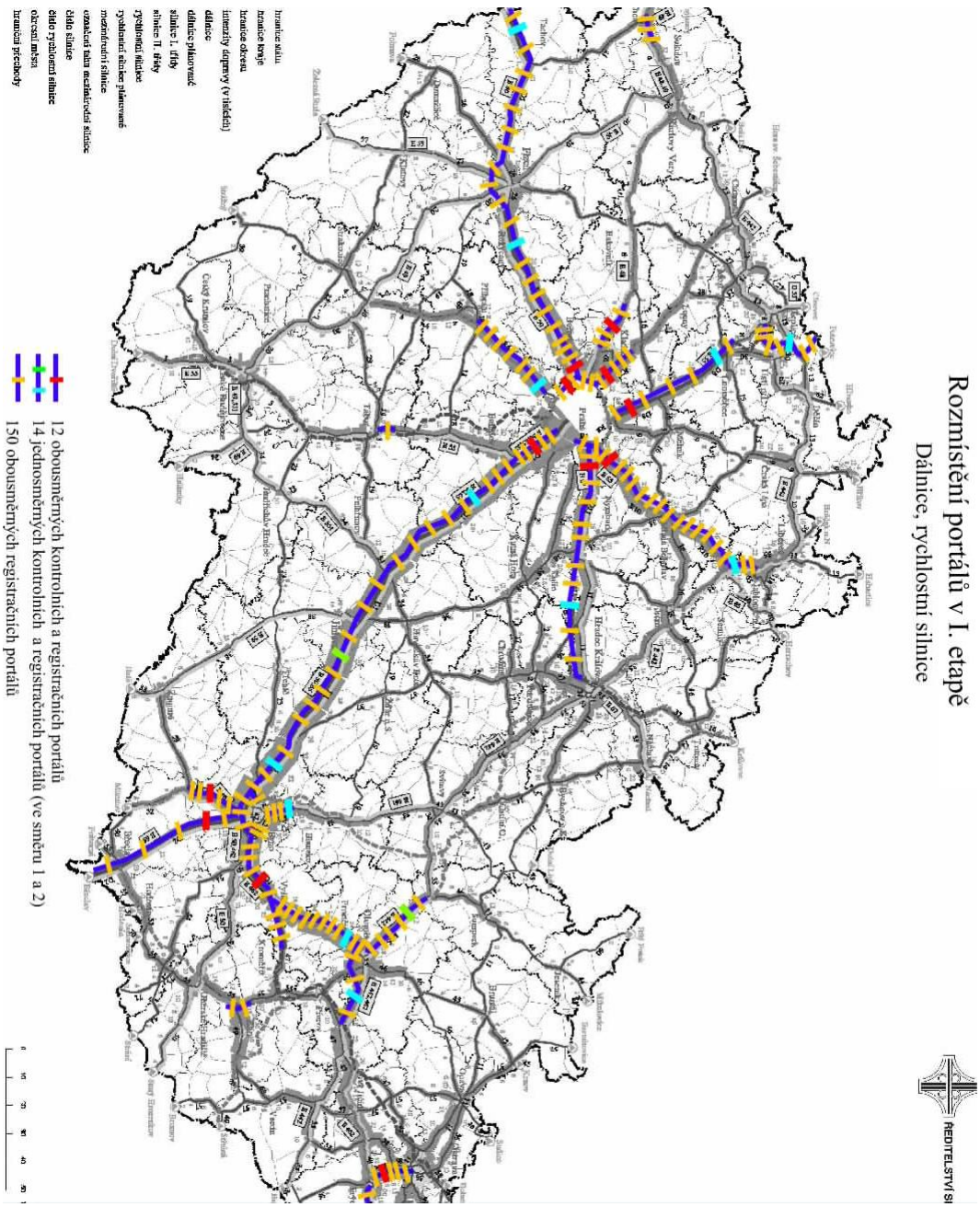
Zdroj: KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *MYTO CZ - Zpoplatněné komunikace - 1.1.2009* [on-line]. [cit. 2009-02-26]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/?id=1121>.

Příloha č. 2: Elektronické mýto 2009 + výhled



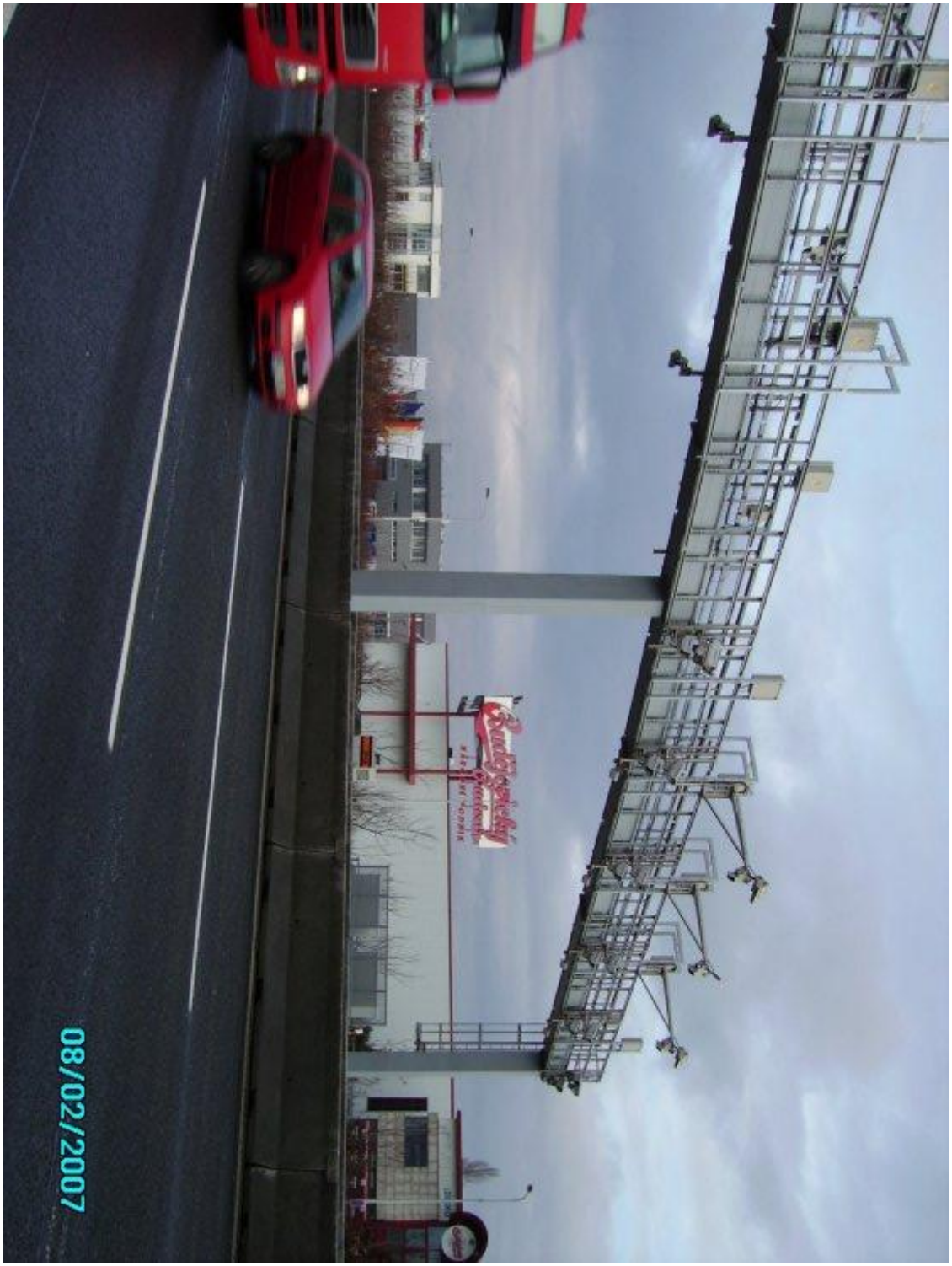
Zdroj: CESKEDALNICE.CZ. *Elektronické mýto – Síť zpoplatněných komunikací* [on-line]. [cit. 2009-03-05]. Dostupné na WWW: <http://www.ceskedalnice.cz/myto.htm>.

Příloha č. 3: Rozmístění portálů (bran) v I. etapě



Zdroj: METROPROJEKT. *Systém výkonového zpoplatnění komunikací v České republice - 1.etapa* [on-line]. [cit. 2009-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.metroprojekt.cz/files/Portaly_Ietapa_x.jpg>.

Příloha č. 4: Mýtná stanice – kontrolní brána



Zdroj: METROPROJEKT. *Systém výkonového zpoplatnění komunikací v České republice - 1.etapa* [on-line]. [cit. 2009-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.metroprojekt.cz/cz/projekty/reference/detail-reference.html?projektyId=212>.

Příloha č. 5: Kontrolní brána se zařízením, umožňujícím identifikaci vozidla

Zdroj: METROPROJEKT. *Systém výkonového zpoplatnění komunikací v České republice - 1.etapa* [on-line]. [cit. 2009-03-02]. Dostupné na WWW: <http://www.metroprojekt.cz/cz/projekty/reference/detail-reference.html?projektyId=212>.

Příloha č. 6: Jednotka premid

Zdroj: KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *MYTO CZ - Přehled* [on-line]. [cit. 2009-02-26]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/index.php?id=57&L=3>.

Příloha č. 7: Palubní přístroj společnosti Toll Collect užívaný v Německu

Nástavbový palubní přístroj s modulem DSRC

Přístroj pro vestavbu (modul DSRC je připevněn na čelním skle)

Zdroj: TOLL COLLECT. *Mýto pro nákladní automobily v Německu, uživatelské informace* [on-line]. [cit. 2009-02-26]. Dostupné na WWW:<http://www.toll-collect.de/laendereinstieg/tcrdifr014_laendereinstieg.jsp;jsessionid=CD01866AF216A9B4186ED3B0ED0B4521?display=cs&locale=en>.

Příloha č. 8: Mobilní kontrola

Zdroj: KAPSCH TELEMATIC SERVICES. *Mobilní kontrola* [on-line]. [cit. 2009-02-26]. Dostupné na WWW: <http://www.premid.cz/index.php?id=46&L=3>.