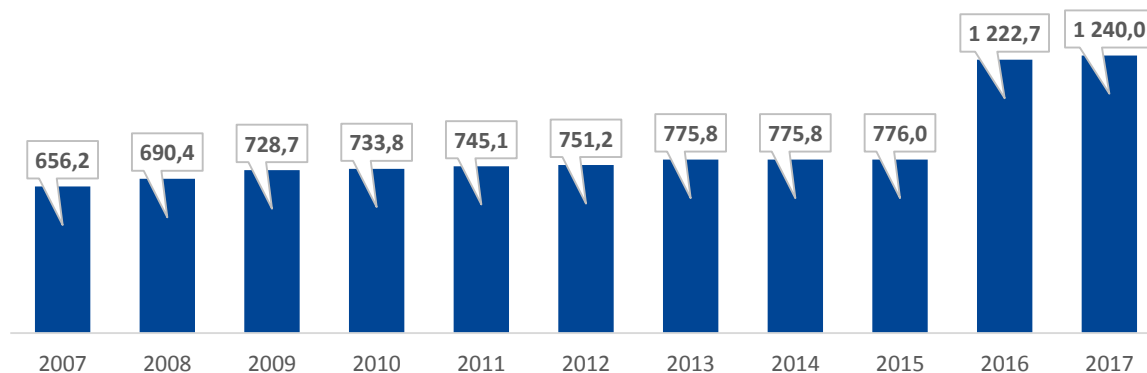


Doplňující informace k tématu dálnic a výběru mýta

V České republice dochází k nárůstu počtu registrovaných vozidel¹ a ke zvýšení intenzity dopravy na síti silničních komunikací². Budování sítě dálnic a kapacitních komunikací tomu však neodpovídá. Zásadní rozšíření sítě dálnic se provedlo v roce 2016 administrativním zásahem Ministerstva dopravy – přeřazením většiny rychlostních komunikací na dálnice II. třídy³.

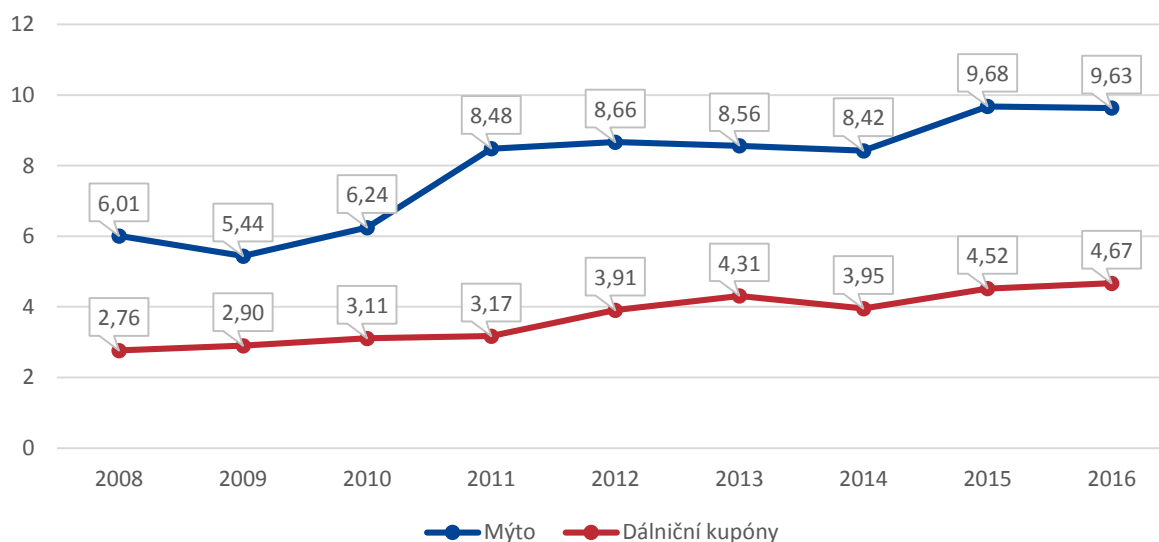
Graf č. 1 Vývoj provozní délky dálnic v letech 2007 – 2017 (v km)



Zdroj: Ročenka dopravy ČR 2016 + www.ceskedalnice.cz (17,3 km nových úseků rok 2017)

Budování sítě kapacitních komunikací je investičně náročné. Kromě státního rozpočtu a fondů Evropské unie jsou náklady hrazeny i z výnosů z mýta, z prodeje dálničních známek a z dalších zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Graf č. 2 Dálniční poplatky a mýtné ve skutečných příjmech SFDI (v mld. Kč)



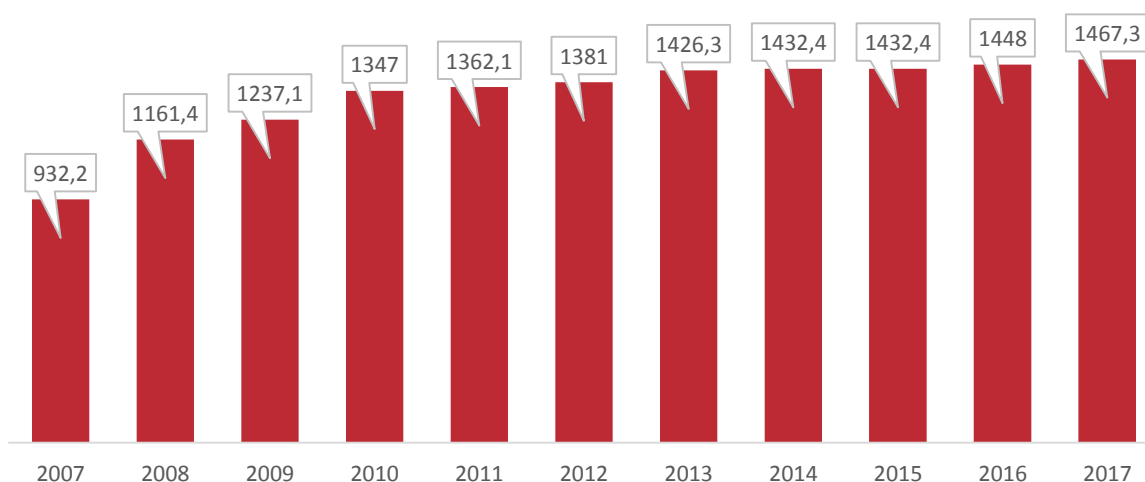
¹ Mezi roky 2010 a 2016 např. nárůst 18,1 % u osobních automobilů podle Ročenky dopravy 2016

² Mezi roky 2010 a 2016 např. nárůst 12,7 % na dálnicích I. třídy podle Celostátního sčítání dopravy

³ V roce 2016 zprovozněn jen jediný nový dálniční úsek (D8 Bílina – Řehlovice v délce 12,489 km)

V Evropě se postupně ustoupilo od časového zpoplatnění nákladních automobilů (nálepky) směrem k výkonovému a k budování sofistikovaných elektronických mýtných systémů. Směrnice EU⁴ určuje od 1. 1. 2007 dvě základní platformy pro jejich potřebnou vzájemnou kompatibilitu, a to satelitní a mikrovlnnou technologii. Členské státy EU měly následně podle Rozhodnutí Evropské komise⁵ do října 2012 zajistit vzájemnou propojitelnost národních systémů výběru mýtného bez ohledu na použítou technologii. V České republice se od roku 2007 používá mikrovlnná technologie. Propojitelnost se ale podařilo zajistit až s pětiletým zpožděním k 31. 8. 2017. Ke 31. 12. 2017 bylo v ČR celkem zpoplatněno 1467,3 km komunikací, na kterých je 270 mýtných úseků⁶.

Graf č. 3 Rozsah výkonového zpoplatnění pozemních komunikací (v km)



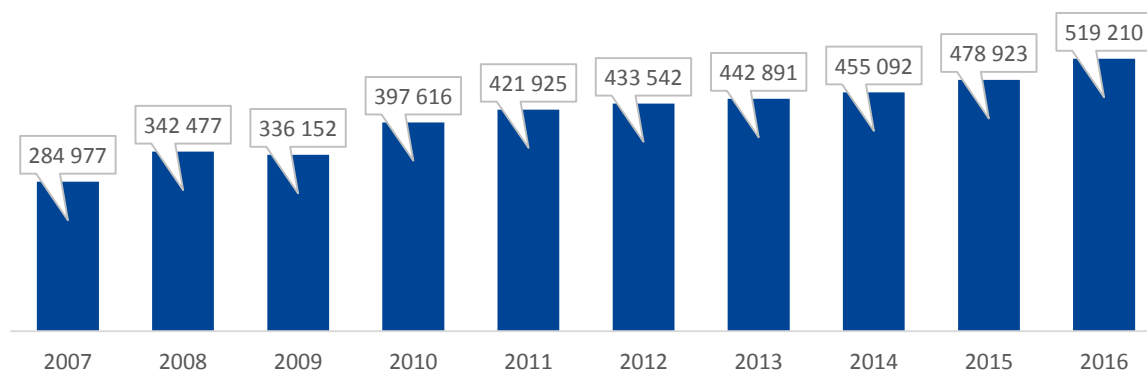
Rozsah mýtného systému v ČR určuje použitá technologie (mikrovlnná s mýtnými bránami a přenosnými OBU jednotkami ve vozidle), která je vhodná pro menší rozsah zpoplatněných komunikací. Provozovatelem mýta a vlastníkem podstatné části infrastruktury je stát prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), technický provoz systému pro stát zajišťuje smluvní dodavatel.

⁴ Směrnice 2004/52/ES o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného

⁵ Rozhodnutí EK č.2009/750/ES o evropské službě elektronického mýtného

⁶ Podle tarifní tabulky zveřejněné na MYTO CZ a platné k 31. 12. uvedeného roku

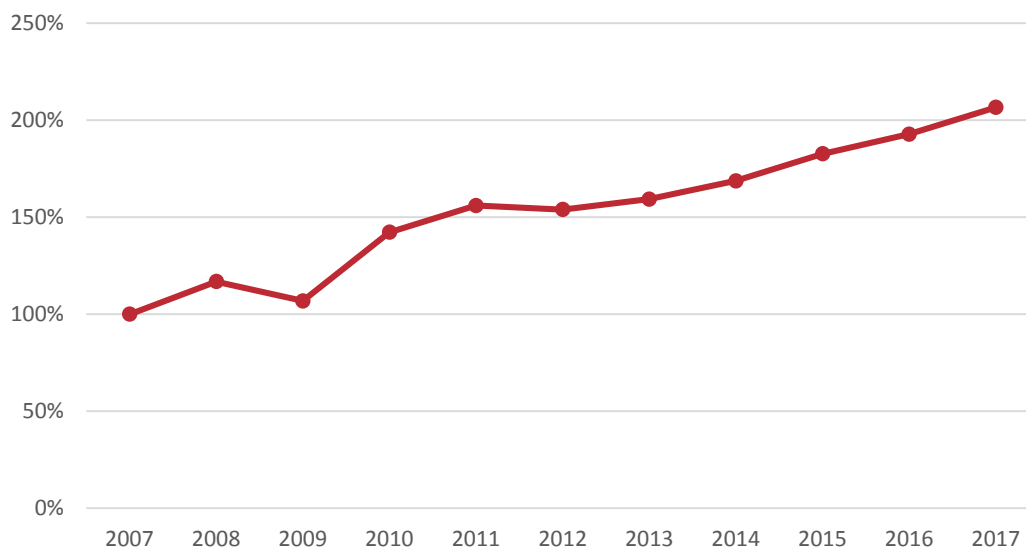
Graf č. 4 Počet vozidel (OBU jednotek) zaznamenaných alespoň 1 krát ročně v mýtném systému



Počet aktivních OBU jednotek je jedním z výkonových parametrů odměny pro tohoto dodavatele⁷. Až do října 2016 se odměna počítala i z dlouhodobě nepoužívaných jednotek, u kterých byla evidována složená kauce. Teprve po zákonném a administrativním opatření ŘSD došlo ke snížení počtu evidovaných OBU o více než 400 tisíc, a tím i k významné úspoře nákladů státu.

Mýtný systém kromě své příjmové stránky pro stát plní i regulační funkci prostřednictvím rozdílných sazeb podle hmotnostní kategorie a podle plnění exhalačních kritérií motorů nákladních vozidel. Počet mýtných transakcí, předepsané mýto a dopravní výkony vozidel podléhajících mýtu rostou rychlejším tempem než rozšiřování mýtné sítě. Počet mýtných transakcí narostl mezi roky 2007 a 2017 více než dvojnásobně (o 106,6 %) a předepsané mýto o 86,9 %, délka mýtné sítě však jen o 57,4 %⁸.

Graf č. 5 Index nárůstu mýtných transakcí



Výpočet NKÚ – Data MYTO CZ

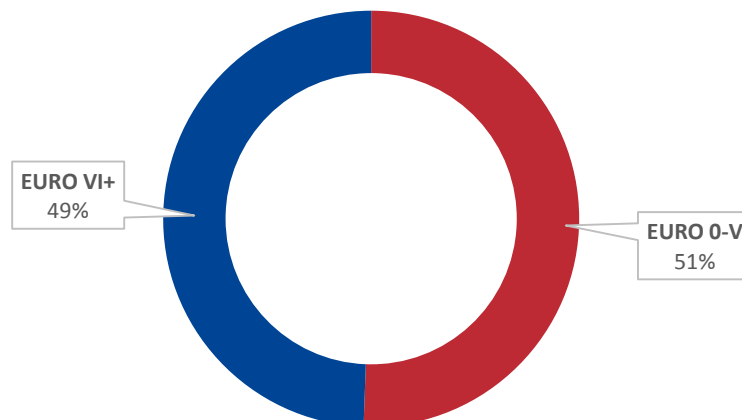
Mýtný tarif je sestaven tak, aby byli zvýhodněni dopravci s moderními ekologickými vozidly (aktuálně s motory emisní třídy EURO VI a výše). Od začátku roku 2015, kdy platí toto zvýhodnění pro EURO VI,

⁷ Není totožný s počtem vozidel zaznamenaným alespoň 1x ročně v mýtném systému

⁸ Varianta zavedení mýta schválená vládou v květnu 2004 předpokládala mnohem větší rozsah zpoplatnění silnic I. třídy

vzrostl podíl těchto vozidel na předepsaném mýtu přibližně na polovinu, i když tarifní sazba je oproti vozidlům splňujícím starší normy Euro 0-V nižší.

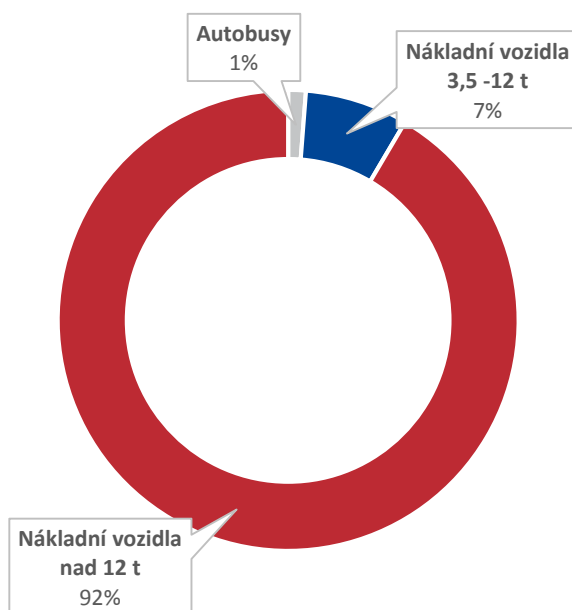
Graf. č. 6 Předepsané mýtné za rok 2017 podle emisních tříd



Výpočet NKÚ – Data MYTO CZ

Z rozboru předepsaného mýta také vyplývá, že nejvíce na mýtu odvádějí vozidla v hmotnostní kategorii 12 tun a více (tj. velké kamiony), a to s výraznou převahou zahraničních dopravců.

Graf. č. 7 Předepsané mýtné za rok 2017 podle hmotnostní kategorie vozidla



Z podkladů NKÚ, ŘSD, MYTO CZ, ČTK, SFDI, MD a databáze IODA