

# Mýtný systém v ČR a SR



**Mýto v České republice letos doznává změn, které jsou významné, ale nikoliv zásadní. Kdo by vzhledem k probíhající krizi, která sektor silniční dopravy zasáhla mezi prvními a s nebyvalou intenzitou, čekal, že dojde k jeho snížení, samozřejmě by se mýlil. Mýto bude rozšířeno na kategorii vozidel od 3,5 tuny a určité změny nastanou i v jeho sazbách.**

Rozšíření zpoplatnění vozidel na kategorii od 3,5 tuny z dosavadní hranice 12 tun má svoji logiku. Drtivá většina těchto vozidel vykonává komerční přepravy a je tedy spravedlivé, aby se na úhradě za použití dopravní infrastruktury podílela stejným způsobem. Méně spravedlivé už vypadá, že sazby budou nadále diferenciovány pouze podle emisní třídy a počtu náprav, což v praxi znamená, že čtyřtunová dodávka s přívěsem zaplatí stejně jako 40tunová souprava. Jaký bude dopad na dopravce se uvidí, dle propočtů ministerstva dopravy by to mělo být nějakých 400 milionů korun, o které se vybere víc než za známky. Je zřejmé, že tyto peníze budou dříve či později muset zaplatit zákazníci v ceně zboží. Dopad ovšem nebude tak dramatický jako u velkých kamionů, které ročně odevzdají 5,5 – 6 miliard korun.

Na rozšíření hranice pro výběr mýta lze najít i jedno neoddiskutovatelné pozitivum. Ministerstvo jasně rozhodlo, že hranicí pro výběr mýta je hmotnost tažného vozidla 3501 kg a více a žádné přívěsy a návěsy nehrají roli. Jednak si tedy proti sobě nepopudí majitele offroadů a SUV, tedy aut, která

s přívěsem často hranici 3,5 tuny přesahují, jednak se vyhne blamáži, do které spadlo při svém nesmyslném výkladu zákona při určování hranice 12 tun. Přes několikrát upozornění ČESMADu BOHEMIA totiž MD zastávalo názor, že mýto musí platit i sólo vozidla nedosahující hranice 12 tun v případě, že mají namontované tažné zařízení,



takže by hypoteticky mohla jako souprava zákonou hranici překročit. Protože jakékoliv právní výklady ministerstvo zatvrzele odmítalo, nezbylo nám, než si 11tunové vozidlo s tažným zařízením půjčit, nechat se chytit celníky a přes několik správních řízení dovést u soudu tuto kauzu až k vítěznému konci. Bohužel vinou tristního stavu naší státní správy celé řízení trvalo více než půldruhého roku, takže z vítězství spravedlnosti se dopravci mohli těšit jen pár měsíců.

Další změnou v českém mýtném systému je zvýšení sazeb v pátek odpoledne. Za tímto krokem musíme samozřejmě hledat politické důvody. Protože se odložily předčasné volby, pokračuje jednání poslanecké sněmovny, ve které ležely dva návrhy zákonů na rozšíření pátečních zákazů. Oba dva prošly i vinou mizivé účasti poslanců do druhého čtení. Jeden z návrhů je vládní, předložený na nátlak exministra Bursíka. Současná vláda si uvědomuje jeho negativní dopady. Na naší společné schůzce s premiérem Fischerem a ministrem Slámečkou nám oba pánové předložili návrh řešení, spočívající v diferenciaci sazeb mýtného. Následovala složitá jednání za přítomnosti předsedy vlády Fischera, kterých se kromě Ministerstva dopravy a Sdružení účastnili ještě zástupci Ministerstva průmyslu a obchodu Ministerstva financí, Ministerstva životního prostředí, ČVUT a poradenské firmy Deloitte Czech Republic. Spory se vedly o velikost částky, o kterou bude jako kompenzace za páteční zvednutí sazeb

sníženo mýtné v ostatních dnech. Zde se po poměrně tvrdém vyjednávání podařilo navrhovanou částku 0,8 % navýšit na 1,8 %. Kompromisní cena za nerozšíření pátečních zákazů jízdy je tedy **zvýšení sazeb mýtného v pátek mezi 15 - 21 hod. o 25 % u vozidel se 2 nápravami a 50 % se 3 a více nápravami a ve všech ostatních časech budou sazby sníženy o 1,8 %**. Na základě tohoto kompromisu vláda již stáhla z jednání sněmovny návrh zákona na rozšíření víkendových zákazů.

V poslanecké sněmovně nadále zůstává zákon poslankyně Jakubkové, který je daleko extrémnější. Myslím, že se nenajde tolik poslanců, kteří by byli schopni hlasovat pro zákon významně ohrožující celé naše hospodářství, aby mohl být schválen, navíc tento zákon vláda kategoricky zamítla. Nedá se ale vyloučit, že návrh poslankyně Jakubkové bude použit jako nosič pozměňovacích návrhů. Napneme všechny síly, abychom zákonodárcům vysvětlili neproveditelnost celoročních pátečních zákazů i jejich fatální dopad do celé ekonomiky. Nedělám si ale iluze, že se tohoto tématu zbavíme někdy definitivně.

Mýto na Slovensku bylo spuštěno 1. ledna 2010. Systém využívá satelitní technologii, a proto zahrnuje i velké množství silnic první třídy. Dohromady je to zhruba 2 600 km oproti našim cca 1 200 km. I sazby jsou nastaveny poměrně vysoko, takže uvážíme-li poloviční velikost Slovenska, dopady na tamní dopravce budou obrovské. Sloveňští vnitrostátní dopravci hovoří o astronomické částce 800 000 slovenských korun na kamion. Není to nereálné číslo – v České republice se průměrně na jednu jednotku vybere cca 60 000 Kč (při započítání i málo aktivních jednotek vydaných zahraničními dopravci), čeští mezinárodní dopravci ročně na mýtném zaplatí zhruba desetkrát více než za známku, která stála 14 000 Kč. Vnitrostátní pak ročně platí okolo 400 000 Kč. Je-li na Slovensku



zpoplatněno více než dvakrát tolik kilometrů, vypadá těch osm set tisíc dost pravděpodobně.

Byť je slovenský mýtný systém velmi sofistikovaný, jeho rozjezd byl naprosto chaotický. Informační kampaň, která mu předcházela, byla téměř nulová, horké linky buď vůbec nefungovaly, nebo na nich byly poskytovány zmatené a mnohdy protichůdné informace. I dopravci, kteří se zaregistrovali do tzv. systému post pay a zaplatili palubní jednotky předem, často žádné nedostali a museli absolvovat mnohahodinové fronty na hranicích.

Arogantní vystupování slovenského ministra a chaotický náběh systému vyústily v protest slovenských dopravců a v částečné ústupky spočívající v dočasném zastavení výběru mýta na silnicích první třídy, snížení drakonických pokut z 1 650 euro na cca 120 euro. Vláda dále slíbila označit zpoplatněné úseky a vyřešit problém s placením celých úseků, i když vozidlo použije pouze

část. To je nemilé překvapení, že satelitní systém nepočítá přesně ujetou vzdálenost, ale zaznamenává použití určitého mýtného úseku, který pak vyúčtuje dopravci celý, bez ohledu na to, že po něm ujel třeba jen několik stovek metrů. Zaznamenány byly mnohakilometrové rozdíly.

Jak celý systém bude fungovat je zatím poněkud předčasné odhadovat. Chleba se bude pravděpodobně lámat po prvním vyúčtování. Nicméně i rozběh mýtného systému potvrdil, že vlády s velkým elánem využívají dopravce k výběru daní (protože ruku na srdce, elektronické mýto není nic jiného než další daň, kterou časem zaplatí všichni občané), ale s tím, aby tento systém vybudovali uživatelsky vstřícný, si příliš hlavu nelámou. ■

Martin Felix  
Sdružení automobilových dopravců  
ČESMAD BOHEMIA

