

HISTORICKÝ VÝVOJ VÝBERU MÝTA NA ÚZEMÍ DNEŠNÉHO SLOVENSKA

HISTORICAL DEVELOPMENT OF TOLL COLLECTION IN THE TERRITORY OF PRESENT-DAY SLOVAKIA

Jozef Vangel¹, Martin Decký²

Anotácia: Príspevok je zameraný na historický vývoj výberu mýta na území dnešného Slovenska. Podrobnejšie je prezentovaná problematika výberu trhového a najmä cestného mýta vybraného za účelom údržby ciest. V závere príspevku je opísaná aktuálna situácia v oblasti nového spoplatnenia vybranej cestnej infraštruktúry v Slovenskej republike.

Kľúčové slová: trhové a cestné mýto, mýtnica, údržba ciest, diaľnica, cesta I. triedy

Summary: This article is oriented to area of historical development of toll collection in the territory of present-day Slovakia. The collection of market and especially road toll as means to road building and maintenance is presented in more detail. An actual situation of the new system of tolling a specified road infrastructure in the Slovak Republic is described in conclusion this paper.

Key words: market and road toll, toll-house, road maintenance, highway, 1st class road

1. ÚVOD

V poslednom období sa mnoho píše, diskutuje a hovorí o zavedení novinky v našej cestnej sieti – o diaľničnom mýte. Ak by sme boli presní, musíme konštatovať, že cestné mýto nie je úplná novinka. Je to dedičstvo zo stredoveku prispôbené súčasným podmienkam.

Aj z mnohých pomenovaní miest a obcí na Slovensku môžeme usudzovať, že sa u nás v minulosti čulo obchodovalo, napr. názvy Trhovište, Trhyňa, Horné Mýto, Trhové Mýto apod. [1]. Častejšie do názvu obce prešiel deň konania trhu, z ktorých sa doposiaľ zachovali [2]:

- streda (Dunajská Streda, Dolná Streda, Horná Streda, Nitrianska Streda, Streda nad Bodrogom),
- štvrtok (Štvrtok, Plavecký Štvrtok, Spišský Štvrtok, Štvrtok na Ostrove),
- sobota (Rimavská Sobota, Spišská Sobota - od r. 1946 mestská časť mesta Poprad [3]).

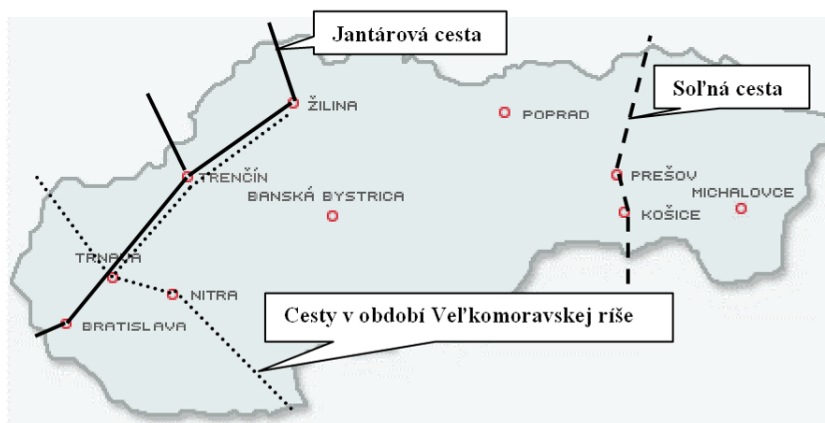
Napr. na internetovej stránke obce Mýto pod Ďumbierom [4] sa uvádza nasledovné: *Osadu založili baníci, ktorí pre kráľovské mesto Brezno a pre kremnickú mincovňu ťažili drahé kovy a pre huty železo. Obec sa v písomných pamiatkach spomína ako osada, ktorá patrila Breznu. To dalo v úzkom údolí okolo potoka Štiavnička postaviť drevený domček, kde sa ľudia zastavili, oddýchli si a mestskému mýtnikovi zaplatili poplatok za vstup do chotára.*

¹ Ing. Jozef Vangel, CSc., Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra technológie a manažmentu stavieb, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, E-mail: jozef.vangel@fstav.uniza.sk

² Doc. Dr. Ing. Martin Decký, Žilinská univerzita, Stavebná fakulta, Katedra cestného staviteľstva, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, E-mail: martin.decky@fstav.uniza.sk

2. NAJSTARŠIE EURÓPSKE OBCHODNÉ TRASY PRECHÁDZAJÚCE ÚZEMÍM SLOVENSKA

Väčšina pravekých a starovekých trás (pravek a starovek pre Strednú Európu – 1 milión pred n. l. až 600 n. l. [6]) sa hornatému územiu dnešného Slovenska vyhýbala a Karpaty trasy obchádzali zo všetkých strán. Výnimkou však bola Jantárová cesta (obr.1), ktorej hlavná vetva viedla od stredomorského prístavu Aquilea (dnešné Taliansko), cez Viedeň a Devín, ďalej na sever moravskými úvalmi, až k pobrežiu Baltického mora.



Zdroj: autori [7]

Obr. 1 - Historické trasy ciest do 10. storočia prechádzajúce územím dnešného Slovenska

Jedna z jej odbočiek (vedľajších trás) viedla od Devínskej brány cez Bratislavu pozdĺž toku Dudváhu až po dnešné Čachtice, ďalej popri Váhu do dnešného Trenčína. Z Trenčína sa opäť pripájala na hlavnú trasu cez Vlársky priesmyk, ale jedna z jej odbočných vetiev pokračovala na Žilinu a Čadcu, a cez Jablunkovský priesmyk do Sliezska, kde sa opäť pripájala na hlavnú trasu [7]. V dobe bronzovej sa obchod prejavuje už oveľa markantnejšie. Bronzové zbrane a šperky sa stali významným artiklom výmeny a obchodovalo sa s nimi na veľké vzdialenosti. Okrem jantáru (obr.2) a zlata sa v tejto dobe po Jantárovej ceste prepravoval už aj dobytok, kože, kožušiny, perie a otroci. Germánski kupci za svoj tovar dostávali ako protihodnotu rímske výrobky zo skla, striebra a bronzu. Najmä však nádoby a šperky. Najintenzívnejšie sa Jantárová cesta používala od konca 7. stor. pred n. l. do polovice 5. stor. n. l.



Zdroj: [8]

Obr. 2 - Pohľad na žltý jantár

Okolo roku 400 pred n. l. sa na našom území objavujú Kelti - zruční remeselníci a šikovní obchodníci (soľ, kovové výrobky). A práve soľ sa stala tovarom, podľa ktorého dostali pomenovania ďalšie cesty. Jednou z takýchto ciest je cesta vedúca údolím Hornádu ku Košiciam a potom okolo Torysy na sever do Poľska k Baltickému moru. Uvádza sa ako Veľká cesta (Magna Via), ale jej najstarší názov bol Soľná cesta. Viedla totiž k Soľnohradu (Castrum Salis) a vozila sa po nej soľ do dolného Uhorska

[5]. Ciest s názvom soľná cesta je na Slovensku niekoľko, ale mali len miestny význam, resp. boli významné až v stredoveku (cesta cez Oravu do Wieličky, cesta cez Kežmarok a Pieniny atď.). Pre rozvoj obchodu v našich krajoch mali hlavný význam cesty (trasy) spájajúce jadro Uhorska - Panóniu – so susednými krajinami, s ktorých najvýznamnejšími boli [9]:

- na západnom Slovensku bola najvýznamnejšia **Česká cesta** prechádzajúca z Moravy na Budín cez dnešnú Trnavu,
- na strednom Slovensku tzv. **Veľká cesta** (Magna via) prechádzajúca od Budína cez Zvolen a Turiec do Poľska,
- na východnom Slovensku tzv. **Poľská cesta** spájajúca Potisie s poľskými krajinami okolo rieky Visly.

Okrem nich časom nadobudli význam domáce cesty prechádzajúce pozdĺž riek Váh, Nitra, Hron, Hornád a Torysa, a spojnice medzi týmito cestami [7]. Pri týchto cestách vznikli už v 11. storočí trhové miesta, na ktorých sa zhromažďovali obchodníci a obyvatelia so širokého okolia, kde si tovar vymieňali alebo predávali.

3. TRHOVÉ MÝTO

Právo výberu mýta bolo pôvodne len kráľovským regálom. Najstarším mýtom je však trhové mýto. História trhovania a obchodovania siaha do dávnej minulosti. Z archeologických



Zdroj: Vangel [10]

Obr. 3 - Hrad Strečno okolo r. 1910

nálezov je dokázateľná už v prvotno-pospolnej spoločnosti. O všeobecnom rozšírení trhov na území dnešného Slovenska môžeme hovoriť od 10. storočia. Šášky v [9] uvádza: *V starých písomných dokumentoch sa trh (mercatorum forum) spomína už roku 1075 v Dvoroch nad Žitavou, v jednom so stredisk kráľovských dvorcových majetkov, a roku 1086 v Bátorciach. Roku 1111 sa spomínajú trhy Nitrianskej župy a trhy pri Váhu až po Trenčín. Roku 1111 sa spomínajú trhové mýta*

na Považí darované Zoborskému Kláštoru už Štefanom I. a medzi nimi aj trhové mýto v Trenčíne, kde bol dôležitý prechod cez Váh chránený starším hradiskom.

Trhová činnosť sa v minulosti sústreďovala na miestach, kde sa mohli stretnúť väčšie množstvá ľudí, najmä pri kostoloch, pri sídlach cirkevných inštitúcií, pod župnými hradmi, alebo na miestach, kadiaľ museli prechádzať domáci i cudzí kupci, najmä pri riečnych brodoch (obr.3) a na križovatkách diaľkových ciest [9].

Pôvodne sa trhy konali zrejme v nedeľu. Časom cirkev považovala paralelné konanie trhu a bohoslužieb za znesväcovanie nedele. Preto kráľ nariadil, že trhy sa majú konať v sobotu. Uhorský kráľ Ladislav I. (1077-1095) nariadil, že nik nesmel kupovať, ani predávať mimo trhu. Zákonné opatrenia vymedzovali presne i trhové poplatky, aby kráľ neprišiel o vysoké

příjmy. Tieto museli zaplatiť nielen tí, ktorí sa živili obchodom, ale všetci predávajúci. Tým bolo stanovené trhové mýto [1].

Okrem trhového mýta neskôr kráľ predpísal aj mýta pre cesty suché i mokré, pre mosty, priechody, brody, po ktorých kupci a trhovníci prepravovali tovar na trh.

Všetci kupci a trhovci potom boli pod ochranou kráľa, pretože každé miesto, na ktorom sa trh konal, malo právo azylu. Tento zabezpečoval ľuďom ochranu pred prenasledovaním a trestom. Tým predpisom bolo zavedené cestné mýto.

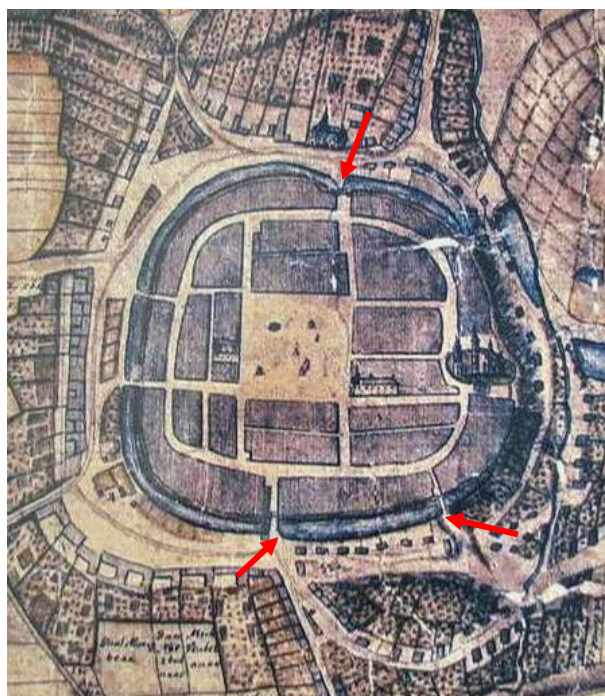
Nedá sa presne určiť, kedy sa začalo s výberom mýt na území dnešného Slovenska. V prvej knihe zákonov **kráľa Kolomana (1095-1116)** je zmienka, že už Štefan I. nariadil, aby trhové mýto platili nielen kupci, ale aj tí, čo na trhu predávajú vlastné produkty. Cestné mýto sa prvýkrát spomína **v dekreté kráľa Kolomana**. Uvádza sa tu, že desiatok z neho dostáva príslušné diecézne biskupstvo a tretinu župan [5]. Toto je zakotvené aj v Zlatej bule Ondreja II. (1205-1235) z roku 1222. Časom postupne narastal počet mýtnych staníc, čo spôsobovalo problémy. Množili sa sťažnosti na neoprávnené vyberanie mýta. Už spomínaný Ondrej II. nariadil, aby sa zrušili mýta na neobvyklom mieste. Vyberačom falošného mýta pohrozil zhabaním majetku. Týkalo sa to aj vysokej šľachty.



Zdroj: Vangel [10]

Obr. 5 - Žilinský rínek s trhom okolo r. 1925

Trhové mýto sa vyberalo pri vstupe do miest konania trhu. U miest, ktoré boli opevnené sa mýto vyberalo na vstupných bránach. Príkladom tohto spôsobu je mesto Žilina, kde sa mýto vyberalo na troch vstupných bránach nachádzajúcich sa v opevnení mesta (obr.4 – brány sú označené šípkami). Súčasne sa tu mýto vyberalo aj za prechod mestom. Každý obchodník prechádzajúci mestom bol povinný ponúknuť svoj tovar obyvateľom mesta.



Zdroj: Považské múzeum v Žiline [11]

Obr. 4 - Mapové zobrazenie Žiliny z r.1747

4. PRÍKLADY VÝBERU MÝTA OD 11. STOROČIA DO DNEŠNEJ DOBY

4.1. Hrady ako mýtné stanice

Na území Uhorska sa spomína mýto výslovne ako kráľovské regálne (výsostné) právo po prvýkrát v zákonníku kráľa Ladislava I. (1077 - 1095). Za panovania jeho nástupcu, kráľa

Kolomana (1095 - 1116) už tretina z mýtnych výnosov patrila komitátnym (stoličným) županom a desatina biskupom [12]. Mýto sa vyberalo za prevážanie tovaru, dobytká i prechádzajúcich osôb na cestách, mostoch a brodoch cez rieky.

Hrady na Slovensku väčšinou slúžili ako obranný systém pred útokmi nepriateľov (väčšinou v pohraničných oblastiach), ďalej slúžili ako ochrana najdôležitejších komunikácií, mýtné stanice (obr.6 až 8), niektoré mali funkciu sídelných župných hradov, sídelných palácov. V oblasti dnešnej Nezbudskej Lúčky sa nachádzal brod smerom do Strečna. Bol súčasťou dôležitej komunikácie prechádzajúcej Považím. V dejinách hradu Strečno sa píše, že jeho dejiny začínajú až v 14. storočí, keď sa stal strážnym objektom mýta, ktoré sa vyberalo pod jeho úpäťm na prechode obchodnej cesty cez brod Váhu. Aj v dejinách obce Strečno sa spomína, že prvá písomná zmienka o obci je z roku 1321, keď tu bola mýtnica pri brode cez Váh [13].

Najstaršou časťou Budatínskeho zámku je mohutná ranogotická štvorposchodová veža, ktorá bola postavená v čase opevňovania krajiny po tatárskom vpáde v polovici 13. st. Vzhľadom na svoju polohu v blízkosti sútoku Váhu a Kysuce plnila i funkciu kráľovskej tridsiatkovej stanice, kde sa vyberalo mýto od kupcov prichádzajúcich zo Sliezska - obr.6. V Roku 1364 dal Ľudovít I. vybudovať cestu z Považia do Košíc.

Žilina bola jedným z miest, v ktorých sa na nej vyberalo mýto. Cesta mala názov "Cesta kráľovského kuriéra". Vo vzťahu ku Budatínskemu zámku hrala významnú úlohu aj okolnosť, že most cez Váh na budatínskom panstve bol v majetku a správe Žiliny, ktorá na ňom vyberala mostné mýto.

4.2. Dohoda Karola Róberta s Jánom Luxemburským

Po trnavskej schôdzke Karola Róberta (uhorský kráľ) a Jána Luxemburského (český kráľ) roku 1327, nasledovalo medzi nimi uzatvorenie viacerých dohôd v hospodárskej oblasti.



Obr. 6 - Pohľad na Budatínsky zámok s ranogotickou mýtnou vežou – hore okolo r.1900, dole r.2010

Jednou z nich je „Dohoda o vzájomnom obchode s pevným určením mýtnych poplatkov na staniach v Uhorsku“ z roku 1336.

V dohode sa píše: „*My Karol, z milosti božej kráľ uhorský, obsahom prítomnej listiny dávajúc na pamäť všetkým, ktorých sa to týka oznamujem, že keď hradská alebo verejná cesta, odtiaľto z nášho kráľovstva do Čiech a iných krajín prechádzajúcim obchodníkom pre úklady vojnových a nepokojných časov a neprístojné vyberanie mýt zlými ľuďmi skoro až doteraz a donedávna ešte bola nevyužívaná a opustená. A my, keď dolieha na nás vernou povinnosťou bohatnutie (krajiny), medzi inými obrátili sme svojho ducha a myseľ na opravenie a obnovenie týchto záležitostí pre vhodnejší prechod týchto (obchodníkov), najmä kým predtým sme nemali vyjednávania spolu so vznešeným a slávnym panovníkom, pánom Jánom, z tejšej milosti osvieteným kráľom českým, našim najdrahším bratom, majúť ohľadne uvedených vecí zvláštnu dohodu. Konečne však na zamýšľaný osov obidvoch krajín, keď sme sa patričným spôsobom poradili s prelátmi a barónmi našej krajiny a na radu týchto, pokladali sme za potrebné, aby pre obchodníkov, tak našej ako aj českej, aj iných susedných krajín uvedené hradské a verejné cesty boli schodné a prechodné a aby sa mýta vyberali na nižšie uvedených miestach ako totiž.*“ V listine kráľ Robert presne stanovuje miesta a výšku vyberania mýta: Pri prvom prechode na hranice uhorského kráľovstva v Holiči, má sa platiť osemdesiatina z tovarov obchodníkov. V Šaštíne, či v Senici, od každého obchodného voza, ktorý sa nazýva „rudas“ (s pavezou) má sa platiť jeden lot, alebo tri vážky. Ďalej od každého voza, zvaného „aynczas“ (jednospražný) polovičné mýto, teda pol lota [15].

Okolo hradu **Korlatov Kameň** (obr.7) má sa platiť len mostné mýto a to tak, že od každého koňa alebo voľa, ťahajúceho voz, platí sa jeden viedenský denár, ďalej od štyroch malých zvierat ako oviec, kôz a bravov, alebo dvoch väčších, podobne jeden viedenský denár a nie viac. Na mieste Biksardu (Buková) či Bínoviec má sa platiť od obchodných vozov také mýto ako v Šaštíne a v Senici. Okrem toho od mesta Trnavy až do Budína má sa vyberať mýto na nižšie uvedených miestach vyššie uvedeným spôsobom: vo Farkašine (Vlčkovce), v Šintave, ďalej v dedinách ostrihomského arcibiskupa Nové Zámky (Ňarhid) a Dvory. Tiež za Dunajom v Ostrihome potom v dedine Čaba, ďalej v dedine svätého Jakuba pre starobudínsky hrad a v budínskej bráne majú vyberať mýto iba od vozov.

V závere listiny je uvedené „*Vás však, ostrihomský pán arcibiskup, žiadajúc a s vami zároveň spolu i iných hocijakých prelátov, zemanov a ostatných akéhokoľvek stavu a hodnosti ľudí, ktorí mýtnu stanicu menovaných pre niekoho opatrujú a držia, upovedomujeme prítomnou listinou, že vzhľadom na našu širšiu vďaku a oddanosť ste povinný menované hradské slobodné a bez všetkého zbraňovania bezpečné a pokojné pre spomínaných obchodníkov udržiavať a týchto obchodníkov nedovoliť nijako obťažovať a prenasledovať, alebo na mýtnych staniach menovaným nad spôsob vyberania mýta nezaťažovať a znepokojovať. Ináč urazíte ťažko*“



Zdroj: [16]

Obr. 7. - Zrúcaniny hradu Korlatov Kameň

našu vznešenost“ [15]. Karol Róbert, aby podporil rozvoj obchodu vykonal revíziu mýt v Uhorsku. Zjednodušil výber mýt, zrušil niektoré mýtné a colné stanice.

4.3. Príklady mýtnych miest a poplatkov

Zmienka o výške mýtného je zaznamenaná aj v historických dokumentoch obcí a miest. Príklad z histórie obce Lúčky. Uhorský kráľ Žigmund koncom 14. storočia dovolil tunajším šľachticom vyberanie mýta od obchodníkov a poddaných za prevážané tovary pri moste cez Myslinu (závadský jarok). Spomínaná skutočnosť sa odrazila aj vo vtedajšom názve Vámos Lúcska, čo vlastne znamenalo mýtné Lúčky. Obec mala v tej dobe výhodnú polohu, pretože ležala na dôležitej krajinkej a zároveň obchodnej ceste od Michaloviec cez Lúčky, Tibavu, Užhorod, Serednie k Mukačevu a Vereckým priesmykom na Lvov. Zaujímavé údaje sú aj o výške mýtného, ktoré mýtnik vyberal. Koncom 14. st. mýtnik vyberal za súd vína šesť grošov, za voz naložený zväzovou soľou dva zväzy soli a jeden groš, za voz naložený súknom dva denáre, za sviňu jeden denár, za vola či kravu dva denáre, za naloženého koňa dva denáre, od pešieho obchodníka jeden denár, od sťahujúcich sa sedliakov s povozom 40 denárov [17].

Na území dnešného Slovenska bola výška mýtného stanovovaná aj individuálne. Stanovovali ju aj majitelia panstiev. Juraj Thurzo (majiteľ hradu Orava a oravského panstva) r. 1608 rozhodol, aby šoltýs (zakladateľ osady - neskôr richtár) žiadal od



Zdroj: Decký [18]

Obr. 8 - Oravský hrad



Zdroj: Decký [18]

Obr. 9 – Pôvodná mýtnica v obci Dolný Hričov na obraze Pavla Midulu

prechádzajúcich po ceste mýta a vydal z neho počet účtovníkovi hradu Orava. Výška poplatku bola určená takto: od naloženého voza 20 denárov, od naloženého vozíka 10 denárov, od koňa s bremenom 6 denárov, od chodca 1 denár, ktorý si mýtnik ponechával ako mzdu. Šoltýs mal dbať starostlivo o opravu ciest, aby sa cestujúci na ne nesťažovali [19]. Tieto mýta povoľovali králi pôvodne na to, aby sa ich výnos používal na udržiavanie ciest a mostov v dobrom stave, no v skutočnosti slúžili ich majiteľom, nájomcom, výlučne ako výdatný zdroj príjmov a o cesty a mosty sa zväčša nikto nestaral. Mnohé mýtné miesta vznikli aj bez povolenia. Majitelia mýt mávali dokonca aj právo nútiť obchodníkov prechádzať mýtnymi cestami (právo povinnej obchodnej cesty). Niektoré mýtnice boli postavené tak, aby sa nedalo ich obchádzať. Ako príklad slúži mýtnica v obci Dolný Hričov, kde cesta prechádza priamo objektom mýtnice, kde v bašte sídlil mýtnik (obr.9). Kupci sa pravda

všemožne snažili vyhýbať sa mýtnym miestam rozličnými úskokmi, používaním postranných ciest, hoci to bolo prísne zakázané pod pokutou zhabania tovaru, záprahov i povozov.

Mnohé mestá na Slovensku aj v minulom storočí vyberali na všetkých prístupových cestách smerujúcich do mesta mýto. Na určených miestach toto mýto vyberali mýtnici. Na stanovišti (mýtnom mieste) stál dom, kde býval mýtnik so svojou rodinou. Napríklad v Banskej Bystrici v roku 1921 bolo ešte takýchto výberných miest šesť. Mýto pozostávalo z dvoch druhov poplatkov: miestneho mýta a kamennodlažobného mýta. Podstatou kamennodlažobného mýta boli platby za použitie mestských ciest (dnes ich môžeme porovnať s poplatkami za používanie diaľnic) [20].

V Bratislave sú názvy, ktoré stále pripomínajú miesta vyberania mýta (Trnavské mýto, Račianske mýto, Suché mýto,). Keď 1. januára 1891 bol daný do prevádzky Most cisára Františka Jozefa, boli na moste po oboch stranách vybudované zvláštne pavilóny pre mýtnikov obr.10. Za použitie mosta sa na jeho údržbu vyberalo mýto.

Samozrejme na vyberaní mýta boli názory proti jeho vyberaniu t.j. na jeho zrušenie. Ako príklad uvádzame vystúpenie senátora dr. Reháka k predlohe rozpočtu Československej republiky na rok 1931, v senáte Národného shromáždění ČSR. „*Ku skupine hospodárskych ministerstiev núti mňa tlumočiť dávny požiadavok obyvateľstva hlavného mesta Slovenska a susednej veľkoobce Petržalky, aby konečne zrušené bolo mýtno na dunajskom moste, spojujúcom obe tieto obchodne rušné miesta. Je to unikum v našom štáte a v dnešnej dobe prežitok starých časov, ktorý hatí premávku, brzdí obchod a cudzinecký ruch. Tento mýtny poplatok je v demokratickom štáte nespravodlivým zaťažením istej čiastky občianstva, keďže náklady na všetky ostatné štátne mosty snášajú sa spoločne a je priamo ostudou na hranici štátnej pod očima zahraničia“ (potlesk) [22].*

Ešte aj v období 2. svetovej vojny bolo viac mýtnych lokalít, porozmiestňovaných pri prístupových cestách do miest, na železničných staniaciach ale aj na mostoch (Bratislava). Vyberali na nich takzvané "mýto na čiare", ktoré bolo treba zaplatiť za dovoz väčšieho množstva potravín do mesta, ale aj za všetky mýtnou lokalitou prechádzajúce dopravné prostriedky, vrátane bicyklov [12].

Mýtno v mnohých prípadoch bolo prostriedkom aj na zaplatenie splátok na výstavbu objektu. V histórii obce Ivachnová sa píše, že nový most cez Váh bol postavený v roku 1933. Vlastníkmi i prevádzkovateľmi nového mosta boli 9 železničiar, ktorí splácali Št. banke v Liptovskej Teplej 120 tisícový úver formou vyberania mýta až do roku 1940. Po tomto roku prešiel most do správy obce [23].



Zdroj: [21]

Obr. 10 - Mýtny domček na petržalskej strane Starého mosta v Bratislave (súčasný stav)

4.4. Tereziánsky patent

V roku 1751 Mária Terézia obnovuje súpis hlavných diaľkových ciest. Podľa dobových dokumentov boli 7,6m široké a v miestach, kde to okolie dovoľovalo vznikali ešte 2,5m široké nespevnené „letné cesty“. Jazdilo sa po nich za pekného, suchého počasia, poprípade bol hnaný dobytok, aby erárne cesty príliš netrpeli. Na výstavbu a údržbu vozoviek sa od prechádzajúcich furmanov vyberalo mýtno. A aby sa nikto nemohol plateniu vyhnúť odbočením na vedľajšiu cestu, cestné patenty pravidelne pripomínali zoznam „povinných ciest“. Dôkladná revízia súkromných mýt sa uskutočnila až začiatkom 18. storočia a v roku 1783, za cisára Jozefa II., boli súkromné mýta úplne zrušené, okrem mýt na mostoch, prievozoch a na nových nákladných a umelých hradských (ktoré znamenali skutočné zlepšenie stavu komunikácie). Výnos z týchto mýt sa však musel používať výlučne na udržiavanie patričných objektov [24].

Tereziánsky patent z roku 1778 bol na území dnešného Slovenska viac ako 150 rokov základným cestným zákonom. Jeho platnosť bola prakticky zrušená až v r. 1927. Vo vzťahu ku opisovanej problematike Musil [25] uvádza nasledujúce znenie častí tohto patentu. Vzhľadom ku kráse starobylého jazyka si autori dovoľujú doslovne citovať.

*Jelikož náš, již 12. srpna 1747 vydaný patent o škodlivém přetížení povozů a užívání šupky vyšel ze zachování tím, že nyní na komerčních silnicích jezdí většinou povozy s náklady, které tuto váhu daleko převyšují a více než 100 centů (6170kg) naloženo mají, kterými se silnice značně poškozuje, chceme tímto shora zmíněný patent a záповěď v něm obsaženou míti tak obnovenou, že žádný vozka nemá ne jeden vůz naložiti větší náklad než 60 centů (3700kg). **Kdo tento zákon přestoupí, budiž pokaždé bezohledně pokutou 10 zl. potrestán a zároveň u nejbližší mýtní stanice k zaplacení nebo složení kauce zadržén, a nemá být od mýtní stanice dříve propuštěn, dokud větší náklad nesloží a na jiný zvláštní vůz k další dopravě nepřeloží.** A jelikož každý povojný beztak **mýtní boletu** při sobě míti má, přikazujeme, aby každý také byl opatřen boletou o váze anebo se zdržoval šafář stále a tím jistěji při povozech, poněvadž by jinak sám si musil klásti za vinu, kdyby povoz až do jeho příchodu byl zadržén, aby váha mohla býti seznána.*

*Dáváme po tolika bezvýsledných výzvách tímto naši opětnou výstrahu a nejpřísnější rozkaz, aby veškeré vrchnosti, magistráty, vesnice, **obce a majitelé mýt, které leží na hlavní obchodní silnici a ve svých obvodech silnice udržovatí mají**, zvláště ve městech, předměstích, městysech a vesnicích, přivedly je do trvalého, **dobře a lehce sjízdného stavu** a tak je i udržovaly, ježto by to jinak za 8 dní po předchozí výstraze komisařem, na jejich náklad silničním ředitelstvím zřízeno bylo a výlohy by se vojenskou exekucí ihned vymohly; aby ale komisaři tím pozornější se stali, budiž jim od nedbalého města, sousedství nebo vesnice denně vyplacen 1 zl. za každou trať, na které se taková práce po uplynutí 8 denní lhůty koná; když by ale dotyčný komisař toto oznámení neučinil, budiž, ale jen ponejprv, pokutou 12 tolarů potrestán, při častějším takovém opomenutí budiž suspendován, nebo dle okolnosti třeba propuštěn.*

***Ze všech v tomto patentu nařízených a bezohledně vymáhaných pokut, kromě zvláštních případů svrchu uvedených, buďtež 2/3 odvedeny do pokladny našeho silničního ředitelství, zbývající třetina budiž ale dána udavači nebo tomu, kdo pachatele přistihl, z čehož nechceme míti vyjmuty naše mýtní a silniční úředníky** [25].*

5. MÝTO V 21. STOROČÍ

Po 2. svetovej vojne boli mýta zrušené. Financovanie cestnej siete sa vykonávalo štátom.

5.1. Spoplatnenie prostredníctvom diaľničných nálepiek

Spoplatnenie vymedzených úsekov diaľnic a ciest začalo až v roku 1996. Používanie vymedzených úsekov diaľnic a ciest pre motorové vozidlá bolo od roku 1996 možné po zaplatení úhrady formou paušálneho poplatku (diaľničnej nálepky) za používanie týchto komunikácií v zmysle zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) [26].

Úhrada bola a je pre niektoré kategórie vozidiel vyberaná formou zakúpenia diaľničnej nálepky bez ohľadu na čas užívania a na počet vykonaných jazd. Diaľničné nálepky v roku 2010 platia len na diaľniciach a rýchlostných cestách a pre všetky vozidlá do 3,5 tony. Podrobnosti upravuje Vyhláška MDPaT SR č.5419/2009 [27]. Pripomienkové konanie tejto vyhlášky začalo 5.11.2009 a skončilo 26.11.2009. Výsledné znenie bolo schválené ministrom 10.12.009 a v zbierke zákonov vyhláška vyšla dňa 19.12.2009 pod číslom 547/2009 Z.z. s účinnosťou od 1.1.2010 [28].



Zdroj: [27]

Obr. 11 – Vzory nálepiek s ročnou dobou platnosti

platia len na diaľniciach a rýchlostných cestách a pre všetky vozidlá do 3,5 tony. Podrobnosti upravuje Vyhláška MDPaT SR č.5419/2009 [27]. Pripomienkové konanie tejto vyhlášky začalo 5.11.2009 a skončilo 26.11.2009. Výsledné znenie bolo schválené ministrom 10.12.009 a v zbierke zákonov vyhláška vyšla dňa 19.12.2009 pod číslom 547/2009 Z.z. s účinnosťou od 1.1.2010 [28].

Tab.1 – Doby platnosti a ceny diaľničných nálepiek v roku 2010

Názov nálepky	Doba platnosti	Cena
Ročná	kalendárny rok + jeden mesiac (1.1.2010 - 31.1.2011)	36,50 €
Mesačná	pozor nie mesiac ale len deň označenia plus 29 dní	9,90 €
Týždňová	pozor nie týždeň ale len deň označenia plus 6 dní	4,90 €

Zdroj: Drahovský [28]

5.2. Zavedenie elektronického systému výberu mýta

Vo vzťahu ku aktuálnej situácii elektronického výberu mýta sa v [29] uvádzajú nasledujúce skutočnosti. Od 1.1.2010 zaviedla SR elektronický systém výberu mýta na:

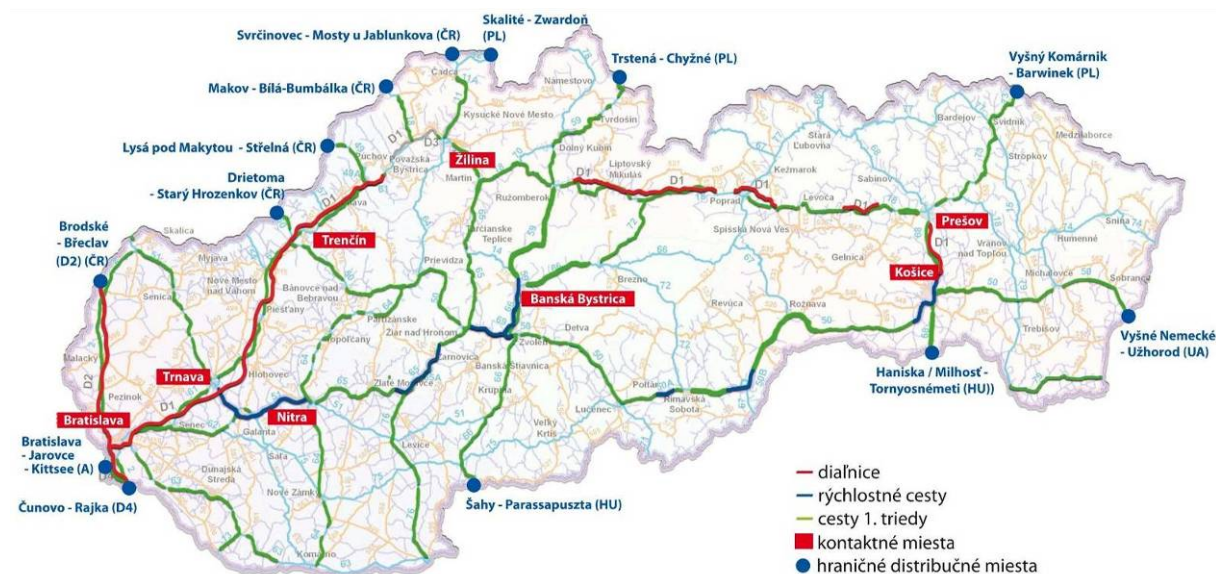
- diaľniciach,
- rýchlostných cestách,
- vybraných cestách I. triedy.

Nový mýtny systém je povinný pre motorové vozidlá a jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou nad 3,5 tony, určené k preprave tovaru, a pre motorové vozidlá, umožňujúce prepravu viac ako 9 osôb vrátane vodiča.

Spoločnosť *SkyToll*, a.s. [30] podpísala 13.1. 2009 a.s. zmluvu s Národnou diaľničnou spoločnosťou, a.s. na návrh, vybudovanie a prevádzkovanie *Komplexnej služby elektronického výberu mýta v Slovenskej republike*. Mýtny systém bol uvedený do prevádzky 1. januára 2010 a jeho výstavba trvala necelých 12 mesiacov. Systém pokrýva viac ako **2 400 kilometrov**

diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy najvyspelejšou satelitnou GPS-GSM technológiou výberu mýta.

Vymedzené úseky diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy (obr.12) môžu po 1. januári 2010 používať vozidlá, podliehajúce mýtnej povinnosti, len vtedy, ak sú zaregistrované do mýtného systému a majú funkčnú a správne nainštalovanú palubnú jednotku.



Zdroj: 31

Obr. 12 - Mapa spoplatnených úsekov s vyznačením 8 kontaktných a 13 distribučných miest

Na registráciu do mýtného systému a osobný kontakt so zákazníkmi slúži sieť 105 zákaznických miest po celom území Slovenska, ktorú tvoria Kontaktné a Distribučné miesta.

Kontaktne miesta (v 8 krajských mestách SR) ponúkajú možnosť registrácie v režime:

- predplateného mýta (pre-paid),
- následného platenia mýta (post-paid).

Distribučné miesta (80 vybraných čerpacích staníc a 13 tranzitných hraničných priechodov) ponúkajú možnosť registrácie len v režime predplateného mýta (pre-paid).

V prípade, ak prevádzkovateľ vozidiel s povinnosťou platby mýta používa palivové karty, môže registráciu svojho vozového parku zrealizovať priamo cez spoločnosti, ktoré tieto palivové karty vydali. Prevádzkovateľom vozidiel slúži aj špecializovaný Internetový portál www.emyto.sk, na ktorom sú v šiestich jazykoch (slovenskom, anglickom, maďarskom, nemeckom, poľskom a ruskom) dostupné komplexné informácie o projekte elektronického mýtného systému v SR (prehľad platnej legislatívy, typy vozidiel podliehajúcich mýtnej povinnosti, rozsah spoplatnených komunikácií, sadzby mýta, informácie o palubnej jednotke, základné princípy fungovania elektronického mýtného systému, adresy zákaznických miest, informatívny kalkulátor mýta a výšky bankovej záruky a pod.)

Po registrácii do mýtného systému pracovníci zákazníkoveho miesta zaktivujú a odovzdajú palubnú jednotku. **Satelitná palubná jednotka (On-Board Unit – OBU)** je špeciálne zariadenie jednoznačne pridelené ku konkrétnemu vozidlu za účelom zaznamenania počtu prejazdených kilometrov po spoplatnených úsekoch.

V režime predplateného mýta si palubnú jednotku inštaluje vodič vo vozidle sám zapojením kábla do konektora cigaretového zapalovača (systém plug and drive).

V režime následného platenia mýta je Mýtnym poriadkom vyžadovaná pevná inštalácia palubnej jednotky, ktorú spoločnosť SkyToll sprostredkováva cez svojho zmluvného partnera – združenia ČESMAD Slovakia [32] a ním vybraných a certifikovaných autorizovaných servisných partnerov [28].



Zdroj: [33]

Obr. 13 - Satelitné palubné jednotky

5.3. Fungovanie, sadzby a kontrola výberu mýta

Elektronický mýtny systém funguje v praxi tak, že nainštalovaná palubná jednotka prijíma signál z viacerých satelitov, vďaka čomu dokáže presne určiť polohu vozidla a rozpoznať jeho prechody jednotlivými mýtnymi úsekmi. Na základe údajov o počte najazdených kilometrov spoplatnenými úsekmi sa následne vypočíta cena mýta [28].

Tab.2 – Sadzby mýta v EUR/km bez DPH za užívanie diaľnic a ciest platné v SR

Druh vozidla	Kategória vozidla	Sadzby mýta [€/km] pre diaľnice a rýchlostné cesty pre emisnú triedu			Sadzby mýta [€/km] pre vymedzené úseky ciest I. triedy			
		EURO 0 až II	EURO III	EURO IV, V, EEV	EURO 0 až II	EURO III	EURO IV, V, EEV	
Nákladné vozidlá	3,5t - do 12t	0,093 €	0,086 €	0,083 €	0,070 €	0,063 €	0,063 €	
	12t a viac	2 nápravy	0,193 €	0,183 €	0,179 €	0,146 €	0,136 €	0,136 €
		3 nápravy	0,202 €	0,193 €	0,189 €	0,153 €	0,146 €	0,143 €
		4 nápravy	0,209 €	0,199 €	0,196 €	0,156 €	0,149 €	0,146 €
		5 náprav	0,206 €	0,193 €	0,189 €	0,153 €	0,146 €	0,143 €
Autobusy	3,5t - do 12t	0,060 €	0,050 €	0,030 €	0,040 €	0,030 €	0,020 €	
	12t a viac	0,110 €	0,100 €	0,060 €	0,080 €	0,070 €	0,040 €	

Zdroj: <https://www.emyto.sk/web/guest/toll/rates> [34]

Podrobnosti o EURO I až V (European emission standards) možno nájsť napr. v [35]. Pri jazde v režime predplateného mýta upozorní palubná jednotka aj na klesajúci stav predplateného kreditu, ktorý je nevyhnutné dobiť na najbližšom Kontaktnom alebo Distribučnom mieste. V režime následného platenia mýta palubná jednotka vodiča upozorní na dosiahnutie hranice minimálnej povolenej bankovej záruky.

Kontrolu výberu mýta zabezpečuje spoločnosť SkyToll v súčinnosti s Mýtnou políciou, pričom v praxi táto kontrola predstavuje:

- plánovanie a stratégiu rozmiestnenia stacionárnych zariadení a mobilných jednotiek,
- preventívne kontroly mobilnými jednotkami,

- identifikáciu, spracovanie a riešenie mýtnych incidentov, reklamácií a sporov.

Na kontrolu vozidiel, využívajúcich spolpatnenú cestnú infraštruktúru, slúžia:

- statické kontrolné zariadenia (6 pevných – obr.14 a 40 prenosných kontrolných brán),
- mobilné jednotky mýtnej polície (celkovo 30 mobilných jednotiek).

Statické kontrolné brány dokážu pri prejazde vozidla rôznymi spôsobmi priamo v teréne preveriť jeho technické údaje a správne nastavenie palubnej jednotky.

Podozrivé zistenia odosielajú do centrálného dohľadového strediska, kde sa tieto údaje opätovne porovnávajú s údajmi z centrálnej registračnej databázy. V prípade zistenia nezrovnalostí centrálna stredisko okamžite odosiela signál najbližšej mobilnej jednotke mýtnej polície. Tá na základe údajov z palubnej jednotky určí polohu a smer cesty podozrivého vozidla a v krátkom čase ho dokáže identifikovať a zastaviť.



Zdroj: [36]

Obr. 14 – Pevná statická kontrolná brána

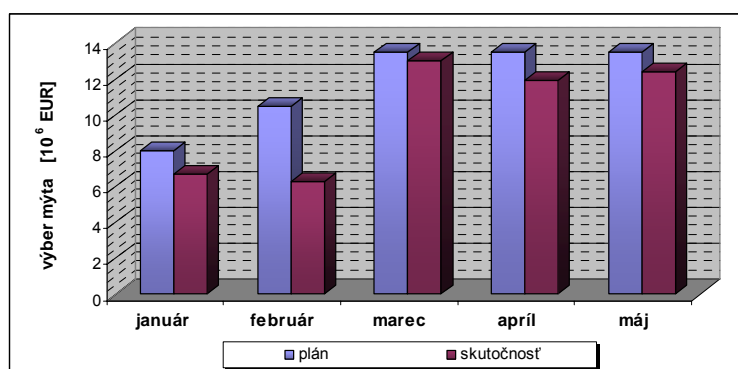
Mýtna polícia je oprávnená vozidlá, u ktorých zistí porušenie mýtnej povinnosti, sankcionovať vysokým finančným postihom, buď priamo na mieste v blokovom konaní, resp. v správnom konaní na Obvodnom úrade dopravy. Okrem finančnej pokuty môže pri zistení vážnych porušení mýtnej povinnosti zamedziť vodičovi pokračovať v jazde. Popri riešení konkrétnych mýtnych incidentov vykonáva mýtna polícia aj preventívne kontroly a prostredníctvom najmodernejšej technológie dokáže podrobiť kontrole aj odstavené vozidlá na odpočívadlách a čerpacích staniaciach, alebo akékoľvek vozidlo idúce po mýtnom úseku priamo počas jeho jazdy.

5.4. Výber mýta k 28.6.2010

Podľa [37] elektronický mýtny systém **k 28.6.2010** vybral na mýtnych transakciách pre štát viac ako **58,7 mil. EUR**. Za celý rok 2009, kedy vozidlá nad 3,5 t používali diaľničné nálepky, sa pre štát vybralo spolu 50,6 mil. EUR. Na mýte sa tak k uvedenému dňu pre štát už vybralo až o 8 mil. EUR viac ako

za celý minulý rok. Deň s najvyšším výberom mýta bol 10. mája 2010, kedy sa vybralo 564 000 EUR. Za užívanie vymedzených úsekov ciest na diaľniciach a rýchlostných cestách sa za celý máj vybralo na mýte 7,2 mil. EUR, na vymedzených úsekoch ciest I. triedy 4,85 mil. EUR. V rámci tranzitného ticketingu sa

pre štát v máji vybralo 0,38 mil. EUR. Od 12. januára 2010 bol na základe novelizácie Mýtného poriadku, vyhláška MDPT SR č. 388/2009 Z.z. [39], zavedený do praxe tzv. „**ticketing**“



Zdroj: [38]

Obr. 14 – Výber cestného mýta v SR v roku 2010

– možnosť vypočítať a vybrať myto na základe údajov zistených z technického preukazu alebo osvedčenia o evidencii vozidla, a to za vzdialenosť, ktorá zodpovedá tranzitnému úseku ciest s použitím príslušnej sadzby myta pre danú kategóriu vozidla. Ticketing funguje na princípe vydania časovo obmedzeného tzv. ticketu, a to na vybranom tranzitnom hraničnom priechode a vzťahuje sa na prejazd po 18 vymedzených tranzitných úsekoch ciest v rámci Slovenskej republiky.

Do mýtného systému bolo ku koncu mája zaregistrovaných už takmer 175 000 vozidiel. Denne využíva vymedzené úseky ciest v priemere 28 213 vozidiel nad 3,5 t. Z celkového počtu zaregistrovaných vozidiel si režim následného platenia myta zvolilo 18,4 %. Tí spolu zaplatili 32,5 % z celkovej sumy vybraného myta za mesiac máj [37].

5.5. Názory na efektivitu zavedeného systému výberu myta

Názory na efektivitu zavedeného systému výberu myta sa rôznia. Napríklad v [38] boli 1.7.2010 prezentované nasledujúce konštatovania. Prísne strážené tajomstvo. Tak sa dajú označiť údaje o efektívite výbere myta, čiže o tom, ako úspešne ho prevádzkovateľ myta, firma SkyToll, vyberá a či mu neuniká priveľa čiernych pasažierov. Mýto má stáť 852 miliónov eur. Či efektívne zachytáva autá, nie je jasné.

Riaditeľ Národnej diaľničnej spoločnosti Choma 5.2.2010 v [40] uviedol, že relevantné zrovnanie nákladov na prevádzku výberu myta v rôznych krajinách Európy ukazuje, že náš systém patrí k najlacnejším. Vychádza to so zrovnania nákladov na prevádzku mýtného systému na 1 kilometer spoplatnených ciest za obdobie 1 roka (dĺžka používania v SR je 13 rokov). Pre nás to vychádza 26 000 EUR/rok/km, zatiaľ čo Nemecko hovorí o nákladoch 52 000 EUR/rok/km.

V článku [41] zo 16.7.2010 sa uvádza, že NDS vypísala megatender na elektronické mýto. V ňom komisia vyradila troch lacnejších uchádzačov. Vyhrala najdrahšia ponuka vo výške 852 miliónov eur, čo je zhruba o 200 miliónov eur viac než najlacnejšia verzia myta.

Ďalšie podrobnosti o ekonomických aspektoch resp. dopadoch zavedenia elektronického systému výberu myta v Slovenskej republike možno nájsť napr. v [42] a [43].

6. ZÁVER

Údržba a oprava sú nezastupiteľné procesy prevádzky stavebných objektov. V plnej miere to platí aj pre verejné stavby, ako sú cesty, mosty a pod. Už v minulosti si ich stavitelia a správcovia vytvárali zdroje na ich údržbu a prevádzku formou vyberania myta za ich používanie. Vyberanie myta má tisícročnú históriu. Tieto mýta povoľovali králi pôvodne na to, aby sa ich výnos používal na udržiavanie ciest a dopravných zariadení v dobrom stave, no v mnohých prípadoch slúžili ich majiteľom, alebo nájomcom, ako výdatný zdroj príjmov. Mnohé mýtne miesta vznikli aj bez povolenia. Odrážalo sa to stále viac na chátrajúcom stave týchto objektov. Až za cisára Jozefa II. došlo začiatkom 18. storočia k dôkladnej revízií mýt. Mnohé súkromné mýta boli úplne zrušené, okrem mýt na mostoch, prevozoch a na nových nákladných, umelých hradských. Ich výnos sa však musel používať výlučne na udržiavanie patričných objektov. Toto opatrenie znamenalo skutočné zlepšenie stavu cestných komunikácií. Príkladom použitia myta na údržbu ciest môže slúžiť vyberanie myta v Banskej Bystrici.

Mýto v Banskej Bystrici pozostávalo z dvoch častí: miestneho mýta a kamennodlažobného mýta. Podstatou kamennodlažobného mýta boli platby za použitie mestských ciest (dnes ich môžeme porovnať s poplatkami za používanie diaľnic) a slúžilo na údržbu komunikácií v meste [20]. V období prvej Československej republiky sa „suché“ mýta postupne rušili a náklady na údržbu prebral štát na seba. Po druhej svetovej vojne tieto náklady štát úplne prevzal. Odrzkadlilo sa to v postupne sa zhoršujúcom stave komunikácií, ale hlavne v stagnácii a zaostávaní cestnej siete za vyspelými krajinami.

Až prijatím ucelenej koncepcie výstavby diaľničnej siete na Slovensku bolo znovu zavedené diaľničné mýto, ako prostriedok na ich údržbu a rozvoj.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] BUGANOVÁ, K.: Dávne trhy a jarmoky. [online]. [cit. 2010-29-06]. Dostupné z <<http://korzar.sme.sk/c/4726631/davne-trhy-a-jarmoky.html#ixzz0nbdWMQIv>>.
- [2] Zoznam slovenských miest, obcí a vojenských obvodov. [online]. [cit. 2010-25-06]. Dostupné z <<http://sk.wikipedia.org>>.
- [3] Spišská Sobota. [online]. [cit. 2010-25-06]. Dostupné z <<http://sk.wikipedia.org>>.
- [4] Mýto pod Ďumbierom. História obce. [online]. [cit. 2010-29-06]. Dostupné z <<http://www.mytopoddumbierom.sk/sk/historia-obce.html>>.
- [5] MAKAROVÁ, S.: Cestné mýto je dedičstvom zo stredoveku. [online]. [cit. 2010-25-06]. Dostupné z <<http://korzar.sme.sk/c/5223110/cestne-myto-je-dedicstvom-zo-stredoveku.html>>.
- [6] FILIT. Otvorená filozofická encyklopédia. © 1999 Jozef Piaček & Miloš Kravčík. [online]. [cit. 2010-29-06]. Dostupné z <<http://ii.fmph.uniba.sk/~filit>>.
- [7] VANGEL, J., DECKÝ, M.: História smerovania hlavných ciest územím dnešného Slovenska. In *Zborník 8. medzinárodnej konferencie Cestná konferencia Q-2006*. Rajecké Teplice, 3.-4. máj 2006, s. 42-49, ISBN 80-85348-71-3.
- [8] ijouterian.nl. Amber. [online]. [cit. 2010-25-05]. Dostupné z <<http://z.about.com/d/chemistry/1/0/U/c/amber.jpg>>
- [9] ŠÁŠKY, L.: *Kamenná krása našich miest*. Martin: Osveta, 1981. 407 s., 70-034-81 85.7.
- [10] Súkromný archív Jozefa Vangela.
- [11] Najstaršia mapa chotára Žiliny. Archív Považského múzea v Žiline. [online]. [cit. 2010-25-05]. Dostupné z <<http://zilina-gallery.sk/picture.php?/5405/category/123>>.
- [12] JANOTA, I.: Mýtné stanice pripomínajú už len názvy lokalít. [online]. [cit. 2010-29-06]. Dostupné z <<http://bratislava.sme.sk/c/2307083/mytne-stanice-pripominaju-uz-len-nazvy-lokalit.html>>.
- [13] Strečno. [online]. [cit. 2010-29-06]. Dostupné z <<http://www.strecno.sk>>.
- [14] Autor fotografie Peter Krušínský.
- [15] DZURJANIN, Z.: Obchodný styk Uhorska a českých krajín (r. 1336). [online]. [cit. 2010-25-05]. Dostupné z <<http://dzurjanin.blog.sme.sk>>.
- [16] Treking.cz. [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <<http://www.treking.cz/regiony/korlatka3.jpg>>.

- [17] VANGEL, J, DECKÝ, M.: Výber mýtného a jeho použitie na výstavbu a udržiavanie ciest v minulosti. In: *Horizonty dopravy* 2/2007, ISSN 1210-0978, str.29-32.
- [18] Autor fotografie Martin Decký.
- [19] Dejiny obce Hladovka [online]. [cit. 2010-30-06].
Dostupné z <<http://www.ocuhladovka.szm.com/html/dejinyhl.htm>>.
- [20] BALÁŽ, J.: K vyberaniu mýtnych poplatkov v Banskej Bystrici. In: *BYSTRICKÝ PERMON. Banskobystrický revue pre popularizovanie vedy, umenia a cestovného ruchu*. Ročník II., číslo 1., marec 2004, s.4.
- [21] Mýtny domček. [online]. [cit. 2010-30-06].
Dostupné z <<http://www.kamnapivo.sk/pivodb/petrzalka/8925>>.
- [22] Senát Parlamentu České republiky. [cit. 2010-30-06].
Dostupné z <<http://www.senat.cz/zajimavosti/tisky/3vo/stena/074schuz/S074008.htm>>.
- [23] Ivachnová. Kalendárium obce [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <<http://www.ivachnova.sk>>.
- [24] AMBRUŠOVÁ, U.: Problémy kupcov v stredoveku. [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <<http://www.cassovia.sk/kupci/>>.
- [25] MUSIL, J, F.: *Po stezkách k dálnicím*. Martin: Nakladatelství dopravy a spojů. 213 s., OD-31-018-86-05-99.
- [26] Zákon č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov.
- [27] Vyhláška MDPaT SR č.5419/2009, ktorou sa ustanovuje spôsob označenia úsekov diaľnic a rýchlostných ciest, ktorých užívanie podlieha úhrade, vzor nálepky a spôsob jej umiestnenia na motorovom vozidle.
- [28] DRAHOVSKÝ, J.: Ako je to s diaľničnými nálepkami v roku 2010. [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <<http://drahovsky.blog.sme.sk/c/214777/Ako-je-to-s-dialnicnymi-nalepkami-v-roku-2010.html>>.
- [29] OKÁLI, M.: Skúsenosti so zavedením systému elektronického mýta v Slovenskej republike. In *Zborník 12. medzinárodnej vedeckej konferencie Q-2010*. Žilina, 29.-30.apríl 2010, s.65-68. ISBN 978-80-970139-4-3.
- [30] SKYTOLL. [online]. [cit. 2010-09-07]. Dostupné z <<http://www.skytoll.sk/>>.
- [31] imyto.sk. [online]. [cit. 2010-09-07]. Dostupné z <<http://www.idoprava.sk/idop/rsrc/mapa%20spoplatnenych%20ciest.jpg>>.
- [32] ČESMAD Slovakia. [online]. [cit. 2010-08-07]. Dostupné z <<http://www.cesmad.sk>>
- [33] Satelitné palubné jednotky pre Slovensko. [online]. [cit. 2010-08-07]. Dostupné z <<http://dal.hnonline.sk/c1-39199150-satelitne-palubne-jednotky-pre-slovensko>>.
- [34] Mýto. Sadzby mýta. [online]. [cit.2010-30-06]. Dostupné z <<https://www.emyto.sk/web/guest/toll/rates>>.
- [35] Slaninka, S.: *Znižovanie vplyvu vybraných faktorov na životné prostredie*. Dizertačná práca. Fakula PEDAS, Žilinská univerzita, 2010 (rukopis).
- [36] Na úseku Ladomirová – Svidník vyrástla mýtna brána. [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <http://www.e-dukla.sk/?page_id=1013&action=details&frm_article_id=665>.

- [37] Mýto už prinieslo štátu viac ako diaľničné nálepky za celý rok 2009. online]. [cit.2010-08-07]. Dostupné z <<https://www.emyto.sk/web/guest/toll/rates>>.
- [38] KRAJANOVÁ, D.: Supertajné mýto čaká skúmanie. [online]. [cit. 2010-08-07]. Dostupné z <<http://ekonomika.sme.sk/c/5446707/supertajne-myto-caka-skumanie.html>>.
- [39] VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č.388/2009 Z.z. ktorou sa vydáva Mýtny poriadok v znení neskorších predpisov.
- [40] MUCHOVÁ, J.: Mýtny poker po slovensky. Nový auto magazín; 01/2010; 26/01/2010; s.: 56,57. [online]. [cit. 2010-30-06]. Dostupné z <<http://www.ndsas.sk/monitoring-medii/12326s?prm3=24010>>.
- [41] KRAJANOVÁ, D.: Figel' odvolal Chomu z funkcie šéfa NDS. [online]. [cit. 2010-16-07]. Dostupné z <<http://ekonomika.sme.sk/c/5467856/figel-odvolal-chomu-z-funkcie-sefa-nds.html>>.
- [42] GNAP, J., JURKOVIČOVÁ, H.: Návrh postupu pre stanovenie dopadov mýta a analýza sadzieb pre autobusovú dopravu. In: Elektronický časopis Perner's Contacts, s. 70-84, ISSN 181-674X. Ročník 5., Číslo I., duben 2010. [online]. [cit. 2010-22-07]. Dostupné z <http://pernerscontacts.upce.cz/17_2010/Gnap.pdf>.
- [43] PALČÁK, Ľ, MIKULA, J.: Mýto – strašiak alebo systémový nástroj ? Prezentácia na 12. medzinárodná konferencia Q-2010 29 - 30.4.2010. [online]. [cit. 2010-08-07]. Dostupné z <http://svf.uniza.sk/ktms/q2010/prezentacie/08_Palcak.pdf>.