

# NÁVRH POSTUPU PRE STANOVENIE DOPADOV MÝTA A ANALÝZA SADZIEB PRE AUTOBUSOVÚ DOPRAVU

## PROCEDURE PROPOSAL FOR THE IMPACT STATEMENT OF THE TOLL AND RATE ANALYSIS FOR THE BUS TRANSPORTATION

Jozef Gnap, Hana Jurkovičová<sup>1</sup>

---

*Anotácia: Príspevok obsahuje návrh postupu pre stanovenie dopadov mýta na pravidelnú autobusovú dopravu a analýzu sadzieb mýta. V príspevku sú analyzované sadzby mýta pre autobusy v SR so sadzbami mýta v Českej republike a v Rakúsku a konfrontované so smernicou EÚ. Tiež príspevok poukazuje na dopady zavedenia mýta na náklady autobusovej dopravy v SR a uvádza návrh postupu ich stanovenia pre pravidelnú autobusovú dopravu.*

*Kľúčové slová: mýto, autobusová doprava, sadzby mýta, dopady mýta, návrh postupu*

*Summary The paper concerns procedure proposal for the impact statement of the toll in bus transportation and stipulates the toll rates calculated and analyzed for busses in Slovakia. Consequently, they are compared to toll rates in Czech Republic and Austria. The applied toll rates are confronted with the EU regulation. Furthermore, the article encompasses an impact statement of the toll on the costs in Slovak bus transportation and introduces the procedure proposal for their estimation in scheduled bus transportation*

*Key words: toll, bus transportation, toll rates, toll impact, procedure proposal*

### 1. ÚVOD

Spoplatnenie cestnej siete mýtom zohráva významnú úlohu v dopravnej politike Európskej únie. Dlhodobý nárast počtu vozidiel a dopravných výkonov a nedostatok zdrojov na údržbu a opravy, resp. novú výstavbu cestnej infraštruktúry núti prevádzkovateľov ciest hľadať nové riešenia, ako spravodlivo vyberať poplatky za užívanie ciest. Výnimkou nie je ani Slovenská republika.

Do konca roka 2009 sa na Slovensku platila úhrada za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a vybraných ciest I. triedy formou diaľničných nálepiek. Od 1. januára 2010 bol aj v SR zavedený systém elektronického výberu mýta s tým, že rozsah spoplatnenej cestnej siete pre vozidlá nad 3,5 tony celkovej hmotnosti sa zvýšil na viac ako dvojnásobok. Na Slovensku bol vybudovaný satelitný mýtny systém.

---

<sup>1</sup> Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: +4215133500, Fax: +4215131523, E-mail: [jozef.gnap@fpedas.uniza.sk](mailto:jozef.gnap@fpedas.uniza.sk)  
Ing. Hana Jurkovičová, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: +4215133523, E-mail: [hana.jurkovicova@fpedas.uniza.sk](mailto:hana.jurkovicova@fpedas.uniza.sk)

Príspevok je zameraný na problematiku zavedenia mýta aj na autobusovú dopravu. Vzhľadom na rozsah spoplatnenia ciest I. triedy v SR, čo predstavuje približne 1300 km, je to problém, ktorý sa vynoril predovšetkým v súvislosti s prevádzkovaním verejnej pravidelnej autobusovej dopravy vo verejnom záujme.

Podľa zákona č. 135/1961 Zb. o pozemných komunikáciách (cestný zákon) v znení neskorších predpisov v SR autobusy vykonávajúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu neplatili úhradu za užívanie vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Elektronický výber mýta sa v SR však od 1.1.2010 vzťahuje aj na autobusy vykonávajúce verejnú pravidelnú autobusovú dopravu vo verejnom záujme.

## 2. ANALÝZA SADZIEB MÝTA SO ZAMERANÍM NA AUTOBUSOVÚ DOPRAVU

### 2.1 Povinnosť rozlíšiť sadzby mýta podľa emisnej triedy vozidla EURO

17. mája 2006 prijal Európsky parlament a Rada smernicu 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. Smernica 2006/38/ES [10] umožňuje členským štátom Európskej únie zaviesť mýto alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na jej častiach a taktiež aj na paralelných cestách, do ktorých sa môže odkloniť doprava z transeurópskej cestnej siete alebo ktoré priamo konkurujú určitým častiam tejto siete. Podľa smernice 2006/38/ES [10] *boli členské štáty Európskej únie povinné rozlíšiť sadzby vybraného mýta podľa emisnej triedy vozidla EURO najneskôr do roku 2010 alebo v prípade koncesných zmlúv v okamihu obnovenia koncesnej zmluvy.*

Ako je uvedené v smernici 2006/38/ES [10], poplatky by nemali byť diskriminačné a *s ich vyberaním by nemala byť spojená nadmerná administratívna záťaž alebo nesmú vytvárať prekážky na vnútorných hraniciach.* Príjmy z mýta alebo užívateľských poplatkov by sa mali použiť na údržbu príslušnej infraštruktúry a pre celý sektor dopravy v záujme vyváženej a trvalo udržateľnej výstavby cestných sietí. Pričom cestné komunikácie, za ktoré sa vyberajú poplatky, by mali mať v pláne údržieb členských štátov primeranú prednosť. Smernica [10] stanovuje hlavné zásady rozvrhnutia nákladov a výpočet mýta. Pri výpočte mýta sa zohľadňujú:

- **náklady na infraštruktúru**, ktoré zahŕňajú investičné náklady (náklady na výstavbu vrátane nákladov na financovanie a náklady na rozvoj infraštruktúry, náklady na nadobúdanie pôdy, plánovanie, projektovanie, dozor nad stavebnými zmluvami a podobne), ročné náklady na údržbu a náklady na stavebné opravy cestnej siete,
- **náklady na prevádzku, riadenie a vyberanie mýta** – tieto náklady zahŕňajú náklady na výstavbu, zriadenie a údržbu mýtného systému, každodenné náklady na prevádzku, správu a údržbu systému, správne poplatky a sadzby súvisiace s koncesnými zmluvami, náklady na riadenie, správu a služby súvisiace s prevádzkou infraštruktúry,
- **podiely nákladnej dopravy, koeficienty rovnocennosti a korekčný mechanizmus** – podiely ťažkých nákladných vozidiel na vozokilometroch, ktoré sa v prípade potreby upravujú podľa koeficientov rovnocennosti uvedených v smernici 2006/38/ES [10], aby sa vytvorila dostatočná rezerva na zvýšené náklady na výstavbu a opravu infraštruktúry

používaných nákladnými vozidlami. Mýtné režimy, ktoré sa zakladajú na prognózach intenzity dopravy, stanovujú korekčné mechanizmy, podľa ktorých sa mýto pravidelne upravuje kvôli korekcii akýchkoľvek nižších alebo vyšších nákladov uhradených v dôsledku chybných prognóz.

Podľa VÚD, a. s., Žilina (Výskumný ústav dopravný, a. s., Žilina) [4] mýto zahŕňa jednotkové investičné náklady na infraštruktúru, jednotkové náklady na opravy a údržbu infraštruktúry a náklady na mýtny systém. Sadzba mýta bola vykalkulovaná ako vážený priemer mýta zvýšený o príplatok pre vozidlá podľa emisných tried EURO. Príplatok pokrýva externé environmentálne náklady a je odvodený z dane z minerálnych olejov v čase výpočtu (rozdiel dane a minimálnej sadzby, určenej v smernici 2003/96/ES pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny).

Vypočítané a skutočné sadzby mýta v EUR/km bez DPH sú v tabuľke 1 a v tabuľke 2.

Tab. 1 – Vypočítané/skutočné sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov diaľnic a rýchlostných ciest v EUR/km bez DPH v SR

Vozidlo	Kategória vozidla	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
Nákladné vozidlá	3,5 t – 12 t	0,228/0,093	0,215/0,086	0,211/0,083
	12 t a viac ● 2 nápravy	0,242/0,193	0,228/0,183	0,225/0,179
	● 3 nápravy	0,255/0,202	0,241/0,193	0,237/0,189
	● 4 nápravy	0,261/0,209	0,247/0,199	0,243/0,196
	● 5 náprav	0,256/0,206	0,242/0,193	0,238/0,189
BUS	3,5 t – 12 t	0,226/0,060	0,214/0,050	0,211/0,030
	12 t a viac	0,232/0,110	0,220/0,100	0,217/0,060

BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča

Zdroj: VÚD, a. s., Žilina [4], nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov [5]

Tab. 2 – Vypočítané/skutočné sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov ciest I. triedy v EUR/km bez DPH v SR

Vozidlo	Kategória vozidla	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
Nákladné vozidlá	3,5 t – 12 t	0,171/0,070	0,161/0,063	0,158/0,063
	12 t a viac ● 2 nápravy	0,182/0,146	0,171/0,136	0,169/0,136
	● 3 nápravy	0,191/0,153	0,181/0,146	0,178/0,143
	● 4 nápravy	0,196/0,156	0,185/0,149	0,183/0,146
	● 5 náprav	0,192/0,153	0,181/0,146	0,179/0,143
BUS	3,5 t – 12 t	0,169/0,040	0,161/0,030	0,158/0,020
	12 t a viac	0,174/0,080	0,165/0,070	0,163/0,040

BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča

Zdroj: VÚD, a. s., Žilina [4], nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov [5]

## 2.2 Prehľad legislatívy v SR

Elektronický výber mýta upravuje zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Elektronickým výberom mýta sa podľa prvej prijatej verzie tohto zákona rozumela „elektronická úhrada vypočítanej sumy podľa kategórie vozidla za **prejazenú vzdialenosť** po vymedzenom úseku ciest“. Zákon sa však novelizoval a od 3. 12. 2009 platí takto. *Elektronický výber mýta je úhrada elektronicky vypočítanej sumy podľa kategórie vozidla za užívanie vymedzeného úseku ciest (ďalej len "mýto") na základe elektronicky získaných údajov.* Bohužiaľ, hneď po zavedení mýta sa ukázal nedostatok tohto systému v tom, že najmä na cestách I. triedy, kde dopravca mohol viackrát vstupovať na ten istý úsek, hoci ho celý nevyužil, ale musel platiť viacnásobne, ako keby prešiel celý úsek. Preto v SR bola od 14. 1. 2010 do 31. 1. 2010 dočasne zavedená tzv. nulová sadzba za použitie ciest I. triedy, aby bol čas rozdeliť najmä cesty I. triedy na viaceré úseky a eliminovať nedostatky tohto „systému“ spoplatnenia. Tento termín bol však z dôvodu preverenia niektorých technických detailov predĺžený. V súčasnosti nie je známy deň, kedy bude spustené mýto aj na cestách I. triedy. Predpokladá sa však, že to bude v prvom štvrtroku 2010. Nový systém spoplatnenia bude fungovať na princípe, pri ktorom sa bude platiť len za celé prejdené úseky. Čiže ak dopravca vozidlom neprejde celý úsek, ktorý je spoplatnený mýtom, ale prejde len časť tohto úseku, nebude za tento úsek platiť mýto. Vyhláška [11] s rozdelením ciest I. triedy na viaceré úseky nadobudla účinnosť 1. februára 2010.

Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, členské štáty môžu ustanoviť znížené mýtné sadzby alebo užívateľské poplatky alebo *oslobodenie od povinnosti platiť mýta alebo užívateľské poplatky za vozidlá oslobodené od požiadavky inštalovať a používať záznamové zariadenie* podľa nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave. Podľa tohto nariadenia [7], ktoré je novelizované nariadením EP a Rady (ES) č. 561/2006 [6], sú to vozidlá požívané v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov. Povinnosť platiť elektronické mýto na vymedzených úsekoch ciest majú podľa zákona č. 25/2007 Z. z. [15] všetky vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t alebo jazdné súpravy s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t, ktoré sú určené na prepravu tovaru, a *motorové vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča.* Čiže podľa zákona č. 25/2007 Z. z. [15] povinnosť platiť mýto majú aj vozidlá požívané v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov, napriek tomu, že smernica EP a Rady 2006/38/ES [10] dovoľuje oslobodiť tieto vozidlá od povinnosti platiť mýto.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR vydalo mýtny poriadok [12], ktorý upravuje podrobnosti o právach a povinnostiach prevádzkovateľov a vodičov vozidiel oslobodených od mýta pri užívaní vymedzených úsekov ciest, podrobnosti uzatvárania zmluvy o užívaní vymedzených úsekov ciest a o poskytnutí palubnej jednotky. Spôsob výpočtu mýta a výšku sadzby mýta za jeden kilometer prejazdenej vzdialenosti vymedzeného úseku cesty ustanovuje nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z. z., ktoré je zmenené a doplnené nariadením vlády SR č. 586/2009 Z. z.

Nariadením vlády SR č. 586/2009 Z. z. sa na základe určitého „tlaku“ samosprávnych krajov, ktoré financujú prímestskú autobusovú dopravu, znížili sadzby pre autobusy ešte pred zavedením mýta. Pre autobusy do 12 ton sa znížili sadzby pre diaľnice a rýchlostné cesty o 33,3 %, 41,9 % a 63,9 % v závislosti od emisnej triedy vozidla a pre cesty I. triedy o 39,4 %, 52,4 % a 68,3 % v závislosti od emisnej triedy vozidla. Pre autobusy nad 12 ton sa znížili sadzby pre diaľnice a rýchlostné cesty o 40,9 %, 43,2 % a 65,3 % v závislosti od emisnej triedy vozidla a pre cesty I. triedy o 42,4 %, 47,4 % a 63,6 % v závislosti od emisnej triedy vozidla.

Aktuálne sadzby mýta pre autobusy sú uvedené v tabuľke 3.

Tab. 3 – Sadzby mýta pre autobusy za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií v EUR/km bez DPH

Pozemné komunikácie	Katégoria vozidla (BUS)	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
Diaľnice a rýchlostné cesty	3,5 t – 12 t	0,060 EUR	0,050 EUR	0,030 EUR
	12 t a viac	0,110 EUR	0,100 EUR	0,060 EUR
Cesty I. triedy	3,5 t – 12 t	0,040 EUR	0,030 EUR	0,020 EUR
	12 t a viac	0,080 EUR	0,070 EUR	0,040 EUR

Zdroj: Nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov [5]

V tabuľke 4 je percentuálne vyjadrený rozdiel medzi sadzbami pre diaľnice a rýchlostné cesty a sadzbami pre cesty I. triedy. Čiže o koľko percent sú nižšie sadzby mýta pre autobusy na cestách I. triedy oproti sadzbám mýta na diaľniciach a rýchlostných cestách.

Tab. 4 – Rozdiel medzi sadzbami pre diaľnice a rýchlostné cesty a sadzbami pre cesty I. triedy v percentách

Vozidlo	Katégoria vozidla	EURO 0 – II	EURO III	EURO IV, V, EEV
BUS	3,5 t – 12 t	33,3 %	40,0 %	33,3 %
	12 t a viac	27,3 %	30,0 %	33,3 %

BUS – vozidlá umožňujúce prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča

Zdroj: autori

Čiže sadzby mýta pre autobusy na cestách I. triedy sú oproti sadzbám mýta pre autobusy na diaľniciach a rýchlostných cestách nižšie v rozsahu od 27,3 % do 40 %.

### 2.3 Porovnanie sadzieb mýta pre autobusy v SR so sadzbami mýta v Českej republike a v Rakúsku

V Českej republike sú sadzby mýta pre vozidlá nad 3,5 tony závislé od emisnej triedy vozidla a počtu náprav, pričom sú osobitné sadzby pre diaľnice a rýchlostné cesty a cesty I. triedy.

Od 1. februára 2010 došlo v Českej republike k úprave sadzieb mýta. Sadzby mýta sa v piatok od 15:00 do 21:00 h zvýšili, pre ostatné dni a časy v týždni sa sadzby mierne znížili. Sadzby mýta sa zvýšili pre vozidlá s 2 nápravami v piatok od 15:00 do 21:00 h o 25 %, pre ostatné vozidlá sa zvýšili o 50 %. Zníženie sadzieb pre ostatné dni a časy v týždni pre všetky vozidlá je na úrovni od 1,3 do 2,1 %. Ministerstvo dopravy ČR chce zdražením jász v piatok obmedziť počty nákladných vozidiel na diaľniciach v čase, keď je prevádzka na týchto komunikáciách z celého týždňa najväčšia. Avšak vyššie sadzby mýta sa týkajú aj autobusov, o ktoré je najväčší záujem práve v piatok popoludní. Dotkne sa to samozrejme aj slovenských dopravcov, ktorí prevádzkujú diaľkovú autobusovú dopravu do Českej republiky. To môže mať za následok zvýšenie cestovného na týchto linkách, prípadne aj rušenie spojov. Dopravca si v autobusovej doprave na rozdiel od dopravcov v nákladnej doprave nemôže vybrať, kedy pôjde a kedy nie, pretože má pevne stanovený cestovný poriadok. Ministerstvo dopravy ČR však pre autobusy žiadnu výnimku nepripravilo.

V Rakúsku sú od 1. 1. 2010 sadzby mýta pre vozidlá nad 3,5 tony závislé tiež od emisnej triedy vozidla a počtu náprav, pričom v Rakúsku sa platí mýto len na diaľniciach a rýchlostných cestách.

**Čo je dôležité pripomenúť, v Nemecku je autobusová doprava úplne oslobodená od elektronického výberu mýta.**

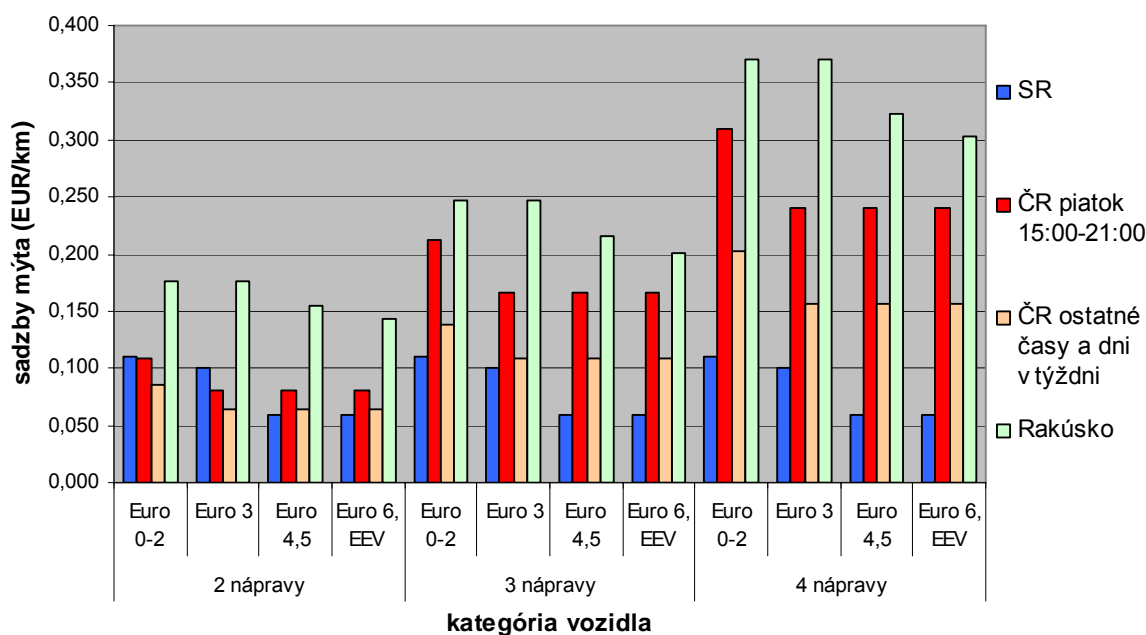
Sadzby mýta pre autobusy nad 12 ton vo vybraných krajinách sú v tabuľke 5. Sadzby mýta v Českej republike sú prepočítané kurzom NBS zo dňa 28. 1. 2010 (1 EUR = 26,232 CZK).

Tab. 5 – Sadzby mýta pre autobusy nad 12 ton vo vybraných krajinách v EUR/km

Počet náprav	Emisná trieda	Sadzby mýta v EUR/km						
		Diaľnice a rýchlostné cesty				Cesty I. triedy		
		SR	ČR		Rakúsko	SR	ČR	
			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni
2	Euro 0-2	0,110	0,109	0,086	0,1760	0,080	0,052	0,041
	Euro 3	0,100	0,081	0,064	0,1760	0,070	0,038	0,030
	Euro 4,5	0,060	0,081	0,064	0,1540	0,040	0,038	0,030
	Euro 6, EEV	0,060	0,081	0,064	0,1440	0,040	0,038	0,030
3	Euro 0-2	0,110	0,212	0,138	0,2464	0,080	0,103	0,067
	Euro 3	0,100	0,166	0,109	0,2464	0,070	0,080	0,052
	Euro 4,5	0,060	0,166	0,109	0,2156	0,040	0,080	0,052
	Euro 6, EEV	0,060	0,166	0,109	0,2016	0,040	0,080	0,052
4	Euro 0-2	0,110	0,309	0,202	0,3696	0,080	0,149	0,097
	Euro 3	0,100	0,240	0,157	0,3696	0,070	0,114	0,075
	Euro 4,5	0,060	0,240	0,157	0,3234	0,040	0,114	0,075
	Euro 6, EEV	0,060	0,240	0,157	0,3024	0,040	0,114	0,075

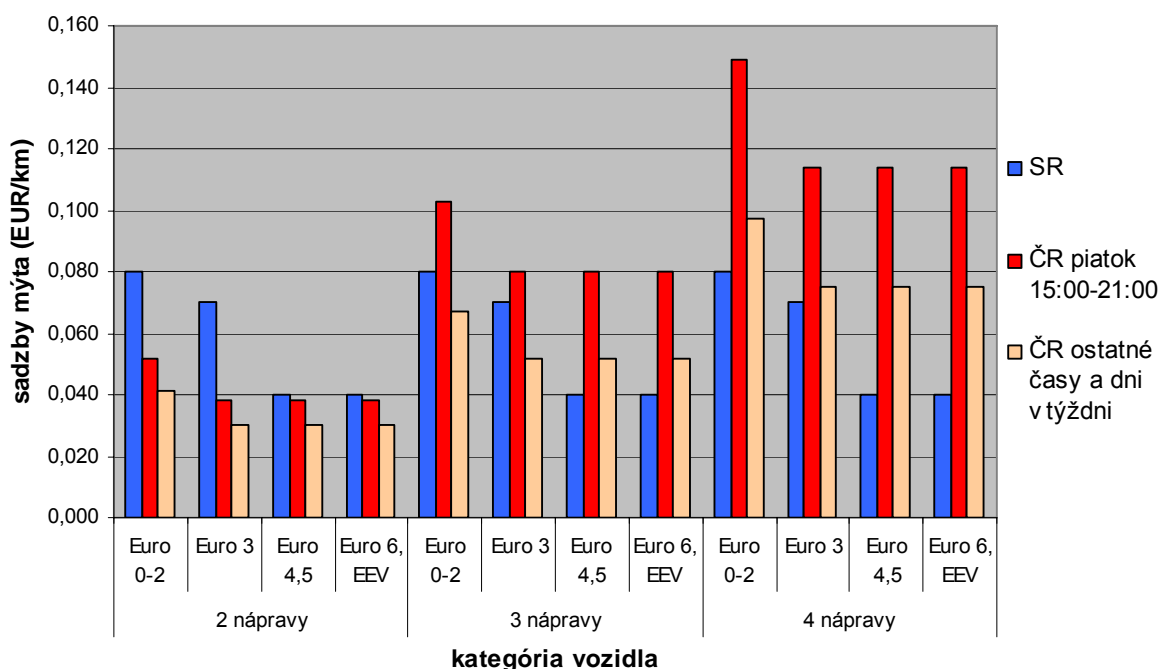
Zdroj: autori

Na obrázku 1 je graficky znázornená analýza sadzieb mýta pre autobusy nad 12 ton na diaľniciach a rýchlostných cestách a na obrázku 2 je graficky znázornená analýza sadzieb mýta pre autobusy nad 12 ton na cestách I. triedy.



Zdroj: autori

Obr. 1 – Analýza sadzieb mýta na diaľniciach a rýchlostných cestách



Zdroj: autori

Obr. 2 – Analýza sadzieb mýta na cestách I. triedy

V tabuľke 6 je vyjadrený rozdiel sadzieb mýta pre autobusy nad 12 ton emisných tried Euro 3-6 a EEV voči sadzbám mýta pre emisnú triedu Euro 0-2 v jednotlivých krajinách v percentách.

Tab. 6 – Rozdiel výšky sadziieb mýta pre autobusy nad 12 ton emisných tried Euro 3-6, EEV voči emisnej triede Euro 0-2 v percentách

Počet náprav	Emisná trieda	Rozdiel sadziieb mýta emisných tried Euro 3 - 6, EEV voči sadzbám mýta pre emisnú triedu Euro 0 - 2 v %						
		Diaľnice a rýchlostné cesty				Cesty I. triedy		
		SR	ČR		Rakúsko	SR	ČR	
			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni
2	<b>Euro 0-2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	Euro 3	- 9	- 26	- 26	0	- 12	- 27	- 27
	Euro 4,5	- 45	- 26	- 26	- 12	- 50	- 27	- 27
	Euro 6, EEV	- 45	- 26	- 26	- 18	- 50	- 27	- 27
3	<b>Euro 0-2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	Euro 3	- 9	- 22	- 21	0	- 12	- 22	- 23
	Euro 4,5	- 45	- 22	- 21	- 12	- 50	- 22	- 23
	Euro 6, EEV	- 45	- 22	- 21	- 18	- 50	- 22	- 23
4	<b>Euro 0-2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	Euro 3	- 9	- 22	- 22	0	- 12	- 23	- 23
	Euro 4,5	- 45	- 22	- 22	- 12	- 50	- 23	- 23
	Euro 6, EEV	- 45	- 22	- 22	- 18	- 50	- 23	- 23

Zdroj: autori

Z tabuľky 6 vyplýva, že zvýhodnenie autobusov spĺňajúcich prísnejšie emisné normy je najväčšie v Slovenskej republike. Autobusy nad 12 ton emisnej triedy Euro 4 a vyššie, EEV sú v Slovenskej republike zvýhodnené na diaľniciach a rýchlostných cestách o 45 % a na cestách I. triedy o 50 % oproti autobusom emisnej triedy Euro 0-2. Čo sa týka autobusov do 12 ton emisnej triedy Euro 4 a vyššie, EEV, tie sú v Slovenskej republike na diaľniciach a rýchlostných cestách a aj na cestách I. triedy zvýhodnené o 50 % oproti autobusom do 12 ton emisnej triedy Euro 0-2.

V Českej republike sú sadzby mýta z hľadiska emisných tried rozdelené len do dvoch skupín. Sadzby pre autobusy emisnej triedy Euro 3-6, EEV sú o 21 až 27 % nižšie ako sadzby pre autobusy emisnej triedy Euro 0-2 v závislosti od počtu náprav vozidiel.

V Rakúsku sú na diaľniciach a rýchlostných cestách sadzby mýta pre autobusy emisnej triedy Euro 3 také isté ako sadzby mýta pre autobusy emisnej triedy Euro 0-2, pričom sú ale autobusy emisnej triedy Euro 4, 5 zvýhodnené oproti vozidlám emisnej triedy Euro 0-2 o 12 %.

Z analýzy výšky sadziieb mýta pre autobusy vyplýva, že zvýhodnenie autobusov emisnej triedy Euro 4 a vyššie, EEV je v Slovenskej republike najväčšie v porovnaní s Českou republikou a Rakúskom. Sadzby mýta pre autobusy sú v Českej republike a v Rakúsku také isté ako sadzby mýta pre nákladné vozidlá. **V Slovenskej republike sú stanovené osobitné sadzby pre nákladné vozidlá a osobitné sadzby pre autobusy.**



Na základe uvedeného sa tu vynárajú nasledovné otázky. *Na základe akých prepočtov je v SR zvýhodnenie autobusov emisnej triedy Euro 4 ďaleko vyššie ako pri nákladných automobiloch? Ako bola aplikovaná smernica 2006/38/ES [10]?* Na druhej strane by autori tohto článku vzhľadom na prínosy autobusovej dopravy z hľadiska životného prostredia, kongescií, statickej dopravy oproti individuálnej automobilovej doprave odporúčali len veľmi malé mýtné poplatky len na tranzitných cestách. Spoplatnenie autobusovej dopravy by sa jednoznačne nemalo týkať mestskej hromadnej dopravy, čo sa v mnohých prípadoch v SR stalo. Napríklad ak autobusové linky mestskej hromadnej dopravy obsluhujú aj obce, ktoré nie sú v intraviláne mesta.

V tabuľke 7 je vyjadrený rozdiel medzi sadzbami mýta pre autobusy v Českej republike a v Rakúsku a sadzbami mýta pre autobusy v Slovenskej republike v percentách. Pričom červenou farbou je zvýraznené, o koľko percent sú vyššie sadzby mýta v Českej republike a v Rakúsku ako sadzby mýta v Slovenskej republike. Všetky záporné čísla vyjadrujú, o koľko percent sú sadzby mýta v Českej republike a v Rakúsku nižšie oproti sadzbám mýta v Slovenskej republike. Sadzby mýta v Slovenskej republike boli stanovené ako 100 %. Sadzby mýta v Českej republike sú prepočítané kurzom NBS zo dňa 28. 1. 2010 na eurá (1 EUR = 26,232 CZK).

Tab. 7 – Rozdiel medzi sadzbami mýta pre autobusy v Českej republike a v Rakúsku a sadzbami mýta v Slovenskej republike v percentách

Počet náprav	Emisná trieda	Rozdiel medzi sadzbami mýta v ČR a v Rakúsku a sadzbami mýta v SR v %						
		Diaľnice a rýchlostné cesty				Cesty I. triedy		
		SR	ČR		Rakúsko	SR	ČR	
			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni			Piatok od 15:00 do 21:00	Ostatné časy a dni v týždni
2	Euro 0-2	100	-1	-22	+ 60	100	-35	-49
	Euro 3	100	-19	-36	+ 76	100	-46	-57
	Euro 4,5	100	+ 35	+ 6	+ 157	100	-5	-25
	Euro 6, EEV	100	+ 35	+ 6	+ 140	100	-5	-25
3	Euro 0-2	100	+ 92	+ 26	+ 124	100	+ 29	-16
	Euro 3	100	+ 66	+ 9	+ 146	100	+ 14	-25
	Euro 4,5	100	+ 176	+ 81	+ 259	100	+ 100	+ 31
	Euro 6, EEV	100	+ 176	+ 81	+ 236	100	+ 100	+ 31
4	Euro 0-2	100	+ 181	+ 84	+ 236	100	+ 86	+ 22
	Euro 3	100	+ 140	+ 57	+ 270	100	+ 63	+ 7
	Euro 4,5	100	+ 300	+ 162	+ 439	100	+ 186	+ 87
	Euro 6, EEV	100	+ 300	+ 162	+ 404	100	+ 186	+ 87

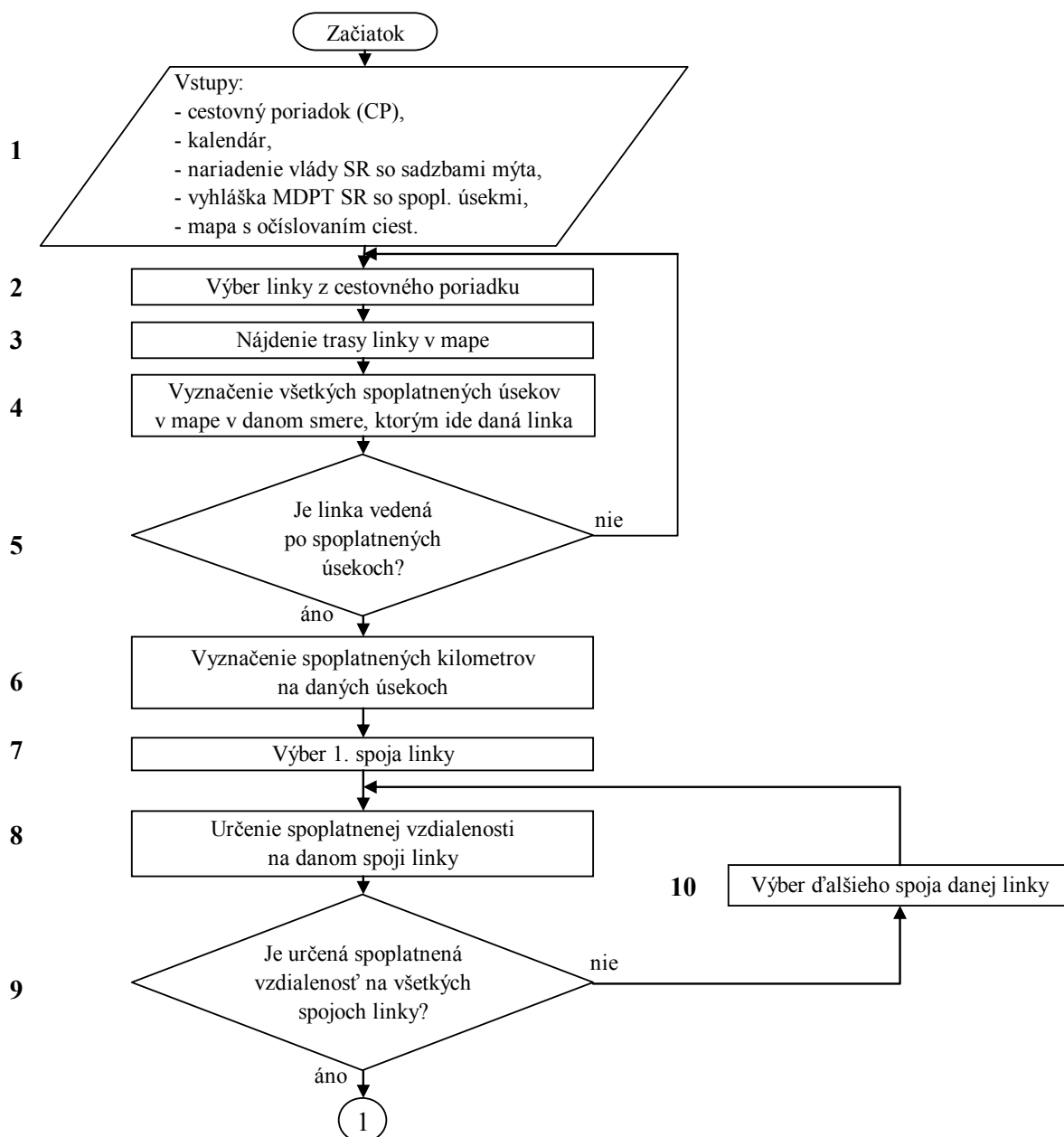
Zdroj: autori

Z uvedenej tabuľky vyplýva, že sadzby mýta pre autobusy na diaľniciach a rýchlostných cestách v Rakúsku sú oproti sadzbám mýta pre autobusy v Slovenskej republike vyššie v rozsahu od 60 do 439 %. Sadzby mýta pre autobusy v Českej republike sú

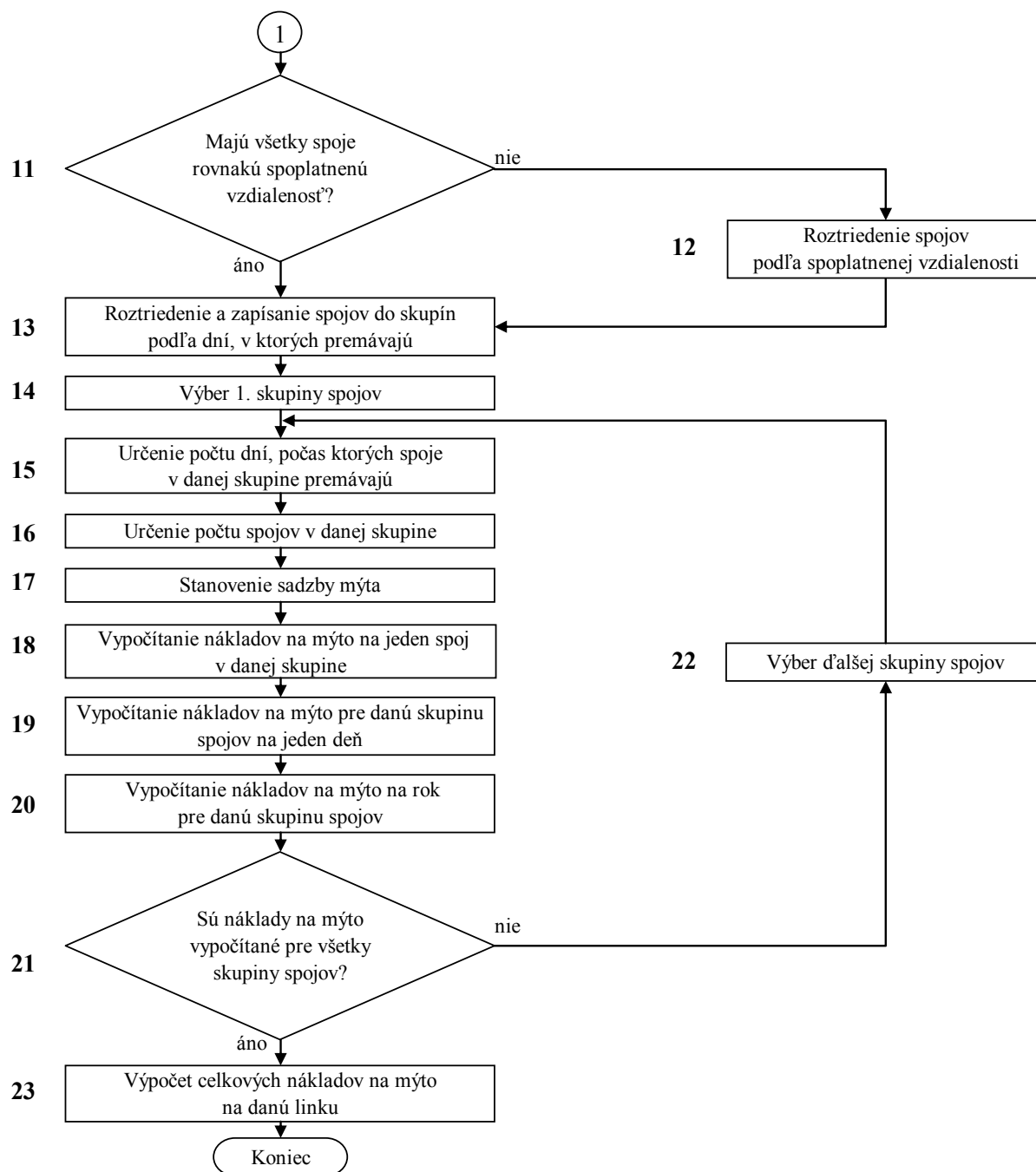
pre niektoré kategórie vozidiel vyššie ako v Slovenskej republike a pre niektoré kategórie zase nižšie. Závisí to od emisnej triedy vozidla a času a dňa v týždni, kedy je vykonaná jazda po spoplatnených pozemných komunikáciách.

### 3. NÁVRH POSTUPU PRE STANOVENIE DOPADOV MÝTA NA PRAVIDELNÚ AUTOBUSOVÚ DOPRAVU

Od schválenia príslušnej legislatívy pre zavedenie elektronického mýta v SR bolo jasné, že bude mať dopady na náklady aj na pravidelnú autobusovú dopravu. Preto sa autori tohto príspevku snažili vypracovať postup pre stanovenie dopadov mýta na pravidelnú autobusovú dopravu. Tento postup je spracovaný vo vývojovom diagrame (obrázok 3).



Obr. 3 – Vývojový diagram pre výpočet nákladov na mýto na pravidelnú autobusovú dopravu



Zdroj: autori

Pokračovanie obr. 3 – Vývojový diagram pre výpočet nákladov na mýto na pravidelnú autobusovú dopravu

### Stručný popis k vývojového diagramu:

Ešte v dobe písania príspevku nebola tzv. kalkulačka mýta na stránke prevádzkovateľa mýta v SR ([www.emyto.sk](http://www.emyto.sk)) použiteľná pre presné stanovenie spoplatnených úsekov. Navrhovaný postup bol vypracovaný ešte pred zavedením mýta, a preto sa navrhuje, aby sa všetky spoplatnené úseky v danom smere, ktorým ide daná linka, vyznačili v mape. Jednotlivé úseky sa v mape vyznačia na základe vyhlášky, ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta. Začiatky a konce

jednotlivých úsekov sú stanovené križovaniami, ktoré sú uvedené pomocou čísiel jednotlivých ciest.

V **bloku 5** sa zisťuje, či je daná linka vedená po spoplatnených úsekoch, pričom sa samozrejme berie do úvahy skutočná trasa, po ktorej jednotlivé spoje premávajú s ohľadom na polohu jednotlivých zastávok. Ak nie je daná linka vedená po spoplatnených úsekoch, vyberie sa nová linka, čiže sa pokračuje v bloku 2. Ak daná linka je vedená po spoplatnených úsekoch, na daných úsekoch sa vyznačia podľa vyhlášky so spoplatnenými úsekmi spoplatnené kilometre (**blok 6**). V ďalšom bloku (**blok 7**) sa vyberie prvý spoj danej linky z cestovného poriadku a následne sa v **bloku 8** určí spoplatnená vzdialenosť na danom spoji spočítaním spoplatnených kilometrov na jednotlivých úsekoch, po ktorých daný spoj prechádza. V **bloku 11** sa zisťuje, či všetky spoje danej linky majú rovnakú spoplatnenú vzdialenosť. Ak nemajú všetky spoje danej linky rovnakú spoplatnenú vzdialenosť, tak sa spoje roztriedia podľa spoplatnenej vzdialenosti (**blok 12**) a až potom sa spoje roztriedia a zapíšu do tabuľky podľa dní, v ktorých premávajú (**blok 13**). Ak majú všetky spoje rovnakú spoplatnenú vzdialenosť, tak sa hneď roztriedia a zapíšu do tabuľky podľa dní, v ktorých premávajú (blok 13). Takto vzniknú skupiny spojov, kde v rámci jednej skupiny sú spoje, ktoré majú rovnakú spoplatnenú vzdialenosť a premávajú v rovnaké dni. Čiže počet dní, počas ktorých spoje v jednej skupine premávajú, je rovnaký pre všetky spoje danej skupiny.

Spoplatnená vzdialenosť na jeden spoj v skupine je totožná so spoplatnenou vzdialenosťou vyjadrenou v kilometroch na spoj pre danú skupinu spojov.

V **bloku 15** sa určí počet dní v roku, počas ktorých spoje v danej skupine premávajú. Počet týchto dní sa zistí spočítaním jednotlivých dní z kalendára. Závisí, či sú to pracovné dni, dni školského vyučovania, pracovné dni počas školských prázdnin, sobota, nedeľa, sviatky a podobne.

Celkové náklady na mýto na linku sa vypočítajú v **bloku 23** ako súčet všetkých nákladov na mýto, ktoré sú vypočítané pre jednotlivé skupiny spojov. Postup výpočtu je zrejmy z vývojového diagramu (obrázok 3).

Navrhnutý postup sme validovali na autobusových linkách konkrétneho dopravcu.

#### **4. DOPADY ZAVEDENIA MÝTA NA PRÍMESTSKÚ AUTOBUSOVÚ DOPRAVU U KONKRÉTNÉHO DOPRAVCU**

Dopady zavedenia elektronického výberu mýta sú analyzované na všetkých prímestských linkách konkrétneho dopravcu, u ktorého je spoplatnená vzdialenosť na všetkých prímestských autobusových linkách 2 201 048 km za rok. Dni, počas ktorých spoje premávajú, sú určené na základe značiek vysvetlených v cestovnom poriadku.

Dĺžky spoplatnených úsekov na jednotlivých linkách som určené ešte podľa vyhlášky MDPT SR č. 413/2007 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta. Táto vyhláška [13] už dnes nie je platná, bola zrušená vyhláškou č. 529/2009 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta v znení neskorších predpisov.

Náklady na elektronické mýto na prímestské autobusové linky sú uvedené v tabuľke 8. Náklady na mýto na prímestské autobusové linky sú vyčítané na základe vypočítaných sadziieb podľa VÚD, a. s., Žilina [4], taktiež podľa sadziieb určených v pôvodnom nariadení vlády SR č. 350/2007 Z. z. a podľa v súčasnosti aktuálnych sadziieb. Pri výpočte sú použité sadzby mýta pre autobusy nad 12 ton emisnej triedy Euro 4. Sadzby mýta sú použité pre cesty I. triedy vzhľadom na to, že zo všetkých prímestských autobusových liniek konkrétneho dopravcu nie je ani jeden spoj vedený po diaľnici alebo po rýchlostnej ceste.

Tab. 8– Náklady na elektronické mýto na prímestských autobusových linkách

<b>Spôsob určenia sadziieb</b>	<b>Spoplatnená vzdialenosť na linkách (km/rok)</b>	<b>Sadzba mýta (EUR/km)</b>	<b>Náklady na mýto (EUR/rok)</b>
Vypočítané podľa VÚD, a. s., Žilina	2 201 048	0,163	<b>358 771</b>
Pôvodné nariadenie vlády č. 350/2007 Z. z.	2 201 048	0,1095	<b>241 015</b>
Nariadenie vlády č. 586/2009 Z. z.	2 201 048	0,040	<b>88 042</b>

Zdroj: autori

Náklady na elektronické mýto na všetky prímestské autobusové linky konkrétneho dopravcu sú pri použití vozidiel emisnej triedy Euro 4 podľa aktuálnych sadziieb mýta 88 042 EUR/rok. Ak by boli prijaté sadzby mýta, ktoré by zahŕňali jednotkové investičné náklady na infraštruktúru, jednotkové náklady na opravy a údržbu infraštruktúry a náklady na mýtny systém, tak by boli náklady na mýto na prímestské autobusové linky u daného dopravcu až 358 771 EUR/rok.

## 5. ZÁVER

Mýto sa citeľne a negatívne prejavuje v nákladoch dopravcov. Vykonávanie diaľkových autobusových liniek je komerčná činnosť a ich prevádzkovanie závisí od dosahovanej rentability. Náklady na mýto v plnom rozsahu znášajú dopravcovia, preto aj väčšina autobusových dopravcov hneď po zavedení mýta zvýšila cestovné na diaľkových autobusových linkách. Čo sa týka prímestskej autobusovej dopravy, linky prímestskej autobusovej dopravy sú väčšinou predmetom verejného záujmu. Na základe zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme sa samosprávny kraj zaväzuje dopravcovi uhradiť preukázanú stratu. Preukázaná strata sa vypočíta ako rozdiel medzi ekonomickou cenou za poskytovanie výkonov vo verejnom záujme a tržbami z regulovaného cestovného vrátane ďalších výnosov dosiahnutých plnením povinnosti poskytovať výkony vo verejnom záujme za osobitné cestovné. Náklady na mýto sa prejavujú zvýšením ekonomicky oprávnených nákladov s priamym dopadom na výšku ekonomickej ceny. V konečnom dôsledku náklady na mýto v prímestskej autobusovej doprave priamo zaťažujú rozpočty samosprávnych krajov.

Na základe nadobudnutia účinnosti Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3. 12. 2007) sa zmluvy o výkonoch vo verejnom záujme budú transformovať na zmluvy o službách vo verejnom záujme. Samosprávne kraje v SR dosiahli zníženie sadzieb mýta, čo sa výrazne prejaví v znížení nákladov na mýto (pozri tab. 8). Na druhej strane rôzne politické zásahy meniace odborné výpočty sú pre odbornú prax veľmi problematické. Je potrebné tiež poznamenať, že dopravca má možnosť znížiť dopady mýta na náklady tým, že na autobusové linky s najväčším rozsahom spoplatnených úsekov bude nasadzovať ekologickjšie autobusy (v SR Euro 4 a vyššie).

V závere treba upozorniť aj na systém kontroly platenia mýta v SR, ktorý je založený na 6 pevných kontrolných bránach, ktoré sú umiestnené na diaľniciach a rýchlостných cestách, 40 prenosných kontrolných zariadeniach, ktoré sú na cestách I. triedy, a 25 mobilných vozidlových jednotkách. Výber mýta kontroluje mýtna polícia, ktorá rieši priestupky na mieste, pričom v blokovom konaní je výška pokuty veľmi vysoká, a to 1 655 eur, ku ktorej sa ešte pripočíta doplatok mýta (v správnom konaní je 2 655 eur). V prípade niektorých nedbalostných priestupkov – napr. zlého nastavenia palubnej jednotky (OBU), je táto pokuta od 1. 2. 2010 znížená na 120 eur (v správnom konaní na 160 eur). Dopravnej firme za správne delikty môže byť vyrubená pokuta 16 595 eur.

Ani v tejto oblasti, žiaľ, neexistujú určité zjednotenia v rámci štátov Európskej únie a vodiči sa v tom len ťažko orientujú. V niektorých štátoch je za priestupok pri používaní spoplatnených ciest pokuta 70 eur, v iných 1 655 eur.

Elektronické mýto v SR výrazne zasiahlo aj autobusovú dopravu a v niektorých mestách aj mestskú autobusovú dopravu do priľahlých obcí, ktoré sú obsluhované autobusovými linkami. Treba poukázať na paradox, ktorý vznikol v MHD v Košiciach, kde autobusové linky do Šace, ktoré obsluhujú aj niektoré časti mesta aj sú spoplatňované a súběžné linky električkovej dopravy nie. Bohužiaľ až teraz sa hľadajú v SR riešenia, aby sa elektronické mýto netýkalo mestskej hromadnej dopravy.

## POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] GNAP, J. – JURKOVIČOVÁ, H.: *Zavedenie elektronického výberu mýta v SR*. In: *Transport – dopravné noviny*, 10/2009. Vydavateľstvo LUXUR, Bratislava 2009, s. 40 - 41. ISSN 1335-7433.
- [2] GNAP, J. – JURKOVIČOVÁ, H.: *Elektronické mýto v SR a v susedných štátoch*. In: *Transport – dopravné noviny*, 1/2010. Vydavateľstvo LUXUR, Bratislava 2010, s. 14 - 15. ISSN 1335-7433.
- [3] JURKOVIČOVÁ, H.: *Stanovenie dopadov elektronického mýta na autobusovú dopravu*. Diplomová práca. Žilinská univerzita v Žiline, 2009.
- [4] PALČÁK, L.: *Elektronické mýtné systémy v Európe, ich význam pri regulovaní dopravy a výstavbe cestnej infraštruktúry*. Odborná konferencia o elektronickom mýtnom systéme. 25. 11. 2009 Žilina. Výskumný ústav dopravný, a. s., Žilina. In: [www.emyto.sk](http://www.emyto.sk).
- [5] *Nariadenie vlády SR č. 350/2007 Z. z., ktorým sa ustanovuje výška sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií v znení neskorších predpisov*.

- [6] *Nariadenie EP a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85.*
- [7] *Nariadenie Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovom zariadení v cestnej doprave.*
- [8] *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (Ú. v. EÚ L 315, 3. 12. 2007).*
- [9] *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.*
- [10] *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.*
- [11] *Vyhláška MDPT SR č. 26/2010 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška MDPT SR č. 529/2009 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta v znení vyhlášky č. 10/2010 Z. z.*
- [12] *Vyhláška MDPT SR č. 388/2009 Z. z., ktorou sa vydáva Mýtny poriadok v znení neskorších predpisov.*
- [13] *Vyhláška MDPT SR č. 413/2007 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta.*
- [14] *Vyhláška MDPT SR č. 529/2009 Z. z., ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta v znení neskorších predpisov.*
- [15] *Zákon č. 25/2007 Z. z. o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.*
- [16] [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)
- [17] [www.cdb.sk](http://www.cdb.sk)
- [18] [www.emyto.sk](http://www.emyto.sk)
- [19] [www.myto.cz](http://www.myto.cz)
- [20] [www.ndsas.sk](http://www.ndsas.sk)
- [21] [www.premid.cz](http://www.premid.cz)