

ANALÝZA SPOPLATNENIA CIEST I. TRIEDY MÝTOM V SR Z REGIONÁLNEHO HĽADISKA

ANALYSIS OF TOLLING THE I. CLASS ROADS IN THE SR FROM REGIONAL POINT OF VIEW

Vladimír Konečný¹

Anotace: Príspevok sa zaoberá spoplatnením ciest I. triedy elektronickým mýtom vo vzťahu k vnútroštátnej cestnej nákladnej doprave. Analyzuje regionálne rozdiely v rozsahu spoplatnenia ciest I. triedy. Skúma tiež možnosti použitia ciest II. triedy ako alternatívu regionálnej dopravy voči spoplatneným cestám I. triedy.

Klíčová slova: mýto, vnútroštátna cestná nákladná doprava, cesty I triedy, cesty II. triedy

Summary: The paper deals with e-tolling of the I. class roads in relation to national road freight transport. Article analyses e-tolling differences from regional point of view. It investigates the possibilities of II. class roads usage for regional haulage as alternative to the I. class usage.

Key words: e-toll, national road freight transport, I. class roads, II. class roads

1. ÚVOD

Slovenská republika spustila od 1. januára 2010 elektronický mýtny systém pre vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 tony. Mýtny systém v SR okrem diaľnic a rýchlostných ciest zahŕňa aj takmer 1 500 km ciest I. triedy. Práve spoplatnenie ciest I. triedy je v súčasnosti veľmi často diskutovanou témou, hlavne pokiaľ ide o dopady mýta na dopravcov, ceny za prepravu ako aj ich prenesenie do cien tovarov a služieb. Článok je zameraný na regionálne rozdiely v spoplatnení ciest I. triedy a na identifikáciu možností využívať spoplatnenú, resp. nespoplatnenú, cestnú infraštruktúru pre potreby vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy.

Právny základ pre zavedenie a prevádzku systému elektronického výberu mýta v Slovenskej republike predstavuje:

- **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
- **Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 26/2010 Z. z.**, ktorou sa vymedzujú úseky diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy s elektronickým výberom mýta
- **Nariadenie vlády Slovenskej republiky č. 350/2007 Z. z.**, ktorým sa ustanovuje výška sadzby mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií v znení **Nariadenia vlády č. 586/2009 Z. z.**
- **Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 388/2009 Z. z.**, ktorou sa vydáva **Mýtny poriadok**, v znení neskorších predpisov

¹ Ing. Vladimír Konečný, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta PEDaS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, Tel.: 00421-41-513 3539, E-mail: Vladimir.Konecny@fpedas.uniza.sk

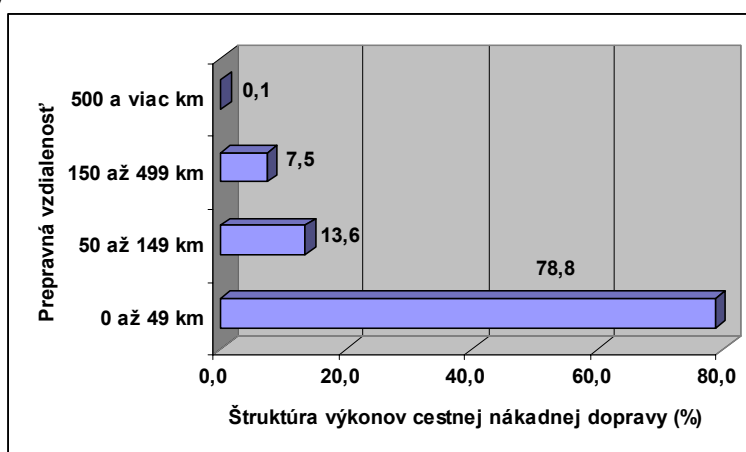
Z dostupných štatistík o výkonoch vnútroštátnej dopravy (tab.1) vyplýva, že takmer 80 % všetkého tovaru vo vnútroštátnej nákladnej doprave je prepraveného na vzdialenosť do 49 km. To znamená, že v drvivej väčšine ide o regionálne prepravy realizované na okresnej alebo krajskej úrovni (obr.1).

Tab. 1 - Prepravené množstvo tovaru vnútroštátnou cestnou nákladnou dopravou v Slovenskej republike v roku 2007

Prepravná vzdialenosť (km)	Prepravené množstvo tovaru (tis. ton)		
	Pre cudzie potreby	Pre vlastné potreby	spolu
0 až 49 km	65 291	54 562	119 853
50 až 149 km	14 923	5 701	20 624
150 až 499 km	8 884	2 512	11 396
500 a viac km	118	103	221
Spolu	89 216	62 878	152 094

Zdroj: Spracovanie autora na základe Ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií 2008

Prepravené množstvo tovaru v závislosti na prepravnej vzdialenosti má v ostatných rokoch vyrovnanú štruktúru, takže najaktuálnejšie údaje z roku 2007 nie sú náhodné, ale ide o typické veličiny.



Zdroj: Spracovanie autora na základe Ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií 2008

Obr. 1 - Štruktúra výkonov vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy v roku 2007

2. ANALÝZA SPOPLATNENIA CIEST I. TRIEDY Z REGIONÁLNEHO HĽADISKA

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 umožňuje spoplatniť mýtom aj paralelné komunikácie s transeurópskou cestnou sieťou (TEN). Táto možnosť spoplatnenia je zakotvená aj v § 1 zákona NR SR č. 25/2007 o elektronickom výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov. K týmto cestným komunikáciám patria nielen paralelné cesty, do ktorých sa môže odkloniť doprava, ale aj pozemné komunikácie, ktoré priamo konkurujú určitým častiam siete TEN. Uvedená smernica ani zákon však jednoznačne nedefinujú paralelnú komunikáciu, t. j. či ide o smerovo rovnako vedenú komunikáciu s TEN

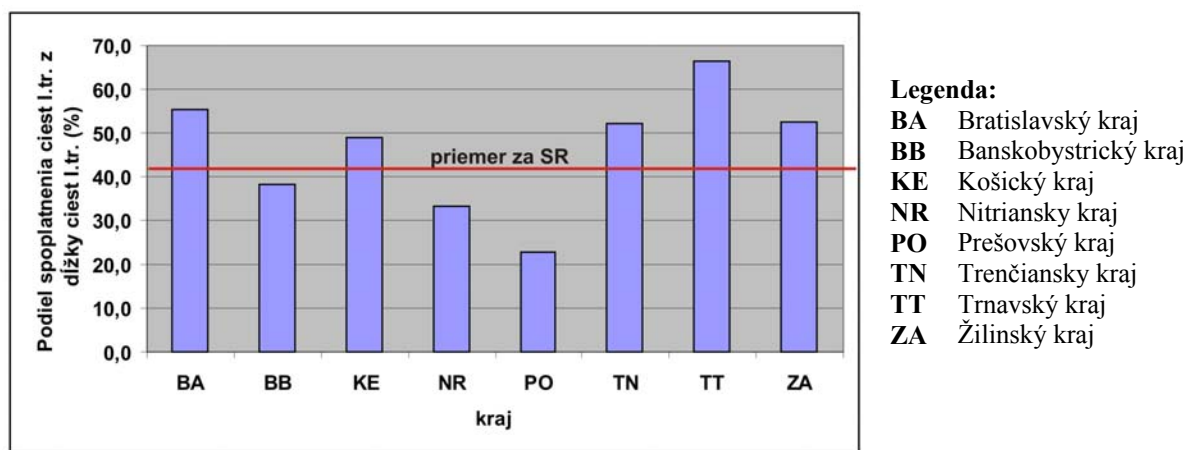
v istej vzdialenosti od nej alebo či ide o komunikáciu použitím ktorej je možné tiež dosiahnuť cieľ trasy ako pri použití TEN.

Ako jedna z možností identifikovania ciest I. triedy, na ktoré sa môže presunúť doprava z nadradenej infraštruktúry, je zavedenie mýtného systému vo viacerých etapách. Najskôr spoplatniť komunikácie v rámci TEN. S časovým odstupom realizované prieskumy intenzity vozidiel na cestnej sieti dokážu odhaliť rizikové, resp. konkurenčné, cesty I. triedy na základe rozdielov intenzity dopravy na nich pred a po spoplatnení komunikácií v rámci TEN. Takto identifikované cesty I. triedy je vhodné následne spoplatniť elektronickým mýtom.

Problémom z pohľadu vnútroštátnej dopravy je, že účel ciest II. triedy často plnia cesty I. triedy, ktoré sú v mnohých prípadoch na rozdiel od ciest II. triedy už spoplatnené. Použitie ciest I. triedy je ovplyvnené aj absenciou ciest II. triedy v konkrétnych regiónoch SR.

Podľa STN 736101 (Projektovanie ciest a diaľnic) je cesta I. triedy cesta, ktorá má význam pre medzinárodnú a vnútroštátnu dopravu. Zabezpečuje bez prerušenia prepojenie sídiel krajov a hraničných priechodov. Cesta I. triedy by mala vzhľadom na technické parametre zabezpečiť rýchlu a bezpečnú dopravu, najmä tranzitnú a obchádzať mestá a obce.

Spoplatnené úseky ciest I. triedy uvedené vo vyhláške Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (MDPT SR) nie sú členené z regionálneho hľadiska podľa jednotlivých krajov SR. Na základe realizovanej analýzy spoplatnených ciest I. triedy je možné konštatovať, že z regionálneho hľadiska je spoplatnenie ciest I. triedy mýtom nerovnomerné. Na obrázkoch 2 a 3 je graficky znázornené regionálne porovnanie podielu spoplatnených ciest I. triedy z celkovej dĺžky ciest I. triedy, ktorú majú k dispozícii dopravcovia pre realizáciu regionálnej vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy v jednotlivých krajoch SR.

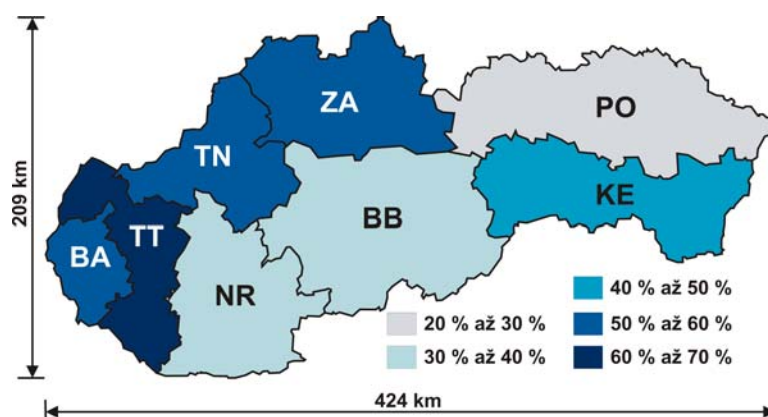


Zdroj: Spracovanie autora na základe vyhlášky MDPT SR č.26/2010 a údajov Cestnej databanky Slovenskej správy ciest (SSC)

Obr. 2 - Percentuálna štruktúra rozsahu spoplatnenia ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. triedy v krajoch SR

Najmenší podiel spoplatnenia ciest I. triedy z ich celkovej dĺžky dosahuje Prešovský kraj, v ktorom je približne len každý štvrtý kilometer ciest I. triedy spoplatnený, naproti tomu v Trnavskom kraji sú v priemere spoplatnené až dva z troch kilometrov ciest I. triedy. Priemer za celú SR predstavuje približne 42 %, čo znamená, že spoplatnené sú v priemere dva z piatich kilometrov ciest I. triedy.

Rozdiely medzi kraji v spoplatnení ciest I. triedy vytvárajú oblasti, v rámci ktorých aj pri medzikrajovej preprave vznikajú výrazné rozdiely v spoplatnení, a tým aj rôzny dopad mýta na dopravcov pri použití ciest I. triedy. Najhoršie je na tom región Považia (západ a severozápad SR), ako vyplýva z obrázka 3. Tento stav je spôsobený aj existenciou diaľničnej siete na Považí, ale aj hornatnosťou územia horného Považia.



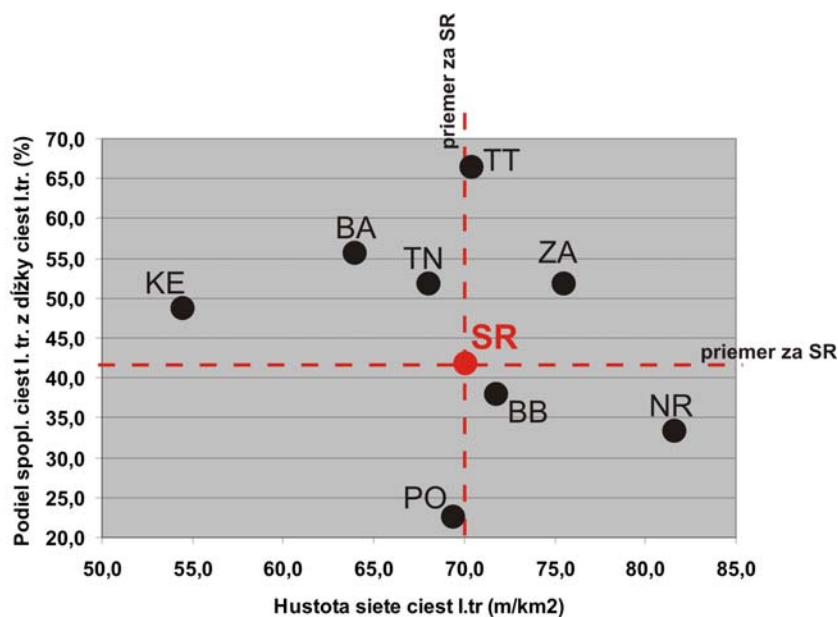
Obr. 3 - Podiel spoplatnených ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. triedy v krajoch SR

Významným faktorom z hľadiska dopravnej obslužnosti územia a dopytu nielen po vnútroštátnej cestnej nákladnej doprave je aj dostupnosť územia charakterizovaná hustotou cestnej siete, ktorá môže byť použitá pre vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu. V rámci krajov SR existujú veľké rozdiely v dĺžke dostupnej cestnej infraštruktúry ako aj v jej hustote. Pre analýzu rozsahu spoplatnenia ciest I. triedy vo vzťahu k hustote cestnej siete na krajskej úrovni boli použité údaje uvedené v tabuľke 2.

Tab. 2 - Charakteristiky cestnej infraštruktúry a rozlohy podľa krajov SR

Kraj	Rozloha (km ²)	Dĺžka ciest I. triedy (km)	Dĺžka ciest II. triedy (km)	Hustota ciest I. triedy (m/km ²)	Hustota ciest II. triedy (m/km ²)
Bratislavský kraj	2 053	131,68	210,415	64,1	166,6
Banskobystrický kraj	9 455	679,67	654,297	71,9	141,1
Košický kraj	6 751	366,616	586,247	54,3	141,1
Nitriansky kraj	6 344	517,749	500,223	81,6	160,5
Prešovský kraj	8 993	626,598	523,762	69,7	127,9
Trenčiansky kraj	4 502	307,675	349,414	68,3	146,0
Trnavský kraj	4 148	292,34	535,729	70,5	199,6
Žilinský kraj	6 788	511,955	326,208	75,4	123,5
SR	49 033	3 434,283	3 686,295	70,0	145,2

Z krajov SR má Košický kraj najmenšiu hustotu siete ciest I. triedy, ale nadpriemerný rozsah spoplatnenia ciest I. triedy. Podštandardnú hustotu siete ciest I. triedy a ich nadštandardný rozsah spoplatnenia majú aj Bratislavský a Trenčiansky kraj. Najväčšiu hustotu ciest I. triedy má Nitriansky kraj, v ktorom je spoplatnený podpriemerný podiel ciest I. triedy, pozri obr.4.

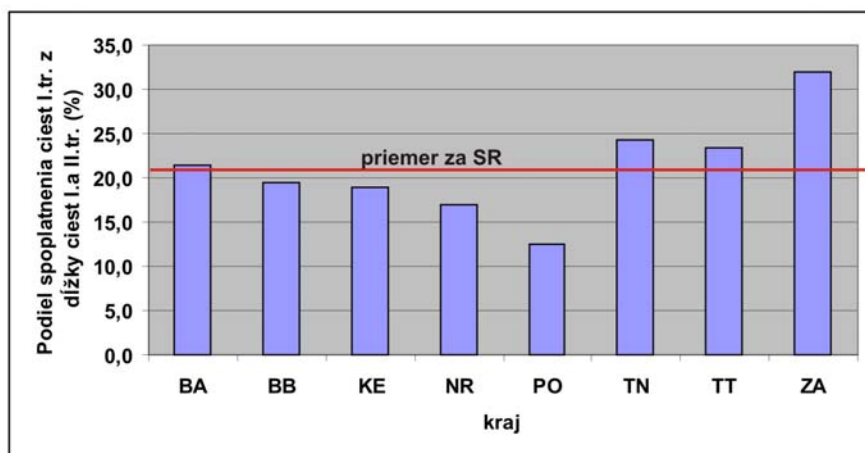


Zdroj: Spracovanie autora na základe vyhlášky MDPT SR č.26/2010 a údajov Cestnej databanky SSC

Obr. 4 - Vzťah hustoty siete ciest I. triedy a štruktúry spoplatnenia ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. triedy v krajoch SR

Pre realizáciu vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy sú aj vzhľadom na vyššie uvedené prepravené množstvá tovarov na vzdialenosť do 49 km často využívané aj cesty II. triedy. **Podľa STN 736101 je cesta II. triedy cesta, ktorá má význam najmä pre dopravu medzi okresmi a kraji.** Zabezpečuje prepojenie miest okresného významu a ciest I. triedy. Od rekatégorizácie v roku 2003 už cesty II. triedy neplnia funkciu medzinárodných ťahov (európskych ciest). Túto funkciu vykonávajú cesty vyššej kategórie.

Ak do analýzy spoplatnenia ciest I. triedy zapracujeme aj cesty II. triedy ako potenciálnu infraštruktúru pre regionálnu vnútroštátnu dopravu, regionálne rozdiely v rozsahu spoplatnenia sú ešte výraznejšie. Na obrázku 5 je znázornené porovnanie krajov na základe podielu spoplatnených ciest I. triedy na celkovej dĺžke ciest I. a II. triedy v rámci krajov v SR. Najmenší podiel má opäť Prešovský kraj, naopak najväčší podiel je v Žilinskom kraji. Postavenie Trnavského kraja z predchádzajúcej analýzy spoplatnenia sa zlepšilo z dôvodu existencie väčšej dĺžky ciest II. triedy a rovinnosťou územia v porovnaní so Žilinským krajom, v ktorom hornatosť územia výrazne ovplyvňuje rozsah ciest II. triedy. **Kým v Prešovskom kraji je spoplatnený približne každý ôsmy kilometer z celkovej dĺžky ciest I. a II. triedy, v Žilinskom kraji je to každý tretí kilometer.**



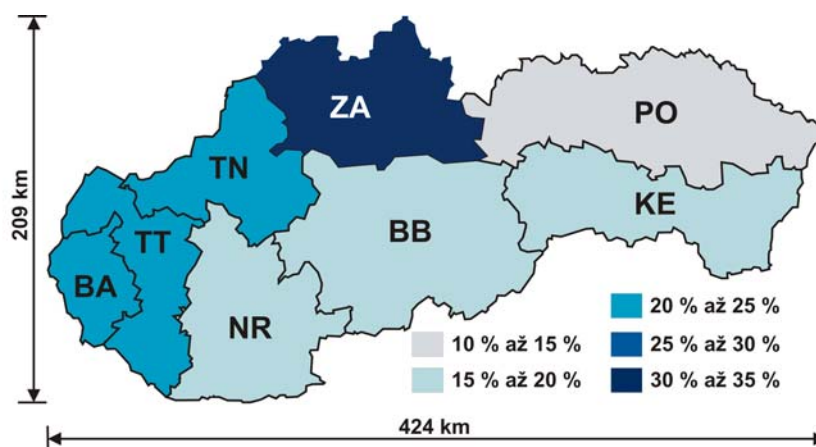
Legenda:

- BA** Bratislavský kraj
- BB** Banskobystrický kraj
- KE** Košický kraj
- NR** Nitriansky kraj
- PO** Prešovský kraj
- TN** Trenčiansky kraj
- TT** Trnavský kraj
- ZA** Žilinský kraj

Zdroj: Spracovanie autora na základe vyhlášky MDPT SR č.26/2010 a údajov Cestnej databanky SSC

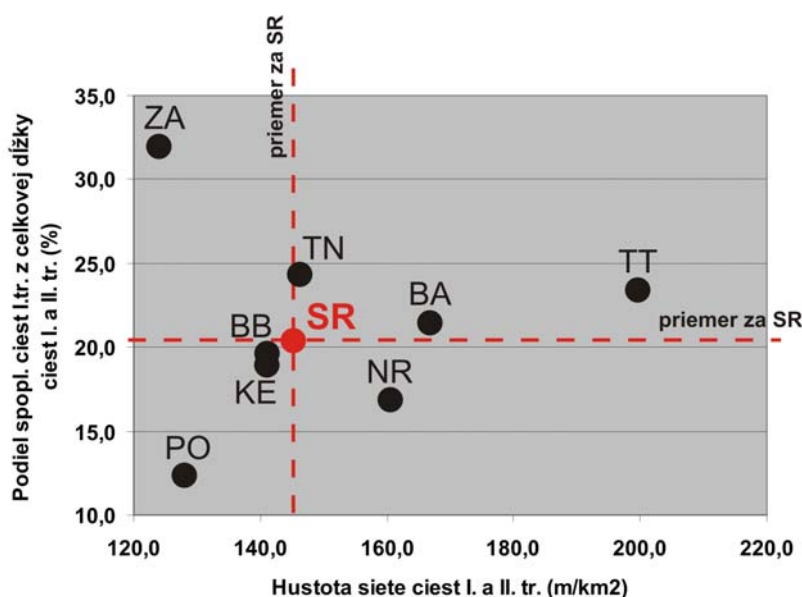
Obr. 5 - Percentuálna štruktúra rozsahu spoplatnenia ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. a II. triedy v krajoch SR

Východ územia SR a kraje nachádzajúce sa v južnej časti SR poskytujú vnútroštátnym dopravcom väčšie možnosti trasovania preprav po nespoplatnenej infraštruktúre v porovnaní s krajinami na západe a severozápade SR, pozri obr.6. Susediace kraje s rôznym podielom spoplatnenia ciest I. triedy vytvárajú aj rozdielne podmienky pri medzikrajovej vnútroštátnej nákladnej doprave.



Obr. 6 - Podiel spoplatnených ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. a II. triedy v krajoch SR

Ak pri posudzovaní hustoty cestnej infraštruktúry použiteľnej pre vnútroštátnu cestnú nákladnú dopravu zohľadníme aj cesty II. triedy, tak Žilinský kraj dosahuje najnižšiu hustotu siete ciest I. a II. triedy, ale najväčší podiel spoplatnených ciest I. triedy z celkovej dĺžky ciest I. a II. triedy v SR. Postavenie jednotlivých krajov je znázornené na obrázku 7.



Zdroj: Spracovanie autora na základe vyhlášky MDPT SR č.26/2010 a údajov Cestnej databanky SSC

Obr. 7 - Vzťah hustoty siete ciest I. a II. triedy a štruktúry spoplatnenia ciest I. triedy elektronickým mýtom z celkovej dĺžky ciest I. a II. triedy v krajoch SR

3. ZÁVER

Z analýz rozsahu spoplatnenia ciest I. triedy vyplynuli výrazné rozdiely na krajskej úrovni, čo vytvára rozdielne podmienky na prevádzkovanie vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy, keďže vo väčšine prípadov (okolo 80 %) ide o prepravy na okresnej, resp. krajskej úrovni.

Rozsah spoplatnenia ciest I. triedy by mal okrem rizika odklonu nákladnej dopravy z TEN rešpektovať aj:

- intenzitu nákladnej dopravy na cestách I. a II. triedy využívaných vo vnútroštátnej doprave,
- dostupnosť a hustotu siete ciest I. a II. triedy v jednotlivých častiach SR,
- možnosť použitia aj nespoptatnenej infraštruktúry pre vnútroštátnu dopravu, pričom rozdiely v rozsahu spoplatnenia medzi kraji by mali byť čo najmenšie,
- riziká presunu hlavne vnútroštátnej dopravy zo spoptatnených ciest I. triedy na nespoptatnené cesty II. triedy v správe samosprávnych krajov často vedúce centrami miest a obcí.

V súvislosti so spoptatnením ciest I. triedy elektronickým mýtom v je možné konštatovať, že:

- dopravcovia realizujúci prepravy vo vybraných krajoch SR majú väčšie možnosti obchádzania spoptatnených ciest I. triedy nespoptatnenými cestami I. triedy, prípadne cestami II. triedy v porovnaní s ostatnými kraji,
- rozdiely v rozsahu spoptatnenia ciest I. triedy mýtom môžu byť z regionálneho hľadiska diskriminačné,

- vzhľadom na regionálne rozdiely v spoplatnení ciest I. triedy nie je možné generalizovať dopady zavedenia mýta na vnútroštátnych dopravcov, resp. nimi realizované prepravy,
- mýto bude mať dopad nielen na dopravné firmy, ale aj na firmy prevádzkujúce vozidlá pre vlastné potreby, čo môže vplývať aj na ich aktivity a zamestnanosť v súvislosti s ich hlavným predmetom činnosti (pekársky, mäso spracujúci, mliekarský priemysel a pod.) – doprava pre vlastné potreby predstavuje viac ako 40 % výkonov vnútroštátnej nákladnej dopravy,
- regionálne rozdiely v spoplatnení ciest I. triedy mýtom môžu viesť k zneužitiu mýta pre bezdôvodné zvyšovanie cien dopravcov a následne aj cien tovarov a služieb,
- mýto na cestách I. triedy zdôrazňuje ešte viac úlohu optimalizácie rozvozoých úloh.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] KONEČNÝ, V. *Rozsah spoplatnenia cestnej siete a jeho determinanty v súvislosti so zavedením elektronického mýta v SR*. In: Národohospodárske aspekty dopravného systému: 7. mezinárodná vedecká konferencia Ústavu ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikácií Fakulty dopravní ČVUT v Praze, Praha: Ústav ekonomiky a managementu dopravy a telekomunikácií, FD ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03706-5.
- [2] POLIAK, M., KONEČNÝ, V. *Faktory determinujúce rozsah spoplatnenia cestnej infraštruktúry elektronickým mýtom = Factors determining the electronic tolling scope of road network*. In: Ekonomický časopis = Journal of economics. Roč. 56, č. 7, 2008, ISSN 0013-3035.
- [3] POLIAK, M. *Impacts of toll collection introduction on haulers*. In: Transcom 2009: 8-th European Conference of Young Research and Scientific Workers: Proceedings. Section 2. Economics and Management. Part 2. Žilina: University of Žilina, 2009, ISBN 978-80-554-0027-3.
- [4] *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2008*, Štatistický úrad SR, 2008.
- [5] *SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami*.
- [6] *SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2006/38/ES zo 17. mája 2006, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami*.
- [7] www.ndsas.sk (internetová stránka Národnej diaľničnej spoločnosti)
- [8] www.ssc.sk (internetová stránka Slovenskej správy ciest)
- [9] www.telecom.gov.sk (internetová stránka Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií SR)