

ANALÝZA VÝVOJE VÝBĚRU MÝTA

na zpoplatněných pozemních komunikacích v ČR

Resumé

Analýza vývoje výnosů z mýta vybraného na zpoplatněných pozemních komunikacích na území ČR v kontextu s délkou zpoplatněné sítě pozemních komunikací, dopravními výkony a sazbami mýtného, které jsou stanoveny s ohledem na emisní třídu a počet náprav vozidel.

LEDEN 2016



ANALÝZA VÝVOJE VÝBĚRU MÝTA

NA ZPOPLATNĚNÝCH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČR

Cíl dokumentu:

Vzhledem k aktuálnosti problematiky a skutečnosti, že mýtné je jedním z důležitých finančních zdrojů pro rozvoj dopravní infrastruktury v České republice (je příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury - SFDI), jsme se rozhodli vypracovat základní studii, která na základě dostupných dat přiblíží čtenářům faktory ovlivňující výši, strukturu a vývoj výnosů z mýta. Cílem studie je též ukázat výši výnosů z mýta, které je v současnosti vybíráno od nákladních vozidel s hmotností nad 3,5 tuny a autobusů, ve vazbě na délku zpoplatněných komunikací, výši sazeb mýtného a zejména dopravní výkony realizované na dálnicích, rychlostních silnicích a zpoplatněných úsecích ostatních silnic I. třídy v ČR.

Poznámky:

- Všechna níže uvedená data jsou uváděna za roky 2007 až 2015
- Detailní údaje a zdrojové dokumenty je možné zjistit přímo v aplikacích:

IODA <http://www.ioda.cz>

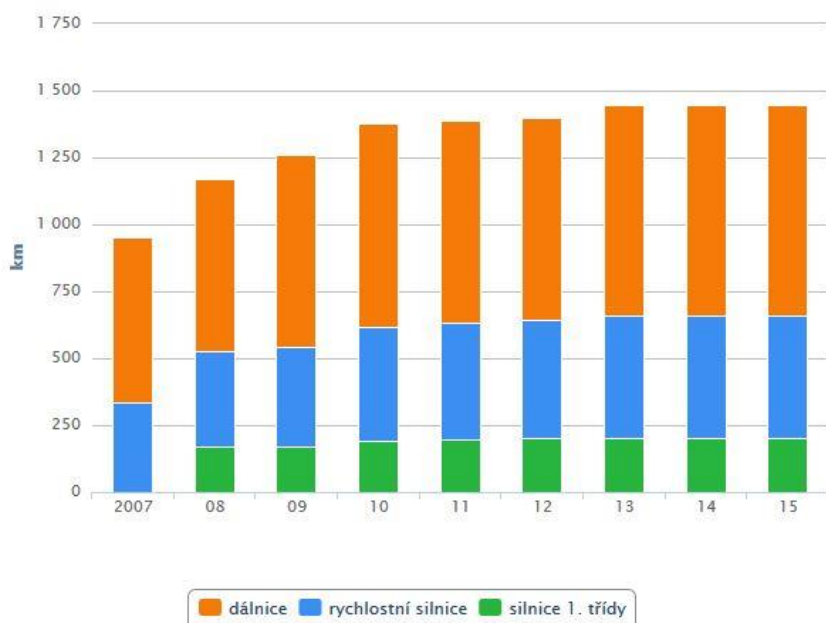
Výročenký <http://www.vyrocenky.cz>

1. DÉLKA ZPOPLATNĚNÝCH KOMUNIKACÍ

Elektronické mýtné, tj. výkonové zpoplatnění používání vybraných pozemních komunikací, bylo v ČR zavedeno od 1. ledna 2007. Původně se týkalo pouze vozidel s celkovou hmotností nad 12 tun. Od 1. ledna 2010 však vztahuje i na vozidla s celkovou hmotností nad 3,5 tuny.

Výchozí síť zpoplatněných pozemních komunikací zahrnovala přibližně 950 kilometrů dálnic a rychlostních silnic pro motorová vozidla. Od 1. ledna 2008 bylo zpoplatnění rozšířeno též na některé úseky silnic I. třídy (v rozsahu cca 170 km). Od té doby délka zpoplatněných úseků postupně narostla až na současných 1 446,2 km (rozšíření sítě o 52 %), což ukazuje následující graf.

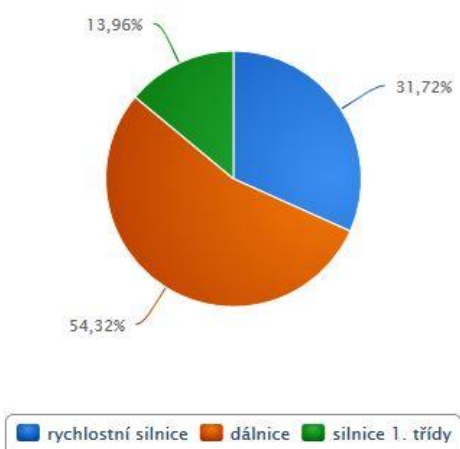
Graf č. 1: *Délka dálnic a silnic zpoplatněných mýtem*



www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 23: http://data.ioda.cz/#ds=23s_all-all_dim1

Graf č. 2: *Podíly dálnic a silnic na celkové délce komunikací zpoplatněných mýtem*



Pozn.: V IODA řada s id 23: http://data.ioda.cz/#ds=23s_all-all_dim1&det=0&z=upr&sv=1



2. SAZBY MÝTNÉHO

Vzhledem k tomu, že mýtné je tzv. výkonovým zpoplatněním (cena za použití dopravní infrastruktury se odvíjí od realizovaného dopravního výkonu - počtu vozidlem ujetých kilometrů), je velmi důležitým stavebním kamenem celého systému ceník mýtných sazeb.

Sazby mýtného byly od jeho zavedení v roce 2007 několikrát upravovány:

- leden 2007 – stanoveny mýtné sazby zvlášť pro dálnice a rychlostní silnice (D+R) a zvlášť pro silnice I. třídy, a to při rozdělení podle emisních tříd (EURO 0-II a EURO III a vyšší) a podle počtu náprav (2, 3, 4 a více);
- leden 2008 – od tohoto data fakticky zpoplatněny vybrané části silnic I. třídy;
- únor 2010 – zavedeny zvýšené mýtné sazby v pátek od 15. do 21. hod. Mýtné rozšířeno i na vozidla nad 3,5 t;
- leden 2011 – dvě kategorie emisních tříd vozidel rozšířeny na tři (EURO 0-II, III a IV, V a vyšší), emisní kategorie EURO 0-II a EURO III a IV byly zvýšeny o 25 %;
- září 2011 – zavedeny samostatné sazby pro autobusy v rozdělení dle emisní třídy;
- leden 2012 – zvýšení sazeb o 25 % s výjimkou emisní kategorie EURO V a vyšší;
- únor 2014 – snížen rozsah zvýšených sazeb v pátek pouze do 20. hod.;
- leden 2015 - zvýšena sazba pro nákladní vozidla EURO 0 – IV o 8,2 % a pro EURO V o 9,8%. Zavedena nová kategorie ekologicky nejšetrnějších vozidel – EURO VI, EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) a vyšší, pro niž se mýtné sazby nezvýšily (zůstaly ve stejné výši jako do té doby platné sazby pro kategorii Euro V a vyšší).

Pro úplnost si uvedme alespoň 2 ceníky mýtných sazeb, tj. ceník z roku 2007 a aktuální ceník platný od 1. 1.2015. (Poznámka: Ostatní ceníky lze najít v příloze této studie)

Tabulka č. 1: **Mýtné sazby platné od 1. 1. 2007** (Kč / km)

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a vyšší		
	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav						
Sazby mýta pro: dálnice a rychlostní silnice	2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20
silnice I. třídy	1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00

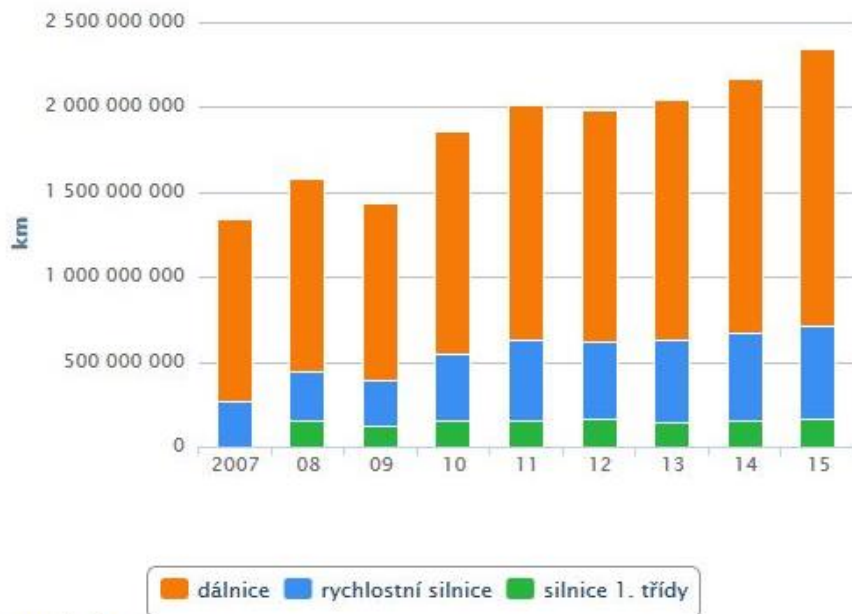
Tabulka č. 2: **Mýtné sazby platné od 1. 1. 2015** (Kč / km)

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a IV			EURO V			EURO VI, EEV			
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	
Sazby mýta:	D+R (pátek 15-20h)	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
	D+R (ostatní doba)	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
	S I. třídy (pátek 15-20h)	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
	S I. třídy (ostatní doba)	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
	autobusy kat. M2 a M3	1,38			1,15			1,04			0,80		

3. DOPRAVNÍ VÝKONY

Následující grafy ukazují dopravní výkony realizované v rámci zpoplatněných komunikací, a to ve dvou odlišných pohledech – podle kategorie komunikace a podle země registrace vozidla.

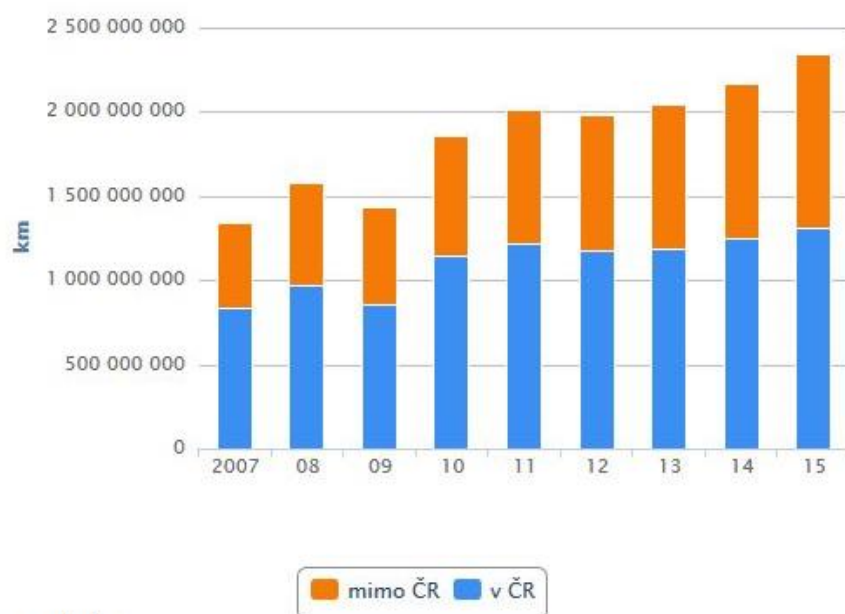
Graf č. 3: Dopravní výkony zpoplatněné mýtem podle kategorie komunikace



www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 126: http://data.ioda.cz/#ds=126s_all-all_dim2

Graf č. 4: Dopravní výkony zpoplatněné mýtem podle země registrace vozidla

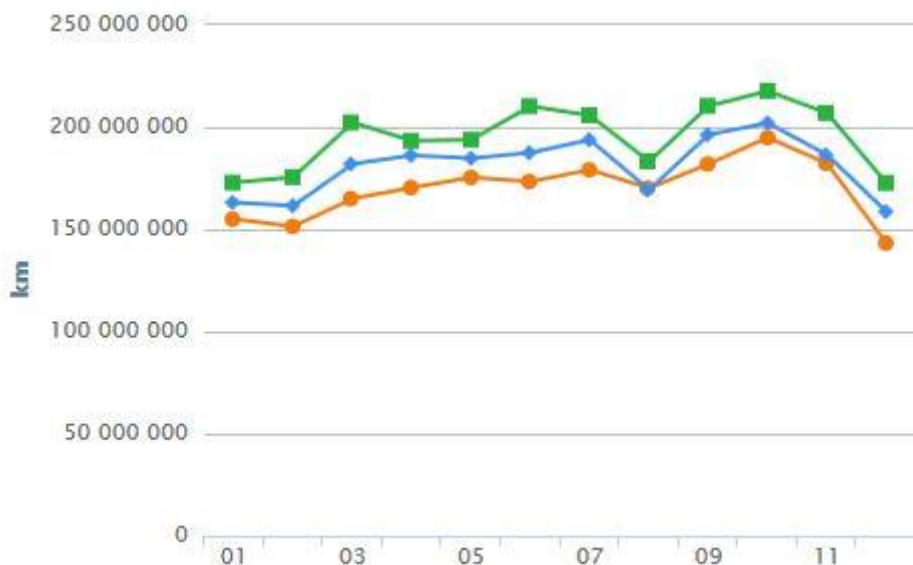


www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 126: http://data.ioda.cz/#ds=126s_all-all_dim1

Podíváme-li se na data s měsíční periodicitou, lze vysledovat jejich sezónní charakter, z něhož jsou patrné nižší dopravní výkony v lednu, únoru (nižší počet dnů), srpnu a prosinci, přičemž v níže uvedeném grafu značí oranžová čára rok **2013**, modrá **2014** a zelená **2015**.

Graf č. 5: **Měsíční sezónnost dopravních výkonů**

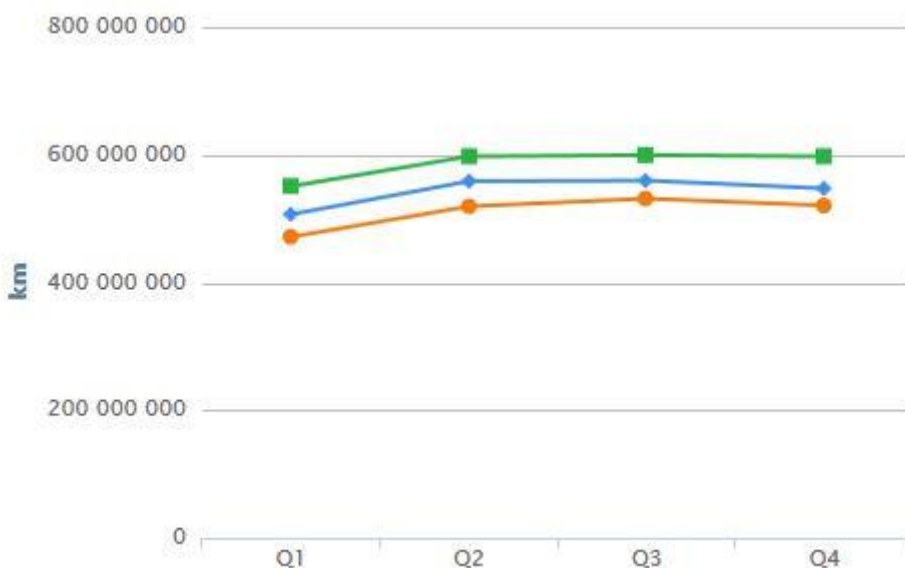


www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 126: http://data.ioda.cz/#ds=126s_all-all&po=line&z=upr&srov=mez&cr=mesic&obd=2013-2015

Při pohledu na sezónnost dopravních výkonů po jednotlivých čtvrtletích je zřejmé, že nejslabším obdobím je první čtvrtletí. Opět platí oranžová pro rok **2013**, modrá **2014** a zelená **2015**.

Graf č. 6: **Čtvrtletní sezónnost dopravních výkonů**



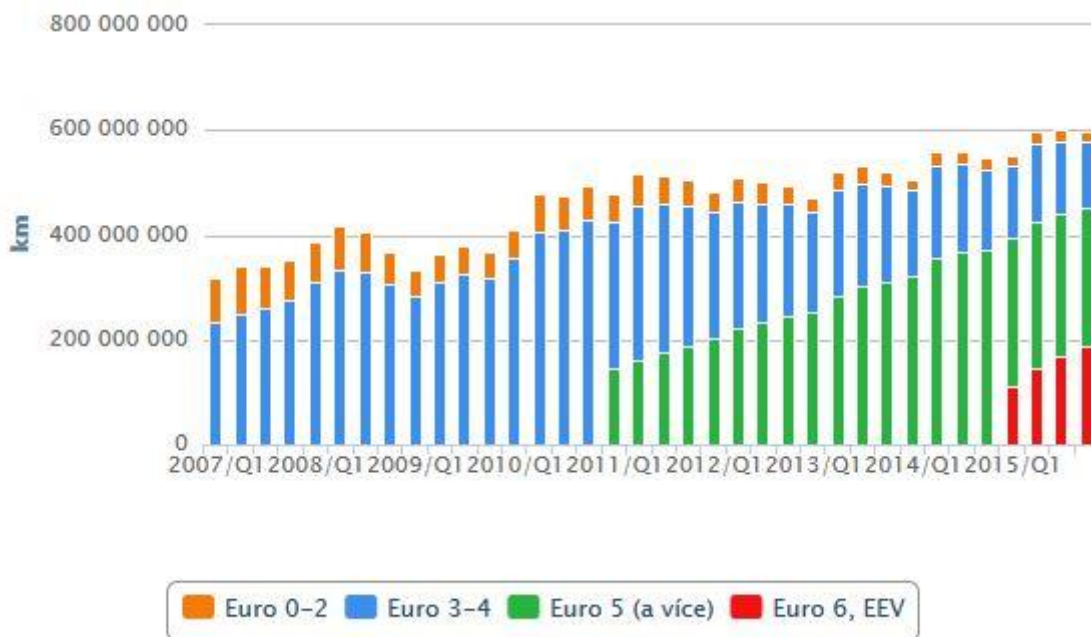
www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 126: http://data.ioda.cz/#ds=126s_all-all&po=line&srov=mez&cr=kvartal&obd=2013-2015

Podobnou sezónnost poptávky bychom mohli sledovat zvlášť u vozidel registrovaných v ČR resp. v zahraniční nebo u jednotlivých kategorií komunikací.

Cennější data v kontextu analýzy zpoplatnění poskytnou záznamy o dopravních výkonech vozidel v členění podle nastavených sazeb mýtného – tj. podle emisní normy a podle počtu náprav vozidla.

Graf č. 7: Dopravní výkony podle emisních kategorií vozidel

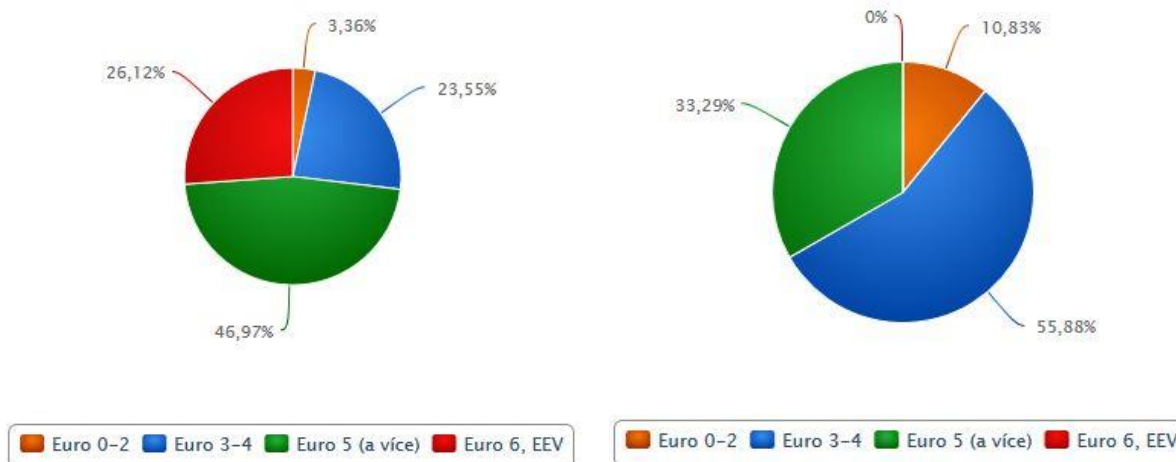


www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 151: http://data.ioda.cz/#ds=151s_all-all_dim2&cr=kvartal

V roce 2015 mají na celkových probězích drtivý podíl vozidla s emisní normou Euro 5 a vyšší – 73 %, zatímco do roku 2010 se tato kategorie nevidovala a v roce jejího zavedení (2011) činil její podíl jen 33 %.

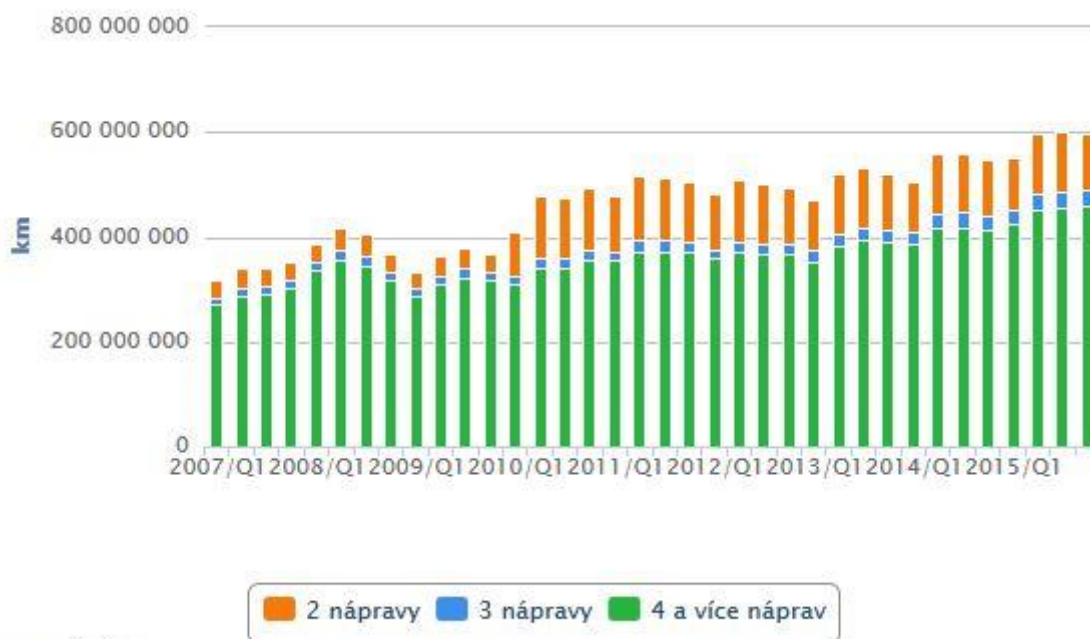
Graf č. 8: Podíl dopravních výkonů podle emisních tříd vozidel (2015 a 2011)



Pozn.: V IODA řada s id 151: http://data.ioda.cz/#ds=151s_all-all_dim2&det=0&sv=1&stopro=1

Podobně v případě podílu proběhu vozidel v rozlišení podle počtu náprav můžeme najít jasného favorita – 76 % pro čtyř a více nápravová vozidla (v roce 2015).

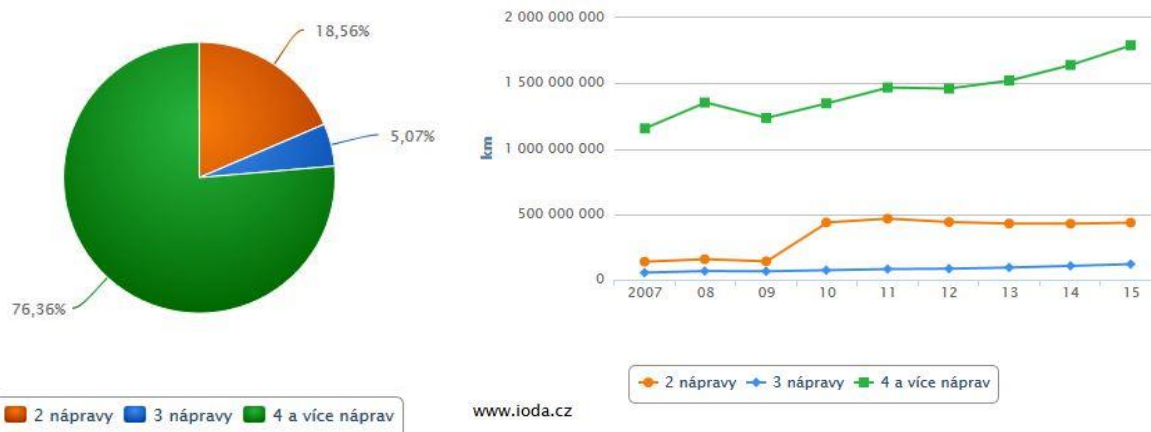
Graf č. 9: **Dopravní výkony podle počtu náprav vozidel**



www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 151: http://data.ioda.cz/#ds=151s_all-all_dim1&cr=kvartal

Graf č. 10: **Trend a podíl dopravních výkonů podle počtu náprav vozidel (2015)**



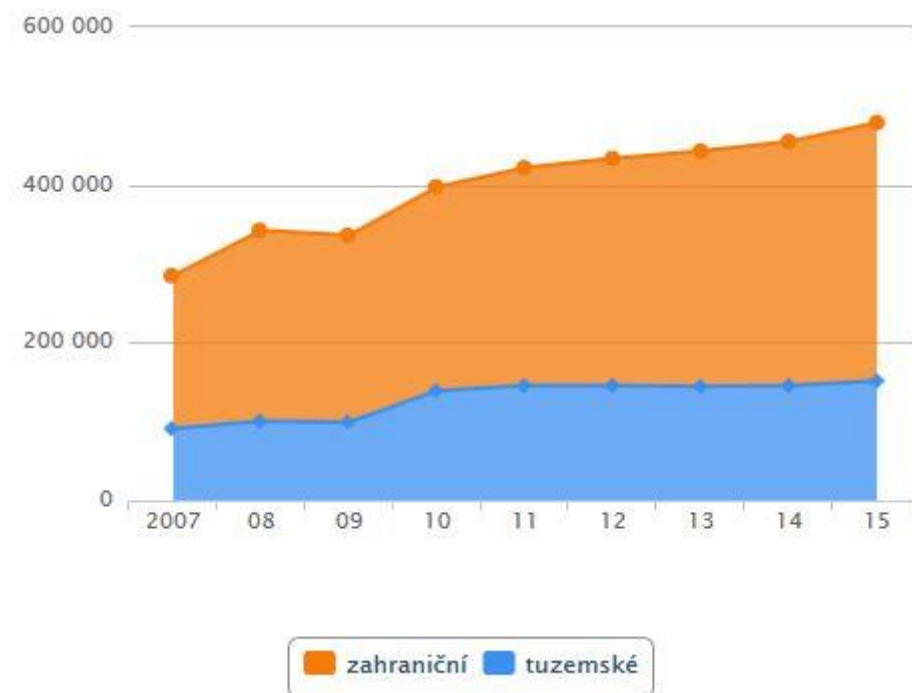
Pozn.: V IODA řada s id 151: http://data.ioda.cz/#ds=151s_all-all_dim1&z=upr&po=line

Od roku 2010, kdy bylo mýtné rozšířeno i na vozidla nad 3,5 t, plynule roste podíl čtyř a více nápravových vozidel. To nejspíše znamená, že využití zpoplatněných silnic se pro menší vozidla stává ekonomicky nevýhodné. A to i navzdory rozvoji technologií Just in Time (menší objemy zboží v kratších intervalech). Souvislost je možné hledat i v problému nedostatku řidičů, který může dopravce motivovat k použití nejrychlejší trasy, byť zpoplatněné, a co nejvíce kapacitního vozidla.

4. POČET REGISTROVANÝCH OBU JEDNOTEK (VOZIDEL)

Výše uvedené (rostoucí zastoupení menších vozidel) koresponduje se souvislým růstem počtu uživatelů mýta (resp. počtu registrovaných palubních jednotek OBU, který ale v zásadě odpovídá počtu vozidel). V roce 2015 zaznamenal systém mýtného cca 479 tis. OBU jednotek, z nichž cca 2/3 jsou registrovány na zahraniční vozidla.

Graf č. 11: Počet OBU jednotek (vozidel) zaznamenaných v mýtném systému



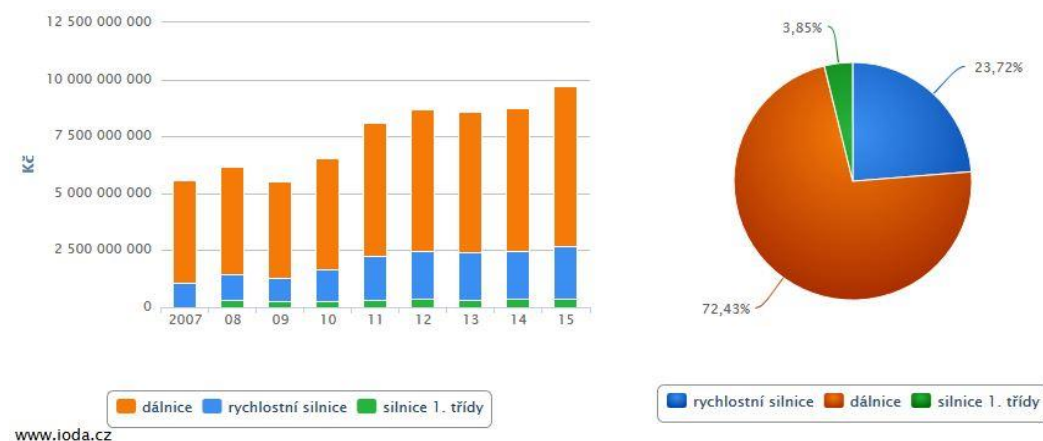
www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 670: http://data.ioda.cz/#ds=670s_all-all_dim2&po=area

5. VÝNOSY Z MÝTNÉHO

V duchu výše uvedených ukazatelů je možné sledovat data o platbách mýtného z různých náhledů. Nejvíce vypovídající jsou platby rozlišené podle:

a) kategorií zpoplatněných komunikací (graf č. 12 a 13)



Pozn.: V IODA řada s id 142: http://data.ioda.cz/#ds=142s_all-all_dim2&po=column

Naprostou většinu prostředků z plateb mýtného generují dálnice (v roce 2015 je to 72 %). Přitom jejich podíl je dle grafu znázorňujícího kategorie komunikací zpoplatněné sítě pouze 54 % (ke konci roku 2015) – viz kapitola 1.

b) emisních tříd vozidel (graf č. 14 a 15)



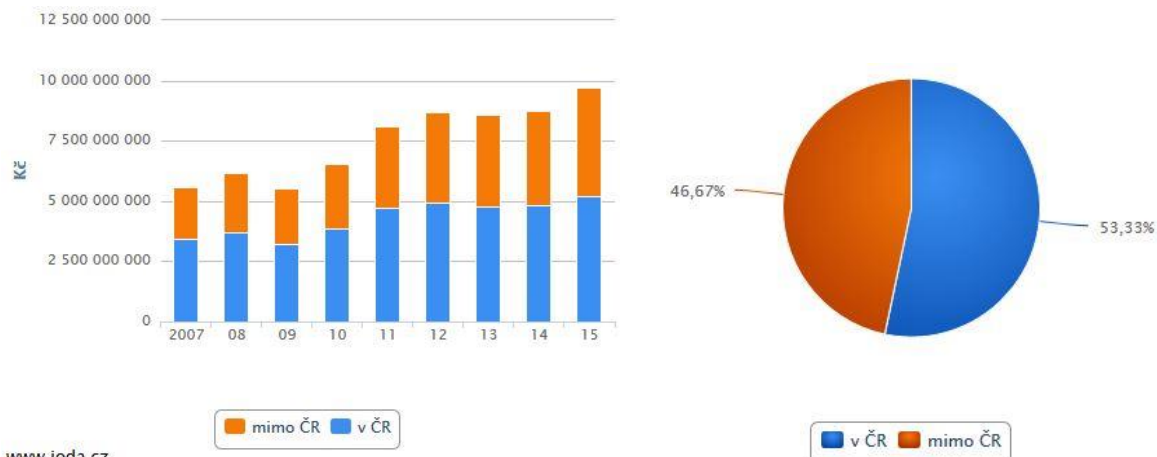
Pozn.: V IODA řada s id 149: http://data.ioda.cz/#ds=149s_all-all_dim1&po=column

c) počtu náprav vozidla (graf č. 16 a 17)



Pozn.: V IODA řada s id 149: http://data.ioda.cz/#ds=149s_all-all_dim2&po=column

d) země registrace vozidla (graf č. 18 a 19)



Pozn.: V IODA řada s id 142: http://data.ioda.cz/#ds=142s_all-all_dim1&po=column

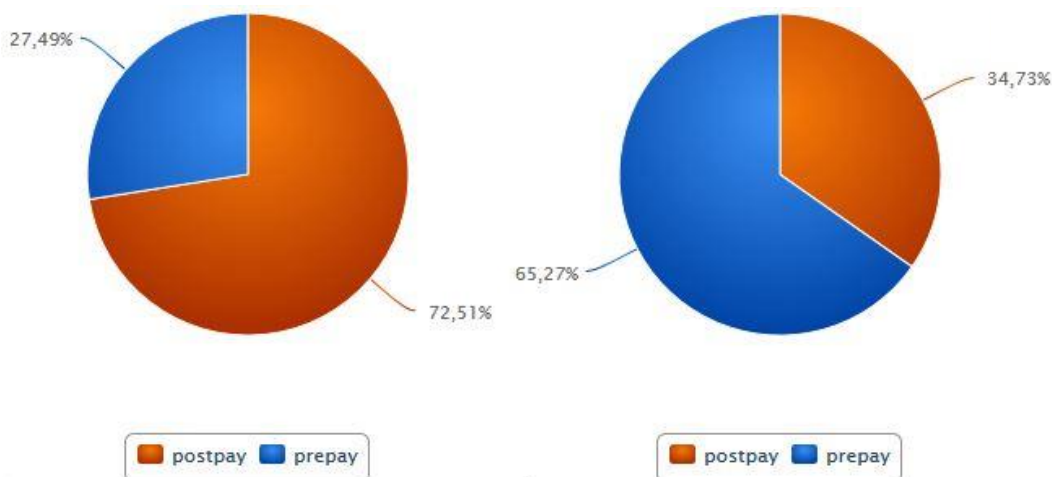
Podíl zahraničních vozidel na úhradách mýtného v průběhu let stoupá (z 39 % v roce 2007 na dnešních 46 %). To lze interpretovat tak, že buď klesá konkurenceschopnost českých dopravců (kteří jsou nahrazováni zahraničními), nebo roste zájem o tranzit přes ČR. K takovým tvrzením by však bylo potřeba analyzovat výši mýtných sazeb v okolních zemích, což není předmětem této studie.

U všech výše uvedených „základních grafů“ jsou též prezentovány procentuální podíly jednotlivých ukazatelů v roce 2015.

6. ZPŮSOBY PLATBY MÝTNÉHO

Mýtné se hradí dvěma způsoby – buď na základě předplacené částky (pre-pay), nebo fakturou za realizované výkony (post-pay). Následující grafy ukazují údaje o výběru mýtného těmito metodami.

Graf č. 20: Výnosy mýtného podle způsobu platby – dopravci se sídlem v ČR a mimo ČR



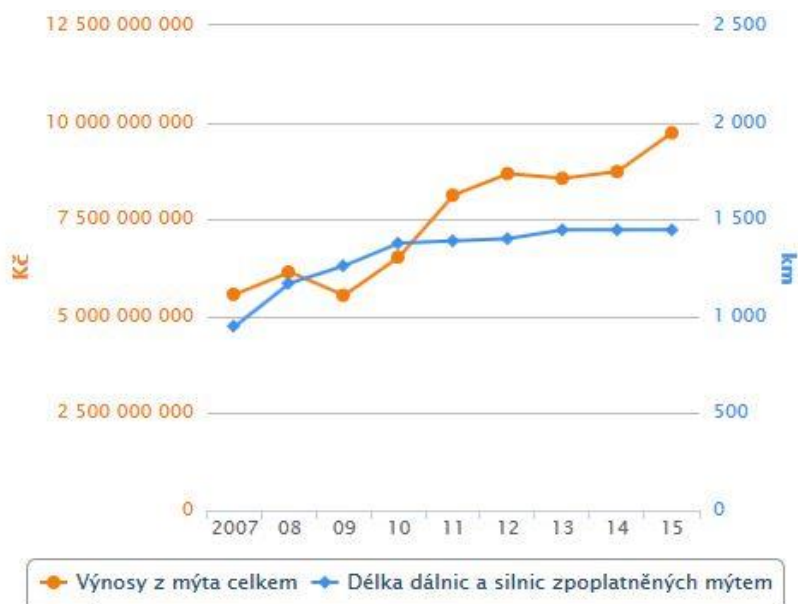
Pozn.: V IODA řada s id 545: http://data.ioda.cz/#ds=545s_all-1174_dim1&po=column&det=0&z=upr&sv=1&stopro=1
resp. http://data.ioda.cz/#ds=545s_all-1173_dim1&po=column&det=0&z=upr&sv=1&stopro=1

Zatímco tuzemští dopravci (první z dvojice grafů) preferují následné platby za skutečně realizované výkony, pro zahraniční dopravce (druhý graf) je jednodušší uhradit zálohu předem a následně čerpat z předplaceného kreditu.

7. VÝVOJ VÝNOSŮ Z MÝTA VŮČI VYBRANÝM VELIČINÁM

Zajímavý může být údaj o výběru mýtného ve vztahu k délce zpoplatněné sítě a dopravním výkonům.

Graf č. 21: Výnosy mýtného ve vztahu k délce zpoplatněné sítě



www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řada s id 23 vs. 149: http://data.ioda.cz/#ds=149s_all-all,23s_all-all&po=line&z=upr&so=line&obd=2007-2015

Graf č. 22: Výnosy mýtného ve vztahu k dopravním výkonům



www.ioda.cz

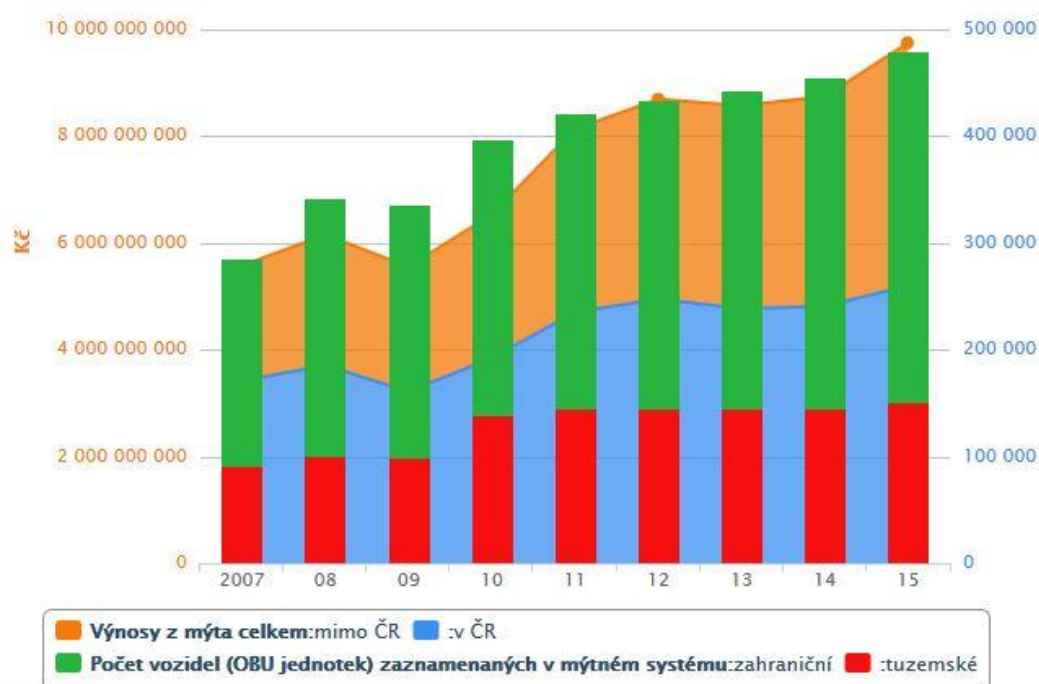
Pozn.: V IODA řady s id 149 vs. 151: http://data.ioda.cz/#ds=149s_all-all,151s_all-all&po=line&so=line

Zatímco výběr mýtného od roku 2010 (poté, co se v této oblasti podařilo zvrátit pokles způsobený ekonomickou krizí) předbíhá rozvoj zpoplatněné sítě, ve vztahu k dopravním výkonům je vývoj zhruba proporcionální. Je tomu tak navzdory postupnému zvyšování sazeb mýtného. Důvodem je trvalý nárůst podílu kategorie nejvíce ekologických vozidel, která podléhají nejnižší sazbě zpoplatnění.

K výše uvedenému je ale nutné konstatovat, že údaje o objemu vybraného mýtného a délce zpoplatněné sítě nemají jednoduchou vzájemnou vazbu – výběr mýtného záleží především na dopravních výkonech zpoplatněných vozidel a na sazbě mýtného. Kdyby se tedy nyní zdvojnásobila délka zpoplatněných úseků (o silnice 1. třídy, dálnice jsou zpoplatněné prakticky v plné délce), rozhodně to neznamena, že by se vybralo 2x tolik prostředků na mýtném. Nárůst by byl pouhým zlomkem tohoto čísla.

Dále je možné porovnat počty vozidel provozovaných v mýtném systému (resp. počty OBU jednotek) a objem odvedeného mýtného, a to v rozlišení na vozidla registrovaná v ČR a v zahraničí.

Graf č. 23: Výnosy mýtného ve vztahu k počtu OBU jednotek



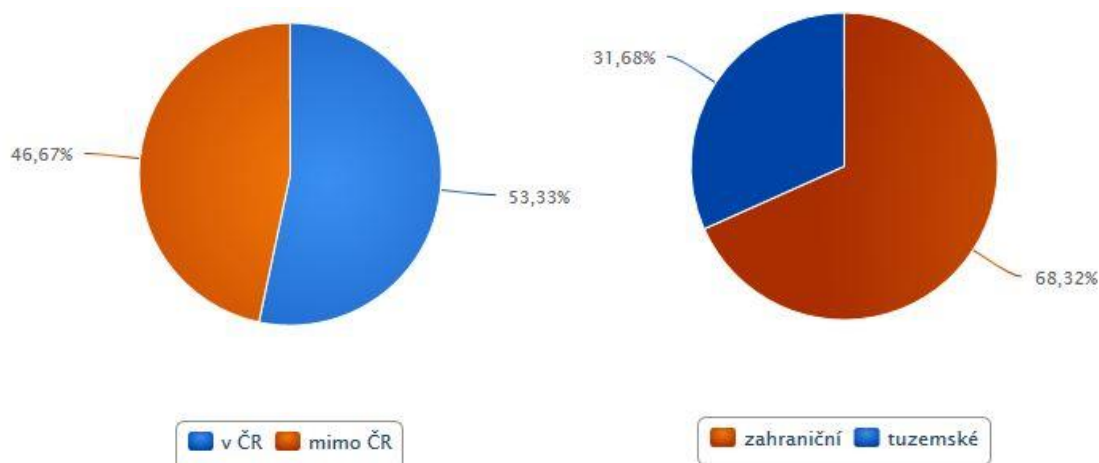
www.ioda.cz

Pozn.: V IODA řady s id 142 vs. 670:

http://data.ioda.cz/#ds=149,142s_all-all_dim1,545,23,126,151,670s_all-all_dim2&po=area&so=column&obd=2007-2015&z=upr

Je zřejmé, že zatímco vozidla registrovaná v ČR (červené sloupce) tvoří jen cca 1/3 z celkového počtu vozidel hradících mýto, objem mýtného hrazeného těmito vozidly (modrá část plošného grafu) je nadpoloviční.

Graf č. 24: Výnosy mýtného (levý graf) ve vztahu k počtu OBU jednotek (pravý graf)



Pozn.: V IODA řady s id 142:

http://data.ioda.cz/#ds=142s_all-all_dim1&po=area&so=column&z=upr&det=0&sv=1&stopro=1

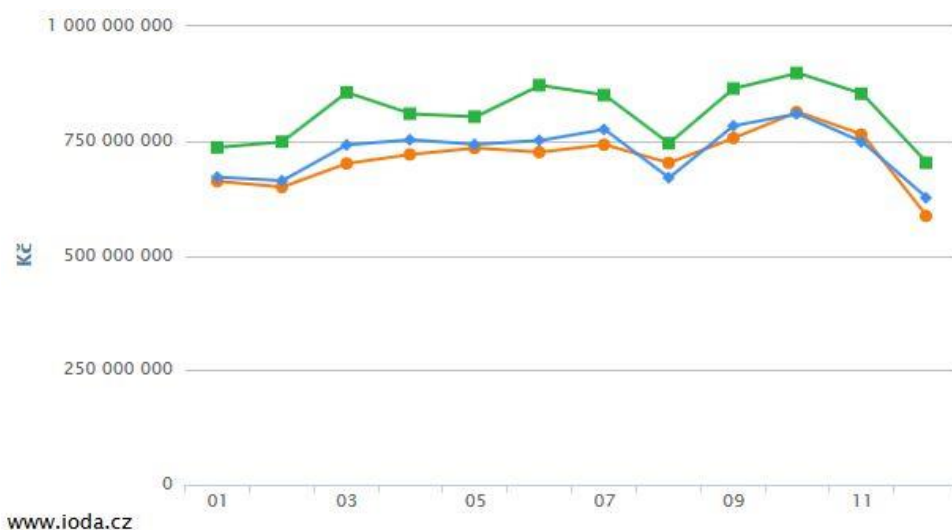
Pozn.: V IODA řady s id 670:

http://data.ioda.cz/#ds=670s_all-all_dim2&po=area&so=column&z=upr&det=0&sv=1&stopro=1

Možná lépe patrné je to na koláčových grafech výše, kde levý graf ukazuje výnosy z mýta v rozlišení podle sídla dopravců, pravý graf ukazuje počet OBU jednotek v témže rozlišení. Konkrétně v roce 2015 bylo téměř 31 % vozidel z ČR, přičemž odvedly na mýtném 53 % celkového výběru.

Je zřejmé, že toto je způsobeno vyšším průměrným proběhem v systému mýtného u vozidel registrovaných v ČR. Logicky vozidlo registrované v zahraničí v průměru realizuje větší část svých dopravních výkonů mimo území ČR, kdežto vozidlo registrované v ČR toho více najezdí „doma“.

Graf č. 25: Meziroční vývoj výnosů z mýta (po měsících) – roky 2013, 2014 a 2015

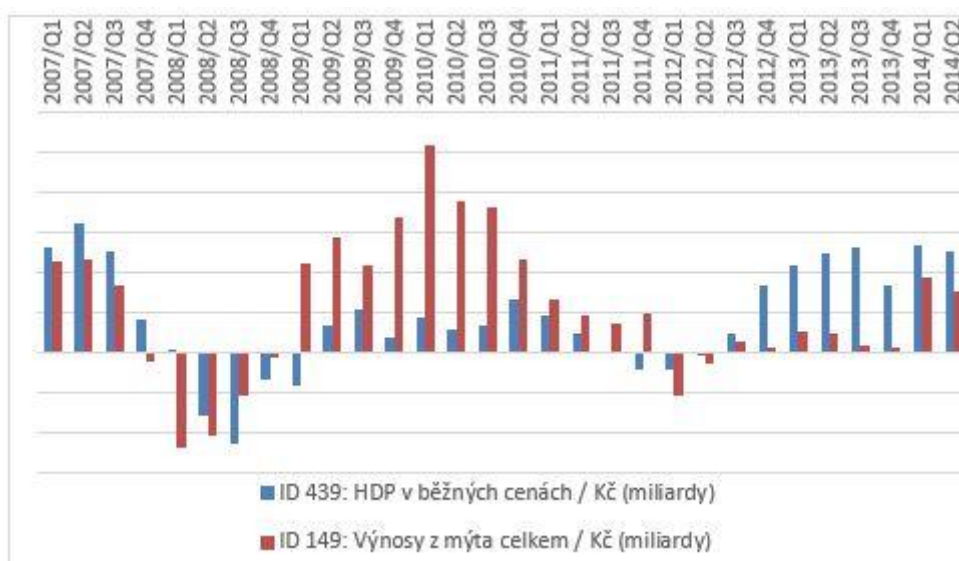


Pozn.: V IODA řady s id 149: http://data.ioda.cz/#ds=149s_all-all&po=line&srov=mez&obd=2013-2015&cr=mesic

Z výše uvedeného je zřejmé, že výše výnosů z mýta je ovlivněna jednotkovou výší sazeb mýtného (Kč/km) v rozlišení podle emisní kategorie a počtu náprav zpoplatněných vozidel a souhrnem realizovaných dopravních výkonů (km), jejichž objem je svým způsobem úměrný délce zpoplatněné sítě.

Pro úplnost pohledu si ještě uveďme vývoj hrubého domácího produktu (HDP), který vyjadřuje vývoj ekonomiky v České republice.

Graf č. 26: Meziroční změna čtvrtletních hodnot výnosů z mýta a HDP



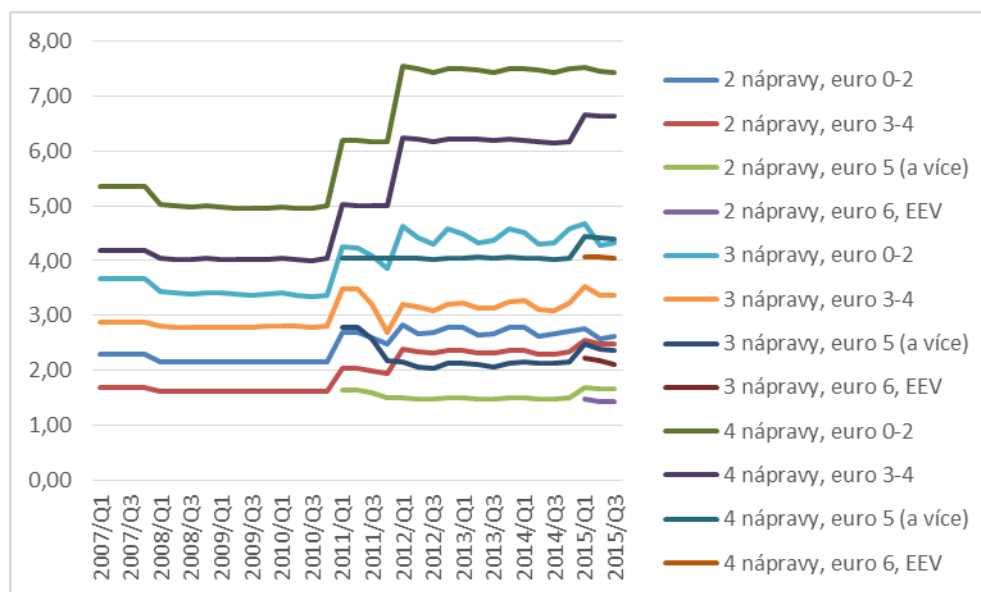
Zdroj: vlastní zpracování na základě údajů v databázi IODA.cz - id 439 (HDP), id 149 (výnosy z mýta)
 Poznámka: Měřítko na ose y nejsou vyjádřena záměrně z důvodů srovnatelnosti změn v jednotlivých řadách.

Z grafu je patrná určitá souvislost mezi výnosy z mýta a vývojem ekonomiky. Lze tedy konstatovat, že nárůst výnosů z mýta v roce 2015 je z části způsoben nejen úpravou ceníku sazeb mýtného (zpoplatněním dalších skupin vozidel, zvýšením sazeb atd.), ale též do určité míry způsoben nepřímo, tj. celkovým vývojem ekonomiky.

Z výše uvedených důvodů změny vstupních hodnot (dopravní výkony, sazby mýta) je zřejmě nejlepší sledovat průměrnou výši mýtné sazby váženou dopravním výkonem dané kategorie vozidel.

Pro úplnost si nejprve vypočteme průměrné mýtné sazby pro kategorie vozidel dle počtu náprav a emisních kategorií, která zohlední rozdílnou výši mýta na různých typech dopravní komunikace a jiné sazby mýta s ohledem na denní dobu.

Graf č. 27: Průměrné mýtné sazby jednotlivých kategorií vozidel (Kč / km)



Zdroj: vlastní zpracování na základě ceníků sazeb mýta – viz příloha této studie

Pro úplnost si kromě grafického zobrazení uvedme ještě mýtné sazby jednotlivých kategorií vozidel v tabulce a seřadíme si je od nejvíce po nejméně zatíženou kategorii vozidel.

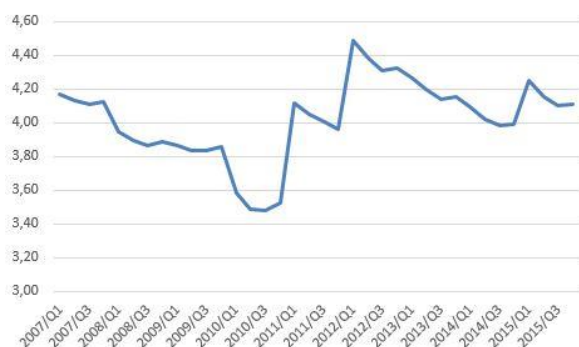
Tabulka č. 3: Průměrná sazba jednotlivých kategorií vozidel (Kč / km)

Kategorie vozidel	Kč / km
4 nápravy, euro 0-2	7,43
4 nápravy, euro 3-4	6,63
4 nápravy, euro 5 (a více)	4,40
3 nápravy, euro 0-2	4,33
4 nápravy, euro 6, EEV	4,05
3 nápravy, euro 3-4	3,38
2 nápravy, euro 0-2	2,63
2 nápravy, euro 3-4	2,49
3 nápravy, euro 5 (a více)	2,36
3 nápravy, euro 6, EEV	2,10
2 nápravy, euro 5 (a více)	1,67
2 nápravy, euro 6, EEV	1,43

Zdroj: vlastní zpracování na základě dat v databázi IODA.cz

S použitím výše uvedeného lze tedy stanovit váženou průměrnou sazbu mýta vypočtenou jako průměrnou sazbu mýta dané kategorie vozidel váženou dopravními výkony těžké skupiny vozidel.

Graf č. 28: Vážený průměr mýtné sazby (Kč / km)



Zdroj: vlastní zpracování na základě dat v databázi IODA.cz

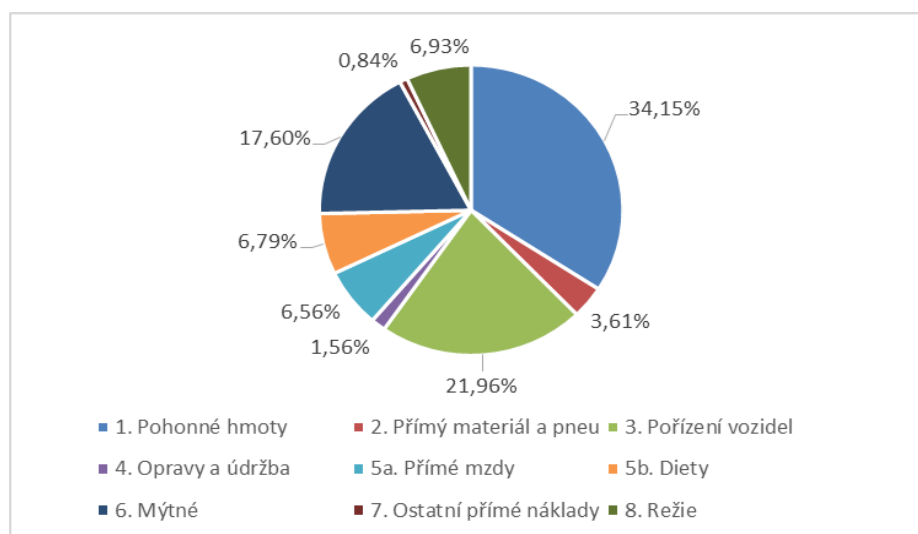
Z výše uvedeného grafu je zřejmé, že současná průměrná sazba mýtného (resp. průměrná sazba mýtného ve 4. čtvrtletí 2015) nedosahuje výše sazby platné při zavedení mýtného před téměř devíti lety.

Vývoj vážené průměrné sazby mýta v letech 2012 až 2014 byl ve značné míře ovlivněn politickým rozhodnutím Ministerstva dopravy ČR o zachování sazeb mýtného v nezvykle dlouhém tříletém období, tj. v letech 2012 až 2014. Zatímco některé země západní Evropy uplatňují model automatického navyšování mýtných sazeb o vliv inflace, v ČR žádný takový mechanismus zatím neexistuje.

8. MÝTO JAKO NÁKLADOVÁ POLOŽKA DOPRAVCŮ

Pro úplnost zbývá dodat, že mýto tvoří podle našich průzkumů u českých dopravců působících v mezinárodní kamionové dopravě (MKD) v průměru téměř 18 % z celkových nákladů dopravce na 1 ujetý km.

Graf č. 29: Průměrné náklady českého dopravce v oblasti MKD



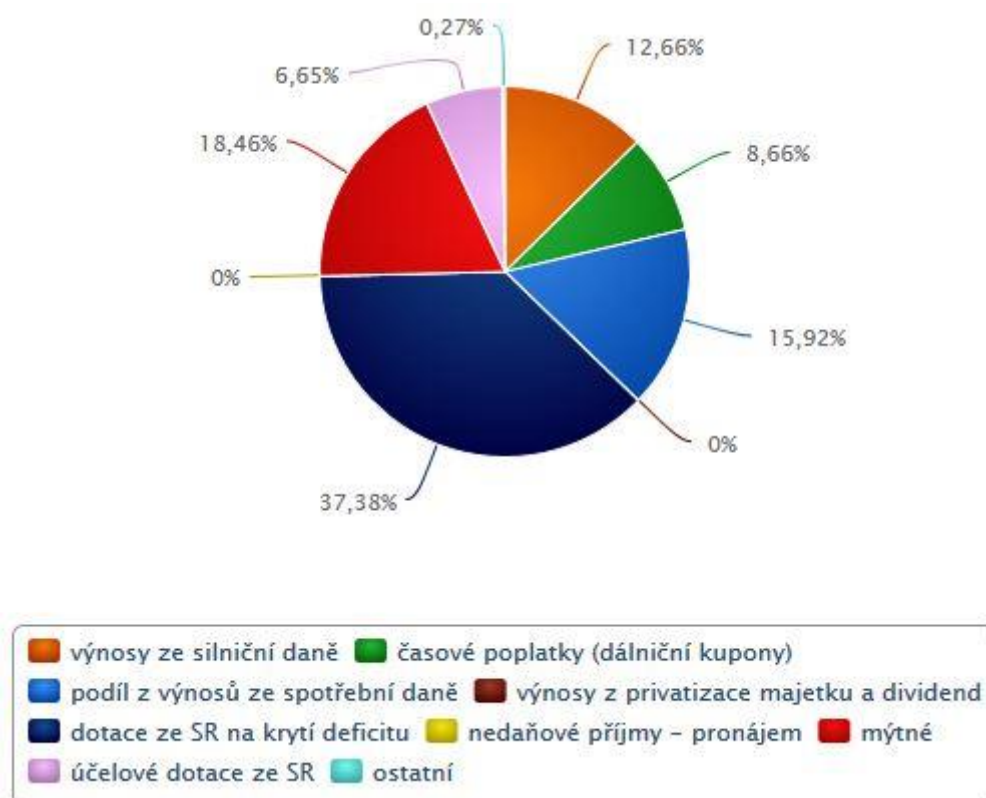
Zdroj: Interní studie Fakulty dopravní ČVUT pro ČESMAD

9. MÝTO JAKO ZDROJ PŘÍJMŮ SFDI

Jelikož jsou veškeré výnosy z mýta zdrojem příjmů Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), který je investorem a správcem mýtem zpoplatněných komunikací, uveďme si podíly jednotlivých druhů příjmů.

Z grafu je patrné, že přibližně 18 % národních zdrojů tvoří právě výnosy z mýta. Je však potřeba mít na mysli, že od této částky je nutné odečíst náklady související s provozem mýtného systému (obvykle ve výši cca 1,5 mld. Kč ročně – viz Výroční zprávy SFDI).

Graf č. 30: Příjmy SFDI – pouze národní zdroje (2014)



Pozn.: V IODA řady s id 117: http://data.ioda.cz/#ds=117s_all-all_dim1&det=0&z=upr&sv=1&stopro=1



10. ZÁVĚR

Na základě výše uvedených grafů, resp. v nich obsažených dat, lze odvodit vztahy mezi sledovanými veličinami. Je možné velmi názorně zobrazit podíl jednotlivých kategorií vozidel na celkovém počtu účastníků mýtného systému nebo na objemu vybraného mýtného, a to v rozlišení vozidla registrovaná v ČR / v zahraničí, vozidla používající pre-pay / post-pay, podle emisní normy nebo podle počtu náprav. Výše uvedené je možné sledovat na jednotlivých kategoriích zpoplatněných komunikací.

Získané informace samozřejmě nejsou samoučelné. Je možné je výhodně využít pro rozhodování o dalším nastavení systému. Lze s nimi mimo jiné posoudit, jaké dopady by mělo případné zvýšení sazeb mýtného, změna rozřazení vozidel v rámci emisních norem, změna v rozsahu zpoplatněné silniční sítě apod.

Studii zpracoval:

IODA, z.s.
Štětínská 347/26
181 00 Praha 8
Email: ioda@ioda.cz
Web: <http://www.ioda.cz>



Příloha: **Ceníky sazeb mýtného v ČR**

Ceník platný od 1.1.2007

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a vyšší		
	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav						
Sazby <u>dálnice a rychlostní silni</u>	2,30	3,70	5,40	1,70	2,90	4,20
mýta: <u>silnice I. třídy</u>	1,10	1,80	2,60	0,80	1,40	2,00

Ceník platný od 1.2.2010

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a vyšší		
	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav						
<u>D+R (pátek 15-21h)</u>	2,87	5,55	8,10	2,12	4,35	6,30
Sazby <u>D+R (ostatní doba)</u>	2,26	3,63	5,30	1,67	2,85	4,12
mýta: <u>S I. třídy (pátek 15-20h)</u>	1,37	2,70	3,90	1,00	2,10	3,00
<u>S I. třídy (ostatní doba)</u>	1,08	1,77	2,55	0,79	1,37	1,96

Ceník platný od 1.1.2011, autobusy až od 1.9.2011

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a IV			EURO V a vyšší		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav									
<u>D+R (pátek 15-21h)</u>	3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88
Sazby <u>D+R (ostatní doba)</u>	2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12
mýta: <u>S I. třídy (pátek 15-20h)</u>	1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80
<u>S I. třídy (ostatní doba)</u>	1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96
autobusy kat. M2 a M3	1,38			1,00			0,80		

Ceník platný od 1.1.2012

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a IV			EURO V a vyšší		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav									
<u>D+R (pátek 15-20h)</u>	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Sazby <u>D+R (ostatní doba)</u>	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
mýta: <u>S I. třídy (pátek 15-20h)</u>	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80
<u>S I. třídy (ostatní doba)</u>	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96
autobusy kat. M2 a M3	1,38			1,00			0,80		

Ceník platný od 1.1.2015

Emisní kategorie	EURO 0 - II			EURO III a IV			EURO V			EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Počet náprav												
<u>D+R (pátek 15-20h)</u>	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
Sazby <u>D+R (ostatní doba)</u>	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
mýta: <u>S I. třídy (pátek 15-20h)</u>	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
<u>S I. třídy (ostatní doba)</u>	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
autobusy kat. M2 a M3	1,38			1,15			1,04			0,80		