

ANALÝZA POPLATKOV ZA POUŽÍVANIE CESTNEJ SIETE V EURÓPE

Miloš Poliak¹ - Adela Poliaková² – Peter Rolko³

1 Úvod

Európsky parlament a Rada prijala 17. mája 2006 Smernicu 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. Smernica 2006/38/ES členským krajinám EÚ umožňuje zaviesť mýto alebo užívateľské poplatky na transeurópskej cestnej sieti alebo na jej častiach a taktiež na paralelných komunikáciách, do ktorých by sa mohla odkloniť doprava pri spoplatnení cestnej siete alebo ktoré priamo konkurujú určitým častiam spoplatnenej siete.

Smernica taktiež limituje výšku poplatkov. Výšku mýta môže byť založené iba na zásade úhrady nákladov na infraštruktúru. Konkrétne, vážené priemerné mýta musia súvisieť s nákladmi na výstavbu, prevádzku, údržbu a rozvoj príslušnej cestnej infraštruktúry, pričom môžu ešte zahŕňať návratnosť kapitálu alebo ziskové rozpätie založené na trhových podmienkach.

Tab. 1 Maximálne sadzby užívateľských poplatkov podľa Smernice 2006/38/ES

Emisná trieda motora vozidla	najviac 3 nápravy		najmenej 4 nápravy	
	v EUR/rok	v Sk/rok	v EUR/rok	v Sk/rok
EURO 0	1 332	44 280	2 233	74 231
EURO 1	1 158	38 495	1 933	64 259
EURO 2	1 008	33 509	1 681	55 881
EURO 3	876	29 121	1 461	48 568
EURO 4 a menej znečisťujúce životné prostredie	797	26 495	1 329	44 180

pri prepočte je použitý kurz 1 EUR = 33,243 Sk z 12. 2. 2007

V prípade, že cestná sieť je spoplatnená formou diaľničných známk, podľa Smernice 2006/38/ES od 10. 6. 2008, nemôže denný užívateľský poplatok presiahnuť sumu 11 EUR, čo

¹ Ing. Miloš Poliak, PhD; Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline; Univerzitná 1; 010 26 Žilina; tel.: 041/513 3531; Milos.Poliak@fpedas.uniza.sk

² Ing. Adela Poliaková, EUR ING, PhD; Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita v Žiline; Univerzitná 1; 010 26 Žilina; tel.: 041/513 3504; Adela.Poliakova@fpedas.uniza.sk

³ Ing. Peter Rolko; A-Trans, Legionárska 5, 010 01 Žilina; tel.: 041/ 562 69 43; rolko@a-trans.sk

pri výmennom kurze 33,243 Sk za 1 EUR predstavuje úroveň 366 Sk. V prípade ročných poplatkov Smernica uvádza maximálne sadzby uvedené v tab. 1.

2 Analýza poplatkov za používanie cestnej siete

V EÚ a vybraných krajinách Európy existuje rôzne spoplatnenie používania cestnej siete. Existujú krajiny, v ktorých sa ich používanie nespoplatňuje, krajiny v ktorých sa používanie cestnej siete spoplatňuje formou nálepiek alebo kupónov s určitou časovou platnosťou a krajiny, ktoré vyberajú za použitie cestnej siete mýto. Systém výberu mýta je realizovaný v dvoch formách:

- priama platba za použitý úsek formou mýtnice,
- elektronická platba mýta.

V tab. 2 sú rozdelené analyzované krajiny EÚ (okrem Malty a Cyprusu) podľa spôsobu spoplatnenia. Tri krajiny nevyberajú od dopravcu poplatky za použitie cestnej siete, formou nálepky je spoplatnená cestná sieť v 11 krajinách, 8 krajín používa mýtnice a elektronické mýto je zavedené v troch krajinách.

Tab. 2 Spôsoby spoplatnenia cestnej siete v EÚ⁴

Bez poplatkov	Nálepky alebo kupóny	Mýto formou mýtnic	Elektronické mýto
Estónsko Lotyšsko Veľká Británia ⁵	Belgicko Dánsko Holandsko Švédsko Bulharsko Litva Maďarsko Poľsko Rumunsko Luxembursko Slovenská republika	Francúzsko Taliansko Portugalsko Grécko Slovinsko Španielsko Fínsko Írsko	Nemecko Rakúsko Česko

Z hľadiska dopravcu nie je dôležitý spôsob výberu poplatkov za používanie cestnej siete, ale predovšetkým výška poplatku. Z toho dôvodu je v nasledujúcich tabuľkách spracované porovnanie výšky nákladov na ubehnutie jedného kilometra v jednotlivých členských štátoch EÚ. Vzhľadom na to, že v niektorých krajinách platia časové kupóny, ktoré pri porovnávaní s výkonovým poplatkom (mýtom) nemajú vypovedaciu schopnosť, je potrebné pre porovnanie stanoviť vzdialenosť, ktorú je možné v časovej platnosti kupónu uskutočniť. Porovnanie bude realizované pre jazdnú súpravu s emisnou triedou motora EURO 3, 5 nápravami a celkovou hmotnosťou 40 t.

⁴ okrem Malty, Cyprusu,

⁵ okrem vstupnej diaľnice do Londýna

Ak predpokladáme, že v súlade so sociálnou legislatívou vodič v priebehu zmeny môže viesť vozidlo maximálne 9 hodín a ďalej predpokladáme priemernú rýchlosť 65 km/h, potom v priebehu pracovnej zmeny je možné ubehnúť vzdialenosť:

- vzdialenosť = (čas vedenia vozidla . priemerná rýchlosť) = 9 h . 65 km/h = 585 km

Tab. 3 Náklady na jeden km v prípade časových kupónov s platnosťou jeden deň

Krajina	Cena v predpise	Cena (EUR)	Cena (Sk)	Náklady (Sk/km)
Belgicko	8 EUR	8 EUR	266 Sk	0,455
Dánsko	8 EUR	8 EUR	266 Sk	0,455
Holandsko	8 EUR	8 EUR	266 Sk	0,455
Švédsko	8 EUR	8 EUR	266 Sk	0,455
Bulharsko	7 EUR	7 EUR	233 Sk	0,398
Litva	20 LTL	5,8 EUR	193 Sk	0,330
Maďarsko	2760 HUF	10,5 EUR	348 Sk	0,595
Poľsko	27 PLN	7,5 EUR	248 Sk	0,424
Rumunsko	11 EUR	11 EUR	366 Sk	0,625
Luxembursko	8 EUR	8 EUR	266 Sk	0,455
Slovensko	300 SKK	9 EUR	300 Sk	0,513
Priemer			274 Sk	0,469

Tab. 4 Náklady na jeden km v prípade elektronického mýta

Krajina	Cena v predpise	Cena (EUR/km)	Náklady (Sk/km)
Nemecko	0,13	0,13	4,322
Rakúsko	0,273	0,273	9,075
Česko	4,2	0,163	5,435
Priemer			6,277

Pri porovnaní jednotlivých krajín je možné konštatovať, že všetky členské krajiny EÚ v súčasnosti dodržiavajú ustanovenia Smernice 2006/38/ES a ani jedna z krajín nemá cenu denného kupónu vyššiu ako 11 EUR. Najvyššia cena je v Rumunsku – 11 EUR, najnižšie v Litve, ktorá je na úrovni 5,8 EUR. Pri prepočítaní nákladov dopravcu za používanie cestnej siete sa náklady pohybujú v rozmedzí 0,33 až 0,625 Sk/km.

V prípade, ak sa náklady za používanie cestnej siete spoplatnenej časovým kupónom porovnajú s nákladmi v prípade elektronického mýta, ide o výrazne nižšie náklady, pretože sadzby mýta sa pohybujú v rozmedzí od 4,322 Sk/km po 9,075 Sk/km. V príspevku nie sú ďalej analyzované sadzby mýta v prípade mýtnic, pretože poplatky v tomto prípade nie sú závislé od km ale od konkrétneho ubehnutého úseku.

Ak budeme predpokladať, že v priebehu jedného dňa by bolo možné s vozidlom ubehnúť vzdialenosť 585 km, potom denné náklady v prípade elektronického mýta predstavujú úroveň uvedenú v tab. 5. Priemerné náklady sú 3 672 Sk, čo je pri porovnaní s priemernými nákladmi časových kupónov (274 Sk/deň) nárast o takmer 3 400 Sk.

Tab. 5 Denné náklady pri elektronickom mýte

Krajina	Náklady (Sk/km)	Ubehnutá vzdialenosť (km)	Náklady (Sk/deň)
Nemecko	4,322	585	2 528
Rakúsko	9,075	585	5 309
Česko	5,435	585	3 179
Priemer			3 672

3 Záver

Vzhľadom na to, že v nasledujúcom období sa očakáva nielen v SR, ale aj v ostatných krajinách zmeniť spoplatňovanie používania cestnej siete, je potrebné konštatovať, že náklady dopravcu na infraštruktúru sa budú výrazne meniť. Uvedené zmeny postihnú všetkých dopravcov, vnútroštátnych dopravcov v SR od roku 2009, kedy sa uvažuje so zavedením elektronického mýtného v SR, medzinárodných dopravcov, nielen zavedenie mýta v SR, ale aj jeho postupné zavádzanie v krajinách, v ktorých dopravca vykonáva medzinárodnú cestnú dopravu. Vzhľadom na to, že nie je v možnostiach cestných dopravcov hľadať interné rezervy vo výške približne 5 Sk/km, čo predstavuje rozdiel medzi spoplatnením cestnej siete časovým kupónom a mýtom, bude musieť dopravca preniesť na objednávateľov prepravy. Z tohto dôvodu by už v súčasnosti dopravcovia mali rozmyšľať na vytvorení tarify alebo metodiky, prostredníctvom ktorej sa budú prenášať tieto zvýšené náklady na prepravcu.