

Mýtné systémy: Česko už vyzkoušelo dvě nejrozšířenější technologie

22.5.2024 - | Petr Lesensky - Dychame

V Evropě se používá hned několik různých mýtných systémů. Každá země má přitom pravidla nastavena trochu jinak. Nejčastěji se uplatňují systémy s volným průjezdem, naopak mýtné budky, u nichž řidiči mýtné fyzicky zaplatí, postupně mizí. Česká republika má zkušenost hned se dvěma nejmodernějšími systémy.

Obecně se dají mýtné systémy rozdělit do čtyř kategorií: systém s volným průjezdem (satelitní a mikrovlnná technologie), otevřený systém (fixní mýtné budky), systém s vinětou a takzvaná Euroviněta. Každý systém má trochu jinak nastavená pravidla, možnosti plateb a metody výpočtu mýtného. Pro řidiče tak může být obtížné sledovat aktuální situaci v pravidlech pro každou projížděnou zemi.

Odhadem v Evropě působí stovka provozovatelů mýta. Aby Evropská unie placení mýtného v jednotlivých zemích usnadnila, přišla s projektem Evropské služby elektronického mýtného (EETS). Cílem je umožnit dopravcům platbu ve všech zemích s jednou palubní jednotkou.

„Systémy s volným průjezdem jsou pro dopravce výhodnější, protože auta se nezdržují v kolonách před mýtnými stanicemi. Problém je, že v Evropě má každý stát svůj systém a jiná pravidla, což dělá zmatek. Evropskou iniciativu umožňující placení mýta přes jedinou palubní jednotku proto vítáme,“ říká **Ondřej Stöhr**, jednatel silo cisternového dopravce CONTI-RSC.

Satelity nepotřebují tolik mýtných bran

V Česku se mýtné vybírá elektronicky, přičemž systém využívá primárně satelitní technologii. Podobně jako v jiných zemích i v tuzemsku se výše mýtného určuje podle několika základních parametrů, jako je hmotnost vozidla, počet náprav, emisní třída a ujetá vzdálenost. Loni zaplatili dopravci v Česku na mýtném za vozidla nad 3,5 tuny téměř 15 miliard korun. Domácí dopravci se na vybrané částce podíleli ze 47 procent, zbytek příjmů plynul od zahraničních, nejčastěji z Polska, Slovenska, Rumunska a Maďarska.

Výhodou satelitní technologie je skutečnost, že nevyžaduje budování rozsáhlé infrastruktury na zpoplatněných úsecích. Výše mýtného se vypočítá na základě vzdálenosti ujeté po zpoplatněném úseku, kterou sledují satelitní systémy jako GPS a Galileo. Vozidlo ale musí být vybaveno palubní jednotkou, která je poměrně složitým přístrojem, a tím pádem je dražší. K neustálému určování polohy také potřebuje permanentní zdroj napájení a klade vyšší nároky na zajištění konektivity palubních jednotek prostřednictvím veřejné mobilní sítě.

I pro satelitní systém je třeba postavit mýtné brány pro kontrolu plnění mýtné povinnosti, avšak oproti mikrovlnné variantě jich tato varianta vyžaduje zhruba třetinu. Výhodou je flexibilita systému, pro rozšíření zpoplatněných úseků je nutné aktualizovat pouze palubní jednotky.

Na satelity vsázejí i okolní země

Mezi země, které používají stejnou technologii, patří sousední Německo. Německý systém navíc nabízí automatické nebo manuální zaúčtování. Automatická varianta na základě dat z palubní jednotky spočítá mýtné. Manuální zaúčtování lze připodobnit k nákupu jízdenky a probíhá prostřednictvím mobilní aplikace a internetu. Aktuálně mýtné platí vozidla nad 7,5 tuny, limit se však

v červenci sníží na 3,5 tuny.

Satelitní technologii využívá i Polsko. Pro zaúčtování mýtného je nutné mít ve vozidle nad 3,5 tuny palubní jednotku nebo mýtné zaplatit prostřednictvím aplikace. Na satelity vsadilo také Slovensko, které je stejně jako Česko kombinuje s technologií mobilních sítí a mikrovlnnou technologií.

Mikrovlnný systém používá jednodušší palubní jednotky

Satelitním mýtným systémům konkurují systémy založené na mikrovlnné technologii DRSC. Pro tento systém je nutné postavit fixní infrastrukturu v podobě stovek mýtných bran, které krom komunikace s palubní jednotkou odesílají data do centrálního systému. V případě rozšíření placených úseků je tedy třeba dostavět další brány, což přináší dodatečné náklady. Na druhou stranu mikrovlnný systém využívá jednoduché a levné palubní jednotky s dlouhou životností a nízkou spotřebou energie.

Na mikrovlnnou technologii spoléhá například Rakousko. Pro zaúčtování mýta musí být auto vybaveno palubní jednotkou. Rakouská silniční síť je rozdělena na mnoho krátkých mýtných úseků, a dopravce tak zaplatí pouze za skutečně ujetou vzdálenost.[7] Mikrovlnné mýtné systémy fungují také v Itálii, Francii, Španělsku či Portugalsku.

„Do budoucna se však dá očekávat, že budou tyto dvě technologie splývat v hybridní řešení, a to zejména s ohledem na již vybudované mýtné systémy v Evropě a budování evropské mýtné služby EETS. Ta má v Evropě podporovat interoperabilitu, aby řidiči zpoplatněných vozidel nemuseli mít na čelním skle několik palubních jednotek pro každou evropskou zemi zvlášť,“ vysvětluje **Zdeněk Lokaj**, expert na dopravní telematiku ČVUT.

Viněty lze dnes koupit v aplikaci

V řadě zemí se oba systémy doplňují s dalšími způsoby placení mýtného, jako třeba ve Francii a Itálii, kde se dá zaplatit kombinací platby u mýtných budek a elektronickými i fyzickými kupony. Speciální kategorií je pak systém Eurovignette (Euroviněta). Jde o společný systém elektronické dálniční známky platný v Lucembursku, Nizozemsku, Dánsku a Švédsku.

<https://www.dychame.cz/mytne-systemy-cesko-uz-vyzkouselo-dve-nejrozsirenejsi-technologie>