

# **ROZSAH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ ZPOPLATNĚNÝCH MÝTNÝM PO ROCE 2019**

**Česká republika – Ministerstvo dopravy**

**nábřeží Ludvíka Svobody 12**

**110 15 Praha 1**

# ROZSAH POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ ZPOPLATNĚNÝCH MÝTNÝM PO ROCE 2019

## ÚVOD

Usnesením vlády České republiky č. 1000 ze dne 7. listopadu 2016 ke Konceptci zpoplatnění pozemních komunikací v České republice (dále jen „usnesení vlády“) bylo Ministerstvu dopravy uloženo předložit vládě do 31. prosince 2016 informaci o rozsahu silnic, jejichž užití vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 t bude po roce 2019 zpoplatněno mýtným. Podle usnesení vlády se má budoucí rozsah zpoplatněných pozemních komunikací (silnic) pohybovat v předpokládaném rozmezí 850 až 3000 km, přičemž o tomto rozsahu rozhodne Ministerstvo dopravy na základě analýzy zpracované Projektovým manažerem pro realizaci projektu výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v ČR po roce 2019 (dále jen „Projektový manažer“).

## ZPOPLATNĚNÍ SILNIC II. TŘÍDY JAKO BUDOUCÍCH SILNIC I. TŘÍDY

Usnesení vlády hovoří o „silnicích“, neboť v době jeho přípravy nebyla zcela vyloučena možnost po roce 2019 zpoplatnit některé silnice, jež jsou k dnešnímu dni silnicemi II. třídy, u nichž by zařazení do kategorie silnic I. třídy připadalo v úvahu. Aby bylo možné zařadit příslušné silnice II. třídy do kategorie silnice I. třídy musely by být naplněny následující 3 základní podmínky:

1. převod by bylo možné uskutečnit za předpokladu, že určená silnice II. třídy bude vykazovat způsobilost k převodu / ke změně kategorie na silnici I. třídy, pokud jde o příslušné technické normy stanovující požadavky na silnice I. třídy (např. ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů atd.);
2. příslušná silnice II. třídy po svém zařazení do sítě silnic I. třídy musí tvořit z dopravně inženýrského hlediska s touto sítí logický celek (např. spojitost jízdy po silnici I. třídy, efektivní zabezpečení běžné a zimní údržby atd.);
3. předmětná silnice II. třídy bude krajem převedena na stát bezúplatně.

V návaznosti na uvedené Ministerstvo dopravy oslovilo dopisem ministra dopravy č. j. 65/2016-120-ZPK/7 ze dne 27. 10. 2016 jednotlivé kraje s žádostí o určení silnic II. třídy, jež by uvedené základní podmínky splňovaly. Na základě došlých návrhů jednotlivých (nikoliv všech) krajů, byly tyto návrhy sumarizovány a posouzeny, a to především z dopravně inženýrského hlediska. Výsledkem tohoto posouzení bylo zjištění, že většina pozemních komunikací označených jednotlivými kraji výše uvedené základní podmínky nesplňuje, neboť většina krajů určených pozemních komunikací představuje paralelu ke státem vlastněným pozemním komunikacím, především pak k silnicím I. třídy. Projektovým manažerem označené pozemní komunikace v rámci splnění předpokládaného rozsahu silnic, jejichž užití by po roce 2019 podléhalo povinnosti uhradit mýtné, dle usnesení vlády obsahují i takové pozemní komunikace, kde dopravní výkony nedosahují takových hodnot, kterých je dosahováno na dnes zpoplatněných silnicích I. třídy. Ministerstvo dopravy v tuto chvíli jakékoliv zpoplatnění silnic II. třídy nenavrhuje, neboť z dopravně inženýrského hlediska vybrané silnice II. třídy nelze zařadit do kategorie silnic I. třídy. Současně je nutné uvést, že jedna z Projektovým manažerem posuzovaných variant naplňuje požadavek vyplývající z usnesení vlády (viz níže).

## POSOUZENÍ ROZSAHU ZPOPLATNĚNÍ SILNIC I. TŘÍDY

Ministerstvo dopravy naplnilo usnesením vlády zadaný požadavek na posouzení rozšíření zpoplatnění silnic po roce 2019 o úseky silnic, kde to bude z hlediska regulatorní a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel v předpokládaném rozmezí 850 km až 3 000 km. Na základě tohoto úkolu bylo Projektovému manažerovi zadáno zpracování příslušné analýzy, jejíž výstupy jsou obsaženy v příloze č. 1 tohoto materiálu.

V rámci provedené multikriteriální analýzy Projektový manažer nejprve identifikoval vstupní kritéria pro určení silnic I. třídy, které se jeví jako vhodné s přihlédnutím k odhadovaným dopravním výkonům po roce 2019 a k nákladovosti tohoto rozšíření, které reprezentuje kritérium komplexity topologie úseku, zpoplatnit. Kritérium komplexity topologie úseku reprezentuje podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na zpoplatněné délce silnice nebo její části a podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na počtu sčítacích úseků, které tvoří silnici nebo její část. Lze tedy konstatovat, že toto kritérium reprezentuje nákladovost rozšíření zpoplatnění.

Na základě volby kritéria reprezentujícího intenzitu dopravy, tzn., dopravní výkony, a kritéria reprezentujícího komplexitu topologie úseku, Projektový manažer stanovil následující 3 varianty:

- **varianta 1** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy se shodnou úrovní intenzit dopravy jako mají stávající zpoplatněné silnice I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5;
- **varianta 2** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy s úrovní intenzit dopravy 75 % a více oproti stávajícím zpoplatněným silnicím I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5;
- **varianta 3** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy s úrovní intenzit dopravy 50 % a více oproti stávajícím zpoplatněným silnicím I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5.

Současně pro srovnání byla zvolena tzv. **nulová varianta**, reprezentující zachování stávajícího stavu zpoplatnění silnic I. třídy. Tato varianta a její porovnání s ostatními variantami především poskytuje obraz dopadu rozšíření silnic I. třídy na průměrné měrné příjmy vyjádřené v mil. Kč na 1 km délky a 1 rok.

Projektový manažer identifikoval maximální doporučený rozsah nově zpoplatněných silnic I. třídy v celkové délce **900,3 km**, a to v rámci **varianty 3** reprezentující **poloviční intenzity dopravy a kritérium komplexity topologie úseku 0,5**. Tento rozsah, splňující zadání vyplývající z usnesení vlády, je maximální možný rozsah. Jakékoliv další rozšíření zpoplatnění silnic I. třídy s sebou přináší nadměrnou nákladovost reprezentovanou kritériem komplexity topologie úseku.

Odhadované průměrné měrné příjmy vyjádřené mil. Kč na 1 km délky a 1 rok pro variantu 3, tedy pro cca 900 km silnic I. třídy, budou z důvodu nižších intenzit dopravy dosahovat zhruba osmi desetin toho, co je dnes na silnicích I. třídy předepsáno a vybráno. Skutečná efektivita výběru mýta (nákladovost) však vyplyne až z výsledků zadávacího řízení na veřejnou zakázku, jejímž předmětem bude dodávka a provoz Systému elektronického mýta po roce 2019.

Dále je nutné uvést, že optimální rozšíření zpoplatněných silnic I. třídy by čítalo cca 474 km (varianta 2), kdy odhadované průměrné měrné příjmy vyjádřené v mil. Kč na 1 km délky a 1 rok bude dosahovat více jak devíti desetin toho, co je dnes na silnicích I. třídy předepsáno a vybráno. Vzhledem k tomu, že tato varianta nespĺňuje zadání vyplývající z usnesení vlády, nebyla proto Ministerstvem dopravy uvažována.

## ZÁVĚR

Ministerstvo dopravy bude po roce 2019 realizovat **variantu 3** sestavenou Projektovým manažerem, tj. rozsah silnic I. třídy rozšířený o cca **900 km**. Seznam vybraných silnic I. třídy obsažený ve variantě 3 je obsažen v příloze č. 1 tohoto materiálu.

Nadto je nutné uvést, že provedená analýza vycházela z dat ze sčítání dopravy z roku 2010, kdy tato data byla aktualizována pomocí v současnosti dostupných zdrojů. Současně byl použit konzervativní odhad růstu dopravních výkonů (0,8 %). I přesto je možné, že realita roku 2020 se bude lišit od odhadu pro rok 2020, který byl proveden nyní.