II.

**PŘEDKLÁDACÍ ZPRÁVA K MATERIÁLU S NÁZVEM: „ROZVOJ SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA V ČESKÉ REPUBLICE**

**-**

**KONCEPCE ZPOPLATNĚNÍ POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ V ČESKÉ REPUBLICE“**

Tento materiál je předkládán k jednání členů vlády na základě usnesení vlády České republiky ze dne 4. července 2012 č. 492 ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 11/13 Peněžní prostředky vynaložené na pořízení a provoz systému výběru mýtného za užívání silniční infrastruktury České republiky, kdy v části II. bodě 1 tohoto usnesení je uloženo Ministerstvu dopravy:

1. předložit vládě do 30. listopadu 2012 návrh dalšího postupu, týkajícího se zpoplatňování vozidel s hmotností nad 3,5 tuny, a to jak do doby ukončení platnosti smlouvy se stávajícím dodavatelem mýtného systému, tak po této lhůtě a
2. neprodleně zahájit přípravu organizačních, legislativních a dalších opatření vedoucích k vyhlášení výběrového řízení na provozovatele elektronického mýtného systému po roce 2016.

Současně je tento materiál předkládán k jednání členů vlády na základě usnesení vlády České republiky ze dne 21. srpna 2013 č. 652 ke Kontrolnímu závěru Nejvyššího kontrolního úřadu z kontrolní akce č. 12/12 Příjmy z výkonových poplatků (mýtného) a příjmy z časového zpoplatnění pozemních komunikací (časových kuponů), včetně souvisejících výdajů, kdy v části II. tohoto usnesení je uloženo Ministerstvu dopravy předložit vládě do 30. září 2013 návrh a ekonomické vyhodnocení systémových opatření, která významně sníží náklady na provoz výkonového zpoplatnění a vymáhání nedoplatků a na základě tohoto vyhodnocení připravit novely příslušných právních předpisů.

Přímou souvislost s rozvojem výkonového zpoplatnění mají především tyto projekty:

* **koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v České republice a**
* **implementace Evropské služby elektronického mýta v České republice.**

Stěžejním cílem předkládaného materiálu je poskytnutí potřebných informací k rozhodnutí o započetí bezpodmínečně nutných činností souvisejících se samotnou přípravou celého procesu výběru dodavatele Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících**. Vláda České republiky svým rozhodnutím schválí především přípravu samotného technicko-organizačního řešení budoucího systému zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016, tzn., že v současné době nedojde ke stanovení konečného rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací po roce 2016, ale bude umožněno nalezení vhodných nástrojů k tomu, aby po roce 2016 v České republice existoval Systém elektronického mýta schopný dle požadavků vlády flexibilně zpoplatnit příslušné kategorie pozemních komunikací.** Vláda zohlední při dalším postupu prací výsledky podrobného ekonomického hodnocení jak ve své minimalistické, tak optimální variantě.

**Obsah předloženého materiálu**

**Systém elektronického mýta v České republice (fakta a milníky)**

* Systém elektronického mýta byl realizován v roce 2006 a zahájil provoz od 1. 1. 2007.
* Rozsah výkonového zpoplatnění zahrnuje dálnice, rychlostní silnice v délce cca 1200 km a cca 200 km vybraných úseků silnic I. třídy.
* Celkový výběr mýtného od zahájení provozu do konce roku 2013 překročí 49 mld. Kč, z toho cca 42 % příjmů pochází od zahraničních dopravců (pro rok 2013 se jedná o 44 %).
* V současné době bylo vydáno cca 690 000 ks palubních jednotek, kterými musí být vozidla podléhající zpoplatnění povinně vybavena (týká se i vozidel osvobozených od zpoplatnění).
* Pořízení a provoz mýtného systému byly zajištěny formou odloženého financování z výnosů mýtného, bez nároků na státní rozpočet.
* Pořizovací náklady na mýtný systém byly uhrazeny za 9 měsíců provozu.
* Mýtné sazby byly notifikovány u Evropské komise v roce 2011.
* Provozní náklady Systému elektronického mýta do roku 2013 jsou cca 24 %.
* Nutnost zajištění přechodu na jiný / pokračující systém.
* Systém elektronického mýta je v majetku státu a zahrnuje centrální systém, včetně dohledu a vybavení mobilní kontroly, infrastrukturu podél komunikací, část vybavení distribučních a kontrolních míst a palubní jednotky.
* Systém elektronického mýta je udržován v bezvadném stavu. V současné době dochází k obnovování jednotlivých komponent mýtné infrastruktury.

Manažerské shrnutí

Úvodní část předloženého materiálu tvoří manažerské shrnutí celého materiálu, ve kterém jsou podrobněji popsány cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací. Manažerské shrnutí jednoduchou a krátkou formou shrnuje podstatu celého materiálu v dělení do roku 2016 a po tomto roce. Součástí tohoto manažerského shrnutí jsou také základní východiska výkonového zpoplatnění bez ohledu na to, zda bude rozsah výkonově zpoplatněných pozemních komunikací rozšířen či nikoliv. Další část manažerského shrnutí tvoří ekonomické parametry koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací, včetně konstatování nutnosti zahájit zadávací řízení na projektového manažera a odkaz na časový harmonogram, který je rozpracován v příloze č. 1. Jeho podstatnou součástí je stanovení zásadních milníků s časovým rámcem jejich realizace. Pro realizaci všech posuzovaných variant je nutné co nejdříve vybrat projektového manažera. Následuje realizace zadávacího řízení na nezávislého technického inženýra do konce 4. čtvrtletí 2014 a zahájení zadávacího řízení do konce 1. čtvrtletí 2015 na Systém elektronického mýta po roce 2016, kdy by měl byt vybrán dodavatel či poskytovatel (v závislosti na zvolené variantě) do konce 4. čtvrtletí 2015. V prvé řadě je tak nutné zpracovat Hodnocení dopadu regulace, vymezit nutné změny legislativního rámce a zajistit služby projektového manažera tak, aby již v průběhu roku 2014 bylo možné zahájit přípravy na změně legislativy a přípravné práce pro zahájení zadávacího řízení na nového poskytovatele služeb souvisejících s provozem Systému elektronického mýta či na jeho dodávku tak, aby stávající případně nový Systém elektronického mýta bylo možné bezproblémově provozovat od 1. 1. 2017.

Koncepce do roku 2016

Tato část je rozdělena na kapitoly pojednávající o rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací, změnách výkonového zpoplatnění do roku 2016 a o Evropské službě elektronického mýta v České republice. Celá tato část ve svém důsledku konstatuje ten fakt, že do roku 2016 nedojde v Systému elektronického mýta k žádným zásadním změnám, pouze by mělo dojít k realizaci zvýšení mýtných sazeb pro emisní kategorii Euro V a vyšší o 25 % od roku 2015, a to z důvodu přiblížení mýtných sazeb ostatních emisní kategorií k emisní kategorii Euro V a vyšší. Současně se předpokládá zavedení Evropské služby elektronického mýta, případně zavedení regionální interoperability v duchu Evropské služby elektronického mýta.

Koncepce po roce 2016

Tato kapitola již obsahuje konkrétní zjištění a návrhy tak, jak byly definovány a projednány v Řídícím výboru a které se zabývají koncepcí dalšího rozvoje zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v České republice.

Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v České republice po roce 2016 definuje a rozvádí jednotlivé možné a realizovatelné varianty zpoplatnění pozemních komunikací. Současně tato část obsahuje popis rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací v dělení na varianty způsobu zpoplatnění (časové a výkonové zpoplatnění), varianty zachování stávajícího Systému elektronického mýta (zachování, nahrazení, volba na uchazeči) a varianty rozsahu (varianty I – V, a to od současného rozsahu, po 1000 km silnic I. třídy, celou sít silnic I. třídy, celou sít silnic I. třídy a vybrané úseky silnic II. a III. třídy a všechny silnice I., II. a III. třídy). V této části je pak uvedena tabulka kombinací variant rozsahu a způsobu zpoplatnění a využití stávajícího Systému elektronického mýta či jeho komponent, ze které jsou zřejmé možné a realizovatelné kombinace předmětných variant. S ohledem na časový rámec a stávající smluvní vztahy byly formulovány realizační varianty dalšího rozvoje zpoplatnění v České republice, které byly následně analyzovány z ekonomického hlediska a z hlediska jejich proveditelnosti.

Z ekonomického hlediska bylo posouzeno zpoplatnění komunikací nižších tříd (silnice II. a III. třídy) jako ekonomicky nevýhodné a s marginálním dopadem do regulace dopravy. V rámci ekonomického hodnocení byla ověřena závislost délky zpoplatněné sítě pozemních komunikací na přínosech, a to v rozsahu, kdy do 1000 km zpoplatněných pozemních komunikací je výnos nejvyšší a následně s přibývajícím počtem km tento výnos již razantně nestoupá. V závěru této kapitoly je pak uveden popis jednotlivých realizačních variant.

Ekonomické hodnocení a analýza rizik posuzovaných variant

Souhrnné ekonomické hodnocení jednotlivých realizačních variant a analýza rizik těchto posuzovaných variant je obsahem předposlední kapitoly tohoto materiálu. V této kapitole je stěžejní především Tabulka č. 2 – Souhrnné vyhodnocení posuzovaných variant, která obsahuje údaje typu příjmy, výdaje, kumulativní peněžní tok, porovnání s variantou 0, nákladová efektivity a hodnota rizik.