|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Způsob zpoplatnění** | | **Časové (Dálnice, rychlostní silnice a vybrané úseky silnic I. třídy zpoplatněny vždy výkonově)** | | | | | | | | **Výkonové** | | | | | |
| **Výhody** | **Nevýhody** | | **Výhody** | **Nevýhody** | | **Výhody** | **Nevýhody** | **Výhody** | **Nevýhody** | **Výhody** | **Nevýhody** | **Výhody** | **Nevýhody** |
| Požadavek na zachování stávajícího systému | | ANO | | | | | NE | | Volitelné | ANO | | NE | | Volitelné | |
| Varianta I | D+R+VUSI | X | | | | | X | | X | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém * dodatečné příjmy při realizační variantě 01 * bez dodatečných investic * soutěží se pouze služby * implementace EETS * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | * bez dodatečných příjmů v případě realizační varianty 0 * bez významného růstového a vývojové potenciálu při realizační variantě 0 * hrozba obtížného převzetí SEM | N | | N | |
| * kumulativní peněžní toky ve výši 107,4 mld. Kč při realizační variantě 0 * kumulativní peněžní toky ve výši 118,8 mld. Kč při realizační variantě 01 * varianty bez značných rizik (hodnota rizik 9 při realizační variantě 0 a 23 při realizační variantě 01) * nákladová efektivita cca 21% při realizační variantě 0 a 20% při realizační variantě 01 | |  | |  | |
| Varianta II | D+R+1000 | X | | | | | X | | X | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém (pokud nedojde ke zpoplatnění silnic I. třídy technologií GNSS/CN - varianta BH) * dodatečné příjmy při realizační variantě 01 a BH (2 – 3 mld. Kč) * implementace EETS * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | * bez významného růstového a vývojové potenciálu při realizační variantě 0 * soutěží se služby na provoz stávajícího SEM a služby a dodávka nového SEM na vybraných silnicích I. třídy (GNSS/CN) * využití dvou technologií (DSRC a GNSS/CN) v rámci hybridního řešení s sebou přináší drahé hybridní OBE * významné počáteční investice (dva paralelní systémy) * významné investice do dopravního značení * nejistá míra účinnosti systému GNSS/CN | * při tomto rozsahu dojde s největší pravděpodobností k dodání SEM, který bude založen na jediné technologii GNSS/CN * dodatečné příjmy při realizační variantě 01 a B (2 – 3 mld. Kč) * nižší dodatečné náklady při dalším rozšiřování SEM | * při nevyužití stávajícího SEM – znehodnocená investice v řádech několika mld. Kč * technologie GNSS/CN není plně standardizována a tolik spolehlivá * značné investice do satelitních OBE * hrozba obtížného převzetí SEM v případě jeho využití * při využití obou technologií se soutěží služby (DSRC) a dodávka a služby (GNSS/CN) * složitý přechod na nový SEM v případě nevyužití stávajícího SEM * krátkodobá implementace EETS * nejistá míra účinnosti nového SEM * náklady na likvidaci starého SEM | * výhody a nevýhody vyplynou ze zvolené varianty využití či nevyužití stávajícího Systému elektronického mýta * výhodou je také možnost srovnání nabídek různého technologického řešení | |
| * kumulativní peněžní toky ve výši 107,4 mld. Kč při realizační variantě 0 s předpokládaným nárůstem o příjem ze zpoplatnění silnic I. třídy ve výši 2 -3 mld. Kč ročně * kumulativní peněžní toky ve výši 118,8 mld. Kč při realizační variantě 01 s předpokládaným nárůstem o příjem ze zpoplatnění silnic I. třídy ve výši 2 -3 mld. Kč ročně * kumulativní peněžní toky ve výši 138,9 mld. Kč při realizační variantě BS * kumulativní peněžní toky ve výši 143,6 mld. Kč při realizační variantě BH * u této varianty nelze specifikovat všechna rizika, avšak se pohybují v rozmezí realizační varianty 0, 01 až B – BH, BS * nákladová efektivita cca 20 % (nelze blíže specifikovat) | | * kumulativní peněžní toky ve výši 107,4 mld. Kč při realizační variantě 0 s předpokládaným nárůstem o příjem ze zpoplatnění silnic I. třídy ve výši 2 -3 mld. Kč ročně * kumulativní peněžní toky ve výši 118,8 mld. Kč při realizační variantě 01 s předpokládaným nárůstem o příjem ze zpoplatnění silnic I. třídy ve výši 2 -3 mld. Kč ročně * kumulativní peněžní toky ve výši 138,9 mld. Kč při realizační variantě BS * kumulativní peněžní toky ve výši 143,6 mld. Kč při realizační variantě BH * u této varianty nelze specifikovat všechna rizika, avšak se pohybují v rozmezí realizační varianty 0, 01 až B – BH, BS * nákladová efektivita cca 20% (nelze blíže specifikovat) | |
| Varianta III | D+R+SI | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém * efektivní způsob časového zpoplatnění * dostatečná distribuční sít silničních kupónů * dodatečné příjmy při realizační variantě A * implementace EETS * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | | * bez významného růstového a vývojové potenciálu * nesystémový přístup * hrozba obtížného převzetí SEM * investice do dopravního značení při realizační variantě A | | | N | | N | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém * dodatečné příjmy při realizační variantě BH * implementace EETS * růstový a vývojový potenciál * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | * hrozba obtížného převzetí SEM * soutěží se služby na provoz stávajícího SEM a služby a dodávka nového SEM na silnicích I. třídy (GNSS/CN) * využití dvou technologií (DSRC a GNSS/CN) v rámci hybridního řešení s sebou přináší drahé hybridní OBE * významné počáteční investice (dva paralelní systémy) * významné investice do dopravního značení * nejistá míra účinnosti systému GNSS/CN | * při tomto rozsahu dojde s největší pravděpodobností k dodání SEM, který bude založen na technologii GNSS/CN (není plně standardizována a není tolik spolehlivá) * dodatečné příjmy při realizační variantě BS | * při nevyužití stávajícího SEM – znehodnocená investice v řádech několika mld. Kč * významné počáteční investice do SEM * vysoká pořizovací cena satelitních OBE * významné investice do dopravního značení * složitý přechod na nový SEM * krátkodobá implementace EETS * nejistá míra účinnosti nového SEM * náklady na likvidaci starého SEM | * výhody a nevýhody vyplynou ze zvolené varianty využití či nevyužití stávajícího Systému elektronického mýta * výhodou je také možnost srovnání nabídek různého technologického řešení | |
| * kumulativní peněžní toky ve výši 116,3 mld. Kč při realizační variantě A * varianta s významným počtem rizik (46) * nákladová efektivita realizační varianty cca 20% | | | | | * kumulativní peněžní toky ve výši 143,6 mld. Kč při realizační variantě BH * varianta se značnými riziky (hodnota rizik 51) * nákladová efektivita cca 18% při realizační variantě BH | | * kumulativní peněžní toky ve výši 138,9 mld. Kč při realizační variantě BS * varianta se značnými riziky (hodnota rizik 51) * nákladová efektivita cca 21% | |
| Varianta IV | D+R+SI+VUSII-III | X | | | | | X | | X | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém * dodatečné příjmy při realizační variantě BH * implementace EETS * růstový a vývojový potenciál * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | * hrozba obtížného převzetí SEM * soutěží se služby na provoz stávajícího SEM a služby a dodávka nového SEM na silnicích I. třídy a vybraných úseků silnic II. a III. třídy (GNSS/CN) * využití dvou technologií (DSRC a GNSS/CN) v rámci hybridního řešení s sebou přináší drahé hybridní OBE * významné počáteční investice (dva paralelní systémy) * významné investice do dopravního značení | * při tomto rozsahu dojde s největší pravděpodobností k dodání SEM, který bude založen na technologii GNSS/CN (není plně standardizována a není tolik spolehlivá) * dodatečné příjmy při realizační variantě BS | * při nevyužití stávajícího SEM – znehodnocená investice v řádech několika mld. Kč * významné počáteční investice do SEM * vysoká pořizovací cena satelitních OBE * významné investice do dopravního značení * složitý přechod na nový SEM * krátkodobá implementace EETS * nejistá míra účinnosti nového SEM * náklady na likvidaci starého SEM | * výhody a nevýhody vyplynou ze zvolené varianty využití či nevyužití stávajícího Systému elektronického mýta * výhodou je také možnost srovnání nabídek různého technologického řešení | |
| * kumulativní peněžní toky ve výši 143,6 mld. Kč při realizační variantě BH (nelze předpokládat značné příjmy ze zpoplatnění vybraných úseků silnic II. a III. třídy * varianta se značnými riziky (hodnota rizik 51 pro variantu BH na silnicích I. třídy – hodnota rizik při zpoplatnění vybraných úseků silnic II. a III. třídy značně naroste) * nákladovou efektivitu nelze přesněji odhadnout, avšak bude hodně přes 25%, neboť zpoplatnění silnic II. a III. třídy není ekonomicky efektivní | | * kumulativní peněžní toky ve výši 138,9 mld. Kč při realizační variantě BS (nelze předpokládat značné příjmy ze zpoplatnění vybraných úseků silnic II. a III. třídy * varianta se značnými riziky (hodnota rizik 51 pro variantu BS na silnicích I. třídy – hodnota rizik při zpoplatnění vybraných úseků silnic II. a III. třídy značně naroste) * nákladovou efektivitu nelze přesněji odhadnout, avšak bude hodně přes 25%, neboť zpoplatnění silnic II. a III. třídy není ekonomicky efektivní | |
| Varianta V | D+R+SI-III | * ověřená a standardizovaná technologie, plně funkční systém * efektivní způsob časového zpoplatnění * dostatečná distribuční sít silničních kupónů * dodatečné příjmy při realizační variantě A * implementace EETS * využití stávajícího majetku České republiky * ověřená účinnost stávajícího SEM | | * bez významného růstového a vývojové potenciálu * nesystémový přístup * hrozba obtížného převzetí SEM * investice do dopravního značení při realizační variantě A | | | N | | N | N | | N | | N | |
| * kumulativní peněžní toky ve výši 116,3 mld. Kč při realizační variantě A (bez zpoplatnění silnic II. a III. třídy – nelze předpokládat znatelné vyšší příjmy) * varianta s významným počtem rizik (hodnota rizik 46 pro variantu A, tj. pro zpoplatnění silnic I. třídy) * nákladová efektivita realizační varianty cca 20% | | | | |

Příloha č. 2 – Výhody a nevýhody realizovatelných kombinací variant rozsahu a způsobu zpoplatnění a využití komponent stávajícího SEM rozšířené o předpokládané kumulativní peněžní toky a nákladovost