**III.**

**ROZVOJ SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA V ČESKÉ REPUBLICE**

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

**Česká republika – Ministerstvo dopravy**

**Nábřeží Ludvíka Svobody 12**

**110 15 Praha 1**

# 

# Obsah

[Obsah 2](#_Toc368327067)

[Seznamy 2](#_Toc368327068)

[Seznam grafů 2](#_Toc368327069)

[Seznam tabulek 2](#_Toc368327070)

[Seznam příloh 3](#_Toc368327071)

[Manažerské shrnutí 3](#_Toc368327072)

[Cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací 3](#_Toc368327073)

[KONCEPCE DO ROKU 2016 7](#_Toc368327074)

[Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací 7](#_Toc368327075)

[Změny výkonového zpoplatnění do roku 2016 7](#_Toc368327076)

[Evropská služba elektronického mýta v České republice 7](#_Toc368327077)

[KONCEPCE PO ROCE 2016 9](#_Toc368327078)

[Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací 9](#_Toc368327079)

[Varianty způsobu zpoplatnění 9](#_Toc368327080)

[Varianty zachování stávajícího systému elektronického mýta 10](#_Toc368327081)

[Varianty rozsahu 11](#_Toc368327082)

[Posuzované realizační varianty 13](#_Toc368327083)

[Ekonomické hodnocení a analýza rizik posuzovaných variant 16](#_Toc368327084)

[ZVÝŠENÍ EFEKTIVITY SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA, ÚSPORY A NEDOPLATKY 18](#_Toc368327085)

[Zvýšení efektivity Systému elektronického mýta 18](#_Toc368327086)

[Úspory v systému elektornického mýta 18](#_Toc368327087)

[PŘÍLOHY 19](#_Toc368327088)

## Seznamy

### Seznam grafů

Graf č. 1 – Odhadované roční příjmy a náklady v závislosti na délce zpoplatněných pozemních komunikací

### Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Kombinace variant rozsahu a způsobu zpoplatnění a využití komponent stávajícího SEM

Tabulka č. 2 – Souhrnné vyhodnocení posuzovaných variant

Tabulka č. 3 – Přehled rizik jednotlivých variant

### Seznam příloh

Příloha č. 1 – Rozvoj Systému elektronického mýta v České republice – Koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice

# Manažerské shrnutí

## Cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací

Ministerstvo dopravy považuje za klíčové následující dva cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 tuny:

* **mýtné jako fiskální cíl** = zajištění příjmů ze zpoplatnění pro Státní fond dopravní infrastruktury, tzn. dosažení větší stability financování dopravní infrastruktury zdrojem, který není přímo závislý na fiskální politice státu – tento cíl lze považovat s ohledem na současný stav poznání v dané problematice za zásadní;
* **nástroj regulace dopravy** = zpoplatnění může určitým způsobem napomoci regulaci dopravy (prostorové, časové nebo kombinaci obou) a zajistit pozitivní motivaci k využívání páteřní sítě pozemních komunikací v ČR.

Mezi další stěžejní cíle koncepce zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací lze zařadit:

* zajištění **interoperability** Systému elektronického mýta skrze zavedení regionální interoperability v duchu Evropské služby elektronického mýta a zavedení samotné Evropské služby elektronického mýta (dále také „EETS“);
* rozšíření možností **regulačních účinků** mýta na silniční provoz s využitím možnosti flexibilního rozšiřování mýtných úseků a změn mýtných sazeb nebo zavedením nových mýtných sazeb;
* zajištění **dat** o chování dopravního proudu pro řízení provozu na pozemních komunikacích;
* zajištění **dat** pro efektivní hospodaření s vozovkou z hlediska údržby a oprav dle dopravní zátěže a skladby dopravního proudu a
* nalezení **flexibilního a otevřeného** řešení umožňující další rozšiřování Systému elektronického mýta.

Mýtné je prostředkem pro zajištění **návratnosti** investic do silniční infrastruktury. Mýtné by tak mělo zajistit **roční** návratnost prostředků na údržbu zpoplatněné sítě pozemních komunikací a **roční podíl** z investičních nákladů tak, aby došlo k jejich úhradě za dobu životnosti této infrastruktury. Neopominutelným přínosem zpoplatnění je to, že se na úhradě nákladů na silniční infrastrukturu podílejí také **zahraniční** vozidla, resp. všichni uživatelé této infrastruktury.

Indikátorem naplnění cílů zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 tuny by měla být **míra nákladové efektivity celého systému, tj. poměr výdajů a výnosů celého zpoplatnění**, kterou Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 stanovuje na úrovni **30 %**.

V souvislosti se zpoplatněním pozemních komunikací nepřímo souvisí problematika objíždění těchto pozemních komunikací, případně regulace tranzitní (zbytné) dopravy na pozemních komunikacích, které nejsou k tomuto účelu navrženy. Ministerstvo dopravy považuje problematiku objíždění zpoplatněných pozemích komunikací za marginální záležitost, kterou ovšem již nyní mohou mnohé obce dle v současnosti platné legislativy řešit, a to především s využitím zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Problematiku regulace tranzitní dopravy také důkladněji řeší připravované novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, která v Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky prošla 1. čtením, avšak v souvislosti s jejím rozpuštěním bude nutné celý proces opětovně zahájit.

S ohledem na výše uvedené cíle je nutné se zabývat možnostmi případného rozšíření výkonového zpoplatnění, a to ve dvou níže uvedených časových etapách.

**Do roku 2016**

Do konce roku 2016 není možné realizovat zásadní systémové změny v oblasti výkonového zpoplatnění, a to z důvodu existence smlouvy se stávajícím poskytovatelem služeb souvisejících s provozem Systému elektronického mýta (dále také „SEM“). Výjimkou je zavedení Evropské služby elektronického mýta či zavedení regionální interoperability.

Navýšení příjmů je možné od 1. 1. 2015 realizovat zvýšením mýtných sazeb v emisní kategorii Euro V a vyšší a dosáhnout tak jejich přiblížení k mýtným sazbám ostatních emisních kategorií. V rámci této změny může dojít také k úpravě struktury tarifních skupin s ohledem na zavádění vozidel splňujících emisní normu Euro VI.

**Po roce 2016**

Pokud bude po roce 2016 provozován systém v rozsahu nynější zpoplatněné sítě, bude možno využít součásti stávající mýtné infrastruktury a bude potřeba zajistit formou zadávacího řízení poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto mýtného systému.

Pokud bude realizováno rozšíření rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací, bude nutné zajistit:

* rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění;
* služby projektového manažera;
* zadávací řízení na nový (rozšířený) systém výkonového zpoplatnění a jeho provozování;
* návaznost nového systému výkonového zpoplatnění na stávající systém;
* zadávací řízení na označení zpoplatněných komunikací i pozemních komunikací na ně navazujících.

Z provedené technicko-ekonomické analýzy různých variant rozsahu zpoplatnění vyplývá, že výkonové zpoplatnění silnic II., případně III. třídy není dle současné úrovně znalostí ekonomicky výhodné. V případě, že bude uvažováno se zpoplatněním vybraných úseků silnic jiných vlastníků (např. silnic II. a III. třídy), musí být vyřešeno na jedné straně směrování příjmů z vybraného mýtného vlastníkům komunikací (tedy krajům v případě silnic II. a III. třídy) a na druhé straně musí být zajištěno, aby se vlastníci těchto pozemních komunikací podíleli na úhradě přiměřené části nákladů na výběr mýtného. V každém případě by mělo být zajištěno dodržení míry nákladové efektivity pod hranicí 30 %.

Jako doplněk k současnému výkonovému zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy lze realizovat časové zpoplatnění silnic I. třídy, případně i silnic nižších tříd. Na základě provedených analýz lze konstatovat, že časové zpoplatnění je možným způsobem zpoplatnění, který ovšem má i mnohé nevýhody (ne příliš systémové a koncepčně omezené řešení bez rozvojového potenciálu). Na druhou stranu se jedná o způsob zpoplatnění s vysokou efektivitou výběru časových poplatků, avšak bez zabezpečení příjmů velkých finančních prostředků (tj. není zcela naplňován fiskální cíl zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací).

**Základní východiska**

V dalším textu a v textu přílohy č. 1 jsou uvedeny argumenty a souvislosti mapující problematiku různých variant zpoplatnění a rozsahu zpoplatněné sítě a jejich ekonomické porovnání. Na základě dále uvedených skutečností je nutné se zaměřit především na následující východiska:

* **výkonová varianta zpoplatnění** – z důvodu zajištění základního fiskálního cíle mýtného systému, kterou časové zpoplatnění nedokáže v plné míře naplnit;
* **nabídnutí komponent stávajícího Systému elektronického mýta** uchazečům v zadávacím řízení na nový Systém elektronického mýtného – z důvodu využití již realizovaných investic do technologických částí stávajícího systému (např. kontrolní brány, palubní jednotky atd.);
* **zpoplatnění rozšířit** na cílový rozsah sítě zahrnující **všechny dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy** s tím, že uchazeč bude povinen nabídnout v rámci podané nabídky finanční podmínky pro rozšiřování zpoplatněné sítě o pozemní komunikace jiných vlastníků, ke kterému by mohlo dojít pouze za předpokladu splnění indikátoru naplnění cíle (tj. nákladovost do 30 %);
* **bez odkladu** zavést Evropskou službu elektronického mýta do roku 2016 – z důvodu naplnění evropské legislativy, a to rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků (dále také „Rozhodnutí 2009/750/ES“);
* **Systém elektronického mýta** po roce 2016 navrhnout a provozovat v souladu s unijním právem a
* **Systém elektronického mýta** po roce 2016 otevřít novým funkcionalitám, resp. dalším telematickým aplikacím a systémům, které by mohly využít jak mýtnou infrastrukturu, tak systém samotný.

**Základní ekonomické parametry koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací**

Mezi základní ekonomické aspekty koncepce výkonového zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací lze řadit následující:

* Potenciál navýšení čistých příjmů z výkonového zpoplatnění všech silnic I. třídy v délce cca 4000 km je cca 2,5 mld. Kč při mýtných sazbách roku 2011.
* Potenciál ročního výběru mýtného na silnicích II. třídy není významný, ale některé z nich může být vhodné zpoplatnit z regulačních důvodů, na druhou stranu ekonomika systému bude podstatně složitější, neboť se náklady a výnosy z mýta budou dělit mezi stát a kraje.
* Investiční náklady na rozšíření mýta na dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy byly odhadnuty v závislosti na rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací a zvolené technologii zpoplatnění v rozmezí 3,6 až 4,4 mld. Kč.
* Průměrné roční provozní náklady na mýtný systém byly odhadnuty na cca 1,9 až 2,4 mld. Kč.
* Nákladová efektivita Systému elektronického mýta je odhadována v rozmezí 18 – 21 % s hodnotou rizik v rozmezí od 9 do 51 (viz Tabulka č. 3), a to na základě zvolené posouzené varianty.
* Náklady na Systém elektronického mýta po roce 2016 budou určeny na základě zadávacího řízení.
* K nákladům na rozšíření zpoplatnění je nutné připočíst náklady na zákonem předepsané dopravní značení zpoplatněných úseků silnic I. a případně silnic nižších tříd. Náklady na dopravní značení pro zpoplatnění silnic I. třídy byly odhadnuty na cca 220 mil. Kč.

**Projektový manažer**

V současné době je bezpodmínečně nutné okamžitě zahájit veškeré nutné kroky k výběru projektového manažera, a to nejpozději do poloviny roku 2014, který následně zanalyzuje, na základě vládou ČR schváleného rozsahu zpoplatnění, nejvýhodnější varianty zpoplatnění, které budou předloženy vládě České republiky k rozhodnutí, na jehož základě dojde k jejich realizaci.

**Časový harmonogram**

Má-li dojít dne 1. 1. 2017 ke spuštění nového mýtného systému, resp. k zahájení poskytování služeb spojených s provozem mýtného systému novým poskytovatelem, je nezbytné, aby byly včas splněny všechny důležité milníky uvedené v příloze č. 1.

# 

# KONCEPCE DO ROKU 2016

Do konce roku 2016 není možné realizovat zásadní systémové změny v oblasti výkonového zpoplatnění, vyjma zavedení Evropské služby elektronického mýta či zavedení případné regionální interoperability mýtných systémů České republiky, Republiky Rakouska a Polské republiky. Současně v rámci zavádění regionální interoperability je možné zapojit SEM České republiky do projektu EasyGo+, který zavádí interoperabilitu mezi mikrovlnnými mýtnými systémy skandinávských zemí a Republiky Rakouska.

## Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací

Do roku 2016 bude zachován stávající rozsah zpoplatněných komunikací, tj. 1244,3 km zpoplatněných dálnic a rychlostních silnic a 201,9 km silnic I. třídy. Výjimkou budou nově budované úseky na dálniční síti, které budou zpoplatňovány postupně tak, jak budou uváděny do provozu.

## Změny výkonového zpoplatnění do roku 2016

Změny ve výkonovém zpoplatnění budou realizovány výhradně úpravou sazeb, případně zaváděním Evropské služby elektronického mýta či regionální interoperability s okolními státy EU.

Od 1. 1. 2015 dojde k navýšení mýtných sazeb pro emisní kategorii Euro V a vyšší a přiblížení těchto mýtných sazeb k mýtným sazbám ostatních emisních kategorií. V rámci této změny může dojít také k úpravě struktury tarifních skupin s ohledem na zavádění vozidel splňujících emisní normu Euro VI. Také dojde ke zhodnocení fungování systému a slev a případně budou navrženy úpravy, které vyplynou z této analýzy.

## Evropská služba elektronického mýta v České republice

Jak již bylo uvedeno výše, tak do roku 2016 lze realizovat významnější změny v Systému elektronického mýta pouze v rámci zavádění EETS v České republice, k čemuž se Česká republika zavázala v rámci schválení návrhu rozhodnutí Evropské komise o definice Evropské služby elektronického mýta a jejích technických prvků, který byl hlasy všech členských států tehdejšího Evropského společenství podpořen. Součástí schváleného návrhu definice EETS byla i tzv. deklarace členských států Evropského společenství, v rámci níž se členské státy zavázaly do 36 měsíců od data uveřejnění rozhodnutí ve věstníku Evropského společenství uvést Evropskou službu elektronického mýta v život. Návrh rozhodnutí o definice EETS byl následně schválen Evropskou komisí a uveřejněn ve věstníku Evropského společenství dne 6. října 2009, jako rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků. V rámci zavádění EETS je vhodné přistoupit k tzv. Regionální evropské službě elektronického mýta (dále také „REETS“), která si postupným zaváděním regionálních interoperabilit mýtných systémů klade za cíl zavést následně jednu univerzální službu v rámci celé Evropské unie. Zavádění REETS tak lze chápat jako zavádění regionální interoperability s okolními státy, jako je Republika Rakousko a Polská republika, resp. zavádění interoperability s okolními zeměmi se stejnou technologií výběru mýta (DSRC 5,8 GHz). Zavádění REETS také lze chápat jako případné připojení České republiky k projektu EasyGo+, který k 1. lednu 2013 zavedl interoperabilitu mezi mikrovlnnými mýtnými systémy skandinávských zemí a Republiky Rakouska fungující na DSRC 5,8 GHz. Evropskou službu elektronického mýta lze na základě mikrovlnné technologie zavést ještě do roku 2016. Určujícím faktorem pro zavedení EETS v České republice je potřebná součinnost Konsorcia Kapsch, resp. společnosti Kapsch Telematic Services s.r.o., která zastupuje Konsorcium Kapsch pro Smlouvu o službách. Je tedy nutné v první fázi zadat bezplatnou přípravu zavedení EETS v České republice, která by spočívala v:

* návrhu systémových změn;
* stanovení časového harmonogramu realizace navržených systémových změn a
* finanční kalkulace realizace navržených systémových změn.

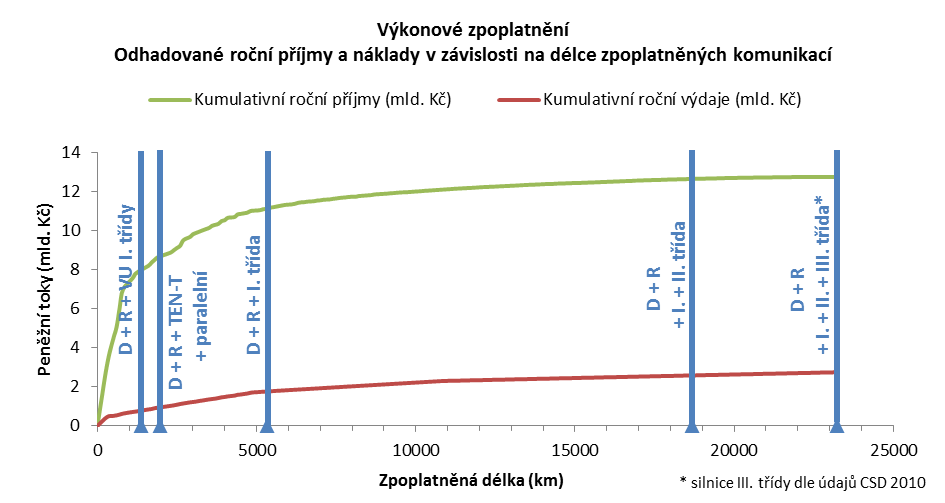
Současně se očekává doplnění dokumentu, který je určující pro zavádění EETS v České republice, a to Přehledu o oblasti EETS v České republice. Pojem „bezplatná“ příprava je zde uveden záměrně, neboť všechny tři body uvedené výše se Konsorcium Kapsch zavázalo uskutečnit bezplatně, tj. bez finančních nároků plynoucích se Smlouvy o službách či Smlouvy o dílo. Bez této přípravné fáze nelze odhadnout finanční prostředky, které by bylo nutné vynaložit na zavedení EETS v České republice, avšak důsledně upozorňujeme na to, že případné nezavedení EETS v České republice s určitostí povede k zahájení řízení o porušení Smlouvy o fungování Evropské unie, jehož důsledkem mohou být citelné finanční sankce, které budou řešeny s největší pravděpodobností Soudním dvorem Evropské unie. Předejít těmto sankcím či předjít případnému zahájení řízení pro porušení smlouvy o fungování Evropské unie lze okamžitým zahájením implementace Evropské služby elektronického mýta v České republice, tedy dokončením dokumentu s názvem: „Přehled o oblasti EETS v ČR“ a zadáním vypracování návrhu systémových úprav, časového harmonogramu a finanční kalkulace, a to společnosti Kapsch Telematic Services s.r.o.

Evropská služba elektronického mýta může být zavedena v České republice na bázi mikrovlnné technologie i v případě, že by došlo v roce 2016 ke změně technologie výběru mýta a od roku 2017 by byl SEM založen na technologii satelitního určování polohy vozidla (GNSS/CN). Náklady na straně případných Poskytovatelů EETS v České republice jdou k jejich tíži (ustanovení obsažené v návrhu smlouvy, která bude uzavírána mezi Poskytovatelem EETS a Provozovatelem SEM) a případný nový SEM od roku 2017 musí již funkcionalitu EETS obsahovat. Jediným negativem jsou pak investice do zavedení EETS, které se do konce roku 2016 nemusí jevit jako efektivní investice, byť lze veškeré náklady spojené se zavedením a provozem EETS započíst do mýtných sazeb, čímž se nestanou finanční zátěží pro Provozovatele SEM, potažmo státní rozpočet.

# KONCEPCE PO ROCE 2016

## Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací

Na následujícím grafu je znázorněna závislost ročních příjmů a výdajů na celkové délce zpoplatněných pozemních komunikací, z čehož vyplývá vysoká efektivita výkonového zpoplatnění dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy (silnice na síti TEN-T a paralelní).



Graf č. 1 – Odhadované roční příjmy a náklady v závislosti na délce zpoplatněných pozemních komunikací

Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací lze stanovit s/bez ohledu na posuzované varianty, avšak nelze už s určitou mírou pravděpodobnosti konstatovat, která z těchto variant je efektivní či nikoliv. Varianty zpoplatnění po roce 2016 lze tak rozdělit do následujících variant:

## Varianty způsobu zpoplatnění

* Časové zpoplatnění:
  + výhody:
    - ověřený a spolehlivý způsob výběru časových poplatků;
    - odpovídající distribuční sít;
    - bez významných investičních nákladů (vyjma dopravního značení);
    - vysoká efektivita výběru časových poplatků;
  + nevýhody:
    - bez růstového a vývojového potenciálu;
    - nedostatečný způsob kontroly – nízká vymahatelnost;
    - nespravedlivý způsob zpoplatnění.
* Výkonové zpoplatnění:
  + výhody:
    - růstový a vývojový potenciál;
    - spravedlivý způsob zpoplatnění;
  + nevýhody:
    - v závislosti na technologickém řešení významné investiční náklady (především palubní zařízení);
    - s růstem zpoplatněné sítě narůstá i počet jednotek podílejících se na vymáhání povinnosti platit mýtné (pevný a mobilní enforcement, vozidla enforcementu, počet pracovníků (dnes příslušníci Celní správy ČR) vykonávajících enformecement atd.).

## Varianty zachování stávajícího systému elektronického mýta

* Zachování a další využívání již pořízeného systému výkonového zpoplatnění:
  + výhody:
    - využití značné investice do Systému elektronického mýta;
    - využití systému, který bude koncem roku 2016 v bezvadném stavu a plně funkční;
    - použití ověřené, spolehlivé a plně standardizované technologie;
    - využití stávajících palubních jednotek (cca 690 tis. ks);
    - okamžité zahájení implementace Evropské služby elektronického mýta
    - okamžité zahájení regionální interoperability jako předstupně EETS;
  + nevýhody:
    - hrozba obtížného převzetí stávajícího Systému elektronického mýta.
* Nahrazení již pořízeného systému výkonového zpoplatnění novým systémem:
  + výhody:
    - nově navržený systém dle současně platných standardů z oblasti dopravní telematiky – elektronického zpoplatnění;
    - lze zahájit implementaci Evropské služby elektronického mýta, avšak náklady spojené s jejím zavedením nebudou efektivně vynaloženy;
  + nevýhody:
    - znehodnocení investice do současného Systému elektronického mýta;
    - nová významná investice do nového systému a palubních zařízení (v řádu cca 3,6 až 4,4 mld. Kč);
    - obtížná migrace dat mezi systémy a uživatelů mezi palubními zařízeními;
    - v roce 2016 tak budou provozovány dva paralelní systémy;
    - dle rozsahu zpoplatnění může dojít k použití technologie, která není plně standardizována;
    - lze zahájit implementaci Evropské služby elektronického mýta, avšak náklady spojené s jejím zavedením nebudou efektivně vynaloženy;
    - nelze zahájit regionální interoperabilitu.
* Rozhodnutí o využití ponechat na uchazeči v zadávacím řízení:
  + výhody – vyplynou z konečného rozhodnutí, zda Systém elektronického mýta bude či nebude využit (mezi hlavní výhodu lze považovat fakt, že dojde ke srovnání nabídek různého technologického řešení);
  + nevýhody – vyplynou z konečného rozhodnutí, zda Systém elektronického mýta bude či nebude využit.

## Varianty rozsahu

**Varianta I** – tato varianta obsahuje po roce 2016 síť pozemních komunikací o rozsahu stávajícího stavu zpoplatněných pozemních komunikací rozšířenou o postupnou výstavbu, a to formou výkonového zpoplatnění. Ve své podstatě tak tato varianta obsahuje následné posuzované realizační varianty 0 a 01 (viz kapitola Posuzované realizační varianty).

**Varianta II** – tato varianta obsahuje po roce 2016 síť pozemních komunikací o rozsahu stávajícího stavu zpoplatněných pozemních komunikací rozšířenou o postupnou výstavbu a síť silnic I. třídy o rozsahu cca 1000 km s vysokou efektivitou výběru mýta. Jedná se tedy o silnice I. třídy s vysokým podílem nákladních vozidel, především vozidel nad 12 tun. Opět se jedná o výkonové zpoplatnění. Ve své podstatě tak tato varianta obsahuje částečně posuzovanou realizační variantu B.

**Varianta III** - tato varianta obsahuje po roce 2016 síť pozemních komunikací o rozsahu stávajícího stavu zpoplatněných pozemních komunikací rozšířenou o postupnou výstavbu a všechny silnice I. třídy. Ve své podstatě tak tato varianta obsahuje částečně posuzované realizační varianty A a B, tedy časové či výkonové zpoplatnění silnic I. třídy.

**Varianta IV** - tato varianta obsahuje po roce 2016 síť pozemních komunikací o rozsahu stávajícího stavu zpoplatněných pozemních komunikací rozšířenou o postupnou výstavbu, všechny silnice I. třídy a vybrané úseky silnic II. a III. třídy. Tato varianta byla na základě předběžných analýz vyřazena z doporučených variant, a to z důvodu neefektivního zpoplatnění silnic II. a III. třídy. Pro částečné zpoplatnění silnic II. a III. třídy lze uvažovat s největší pravděpodobností výkonové zpoplatnění.

**Varianta V** - tato varianta obsahuje po roce 2016 síť pozemních komunikací o rozsahu stávajícího stavu zpoplatněných pozemních komunikací rozšířenou o postupnou výstavbu, všechny silnice I. třídy a všechny silnic II. a III. třídy. Tato varianta, jak již bylo uvedeno výše, byla na základě předběžných analýz vyřazena z doporučených variant, a to z důvodu neefektivního zpoplatnění silnic II. a III. třídy. Pro zpoplatnění silnic II. a III. třídy lze uvažovat obě dvě formy zpoplatnění, kdy dálnice a rychlostní silnice lze zpoplatnit výkonově a silnice I., II. a III. třídy lze zpoplatnit časově, případně lze všechny tyto pozemní komunikace zpoplatnit výkonově.

Pro každou variantu je nutné posuzovat související faktory (viz následující Tabulka č. 1):

* zda bude požadováno zachování a další využívání již pořízeného systému výkonového zpoplatnění, resp. jeho komponent (ano/ne/ponecháno na výběru uchazeče);
* zda bude zvoleno časové nebo výkonové zpoplatnění silnic I. až III. třídy.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Způsob zpoplatnění** | **Časové (Dálnice, rychlostní silnice a vybrané úseky silnic I. třídy zpoplatněny vždy výkonově)** | | | **Výkonové** | | |
|  | Požadavek na zachování stávajícího systému | ANO | NE | Volitelné | ANO | NE | Volitelné |
| Varianta I | D+R+VUSI | X | X | X | A | N | N |
| Varianta II | D+R+1000 | X | X | X | A | A | A |
| Varianta III | D+R+SI | A | N | N | A | A | A |
| Varianta IV | D+R+SI+VUSII-III | X | X | X | A | A | A |
| Varianta V | D+R+SI-III | A | N | N | N | N | N |

X – varianta v takové kombinaci nepřipadá v úvahu

A – varianta je vhodná

N – varianta je nevhodná

Tabulka č. 1 – Kombinace variant rozsahu a způsobu zpoplatnění a využití komponent stávajícího SEM

## 

## Posuzované realizační varianty

Realizační návrhy uvedené dále mají za cíl posoudit možnosti provedení určitého technického řešení a dodavatelského rámce. Pro výběr dodavatele se předpokládá uplatnění některého z druhů zadávacích řízení dle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, i tak bude nutno vypořádat časové a věcné nesrovnalosti vyplývající z časového přesahu platnosti Smlouvy o dodávce, uzavřené s konsorciem Kapsch (jde o povinnost realizovat nové mýtné brány v době po 1. 1. 2017, tedy v době, kdy nebude Smlouva o službách uzavřená s Konsorciem Kapsch platit).

Posuzovány byly čtyři varianty možného postupu ve zpoplatnění obecného užívání vybraných pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 tuny, konkrétně se jedná o tyto varianty:

**Varianta 0** – „Nulová varianta“ nepředpokládá další rozšíření zpoplatněné sítě mimo již sjednaný rozsah (tj. zpoplatnění nově budovaných úseků dálnic a rychlostních silnic). Po roce 2016 se předpokládá provoz stávajícího mikrovlnného systému na současných zpoplatněných komunikacích. Tato varianta předpokládá nové zadávací řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na stávajícím systému, který je v majetku státu, včetně možnosti převodu příslušných subdodavatelských smluv.

Tato varianta je nejméně riziková, avšak strategicky neutrální, tj. bez rozvojového potenciálu. Při výhodách pokračování v zajetých procesech na stávající zpoplatněné síti s odzkoušenou technologií se ale nedosáhne změn ve výši vybraného mýta krom růstu souvisejícího s prodlužováním sítě zpoplatněných dálnic a rychlostních silnic.

Přínosem zadávacího řízení by mělo být i snížení provozních nákladů a tedy zefektivnění provozu. Na druhou stranu varianta negeneruje žádné dodatečné příjmy.

**Varianta 01** – Nepředpokládá rozšíření sítě zpoplatněných komunikací. Tato varianta počítá se zvýšením mýtných sazeb u nyní zvýhodněné emisní kategorie Euro V a vyšší o 25 %. Po roce 2016 se předpokládá zajištění provozu SEM dodavatelem zvoleným v zadávacím řízení. Změny rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací se týkají pouze nově dostavovaných dálnic a rychlostních silnic. Jediné systémové změny se týkají přizpůsobení systému novým požadavkům v souvislosti se zaváděním EETS.

Mezi výhody patří krom dalšího používání prověřených procesů i absence nutnosti počáteční investice, na druhou stranu po skokovém navýšení příjmů se tyto nadále budou zvedat pouze s rozšiřováním sítě zpoplatněných pozemních komunikací, především dálnic a rychlostních silnic.

**Varianta 01 přináší bez dodatečných výdajů čisté příjmy ve výši cca 850 mil. Kč ročně. Tato varianta je tedy realizovatelná jako krátkodobé zvýšení příjmů. Přínosem zadávacího řízení by mělo být i snížení provozních nákladů a tedy zefektivnění provozu.**

**Varianta A**– Předpokládá rozšíření sítě zpoplatněných komunikací pomocí časového zpoplatnění. Současná zpoplatněná síť dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy zůstane zpoplatněna výkonově a kromě zpoplatnění nových úseků dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017. Provoz Systému elektronického mýta (dále také „SEM“) je smluvně zajištěn do konce roku 2016, v dalších letech se počítá se zajištěním provozu SEM dodavatelem zvoleným v zadávacím řízení. Systém elektronického mýta bude muset být navíc upraven pro podporu Evropské služby elektronického mýta – interoperability mýtných systémů.

Časové zpoplatnění má výhodu v čerpání ze zkušeností s prodejem dálničních kuponů, pro které existuje funkční distribuční síť a současně se jedná a vysoce efektivní systém zpoplatnění s nízkými výdaji. Zároveň se ale jedná o nesystematické řešení, které vnáší komplikace do systému zpoplatnění pro uživatele dané souběhem dvou odlišných systémů.

Při uvažovaném zpoplatnění všech zbývajících silnic I. třídy je nutná počáteční investice ve výši cca 260 mil. Kč, která obsahuje zejména potřebu označení pozemních komunikací a inženýring. Varianta předpokládá navýšení čistých příjmu o cca 800 mil. Kč ročně.

**Na základě provedených analýz lze konstatovat, že rozšíření zpoplatněné sítě o časové zpoplatnění není z hlediska fiskálního cíle nejefektivnější.**

**Varianta B** – Předpokládá rozšíření stávající sítě zpoplatněných komunikací pomocí výkonového zpoplatnění. S ohledem na konec platnosti smlouvy se stávajícím dodavatelem služeb bude nutné vybrat nového dodavatele veřejnou soutěží. Nový systém by měl poskytovat provozovateli i uživatelům systému větší variabilitu a flexibilitu, včetně Evropské služby elektronického mýta.

Výhodou komplexního výkonového zpoplatnění je systém poplatků zohledňující skutečně ujetou vzdálenost po zpoplatněných pozemních komunikacích, který je vnímám jako spravedlivější než časové zpoplatnění a je preferován právními předpisy EU. Rizika spočívají zejména v převodu systému na případného nového poskytovatele služeb souvisejících s provozem SEM, včetně migrace dat, případného vypořádání se s nevyužitou infrastrukturou a vybavení vozidel novým typem palubních zařízení, tzv. On-Board-Equipment (dále také „OBE“). Tato varianta má však nejvyšší rozvojový potenciál pro případné rozšiřování sítě a může být i více flexibilní při řešení objížděk. Při uvažovaném zpoplatnění všech silnic I. třídy by se počáteční investice pohybovala mezi cca 3 600 – 4 400 mil. Kč dle zvolené technologie a předpokládané navýšení čistých příjmů o cca 2 500 mil. Kč ročně. Pro účely výdajového modelu v rámci ekonomického posouzení byly stanoveny dvě modifikace Varianty B: Varianta B-H (hybridní) a Varianta B-S (satelitní):

**Varianta B-H**: Pro tuto variantu je předpokládáno, že od roku 2017 se uživatelé rozdělí na dvě skupiny.

* Na tranzitní uživatele, kteří přes ČR jenom projíždějí (empiricky (rok 2011) se jedná o cca   
  29 % z vjíždějících vozidel do ČR. Těmto uživatelům postačí být vybaveni mikrovlnnými typy palubních zařízení (DSRC OBE), s nižšími pořizovacími náklady než jsou u satelitních či hybridních OBE;
* Na uživatele, jejichž cíl je v ČR a kteří budou využívat i ty úseky silnic I. třídy, které nebudou osazeny mikrovlnnými mýtnými branami a nebudou tak zpoplatněny prostřednictvím mikrovlnného systému. Tito uživatelé budou vybaveni hybridním palubním zařízením OBE, které bude využívat jak technologii satelitní (GNSS/CN), tak i mikrovlnnou technologii (DSRC).

**Varianta B-S**: Varianta předpokládá ukončení používání mikrovlnné technologie a nahrazuje ji plně satelitní technologií na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích I. třídy od roku 2017. Toto řešení využívá relativně dražších OBE, ale je více flexibilní pro potřeby rozšiřování či úprav rozsahu zpoplatnění oproti realizačním variantám 0 a 01.

**Varianta B je z hlediska dalšího rozvoje úspěšně realizovatelná. Je však potřeba rozhodnout o velikosti rozšířené zpoplatněné sítě pozemních komunikací, neboť toto rozhodnutí může zásadně ovlivnit využití stávající mýtné infrastruktury.**

# Ekonomické hodnocení a analýza rizik posuzovaných variant

Očekávané přínosy a náklady závisí na rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací a zvolené technologii identifikace vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích. V roce 2020 by odhadovaný poměr výdajů k příjmům pro variantu B měl být cca 16 % a celkový čistý roční příjem pro stát by dosáhl cca 11,5 mld. Kč, tedy o cca 3,7 mld. Kč více než při variantě 0. V následující tabulce jsou pak pro jednotlivé posuzované varianty shrnuta nejdůležitější fakta.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Varianta** | **Příjmy za posuzované období** | **Výdaje za posuzované období** | **Peněžní tok – kumulativně (příjmy očištěné od výdajů)** | **Rozdíl proti Variantě 0 - kumulativně** | **Nákladové efektivita** | **Hodnota rizik** |
| 0 | 138 438 896 | 31 034 839 | 107 404 058 | X | 21 % | 9 |
| 01 | 149 811 809 | 31 034 839 | 118 776 970 | 11 372 912 | 20 % | 23 |
| A | 148 281 070 | 31 966 954 | 116 314 117 | 8 910 058 | 20 % | 42 |
| BH | 177 522 902 | 33 952 583 | 143 570 321 | 36 166 263 | 18 % | 51 |
| BS | 177 522 902 | 38 658 125 | 138 864 778 | 31 460 719 | 21 % | 51 |

Tabulka č. 2 – Souhrnné vyhodnocení posuzovaných variant

K tabulce č. 2 je současně nutné uvést, že se jedná o srovnání kumulativních peněžních toků a kumulativního rozdílu oprati variantě 0, nikoliv srovnání čistých současných hodnot budoucích peněžních toků, které jsou pro posouzení budoucích očekávaných příjmů a výdajů prokazatelnější. Nákladová efektivita pro všechny varianty se pohybuje v rozmezí 18 – 21 %, což je požadovaná hodnota nákladovosti Systému elektronického mýta. Značný kumulativní rozdíl oproti variantě 0 a současně i oproti variantě 01 a A je v případě variant BH a BS vykoupen značnými riziky plynoucími z realizace těchto variant, jak je patrné z následující Tabulky č. 3.

V příloze 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) je pak uvedena souhrnná tabulka pro kombinaci jednotlivých variant (rozsah zpoplatnění, forma zpoplatnění, zachování či nezachování stávajícího SEM), která obsahuje popis zásadních výhod a nevýhod realizace jednotlivých variant, společně s odhadem kumulativních peněžních toků a nákladovou efektivitou.

| **Riziko** | **0** | **01** | **A** | **B** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Vyvolané investice ve formě nutné instalace dopravního značení |  | N | V | V |
| Dopad na střední a malé podnikatele (domácí uživatele) |  | S | V | V |
| Snížení dotací EU na silnice I. třídy |  | S | N | V |
| Změna právní formy Ředitelství silnic a dálnic ČR na akciovou společnost |  |  | V | V |
| Nepřijetí změn právních předpisů před zahájením rozšíření zpoplatnění |  | N | S | S |
| Nedodržení termínu realizace změn dopravního značení |  |  | S | S |
| Nedodržení plánovaného termínu zahájení zpoplatnění/poskytování služeb (z důvodů jiných než nedodržení termínu realizace změn dopravního značení) | S | S | S | V |
| Odpor dopravců, nesouhlas s výší sazeb mýtného, resp. s cenou silničních kuponů pro nové zpoplatněné pozemní komunikace |  | V | V | V |
| Objíždění, vyhýbání se mýtné povinnosti | S | V | V | V |
| Riziko spojené s provozními vlastnosti, výkonností a spolehlivostí nového systému |  |  |  | S |
| Riziko spojené s migrací dat a služeb a organizací přechodu na nový systém v roce 2017 |  |  |  | V |
| Nespokojenost uživatelů při existenci dvou režimů zpoplatnění |  |  | V |  |
| Obtížné převzetí SW aplikací od stávajícího poskytovatele služeb. | V | V | V |  |
| Přechod všech uživatelů na nové technické řešení a migrace dat ze starého do nového systému, včetně finančního vypořádání závazků a pohledávek ve vztahu k uživatelům PK |  |  |  | V |
| **Celkem počet rizik – N** | **0** | **2** | **1** | **0** |
| **Celkem počet rizik – S** | **2** | **3** | **3** | **3** |
| **Celkem počet rizik – V** | **1** | **3** | **7** | **9** |
| **Součet bodů** | **9** | **23** | **42** | **51** |

N – nízká míra rizika, váha 1

S – střední riziko, váha 2

V – velké riziko, váha 5

prázdná buňka – bez rizika

Tabulka č. 3 – Přehled rizik jednotlivých variant

Další analýza rizik, návrh na jejich eliminaci a řízení rizik bude předmětem následujících činností projektového manažera v rámci posouzení realizačních variant zpoplatnění vládou schváleného rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací po roce 2016.

# ZVÝŠENÍ EFEKTIVITY SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA, ÚSPORY A NEDOPLATKY

## Zvýšení efektivity Systému elektronického mýta

Efektivitu Systému elektronického mýta v současnosti nelze reálně porovnat, neboť by došlo, a bohužel také dochází, k porovnání efektivity výběru mýta v polovině životnosti tohoto systému. Jedinou za tzv. „bernou minci“ lze považovat srovnání předepsaného mýta v kalendářním roce s náklady pouze provozními, tedy neinvestičními. Pro rok 2011 dosáhly neinvestiční náklady, tzn. platby za služby konsorciu Kapsch pro etapy 1 - 4, platby za recyklace OBU, disážio a zvýšená účinnost (byť poslední dvě jmenované platby nesouvisí přímo s provozováním SEM), částky 2 350,9 mil. Kč. Výběr mýta v témže roce dosáhl 8 081 mil. Kč. Při porovnání těchto částek dosáhneme efektivity / nákladovosti SEM ve výši 29 %.

Ministerstvo dopravy navrhuje, jako jeden z mála reálných kroků, jak zvýšit efektivitu výběru mýta v České republice, zvýšení mýtných sazeb. Ministerstvo dopravy předpokládá zvýšení mýtných sazeb pro emisní kategorii Euro V a vyšší o 25 %, a to od 1. 1. 2015. Toto navýšení včetně případné změny struktury mýtných sazeb bude obsahem tarifní politiky České republiky pro období po roce 2014.

## Úspory v systému elektornického mýta

Na základě kontroly Nejvyššího kontrolního úřadu č. 12/12 „Příjmy z výkonových poplatků (mýtného) a příjmy z časového zpoplatnění pozemních komunikací (časových kupónů), včetně souvisejících výdajů“ Ministerstvo dopravy navrhuje úsporná opatření související s provozem Systému elektronického mýta či uvádí již realizované kroky mající za výsledek úsporu v provozních nákladech SEM. V Příloze č. 1 jsou podrobně rozebrána jednotlivá navrhovaná opatření.

Za realizovaná a navrhovaná úsporná opatření lze pokládat:

* propadnutí kaucí u palubních jednotek;
* nižší slevy z mýtného;
* propadnutí kreditu u palubních jednotek;
* správa nižšího počtu palubních jednotek;
* optimalizace sítě distribučních míst a
* optimalizace mobilní kontroly.

# PŘÍLOHY

Příloha č. 1 – Rozvoj Systému elektronického mýta v České republice – Koncepce výkonového zpoplatnění v České republice