

Mýtný systém v ČR a jeho budoucnost



Všechny údaje obsažené v dokumentu jsou
informativní

Aktuální organizace mýtného systému v ČR

- Stát si objednal dodávku a provozování mýtného systému „na klíč“
- Projekt byl financován dodavatelem a stát za dílo zaplatil až z vybraného mýta
- Konsorcium společností Kapsch si řadu činností zajišťuje formou subdodávek a sehrává roli integrátora celého projektu
- Stát pouze dozoruje řádné plnění závazků konsorcia Kapsch a vykonává funkci enforcementu
- Za jakých podmínek by si stát mohl zajišťovat výběr mýta vlastními silami?

Jaké jsou současné role účastníků v mýtném systému?

Ministerstvo dopravy ČR	<p>Realizace: Investor, legislativa. Provoz: Strategické řízení, vrcholová kontrola, klíčová výběrová řízení, legislativa, tarifní politika, stanovování sazeb, jednání s EU, řízení mezirezortních a regionálních vztahů.</p>
Ředitelství silnic a dálnic ČR	<p>Realizace: Vlastník infrastruktury, správce majetku. Provoz: Organizace odpovědná za provoz systému výkonového zpoplatnění, je příjemcem výkonového poplatku, řídí systém výkonového zpoplatnění a administrativy, má smluvní vztah s poskytovatelem služeb provozu systému, kontroluje kvalitu, hradí dodávky a služby dodavatelům, obhospodařuje majetek Systému ve vlastnictví státu. Zajišťuje vyměření dluhů na mýtu a vymáhání pohledávek.</p>
Generální ředitelství cel ČR	<p>Realizace: Zajištění zdrojů pro mobilní enforcement, právní příprava pro kontrolu dodržování mýtné povinnosti. Provoz: Vykonává kontrolní činnosti v rámci systému na základě zákona, provozuje jednotky pro mobilní enforcement (majetek zapůjčen od Provozovatele), provádí správní řízení.</p>
Dodavatel a Poskytovatel (konsorcium Kapsch)	<p>Realizace: Dodávka technologických celků, služeb a vybavení pro výběr mýta a enforcement. Provoz: provoz a údržba infrastruktury, dohled nad technickými parametry Systému, poskytovatel služeb uživatelům komunikace (distribuce OBU, distribuční a kontaktní místa, call centrum, informační služby, a další), provádí průběžná školení a vzdělávání pracovníků Uživatele Systému.</p>
Nezávislý auditor (CGI)	<p>Provoz: Nezávislé měření účinnosti systému výkonového zpoplatnění.</p>

Struktura GD systému elektronického mýtného

Generální dodavatel a poskytovatel komplexních služeb spojených s provozem ESVZ

Konsorcium Kapsch - sdružení společností Kapsch TrafficCom AG, Kapsch BusinessCom s.r.o., Kapsch BusinessCom AG, Kapsch CarrierCom AG, Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Distribuční síť

Sítě čerpacích stanic celkem 31 subjektů (Agip, Benzina, OMV, Shell, Slovnaft...)

Kontaktní místa

Hospodářská komora ČR

Call-centrum

O2

Mýtné brány (servis)

Eltodo Praha
CROSS Zlín

Peněžní služby

ČSOB

Fakturace

ČSOB

Telekomunikace

O2

Datová centra

O2
(hosting centrálního a záložního systému)

Jak dál s mýtem v ČR

- Stát by měl učinit koncepční rozhodnutí o tom, co od výkonového zpoplatnění v následujících letech očekává ?
- Bude akcentována fiskální nebo regulační role mýtného ?
- Dojde k rozšíření délky stávající sítě zpoplatněných komunikací?
- Jak stát naloží se stávajícím mýtným systémem ?
- Stát jako zadavatel zakázky nemůže vyloučit žádnou z technologií výkonového zpoplatnění doporučených EK.

Fiskální role mýtného

Příjmy z mýta od počátku provozu



Rok	Vybrané mýtné (Kč)
2007	5 565 277 630
2008	6 144 152 102
2009	5 543 272 476
2010	6 574 441 233
2011	8 126 016 899
2012	8 680 051 033
2013	8 554 998 520

Během doby provozu mýtného systému od roku 2007 do roku 2013 bylo vybráno celkem 49,19 mld. Kč. Za dodávku a službu provozu bylo zaplaceno celkem 12,46 mld. Kč.

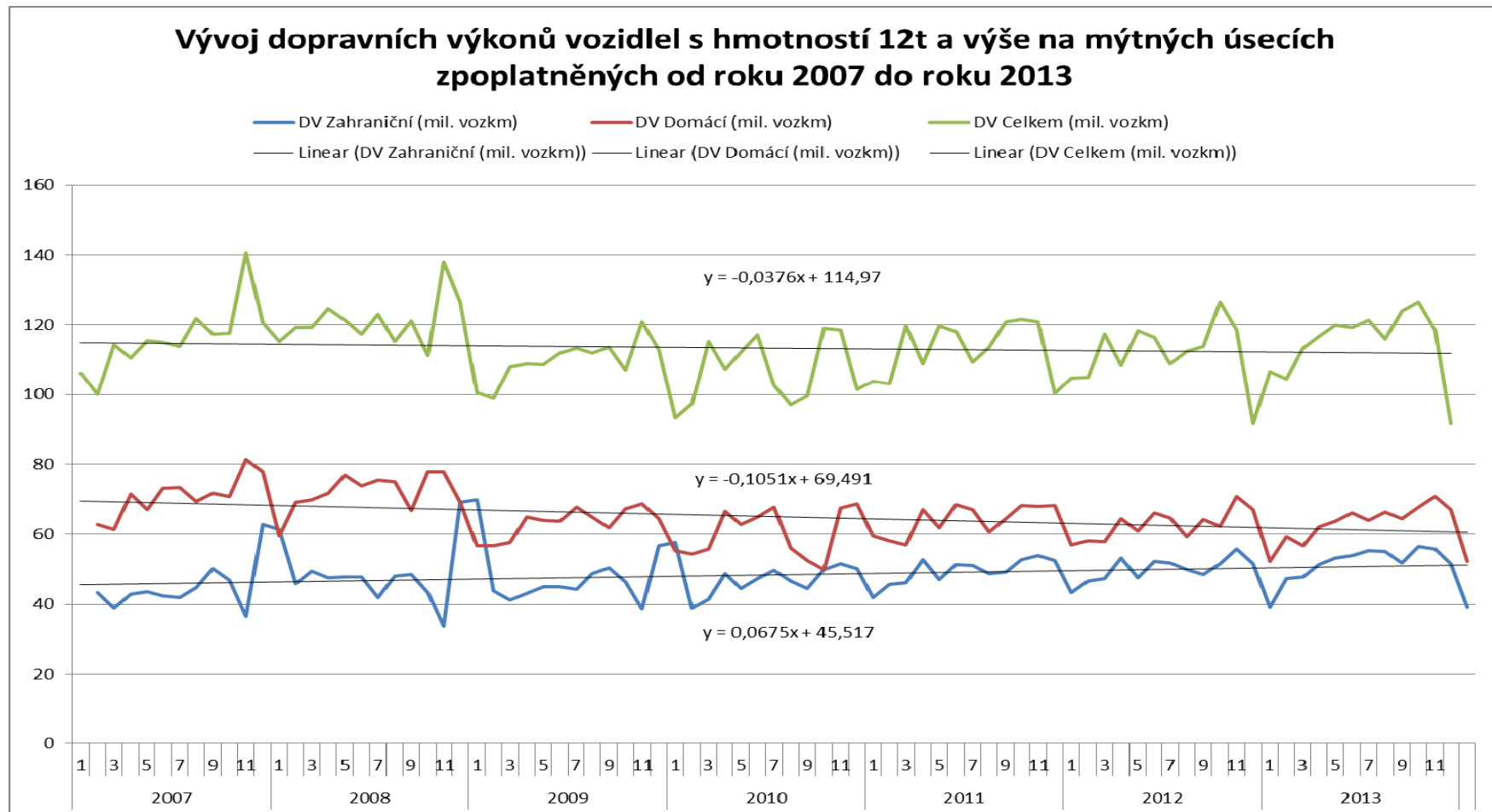
Jaké jsou možnosti pro zvyšování výběru mýtného?

Na vybrané mýtné mají vliv následující činitele:

- **Délka zpoplatněných pozemních komunikací**
 - Délka zpoplatnění roste velmi pomalu z důvodu pomalé výstavby nových dálnic a rychlostních silnic.
 - Určitou rezervou jsou silnice I. třídy, zejména jejich vytížené úseky, nicméně jejich dopravní výkony nejsou s D a R srovnatelné.
- **Dopravní výkony zpoplatněných vozidel**
 - Přes oživení v posledních měsících dopravní výkony dlouhodobě stagnují.
 - Pokles dopravních výkonů domácích dopravců je částečně kompenzován tranzitní dopravou.
 - Mírný postih provozovatelů, kteří obcházejí mýtnou povinnost.
 - Objížďení.
- **Sazby mýtného**
 - Současná struktura mýtných sazeb je velmi citlivá na změny emisních tříd vozidel.
 - Neexistuje tarifní politika změn struktury mýtných sazeb, a to jak střednědobá, tak i dlouhodobá.
 - Zavedení slev snižuje výběr mýtného.
 - Nízké investice do silniční infrastruktury neumožní výraznější zvýšení mýtných sazeb.

Co ovlivňuje výběr mýtného?

- **Dopravní výkony** – u kategorie vozidel s hmotností nad 12 t, která je pro výběr mýta rozhodující, jsou dopravní výkony relativně dlouhodobě stabilní.



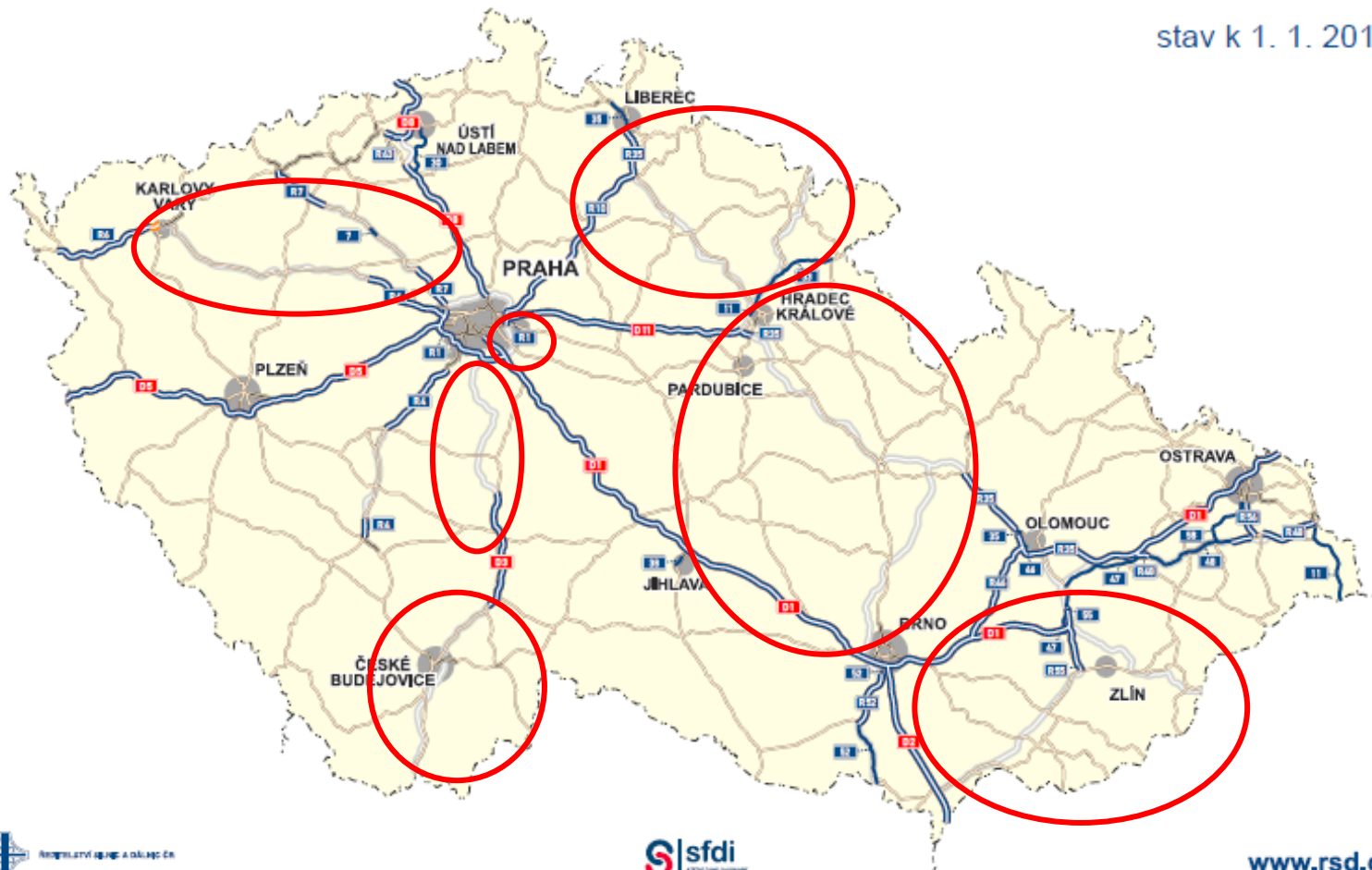
Existuje potenciál pro další zvyšování rozsahu zpoplatnění? ANO – dostavbou dálnic a rychlostních silnic!

- Úseky bez poplatku
- Mýto - dálnice a rychlostní silnice
- Mýto - silnice I. třídy



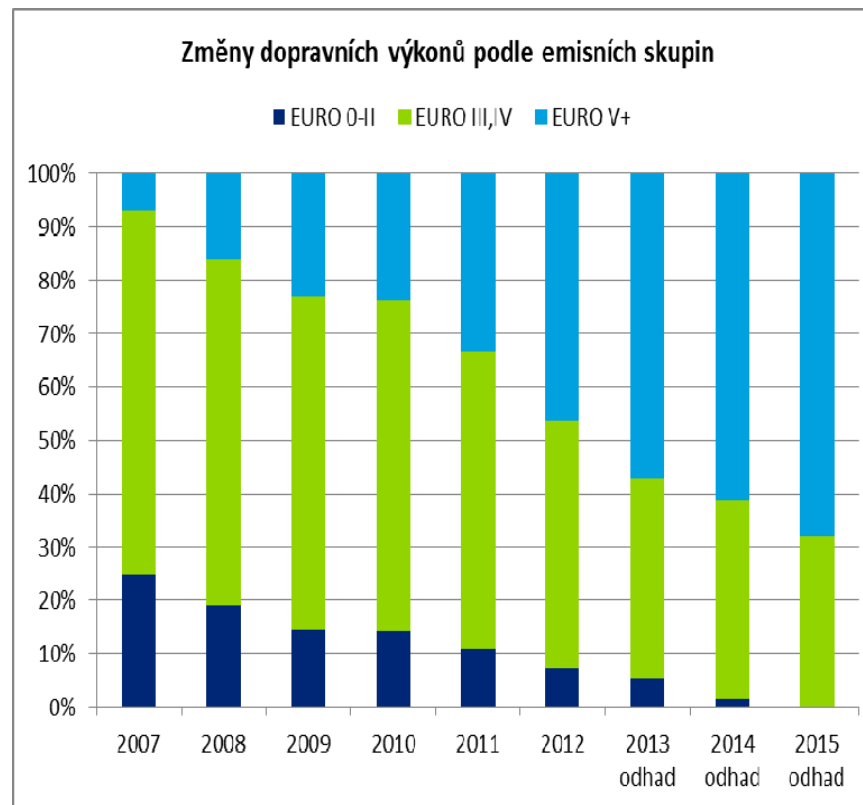
Mýto (výkonové zpoplatnění)

stav k 1. 1. 2014



Proč klesal výběr mýtného ?

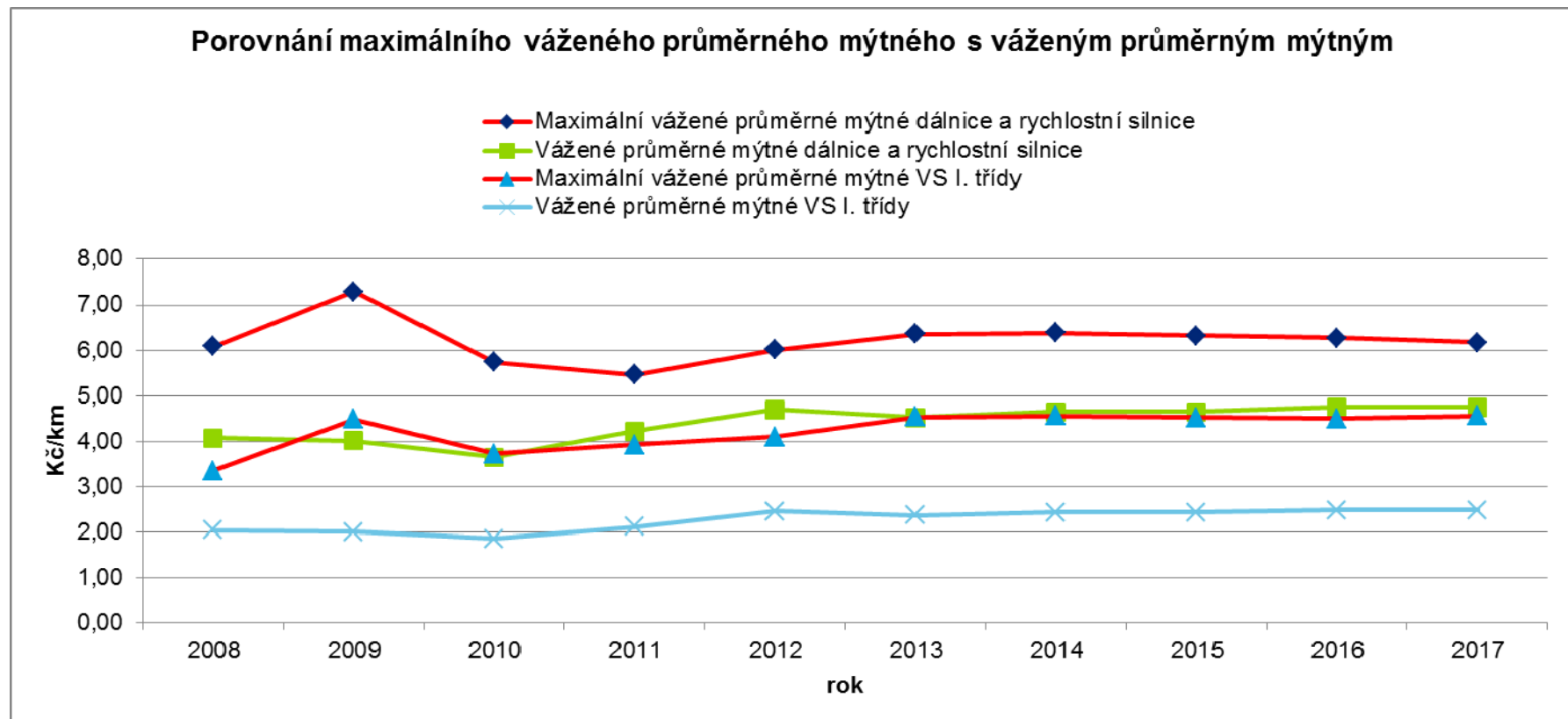
- V současné době nelze předpokládat výrazné změny faktorů ovlivňující výběr mýtného:
 - Prodlužování zpoplatněné sítě z důvodu pomalé výstavby D a R.
 - Stagnující dopravní výkony nákladních vozidel.
 - Zafixování (tj. nezvyšování) sazeb mýtného u vozidel ve vyšších emisních třídách.
- Naopak dochází ke:
 - Zvyšujícímu se podílu nákladních vozidel ve vyšších emisních třídách, a tedy levnějších sazeb.
 - Zavedení slev.
 - Nepromítání inflace do sazeb.



Z výše uvedeného vyplývá, že pro zvrácení tohoto nepříznivého trendu, je potřeba se zabývat tarifní politikou státu s dostatečným výhledem do budoucna.

Proč nelze mýtné sazby zvyšovat libovolně?

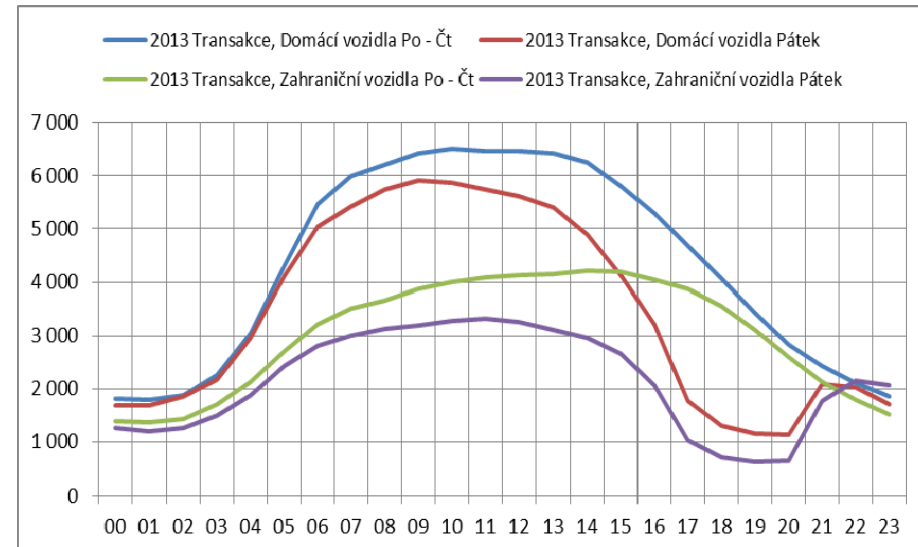
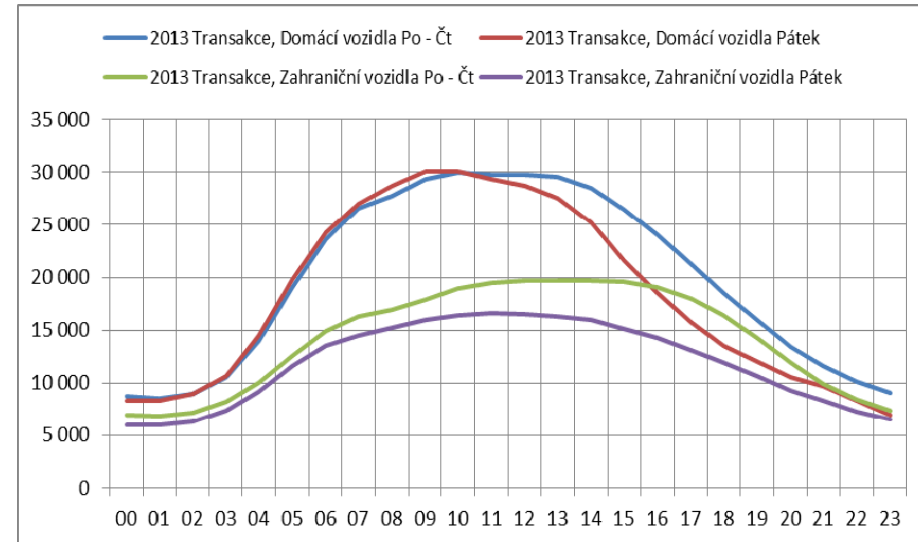
- V roce 2011 bylo se zpožděním u EK notifikováno maximální vážené průměrné mýtné. Výše by měla být kontrolována každý rok, protože nesmí být překročena.
- Při rozšíření mýtného systému bude nezbytné notifikaci aktualizovat, a to v předstihu cca 6 měsíců před zahájením provozu mýtného systému.



Regulační funkce mýtného

Může mýtné podstatně ovlivnit intenzity provozu na zpoplatněných pozemních komunikacích?

- Z analýz intenzit dopravy plyne, že výše mýtného nemá podstatný dopad na regulaci dopravy.
- Intenzita dopravy má maximum kolem poledne, což odpovídá nakládkovému a vykládkovému cyklu, který je patrný zejména u domácích dopravců.
- U zahraničních dopravců není tak výrazné polední maximum, a to vlivem tranzitu.
- Vlivem zvýšených pátečních sazeb došlo ke změně poměru mezi denními průměrnými dopravními výkony (DV) v době zvýšených sazeb a DV v ostatních hodinách dne z 38 % v Po – Čt na 27 % v pátek, tj. jen o cca 11 %.
- Legislativní omezení provozu na PK má významně silnější účinek než zvýšení mýtného.



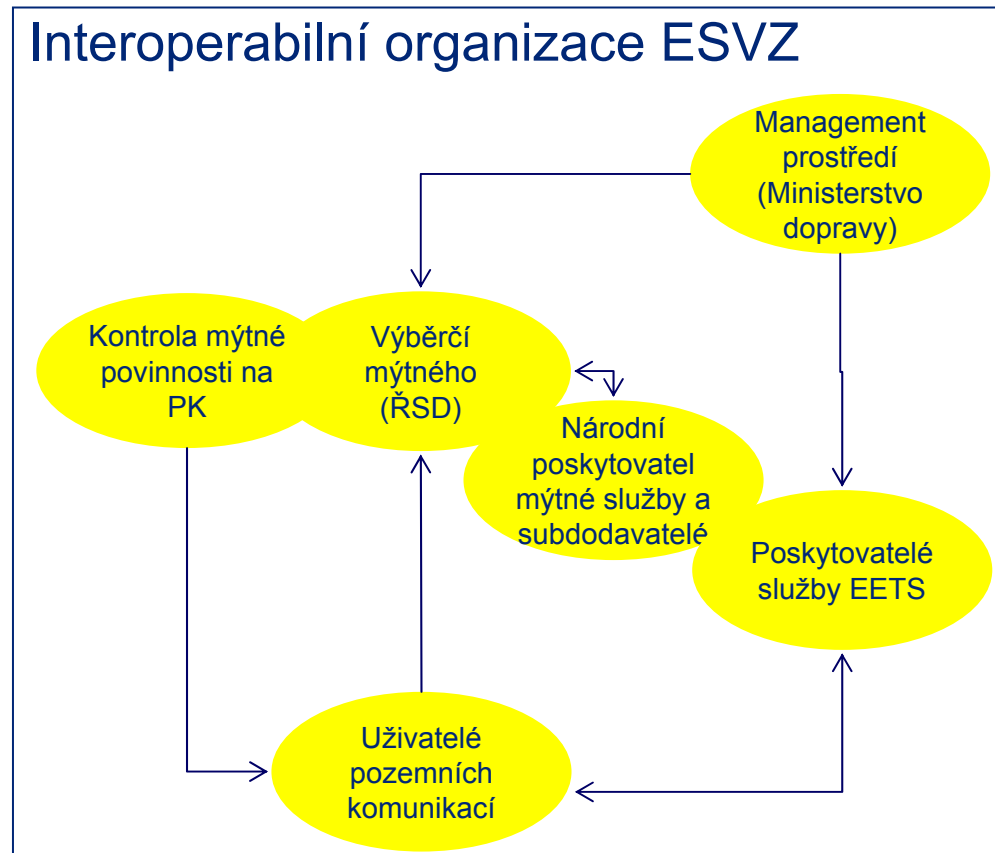
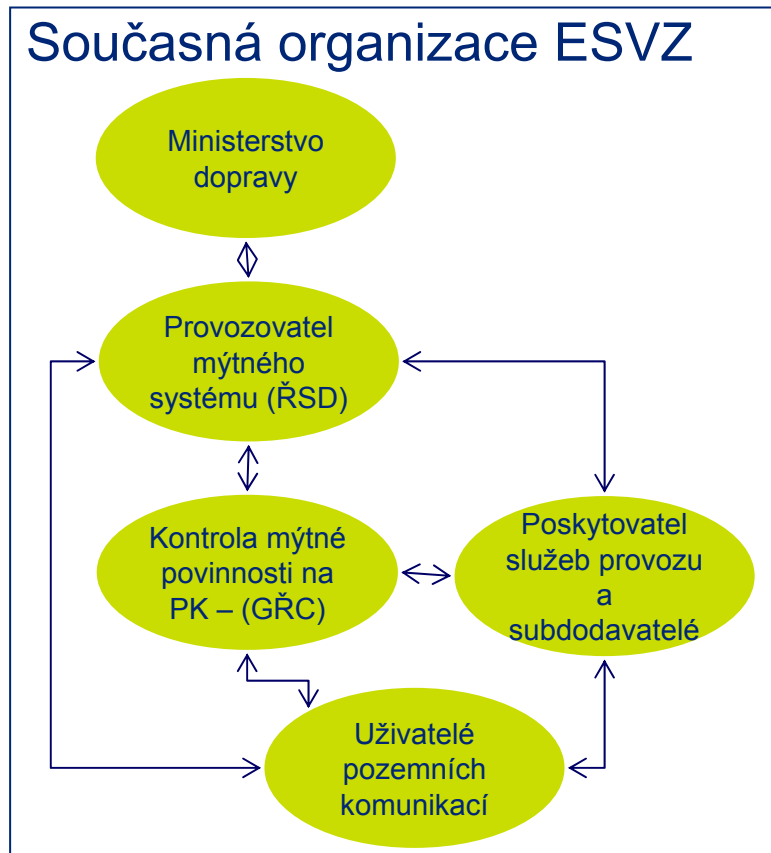
Jaká jsou omezení regulace mýtných sazeb?

- Prohloubení účinku mýtného na intenzitu dopravy je omezeno regulací EU:
 - Doba zvýšených sazeb mýtného nesmí překročit 5 hodin během dne.
 - Sazby mýtného mohou být zvýšeny na maximálně 175 % maximálního váženého průměrného mýtného.
 - Zavedení zvýšených sazeb nesmí být určeno pro zvýšení příjmu z mýtného.
- Regulační účinek mýta se za výše uvedených podmínek pohyboval v okolí 11 % dopravních výkonů, a to z důvodu:
 - Chování dopravců je závislé především na požadavcích jejich **zákazníků**, kteří stanovují režim nakládky, vykládky a přepravní časy.
 - Vyšší mýtné dopravci přeúčtují svým zákazníkům a ti konečným spotřebitelům v ceně výrobků.
- Motivace dopravců ke zvýšení podílů jízd v noci může vést ke snížení bezpečnosti vlivem vyšší únavy řidičů.

Výhled od roku 2017
Interoperabilní
mýtný systém

Přechod na interoperabilní mýtný systém bude vyžadovat organizační a legislativní změny

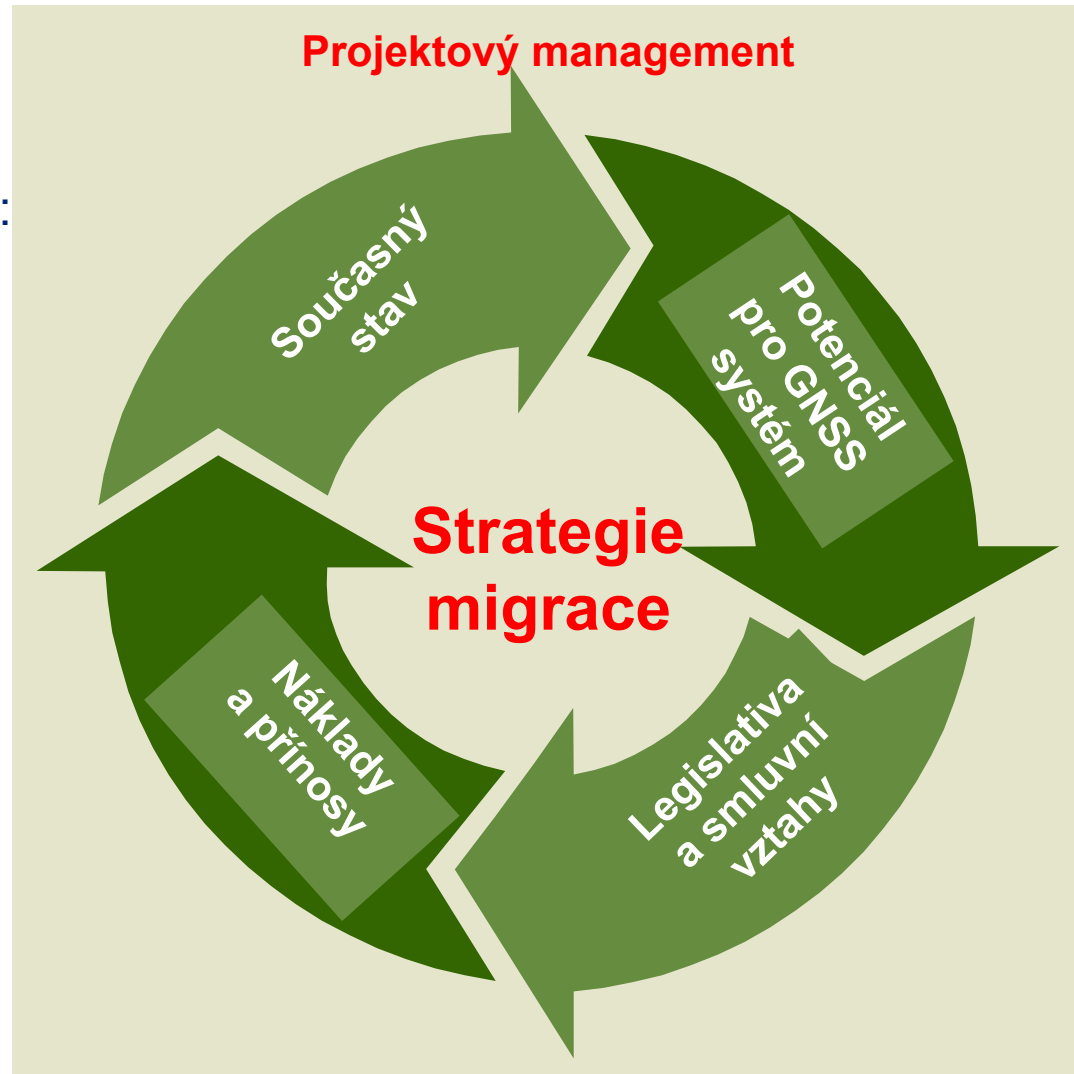
Základním rozdílem mezi současným a interoperabilním mýtným systémem, který je ČR v souladu s národní i EU legislativou povinna implementovat, je oddělení rolí výběřčího mýtného, ten je odpovědný za výběr a kontrolu výběru mýtného a poskytovatele služeb provozu mýtného (tj. i včetně poskytovatele služeb EETS), ti mají vztah s uživateli komunikací. Role mohou být plněny jak jednotlivými subjekty, tak i jeden subjekt může plnit více rolí, záleží od způsobu implementace struktury mýtného systému.



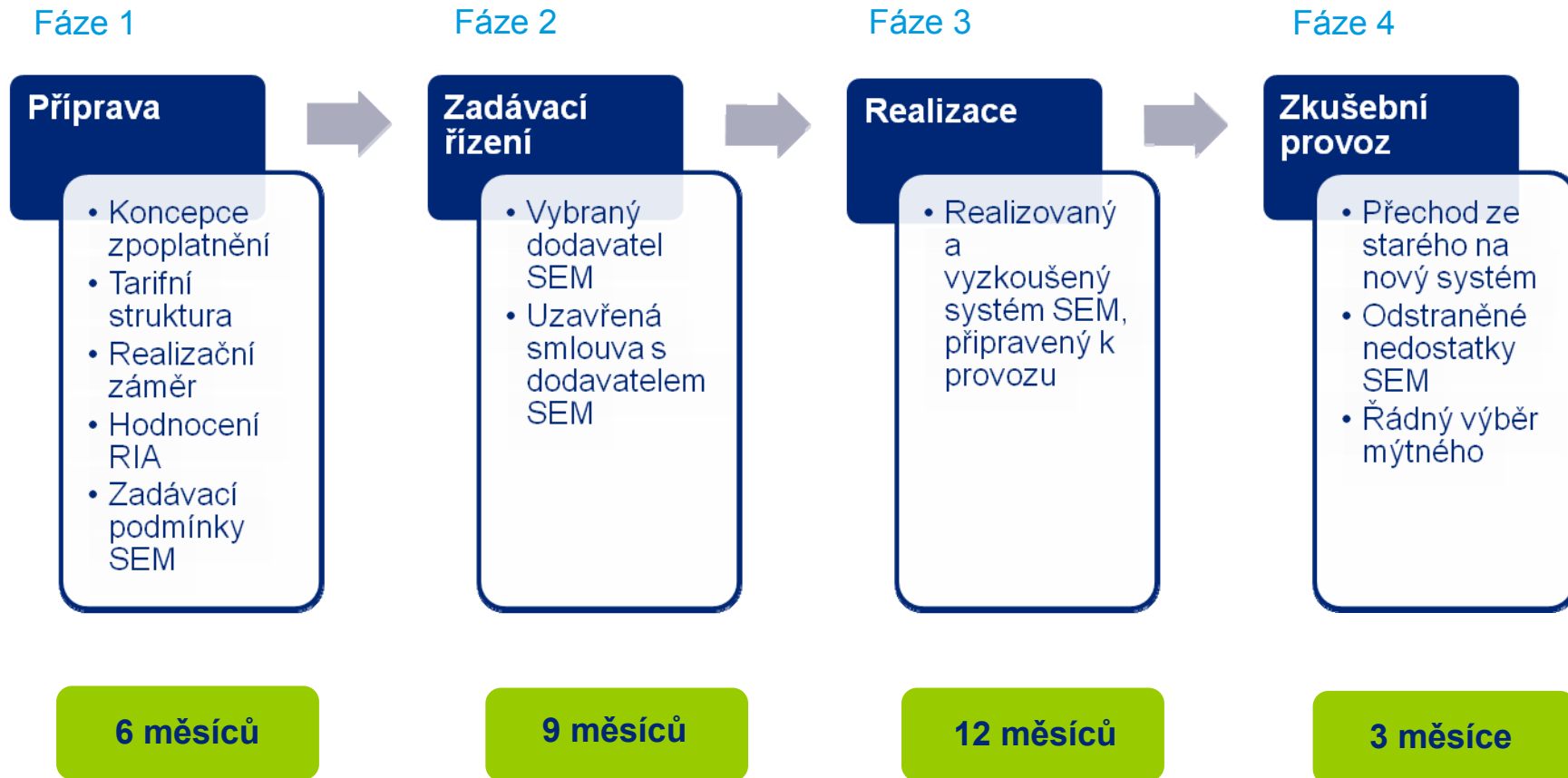
Rozšíření mýtného systému vyžaduje projektový přístup k jeho migraci

Rozšíření mýtného systému vyvolá, bez ohledu na cílové řešení, nutnost přípravy migračního plánu, který zahrnuje:

- Kritické posouzení současného stavu a definici cílového stavu.
- Přípravu legislativních a z toho plynoucích smluvních a organizačních změn.
- Posouzení nákladů a přínosů cílového stavu a nákladů migrace.
- Zpracování migrační strategie a realizačního plánu.



Fáze projektového řízení



Harmonogram úkolů (1)

Fáze 1 – Příprava

- Schválení harmonogramu činnosti a organizační struktury Projektového manažera, **T: 15.10.2014**
- Schválení Koncepce zpoplatnění výkonového zpoplatnění na roky 2017-2026, **T: 17.11.2014**
- Schválení návrhu Tarifní struktury a sazeb mýtného, **T: 15.12.2014**
- Schválení Realizačního záměru projektu SEM, **T: 27.12.2014**
- Schválení Hodnocení RIA, **T: 6.2.2015**
- Schválení Zadávacích podmínek SEM, **T: 31.3.2015**
- Rozhodnutí o ukončení Fáze 1, **T: 31.3.2015**

Fáze 2 – Zadávací řízení

- Rozhodnutí o zahájení Zadávacího řízení, **T: 30.4.2015**
- Schválení zprávy hodnotící komise a rozhodnutí o výběru dodavatele SEM, **T: 31.12.2015**
- Usnesení k uzavírání smlouvy s dodavatelem SEM, **T: 31.12.2015**
- Rozhodnutí o ukončení Fáze 2, **T: 31.12.2015**

Harmonogram úkolů (2)

Fáze 3 – Realizace SEM

- Projednání kontrolních zpráv o stavu a postupu prací,
T: průběžně v období 1.1.-30.11.2016
- Rozhodování o významných otázkách, majících dopad na plnění Smlouvy SEM,
T: průběžně v období 1.1.-30.11.2016
- Rozhodnutí o zahájení zkušebního provozu SEM, T: do 30.11.2016
- Rozhodnutí o ukončení Fáze 3, T: do 30.11.2016

Fáze 4 – Zkušební provoz SEM

- Rozhodnutí o podmínkách převedení provozu ze starého na nový systém SEM a zahájení výběru mýtného v SEM, T: do 20.12.2016
- Projednání zpráv o výsledcích zkušebního provozu SEM a průběhu odstraňování vad a nedodělků, T: do 28.2.2017
- Rozhodnutí o zahájení řádného provozu SEM, T: do 28.2.2017
- Schválení Závěrečné zprávy projektového manažera, T: do 31.3.2017
- Rozhodnutí o ukončení Fáze 4, T: do 31.3.2017

**DĚKUJI VÁM ZA
POZORNOST**