



Mýtné v Česku na okraji.../za okrajem strategických rozhodnutí

TRENDY EVROPSKÉ DOPRAVY
Systémy mýta v Evropě
Praha, 17.06.2014

© CGI Group Inc. 2014

15. červen 2014

CGI

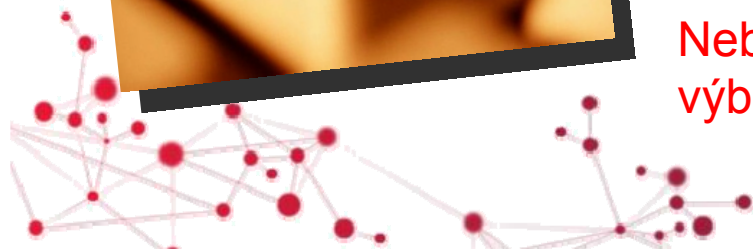
Experience the commitment®

Výchozí situace



- Potřeba zajistit kontinuitu a další rozvoj zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016
 - Smlouva o službách provozování systému elektronického mýtného skončí 31.12.2016
- Nezodpovězené strategické otázky
 - **model** dlouhodobě udržitelného vícezdrojového **financování** silniční infrastruktury
 - **cíle tarifní politiky** zaměřené na výnos z výběru mýtného nebo na regulaci dopravy
 - bude mýtné mít **povahu poplatku** nařízeného státem nebo se v budoucnosti stane cenou hrazenou za použití pozemní komunikace podléhající DPH
 - jaký bude **rozsah zpoplatněných komunikací** s ohledem na možnosti zpoplatnění krajských silnic a vjezdu do intravilánů obcí
 - jaké budou očekávané makro a mikro **ekonomické dopady** zpoplatnění silniční infrastruktury?
- Potřeba zajistit interoperabilitu mýtného systému v ČR
 - stávající systém elektronického mýtného může podporovat interoperabilitu pouze za cenu zásadní a finančně nákladné rekonstrukce

Nebude tedy ohrožen termín zajištění kontinuity výběru mýtného po 31.12.2016?



Zajištění kontinuity výběru mýtného

- Strategické otázky zřejmě nebudou odpovězeny včas
 - Nepodaří se přijmout zásadní **politická rozhodnutí** o strategii a dalším rozvoji zpoplatnění pozemních komunikací v dostatečném předstihu pro vybudování nového systému
 - Nebude možné stanovit **pevné funkční podmínky** pro dodavatele nového systému elektronického mýtného
- Jaká jsou možná řešení nepříznivé situace?
 - prosté **prodloužení Smlouvy o službách** se stávajícím dodavatelem mýtného systému, nebo
 - změna **pohledu na úlohu a funkce systému** elektronického výběru mýtného

Co tedy vlastně znamená **změna pohledu** na úlohu a funkce systému elektronického mýtného?

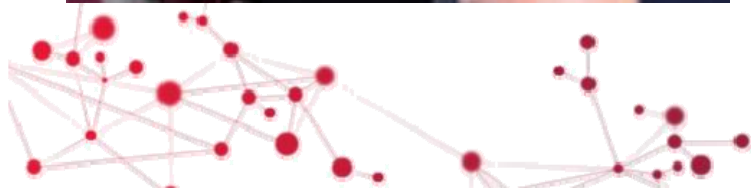


Změna úlohy mýtného systému



- Jde o pouhý nástroj k zpoplatnění komunikací
 - Musí umožnit **variabilitu metod zpoplatnění** podle měnících se potřeb – ujeté km, vjezd a čas setrvání v městské zóně, použití objektu (např. parkoviště), environmentální příplatky...
 - Musí poskytovat odpovídající **flexibilitu** – umožnit rychlé a jednoduché zavádění změn v režimu zpoplatnění (a to i s dočasnou platností), málo závislé na složitosti a rozsahu zpoplatněné sítě komunikací a jejich změnách
 - Musí podporovat **adresnost příjmů** z vybraného mýtného podle vlastníků a správců komunikací
- který může mít sekundární funkce
 - nástroj regulace (zmírnění dopravních špiček, preference ekologických vozidel)
 - zdroj informací o provozu na pozemních komunikacích (dispečerské informace, data pro dopravní inženýrství)

Celý systém (ne technologie, ale procesy) po roce 2016 se musí stát nástrojem nezávislým na vyjasnění strategických otázek a politických rozhodnutích

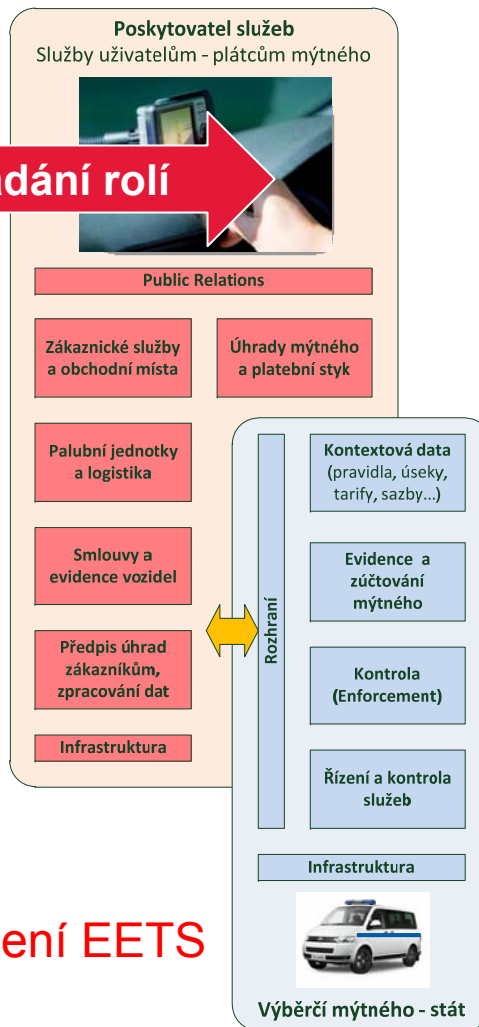


Architektura systému a její transformace

Původní uspořádání – odpovědnost státu



Změna uspořádání rolí



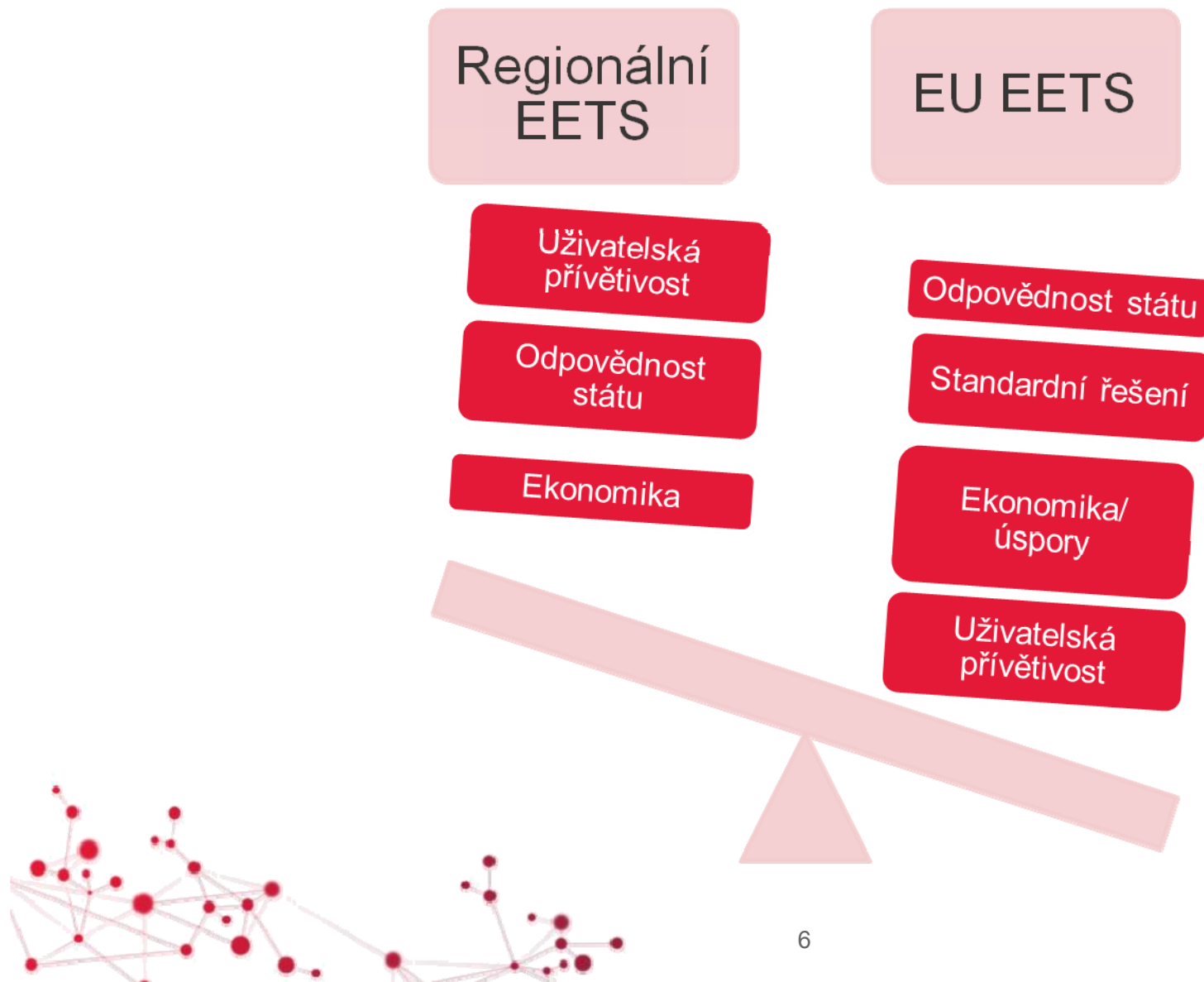
Komerční subjekty

Nové uspořádání – odp. státu

V nových podmínkách po zavedení EETS se významně **zúžuje rozsah** zodpovědnosti státu



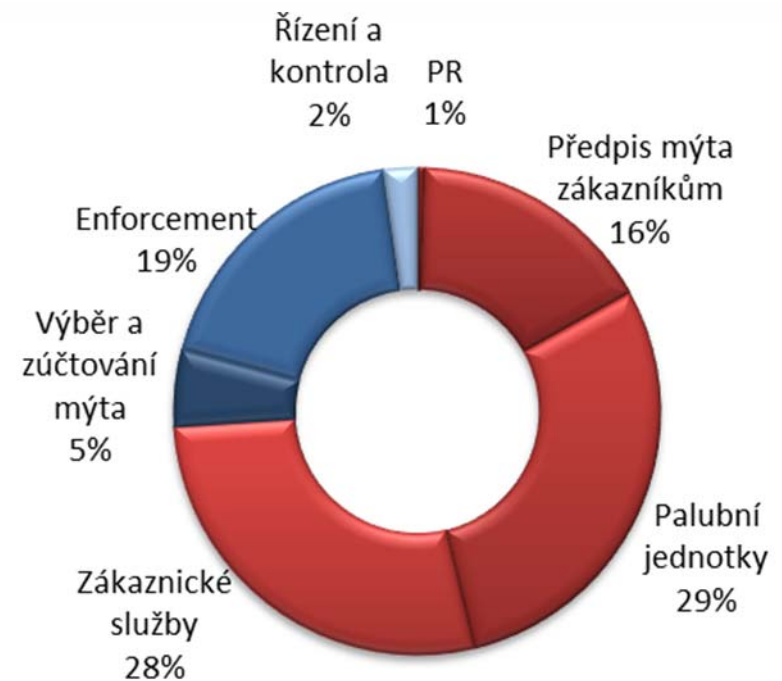
Regionální EETS x EU EETS



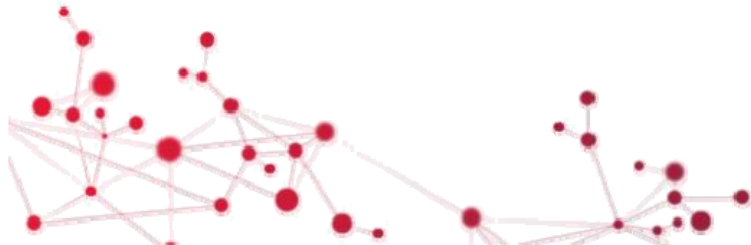
Případová studie: Struktura nákladů

Modelový příklad rozdělení nákladů podle činností

- Náklady státu (modře) ~26%
- Dosavadní náklady státu na činnosti, které budou nově zajišťovat komerční subjekty ~74%



Rozdělení rolí přinese snížení nákladů státu a zvýšení ekonomické efektivity systému jako celku





Děkuji za pozornost

petr.polak@cgi.com