

Komentář Dopravní federace NNO k vybraným bodům *Konceptu přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016*

Materiál poslalo Ministerstvo dopravy 16.3.2015 do mezirezortního připomínkového řízení.

http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/MD_navrhuje_vyhlasit_techologicky_neutralni_vyberove_rizeni_na_provozovatele_myta.htm

Funkce mýta

- *Dle Konceptu není možné regulovat těžkou dopravu (dopravní proud) prostřednictvím mýta tzv. trasováním, neboť tomu prý brání evropský systém tvorby mýtných sazeb.*

Komentář DF:

- **Evropská unie řeší formou směrnic pouze zpoplatňování silnic zahrnutých v síti TEN-T (tedy evropsky významné trasy) a nijak nebrání státům regulovat zpoplatněním dopravu na silnicích nižších tříd. Silnice II. a III. třídy nejsou součástí transevropských dopravních sítí TEN-T a proto pro ně při stanovování výše zpoplatnění platí pouze obecné zásady plynoucí ze Smlouvy o založení EU, např. zásada nediskriminace podle země původu dopravce nebo země registrace vozidla. Mýtné na silnicích nižších tříd tedy je možné nastavit tak, aby plnilo regulační funkci.**
- *Kromě fiskálního cíle má mít Systém elektronického mýta (SEM) dle Konceptu i funkci při zajišťování dat, a to konkrétně dat o chování dopravního proudu a dat pro efektivní hospodaření s vozovkou z hlediska údržby a oprav dle dopravní zátěže a skladby proudu.*
 - **Zjišťování dat o chování dopravního proudu, dat pro hospodaření s vozovkou i dalších údajů je přesně funkce, kterou by mohl SEM efektivně plnit, pokud by bylo možné monitorovat i silnice nižších tříd.** K tomuto účelu využívají SEM na Slovensku, kde je v systému v současnosti zařazeno 17 tis. km silnic (!) (Silnice nižší třídy jsou sice zatím zpoplatněny nulovou sazbou, ale systém umožňuje provádět monitoring dopravního zatížení jednotlivých silnic, včetně kontroly úseků, kde je zákaz vjezdu pro kamiony apod.). Takový monitoring by mimo jiné ukázal, jaké je dopravní zatížení vybraných silnic nižších tříd - i vzhledem k jejich špatnému stavu.
 - **Na základě aktuálního dopravního zatížení pak funkční SEM může také flexibilně reagovat a dané úseky mohou být dle potřeby zpoplatněny.**

Ekonomická (ne)výhodnost

- *Koncept zdůrazňuje ekonomickou nevýhodnost rozšíření na silnice II., příp. III. třídy dle technicko-ekonomické analýzy.*
 - Materiál nespécifikuje, **z jaké analýzy MD čerpá informace a závěry** o údajné ekonomické neefektivnosti rozšířeného zpoplatnění.
 - Ministerstvo opomíjí **současné náklady, které vznikají objížděním zpoplatněných tras: obrovské škody na silnicích, znehodnocené nemovitosti, škody na zdraví, úniky na nevybraném mýtném atd.** Jejich eliminace by přitom byla velkým, i ekonomickým přínosem. Bohužel v současnosti neexistuje analýza, která by externí náklady a všechny potenciální přínosy rozšířeného zpoplatnění komplexně zhodnotila.

- **Rozšíření mýta na silnice nižších tříd nemusí být obzvláště nákladné.** Základním předpokladem však je, že stát nejprve musí na základě **transparentního a otevřeného výběrového řízení poplat a posoudit jednotlivé nabídky.** To je také doporučeno v jedné ze studií, **Analýze výnosů a nákladů na rozšíření elektronického mýta**, kterou nechalo zpracovat ŘSD v roce 2011 [1]. Ta mj. konstatuje, že „náklady na rozšíření zpoplatnění na silnice I. až III. třídy budou známy až po dokončení výběrového řízení na poskytovatele těchto služeb (str.20).
- Další ze studií, kterou nechalo zpracovat MD v roce 2012 - **Koncepce zpoplatnění silniční infrastruktury a rozvoje mýtného systému v ČR** (technickoekonomická část) [2], **doporučuje z ekonomických důvodů (!) zpoplatnit všechny silnice I. třídy a příznivě hodnocena je i varianta zahrnující zpoplatnění té části silnic II. třídy, které by jinak sloužily jako levné objízdné trasy pro zpoplatněné silnice vyšších tříd.**
- Také významný dokument, kterým je **Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 (s výhledem do roku 2050)**, uvádí **možnost zpoplatnění silnic nižších tříd. Podmínkou je pouze to, aby režijní náklady celého systému nepřesáhly 30 % vybrané částky.** [3]
- **Státu tedy nic nebrání, aby důkladně zhodnotil možné přínosy a vypsál otevřené výběrové řízení na rozšířené zpoplatnění silnic, ve kterém bude jako jedna z podmínek stanovena maximální hranice nákladů na provoz a údržbu systému.**
- *Ministerstvo se obává a upozorňuje na riziko alokace části výnosů z mýtného systému krajům a nutnosti žádat po krajích příspěvek za provoz systému.*
 - Ministerstvo však neřeší, že krajům dnes vznikají zejména v důsledku objíždění velké škody, přičemž z mýtného nedostávají na opravy silnic žádné prostředky, ačkoli jsou v jejich majetku.
 - Není jasné a je otázkou právního posouzení, **zda by kraje musely na systém finančně přispívat.** Pokud je prvotním účelem zpoplatnění regulace dopravy, tedy její odvedení zpátky na dálnice, je to plně ve veřejném zájmu státu a jeho občanů.
- *MD uvádí možný rozsah příjmů a vynaložených nákladů při rozšíření zpoplatnění silnic I. třídy na cca 1000 km.*
 - Informace je příliš stručná a neúplná. Není jasné, z jakých zdrojů ministerstvo čerpalo při konstatování možných příjmů a nákladů této varianty zpoplatnění. Není ani jasné, která z uvedených sum odpovídá které variantě použité technologie apod.

Výběrové řízení na nového provozovatele SEM - technologicky neutrální soutěž

- *Na str. 6 Konceptu se říká, že „...teprve nabytím licencí získá stát možnost připravit a realizovat otevřené zadávací řízení na provoz stávajícího mýtného systému či technologicky neutrálního zadávacího řízení.“*
 - Pokud jde o prosazování technologicky neutrální soutěže (v Konceptu tento návrh převažuje až na rozpor ve výše uvedené větě z Konceptu), **stát by měl zaručit, že skutečně připraví a vypíše maximálně otevřenou, transparentní a technologicky neutrální soutěž na systém, který bude navržen a realizován jako otevřený.**

- V tomto ohledu by se měl stát poučit z minulé soutěže vypsané na první vybudování mýtného systému v roce 2005. Ta ve svém zadání nejen že **nebyla technologicky neutrální a vyřadila ze soutěže všechny uchazeče, kteří nabízeli jiný než mikrovlnný systém** (čímž nebylo možné ani cenově porovnat různé technologie). Smlouva s dodavatelem a její postupně přijaté dodatky byly navíc pro stát z mnoha důvodů ekonomicky nevýhodné. **Výsledkem je, že původně plánovaný a vládou odsouhlasený rozsah zpoplatnění, nebyl dosud realizován.** Na tyto aspekty a mnohé další problémy detailně poukázala kontrolní akce NKÚ č. 11/13 [4].

Novela zákona o pozemních komunikacích

- *MD v Konceptu uvádí jako řešení vedoucí k regulaci těžké dopravy v obcích novelu Zákona o pozemních komunikacích.*
 - Omezení vjezdu těžké dopravy zákazovými značkami není systémovým řešením. V řadě případů přesouvá problém pouze z jednoho místa na jiné. Z tohoto důvodu je také velmi obtížné místní úpravy provozu (zákazové značky) zřizovat a také vymáhat jejich dodržování.

Závěrem:

Ministr dopravy dnes nemá jednoduchou pozici pro to, aby včas a řádně zajistil podmínky otevřeného výběrového řízení (vzhledem k velkým časovým prodlevám, ke stávajícím nevýhodným smlouvám s firmou Kapsch apod.). Měl by však dobře posoudit své současné možnosti výběru nového provozovatele mýtného systému, a to i z hlediska možných ekonomických dopadů, a vyhnout se rozhodnutím, která v konečném důsledku nepovedou k optimálnímu využití potenciálu, který systém elektronického mýtného nabízí. Bohužel ministerstvem předložený koncept, který v podstatě odmítá jiný než současný rozsah zpoplatnění komunikací a který navrhuje mj. i prodloužení smlouvy s firmou Kapsch, výše uvedenou obavu nevyvrací.

Poznámky:

[1] <http://dopravnifederace.cz/publikace/get/analyza-vynosu-rozsireni-myta>

[2] <http://dopravnifederace.cz/publikace/get/koncepce-zpoplatneni-silnicni-infrastruktury-a-rozvoje-mytneho-systemu-v-cr-technickoekonomicka-cast>

[3] Dokument viz <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/6771FC27-DCCC-4B72-BD0E-3EF7E6118704/0/Dopravnipolitika20142020schvalena.pdf> (str. 43)

[4] Zpráva z kontrolní akce NKÚ č. 11/13 - Peněžní prostředky vynaložené na pořízení a provoz systému výběru mýtného za užívání silniční infrastruktury České republiky - viz <http://nku.cz/cz/media/nku-kontroloval-porizeni-a-provoz-systemu-vyberu-mytneho-id5959/>.

Zpracovala:

Dopravní federace nevládních neziskových organizací
březen 2015

Kontakt:

Lublaňská 18, 120 00 Praha 2

e-mail: info@dopravnifederace.cz

tel. 776 049 669