

Koncepce zpoplatnění
silniční infrastruktury
a rozvoje mýtného
systému v ČR
*(technicko-ekonomická
část)*
Česká republika –
Ministerstvo dopravy

PROJEKT:

Technické poradenství pro projekt rozšíření systému
elektronického mýta v ČR

POSKYTOVATEL:

Deloitte Advisory s.r.o.
Nile House
Karolinská 654/2
186 Praha 8
Tel: +420 246 042 920
Fax: +420 246 042 555

VEDOUCÍ REALIZAČNÍHO TÝMU POSKYTOVATELE:

[REDACTED]

DATUM:

2. 11. 2012

Obsah

1	Úvod	5
1.1	Cíle a rozsah dokumentu	5
1.2	Obsah dokumentu	5
2	Manažerské shrnutí	6
2.1	Posuzované varianty	6
2.2	Ekonomické hodnocení variant	6
2.3	Realizovatelnost a rizikovost variant	7
2.4	Administrativní rámec a proveditelnost variant.....	7
2.5	Právní aspekty.....	7
3	Ekonomické hodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě	8
3.1	Účel hodnocení	8
3.2	Varianty rozsahu zpoplatnění	8
3.3	Metoda hodnocení.....	9
3.3.1	Model příjmů	9
3.3.2	Model výdajů	9
3.3.3	Způsob hodnocení	10
3.4	Vyhodnocení	11
3.4.1	Závislost příjmů a výdajů na zpoplatněné délce	11
3.4.2	Index výdajů	12
3.4.3	Celkové maximální roční příjmy.....	12
3.5	Závěry ekonomického vyhodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě	13
4	Realizační varianty rozšíření zpoplatnění	15
4.1	Přehled realizačních variant rozšíření zpoplatnění.....	15
4.2	Varianta A	15
4.3	Varianta B	16
4.4	Varianta C	16
4.5	Varianta 0.....	17
5	Ekonomické hodnocení realizačních variant	18
5.1	Metodika ekonomického hodnocení	18
5.1.1	Souhrnné hodnocení variant.....	18
5.1.2	Jednotlivé varianty.....	19
6	SWOT analýza a analýza rizik	20

6.1	Způsob posouzení variant	20
6.2	SWOT analýza	20
6.3	Analýza rizik	23
6.3.1	Preventivní opatření pro eliminaci rizik	24
7	Návrh administrativního rámce a posouzení proveditelnosti variant	25
7.1	Návrh postupu pro zavedení rozšířeného zpoplatnění – harmonogram.....	25
7.1.1	Přehled implementačních kroků pro varianty B a C	25
7.2	Hlavní milníky pro rozšíření zpoplatnění	28
7.2.1	Varianta 0 – přehled milníků	29
7.2.2	Varianta A – přehled milníků.....	30
7.2.3	Varianta B – přehled milníků.....	31
7.2.4	Varianta C – přehled milníků	32
7.3	Kritická cesta	33
8	Problémové oblasti k řešení	34
8.1	Oblasti pro rozhodnutí Objednatele.....	34
8.2	Požadavky na součinnost právního poradce.....	35
9	Seznamy	38
9.1	Seznam pojmů	38
9.2	Seznam zkratk.....	38
9.3	Seznam tabulek.....	39
9.4	Seznam obrázků	39
9.5	Seznam zdrojů	40
10	Přílohy.....	42
10.1	Model odhadu příjmů pro ekonomické hodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě komunikací	43
10.2	Podklady pro ABC analýzu.....	70
10.3	Ekonomický model	75
10.3.1	Obecné parametry výpočtu ekonomického hodnocení	75
10.3.2	Časový rozsah hodnocení	75
10.4	Položky příjmové části ekonomického modelu.....	75
10.4.1	Příjmy výkonového zpoplatnění.....	75
10.4.2	Příjmy časového zpoplatnění.....	76
10.4.3	Ostatní příjmové položky	77
10.5	Položky výdajového modelu	77
10.5.1	Palubní zařízení (OBE).....	77

10.5.2 Sběr a zpracování dat z OBE o užívání zpoplatněné sítě.....	78
10.5.3 Zúčtování mýtných transakcí a platební styk	79
10.5.4 Zákaznické služby	80
10.5.5 Kontrolní systém (enforcement).....	81
10.5.6 Výdaje na dopravní značení	81
10.5.7 Výdaje na likvidaci systému.....	81
10.5.8 Ostatní výdaje.....	81

1 Úvod

1.1 Cíle a rozsah dokumentu

Dokument „Koncepte zpoplatňování silniční infrastruktury a rozvoje mýtného systému v ČR“ (dále jen „Koncepte“) byl Poskytovatelem zpracován v rámci projektu „Technické poradenství pro projekt rozšíření systému elektronického mýta v ČR“. Zmíněný projekt zahrnuje sadu konzultačních, analytických, technických, administrativních a dalších činností směřujících k návrhu a přípravě realizace rozšíření zpoplatnění komunikací v České republice.

Poskytovatel provedl analýzy možností rozšíření zpoplatnění komunikací v České republice, a to pomocí výkonového zpoplatnění prostřednictvím systému elektronického mýta nebo v kombinaci s časovým zpoplatněním. V dokumentu jsou zohledněny dva základní aspekty artikulované ze strany Objednatele v rámci přípravy konceptu a návrhu dalšího postupu v oblasti zpoplatnění pozemních komunikací v ČR, a to rozšíření zpoplatněné silniční infrastruktury a zefektivnění mýtného systému.

Poskytovatel navrhl několik možných variant rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR a zhodnotil efektivnost a proveditelnost jednotlivých navržených variant. Výstupem je tak návrh variant a hodnocení každé varianty z ekonomického pohledu a z pohledu proveditelnosti, realizovatelnosti a rizikovosti.

Dokument má charakter technicko-ekonomický a lze jej pokládat za část rámcové koncepte rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR. Je předpokládáno, že tato technicko-ekonomická část bude právním poradcem doplněna o dokument analyzující právní aspekty rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR a obsahující zejména právní analýzy jednotlivých navržených variant.

Dokument byl zpracován s využitím zdrojů, informací a dat poskytnutých Objednatelem či veřejně dostupných. Poskytovatel nenes odpovědnost za jejich úplnost a správnost.

1.2 Obsah dokumentu

Kapitola 3 obsahuje předběžné ekonomické hodnocení podle zpoplatněné sítě.

Kapitola 4 obsahuje návrh variant rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací.

Kapitola 5 obsahuje ekonomické posouzení navržených variant rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací.

Kapitola 6 obsahuje posouzení navržených variant z hlediska realizovatelnosti a rizikovosti.

Kapitola 7 obsahuje návrh administrativního rámce rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací, resp. posouzení navržených variant z hlediska proveditelnosti (včetně oblastí či otázek určených k posouzení právním poradcem).

Kapitola 8 obsahuje otevřené otázky – oblasti pro rozhodnutí Objednatele a požadavky na součinnosti právního poradce.

V Přílohách jsou uvedeny podklady pro zpracování ekonomických analýz.

2 Manažerské shrnutí

2.1 Posuzované varianty

Posuzovány byly čtyři varianty rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR:

- **Varianta A** - Rozšíření stávajícího mýtného systému o časové zpoplatnění.
Časové zpoplatnění vozidel s celkovou hmotností nad 3,5t se uplatní na silnicích I. třídy s výjimkou těch úseků, které jsou již dnes zpoplatněny výkonově. Vozidla prokazují uhrazení poplatku na příslušné časové období vylepením časového kuponu. Předpokládá se možnost zavedení časového zpoplatnění od roku 2015. Výkonové zpoplatnění bude zachováno ve stávajícím rozsahu zpoplatněné sítě dálnic, rychlostních silnic a vybraných tranzitních úseků silnic I. třídy, s možností rozšíření o nové úseky dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017. Provoz systému výkonového zpoplatnění (nebo také jen „ESVZ“) je smluvně zajištěn do konce roku 2016, v dalších letech se počítá se zajištěním provozu ESVZ dodavatelem, vybraným v příslušném zadávacím řízení. Systém výkonového zpoplatnění bude muset být navíc upraven pro podporu evropské interoperability EETS.
- **Varianta B** – Zavedení nového mýtného systému od roku 2017 a jeho provozování.
Nový systém by měl poskytovat provozovateli i uživatelům systému větší variabilitu a flexibilitu, včetně interoperability na Evropskou službu elektronického mýtného (EETS).
- **Varianta C** – Rozšíření mýtného systému v nejbližším možném termínu (reálně od roku 2015).
Stávající mýtný systém ESVZ může být rozšířen tak, aby bylo zajištěno pokrytí sítě silnic I. třídy. Rozšíření lze realizovat úpravou mikrovlnného systému DSRC (např. zavedením hybridní technologie) nebo vybudováním paralelního systému a jeho souběžným provozem s ESVZ.
- **Varianta 0** – „Nulová varianta“ spočívá v provozu stávajícího DSRC mýtného systému (ESVZ) na současných zpoplatněných komunikacích i po roce 2016.
Po roce 2016 se předpokládá zajištění provozu ESVZ dodavatelem, vybraným v příslušném zadávacím řízení. Nepředpokládají se změny rozsahu zpoplatněné sítě pozemních komunikací nad rámec sjednaného rozsahu (tj. rozšíření zpoplatnění o nové úseky dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017), vyjma rozšíření v souvislosti se zaváděním EETS.

U variant A, B a C je v rámci posouzení uvažováno zpoplatnění sítě v rozsahu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd. Není uvažováno zpoplatnění silnic II. a III. třídy, a to zejména z důvodu, že zpoplatnění těchto se z ekonomického pohledu jeví jako neefektivní. Před zpoplatněním silnic II. a III. třídy by bylo navíc nutno vypořádat řadu kompetenčních, organizačních a realizačních otázek pramenících ze skutečnosti, že silnice II. a III. třídy jsou ve vlastnictví a správě krajů. Zejména by bylo třeba sestavit model alokace příjmů a výdajů ze zpoplatnění a dohodnout se na jeho aplikaci s jednotlivými krajů.

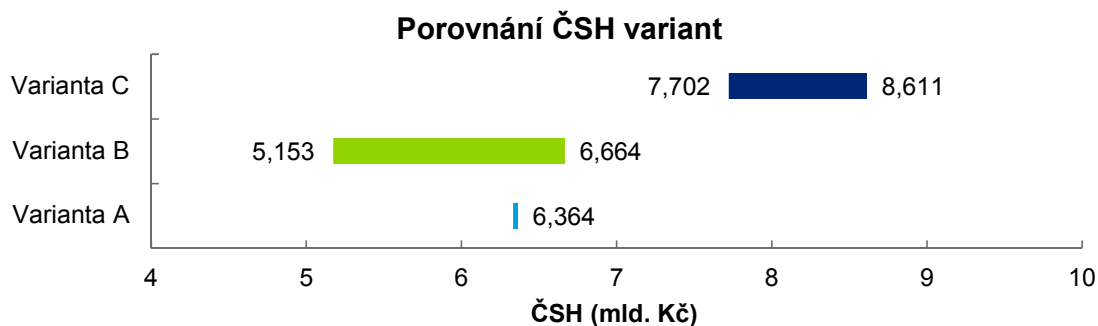
Nově navržené varianty rozšíření jsou posuzovány proti tzv. nulové variantě, spočívající v provozu stávajícího DSRC mýtného systému (ESVZ) na současných zpoplatněných komunikacích i po roce 2016.

Navržené varianty byly posouzeny z ekonomického hlediska a z pohledu proveditelnosti, realizovatelnosti a rizikovosti.

2.2 Ekonomické hodnocení variant

Na základě porovnání variant z pohledu čisté současné hodnoty (ČSH) byla vyhodnocena jako nejvhodnější varianta C.

Obrázek 1 Porovnání variant z pohledu ČSH



2.3 Realizovatelnost a rizikovost variant

Dle provedené SWOT analýzy jsou všechny varianty z pohledu realizovatelnosti možné.

Z provedené SWOT analýzy se jeví nevhodnější pro realizaci varianta B. Tato varianta umožňuje dostatečně dlouhou dobu na přípravu a realizaci. Zejména poskytne více času na uskutečnění legislativních změn, realizaci veřejných soutěží a na přeznačení pozemních komunikací.

Výběr nevhodnějšího řešení je nutné učinit v kontextu cílů rozvoje zpoplatnění PK v ČR.

V případě snahy získat další příjmy ze zpoplatnění co nejdříve se jako nevhodnější jeví varianty C a A. Obě varianty však s sebou přinášejí nižší komfort pro uživatele v důsledku souběhu dvou systémů, resp. režimů zpoplatnění. Varianta C představuje pro většinu uživatelů nutnost registrace ve dvou mýtných systémech a velmi pravděpodobně nutnost použití dvou elektronických palubních zařízení (OBE) ve vozidle (tedy pokud nebude realizován systém s hybridní technologií), a to nejméně po dobu do konce roku 2016. Varianta A znamená pro uživatele souběžné použití elektronického palubního zařízení (OBE) a časového kuponu.

Jako nejméně riziková byla vyhodnocena varianta 0 – tedy varianta, kdy nedojde k rozšíření zpoplatněné sítě a bude pokračovat provoz stávajícího ESVZ (je předpokládáno nové zadávací řízení na poskytovatele služeb provozu ESVZ od roku 2017).

Jako středně rizikové byly vyhodnoceny varianty A a B. Vyšší rizikovost vykazuje varianta A, a to především z důvodu krátkého času na realizaci a přípravu (zejm. ve vztahu ke značení pozemních komunikací) a z důvodu obtížnosti převzetí SW aplikací v případě, že po roce 2016 bude ESVZ provozovat jiný poskytovatel.

Jako nejvíce riziková byla vyhodnocena varianta C, a to zejména z důvodu krátkého času na přípravu a realizaci a z důvodu souběhu dvou mýtných systémů.

2.4 Administrativní rámec a proveditelnost variant

Z analýzy časového rámce potřebného na přípravu a realizaci nezbytných kroků, včetně předběžného zohlednění zákonných dob trvání zejména zadávacích řízení veřejných zakázek, plynou následující hlavní milníky pro zavedení rozšíření zpoplatnění:

- Na kritické cestě projektu leží řada aktivit, na kterých se bude podílet více subjektů, a proto je doporučeno je řídit centrálně, například s využitím služeb projektového manažera.
- Rozhodnutí o výběru cílové varianty A nebo C by mělo být přijato v lednu 2013.
- Rozhodnutí o výběru cílové varianty 0 nebo B by mělo být přijato v průběhu roku 2013.
- Termín zpoplatnění pro varianty 0 nebo B, tj. od roku 2017 se jeví z pohledu postupných kroků jako nejrealističtější s dostatečnou časovou rezervou.

Z pohledu administrativního rámce je nejméně riziková varianta 0 a následně varianta B.

2.5 Právní aspekty

Je předpokládáno, že právní poradce Objednatele provedl/provede analýzu a zhodnocení rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR z právního pohledu, a to zejména posouzení právních předpokladů nutných pro realizaci jednotlivých navržených variant.

3 Ekonomické hodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě

3.1 Účel hodnocení

Tato kapitola se zaměřuje na ekonomické hodnocení navržených přechodných (P0 až P3) a cílových variant (V0 až V5) zpoplatnění z pohledu rozsahu zpoplatněné sítě. Na základě porovnání hrubého odhadu očekávaných příjmů a výdajů pro různý rozsah zpoplatnění je stanoven pracovní závěr, tedy doporučený rozsah celkové délky zpoplatněné sítě, který je dále rozpracován v detailním ekonomickém hodnocení realizačních variant 0, A, B a C.

3.2 Varianty rozsahu zpoplatnění

Varianty budoucího rozvoje zpoplatnění komunikací v ČR dále určené k posouzení byly definovány ve Vstupní analýze pro vytvoření předpokladů pro budoucí rozvoj zpoplatnění silniční infrastruktury. Některé varianty spočívají v rozšíření pouze výkonového zpoplatnění, některé v rozvoji pouze časového zpoplatnění a jedna varianta je kombinací rozvoje jak časového, tak výkonového zpoplatnění.

Tabulka 1 Varianty možností rozšíření zpoplatnění z pohledu rozsahu zpoplatnění

Označení varianty		Rozsah zpoplatnění		
		Sít' zpoplatněných komunikací	Vozidla podléhající zpoplatnění	Způsob zpoplatnění
Přechodné řešení do konce roku 2016 – varianty představují rozšíření zpoplatnění nad rámec ESVZ				
P0	Nulová přechodná varianta	Sít' dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy beze změny stávajícího rozsahu	nad 3,5 t	výkonové
P1	Plná přechodná varianta	Dálnice, rychlostní silnice, silnice I. a II. třídy v úplném rozsahu jejich délky	nad 3,5 t	výkonové
P2	Omezená přechodná varianta	Dálnice, rychlostní silnice a vybrané transevropské tranzitní úseky silnic I. třídy (TEN-T) a vybrané úseky silnic II. třídy (paralelní úseky silnic, kam se může doprava po zavedení mýtného odchýlit).	nad 3,5 t	výkonové
P3	Plná alternativní přechodná varianta	Sít' dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy beze změny stávajícího rozsahu Úseky silnic I. třídy dosud výkonově nezpoplatněné a silnice II. třídy v úplném rozsahu jejich délky	nad 3,5 t nad 3,5 t	výkonové časové ¹
Řešení od roku 2017 – varianty představují zajištění zpoplatnění po skončení provozu ESVZ dle stávající Smlouvy o službách k 31. 12. 2016				
V0	Nulová varianta	Sít' dálnic, rychlostních silnic a vybraných úseků silnic I. třídy beze změny stávajícího rozsahu	nad 3,5 t	výkonové
V1	Varianta TEN-T	Dálnice, rychlostní silnice a vybrané transevropské tranzitní úseky silnic I. třídy (TEN-T) a vybrané paralelní úseky silnic, kam se může doprava po zavedení mýtného odchýlit.	nad 3,5 t	výkonové
V2	Varianta I. třída	Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy v plném rozsahu jejich délek a případně paralelní úseky silnic nižší třídy, kam se může doprava po zavedení mýtného odchýlit.	nad 3,5 t	výkonové

¹ Změna proti Vstupní analýze, ve které bylo předpokládáno rozšíření časového zpoplatnění pro vozidla s hmotností nad 12 t.

Označení varianty		Rozsah zpoplatnění		
		Sít zpoplatněných komunikací	Vozidla podléhající zpoplatnění	Způsob zpoplatnění
V3	Varianta II. třída	Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. a II. třídy v plném rozsahu jejich délek a případně paralelní úseky silnic nižší třídy a místních komunikací, kam se může doprava po zavedení mýtného odchýlit.	nad 3,5 t	výkonové
V4	Plná varianta	Všechny pozemní komunikace mimo místních a účelových komunikací	nad 3,5 t	výkonové
V5	Alternativní varianta II. třída	Sít dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy Silnice II. třídy v úplném rozsahu jejich délky	nad 3,5 t nad 3,5 t	výkonové časové ²

3.3 Metoda hodnocení

3.3.1 Model příjmů

Pro ekonomické hodnocení variant z pohledu rozsahu délky zpoplatněných pozemních komunikací byl sestaven model příjmů.

Zdrojem pro sestavení modelu příjmů byly výsledky celostátního sčítání dopravy z roku 2010. Na základě těchto výsledků byly pro každý sčítací úsek vyčísleny dopravní výkony podle kategorií nákladních vozidel. Dopravní výkony nebyly korigovány na meziroční změny, protože statistiky získané z dat mýtného systému nevykazují významné meziroční variace dopravních výkonů.

Dopravní výkony byly pro každý sčítací úsek oceněny s použitím mýtných sazeb, aktuálně platných v roce 2012. Pro ocenění dopravních výkonů v síti silnic II. a III. třídy byly použity mýtné sazby určené pro silnice I. třídy.

Výnosy vypočítané pro elementární sčítací úseky byly následně agregovány podle ucelených silničních tahů. Výsledkem je tabulka modelových příjmů z mýtného, členěná po kategoriích silnic a číslech silnic.

Výsledky modelování příjmů uvádí **Tabulka 10** v Příloze.

3.3.2 Model výdajů

Modelový odhad výdajů byl sestaven pro úvodní ekonomické hodnocení variant z pohledu rozsahu délky zpoplatněných pozemních komunikací.

Dílčí výdaje byly stanoveny kvalifikovaným odhadem na základě cen za obdobné dodávky a služby, obvyklých na trhu v roce 2012. Zejména bylo přihlíženo k cenám komponent stávajícího mýtného systému ESVZ a cenám dodávek a služeb spojených s výběrem mýtného v okolních středoevropských zemích (informace dostupné z veřejných zdrojů, např. tiskových a výročních zpráv), případně cenám systémů a služeb informačních a komunikačních technologií obdobného rozsahu.

Modelová kvantifikace dílčích výdajových položek byla projektována na základě vývoje a statistik získaných provozem ESVZ a mýtných systémů v okolních zemích.

Výsledky modelování výdajů uvádí **Tabulka 11** v Příloze.

3.3.2.1 Struktura výdajů

Pro odhad výdajů byla použita následující struktura věcného členění dodávek a služeb. Číselné odhady byly zpracovány na základě kvantifikace, odvozené od jednoho nebo několika faktorů vlivu. Hlavní faktory vlivu jsou uvedeny v tabulce v příslušném sloupci.

² Změna proti Vstupní analýze, ve které bylo předpokládáno rozšíření časového zpoplatnění pro vozidla s hmotností nad 12 t.

Tabulka 2 Struktura věcného členění dodávek a služeb a hlavní faktory vlivu

Díličí položka výdajů	Hlavní faktor vlivu
Palubní zařízení OBE	
Dodávky OBE	Počet ks OBE
Logistika OBE	Počet ks OBE
Sběr a zpracování dat z OBE	
Infrastruktura na komunikaci (RSE)	Počet mýtných úseků
Zpracování dat z OBE	Dopravní výkony
Správa kontextových dat mýtného	Počet mýtných úseků
Alternativní úhrada mýtného	Dopravní výkony tranzitní příležitostné dopravy
Zúčtování mýtných transakcí a platební styk	
Vedení zákaznických účtů, fakturace a saldokonto	Počet zákazníků
Platební styk	Objem peněžních prostředků
Vymáhání pohledávek	Objem nedobytných pohledávek
Zákaznické služby	
Obchodní místa (POS)	Délka zpoplatněných komunikací
Zákaznické call-centrum	Počet zákazníků
Informační portál	Počet zákazníků
Kontrolní systém (enforcement)	
Pevná kontrolní stanoviště	Délka zpoplatněných komunikací
Vozidla mobilní kontroly	Délka zpoplatněných komunikací
Kontrolní centrum	Dopravní výkony a míra porušování povinností vozidly

3.3.2.2 Výchozí parametry

Předběžný model výdajů byl sestaven s použitím níže uvedených parametrů:

- střední rozestup obchodních míst **30 km**, jde o údaj, který reprezentuje průměrnou vzdálenost mezi dvěma sousedními obchodními místy, měřeno po zpoplatněných komunikacích;
 - vypočtený počet obchodních míst je omezen číslem 360 provozoven, které odpovídá předpokládanému maximálnímu nasycení služeb (další zvyšování počtu přináší minimální nebo nepřináší žádný efekt);
- střední rozestup pevných kontrolních stanovišť (enforcementu) **50 km**, údaj reprezentuje průměrnou vzdálenost mezi dvěma sousedními kontrolními stanovišti, měřeno po zpoplatněných komunikacích;
- počet hlídkových vozidel (enforcementu) byl nastaven tak, aby 1 hlídkové vozidlo připadlo na **100 km** zpoplatněné délky komunikací, nejméně však 30 vozidel celkem;
- doba provozování nového systému elektronického mýtného **10 let**, počínaje 1. 1. 2017;
- průměrná míra meziroční inflace byla uvažována ve výši **2,0 %**.

3.3.3 Způsob hodnocení

Ekonomické hodnocení variant z pohledu rozsahu délky zpoplatněných pozemních komunikací je zpracováno na základě hrubého modelu příjmů a výdajů s použitím níže uvedených metod.

3.3.3.1 ABC analýza

Metody ABC analýzy jsou použity k vzájemnému porovnání příjmů z mýtného mezi jednotlivými silničními tahy a k určení optimálního rozsahu zpoplatněných komunikací.

Seznam komunikací je utříděn sestupně podle ukazatele „Příjmy“. Pro každý řádek seznamu je vypočten kumulativní příjem, jako součet příjmů z aktuálního a všech předcházejících řádků seznamu. Pro každý řádek jsou určeny kumulativní výdaje na základě parametrizace modelu dílčích složek výdajů. Parametrizace modelu dílčích výdajů je provedena prostřednictvím těchto ukazatelů:

- kumulativní rozsah délky zpoplatněných komunikací,
- počet sčítacích úseků (v modelu sčítací=mýtný úsek),
- kumulativní dopravní výkony,
- kumulativní příjmy z mýtného.

Výsledkem ABC analýzy je sestavená křivka výdajů a příjmů v závislosti na rozsahu zpoplatněné délky komunikací.

3.3.3.2 Index výdajů

Vodítkem pro rozhodnutí o výdajově nejefektivnějším rozsahu zpoplatnění je Index výdajů, který vyjadřuje prostý poměr výdajů k příjmům a je vyčíslen v %. Index je vypočítán v závislosti na zpoplatněné délce a je vyneseno do grafu. Vyhledáním extrému (minima) se určí optimální zpoplatněná délka z pohledu nejvyšší efektivity výdajů, vynakládaných na zajištění výběru mýtného.

Index výdaj by neměl převýšit 30 %, v nejefektivnějších systémech (Rakousko, Německo) se reálně pohybuje na úrovni cca 12 až 15 %.

Zdrojem dat pro výpočet Indexu výdaj je tabulka ABC analýzy.

3.3.3.3 Potenciál pro výběr mýtného

Pomocným ukazatelem pro rozhodování je údaj, který je pracovním názvem jako Potenciál pro výběr mýtného. Tento ukazatel je vyčíslen jako poměr ročních příjmů z mýtného ke zpoplatněné délce komunikací. Může být vyčíslen v závislosti na mýtném úseku, komunikaci nebo třídě komunikací. Je vyjádřen jako průměrné roční příjmy v tis. Kč/km. Pro účely této zprávy bude vyčíslen podle třídy komunikace.

Zdrojem dat pro výpočet ukazatele je tabulka ABC analýzy.

3.3.3.4 Celkové roční příjmy z výběru mýtného

Jiným pomocným ukazatelem je odhad absolutní výše příjmů z výběru mýtného. Tento ukazatel je vyčíslen jako součet ročních příjmů z mýtného pro danou třídu komunikace a uvádí se v mld. Kč.

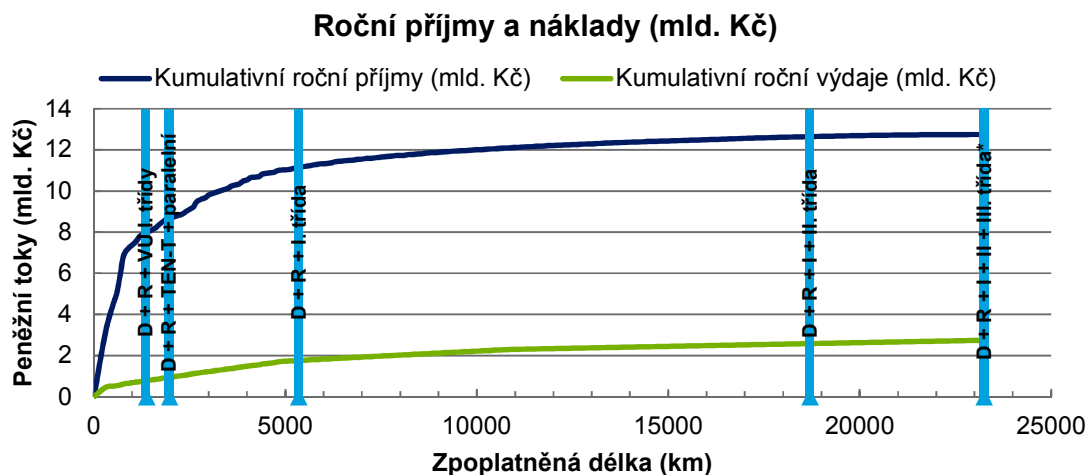
3.4 Vyhodnocení

3.4.1 Závislost příjmů a výdajů na zpoplatněné délce

Závislost příjmů a výdajů na zpoplatněné délce pro modelové parametry byla vypočítána v rámci ABC analýzy. Podrobnosti viz **Tabulka 11** v Příloze.

Graficky je průběh závislosti zobrazen na obrázku níže. Modrá křivka reprezentuje příjmy z výběru mýtného (při uvažování struktury a výše mýtných sazeb, platných v roce 2012). Zelená křivka reprezentuje výdaje.

Obrázek 2 Závislost příjmů a výdajů na zpoplatněné délce

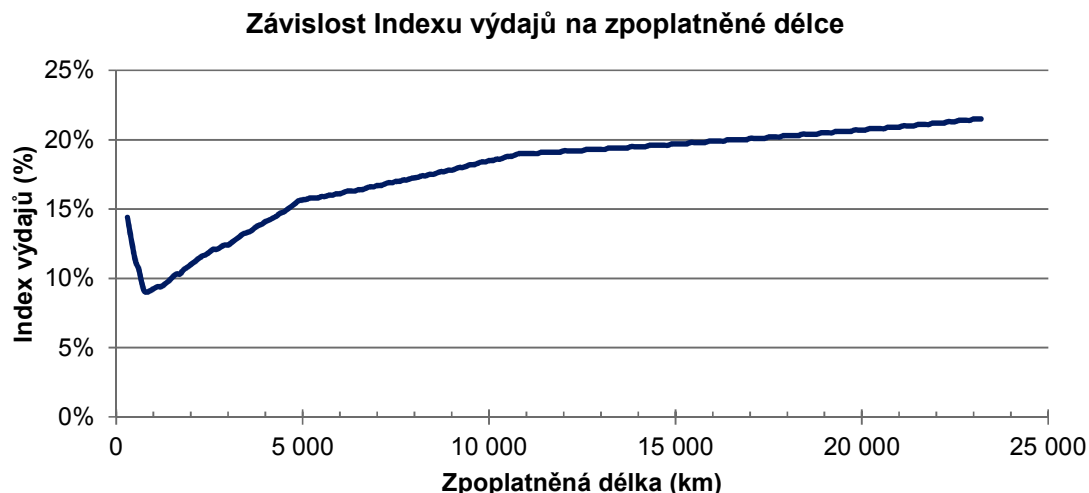


Pracovní varianty rozsahu zpoplatnění, které byly popsány v odst. 3.2 výše, jsou vyznačeny světle modrou značkou, která odpovídá příslušnému délkovému rozsahu zpoplatněné sítě.

3.4.2 Index výdajů

Průběh závislosti Indexu výdajů na celkové zpoplatněné délce komunikací v ČR byl vyčíslen v rámci zpracování ABC analýzy. Podrobnosti viz **Tabulka 11** v Příloze.

Obrázek 3 Závislost Indexu výdajů na zpoplatněné délce



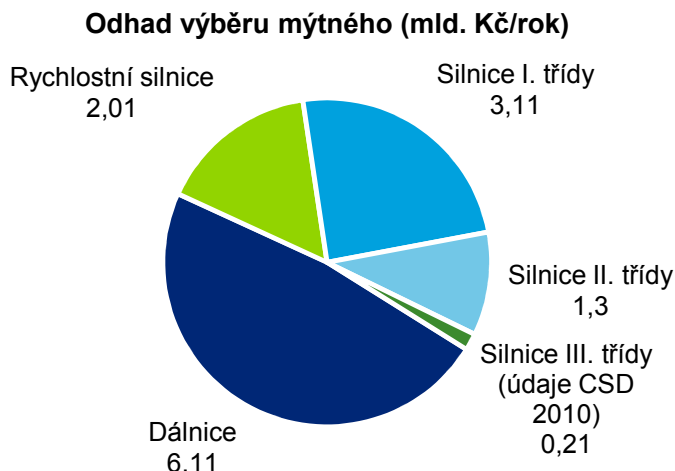
Jak vyplývá z přiloženého grafu, výdajově nejefektivnější je zpoplatnění dálniční sítě v délce cca 800 km.

3.4.3 Celkové maximální roční příjmy

V rámci zpracování ABC analýzy byly vyčísleny celkové dosažitelné příjmy z výběru mýtného, které odpovídají zpoplatnění příslušné třídy komunikací v plném rozsahu délek jednotlivých silnic spadajících do dané třídy v extravilánu. Výjimkou jsou silnice III. třídy, pro které nejsou v rámci celostátního sčítání dopravy zpracována úplná data, do vyhodnocení tak bylo zahrnuto 4551 km silnic III. třídy, pokrytých CSD 2010.

Podrobnosti viz **Tabulka 11** v Příloze.

Obrázek 4 Odhad celkového ročního výběru mýtného



3.5 Závěry ekonomického vyhodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě

Na základě provedené ABC analýzy lze konstatovat následující obecné závěry, že:

- při zpoplatnění sítě PK v celkové délce do 1 000 km jedna koruna výdajů na zajištění výběru mýtného v průměru přinese 10,63 Kč příjmů;
- při rozšíření zpoplatněné sítě nad 1 000 km do 5 000 km každá další koruna výdajů v průměru přinese 3,53 Kč dodatečných příjmů;
- při rozšíření zpoplatněné sítě nad 5 000 km do 10 000 km každá další koruna výdajů v průměru přinese 2,00 Kč dodatečných příjmů;
- a nakonec při rozšíření zpoplatněné sítě nad 10 000 km do 20 000 km každá další koruna výdajů v průměru přinese 1,68 Kč dodatečných příjmů.

Tudíž při rozšíření zpoplatněné sítě PK v délce nad 5.000 km přináší rozšiřující zpoplatněné úseky vysoké výdaje na průměrné úrovni 50 %, což je nad žádanou hodnotou do 30 % z příjmů ve smyslu ustanovení Směrnice 1999/62/ES ve znění pozdější novelizace, Článek 7, odst. 2, písm. c), odrážka druhá.

Z pohledu výdajové efektivity je neefektivnější zpoplatnění dálniční sítě v délce cca 800 km.

Výkonové zpoplatnění silnic II. a III. třídy není ekonomicky výhodné.

Proto se jeví jako vhodné podrobnou ekonomickou analýzu soustředit na celkovou délku zpoplatněných komunikací, která se pohybuje kolem 5 000 km s cílem maximalizovat příjmy z výběru mýtného. Tomuto požadavku nejlépe odpovídá pracovní varianta V5, která počítá se 740 km dálnic, 431 km rychlostních silnic a 4 183 km silnic I. třídy v extravilánu.

V souvislosti s případným zpoplatněním silnic II. a III. třídy je nutné vzít v potaz také fakt, že tyto silnice jsou v majetku a správě krajů. Je proto třeba postupovat v souladu se samosprávou jednotlivých krajů, kterým v řadě aspektů přísluší rozhodovací i realizační role (např. uskutečnění veřejné soutěže na dodavatele dopravního značení nově zpoplatněných krajských silnic).

Před zpoplatněním silnic II. a III. třídy by bylo nutné vypořádat řadu kompetenčních, organizačních a realizačních otázek svázaných s otázkou vlastnictví těchto komunikací. Zejména by bylo třeba sestavit model alokace příjmů a výdajů ze zpoplatnění a dohodnout se na jeho aplikaci s jednotlivými kraji. Přičemž nelze vyloučit, že politická poptávka po zpoplatnění krajských silnic bude v různých regionech různá a také se bude v čase měnit.

Zpoplatnění silnic II. a III. třídy se tak jeví nejen jako ekonomicky neefektivní, ale zároveň lze jeho realizovatelnost označit za rizikovou ve vztahu k možným rozdílným záměrům samospráv jednotlivých krajů.

Pro další podrobnou ekonomickou analýzu realizačních variant se doporučuje vycházet z rozsahu zpoplatnění PK v České republice, které odpovídá úhrnné délce úseků dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy v extravilánu.

Variantu částečného zpoplatnění sítě komunikací I. třídy, které by se vztahovalo pouze na některé vybrané silniční tahy s nejvyšší intenzitou provozu, není podle názoru zpracovatele této analýzy vhodným řešením, protože:

- vznikne komplikovaný systém z pohledu orientace uživatelů PK;
- systém bude náročný na dopravní značení a rozlišení zpoplatněných a nezpoplatněných komunikací;
- bude porušeno pravidlo rovného přístupu k silniční infrastruktuře – podnikání v některých regionech bude zatíženo vyššími výdaji než v ostatních regionech.

4 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění

4.1 Přehled realizačních variant rozšíření zpoplatnění

Navržené tři varianty rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR byly doplněny o variantu 0, ve které k rozšíření zpoplatněné sítě nedojde.

Navržené realizační varianty rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací v ČR:

- **Varianta A** = rozšíření stávajícího mýtného systému o **časové zpoplatnění** výkonově nezpoplatněných silnic I. třídy od roku 2015, vozidla budou vybavena silničními kupony. Z hlediska dalšího provozu ESVZ je předpokládáno nové zadávací řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na stávajícím ESVZ. Nepředpokládá se mimo již sjednaný rozsah (tj. mimo zpoplatnění nových úseků dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017) další rozvoj ESVZ, vyjma EETS.
- **Varianta B** = činnost **nového mýtného systému od roku 2017**, který bude umožňovat efektivnější rozšiřování výkonového zpoplatnění na silnice nižších tříd, včetně interoperability na Evropskou službu elektronického mýtného (EETS).
- **Varianta C** = **mýtný systém bude co nejdříve (od roku 2015) rozšířen** úpravou stávajícího DSRC mýtného systému (ESVZ) nebo vybudováním paralelního systému na silnice nižších tříd.

U variant A, B a C je v rámci posouzení uvažováno zpoplatnění sítě v rozsahu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. tříd. A to s ohledem na závěry předběžného ekonomického hodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě (uvedeného v předcházející kapitole).

Dále byla definována tzv.

- **Varianta 0** – „Nulová varianta“ spočívající v **provozu stávajícího DSRC mýtného systému (ESVZ) na současných zpoplatněných komunikacích i po roce 2016**. Předpokládáno je nové zadávací řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na stávajícím ESVZ. Nepředpokládá se mimo již sjednaný rozsah (tj. mimo zpoplatnění nových úseků dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017) další rozvoj ESVZ, vyjma EETS.

Pro uvedené varianty byla provedena podrobná ekonomická analýza za použití modelu příjmů a výdajů. Varianty jsou také podrobeny posouzení z hlediska proveditelnosti, realizovatelnosti a rizikovitosti.

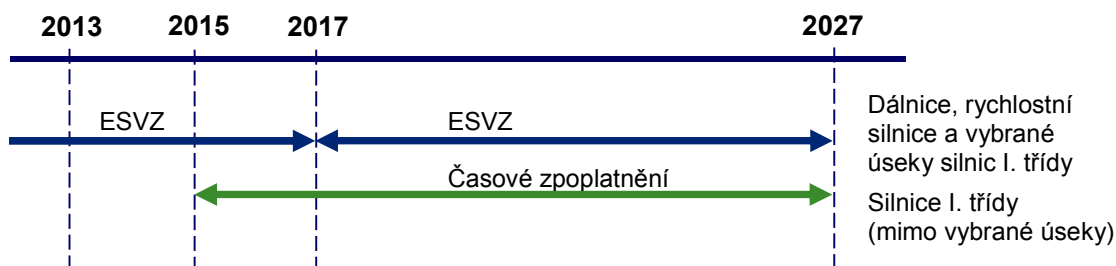
4.2 Varianta A

Varianta A od roku 2015 rozšiřuje stávající systém o časové zpoplatnění těch úseků silnic I. třídy, které nejsou zpoplatněny výkonově. Tím lze poměrně brzy získat příjmy ze zpoplatnění těchto komunikací.

Z hlediska dalšího provozu ESVZ je předpokládáno nové zadávací řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na stávajícím ESVZ. Nepředpokládá se mimo již sjednaný rozsah (tj. mimo zpoplatnění nových úseků dálnic a rychlostních silnic, s jejichž výstavbou bude započato nejpozději v roce 2017) další rozvoj ESVZ, vyjma EETS.

Časové schéma této realizační varianty je zachyceno na obrázku níže.

Obrázek 5 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta A

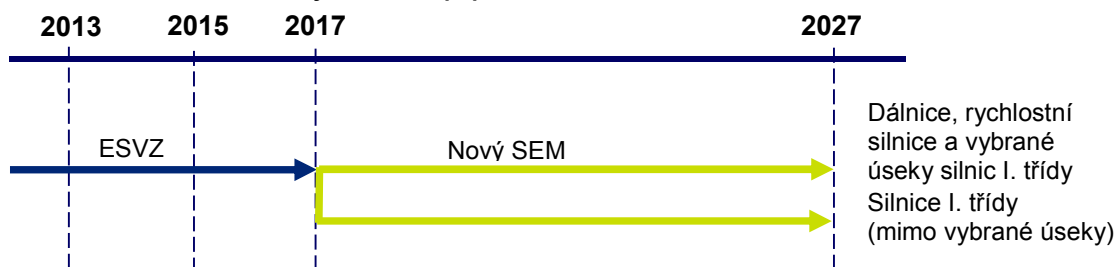


Nutno podotknout, že časové poplatky za užívání pozemních komunikací představují způsob, jak uplatňovat zásadu „uživatel platí“ do té doby, než je zaveden systém poplatků podle ujeté vzdálenosti. Časové zpoplatnění se tak při souběžné existenci výkonového zpoplatnění jeví jako nesystémové opatření. Zároveň dochází k zneřehlednění systému zpoplatnění PK v ČR pro běžného uživatele kvůli dvěma rozdílným přístupům ke zpoplatnění.

4.3 Varianta B

Varianta B předpokládá od roku 2017 činnost nového mýtného systému (SEM), prostřednictvím kterého budou zpoplatněny dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy. Časové schéma této realizační varianty je zachyceno na obrázku níže.

Obrázek 6 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta B



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 se jedná o cca 40 %) a pohybují se pouze na D+R a vybraných úsecích silnic I. třídy, které již jsou (nebo do roku 2017 budou) osazeny mýtnými branami systému ESVZ. Těmto uživatelům postačí být vybaveni DSRC OBE, jejich pořizovací náklady jsou nižší než u satelitní či hybridní OBE;
 - Na uživatele, jejichž cíl je v ČR a kteří budou využívat i ty úseky silnic I. třídy, které nejsou osazeny DSRC mýtnými branami a nejsou tak zpoplatněny prostřednictvím mikrovlnného systému. Tito uživatelé budou vybaveni hybridní OBE, která bude schopna využívat jak GNSS/CN technologii, tak 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.

4.4 Varianta C

Varianta C předpokládá, že mýtný systém bude od roku 2015 rozšířen o zpoplatnění dosud nezpoplatněných silnic I. třídy, a to úpravou stávajícího mýtného systému (ESVZ) nebo vybudováním nového mýtného systému (SEM). Časové schéma této realizační varianty je zachyceno na obrázku níže.

Obrázek 7 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta C



Pro účely výdajového modelu v rámci ekonomického posouzení byly stanoveny dvě modifikace Varianty C: Varianta C-H (hybridní) a Varianta C-S (satelitní):

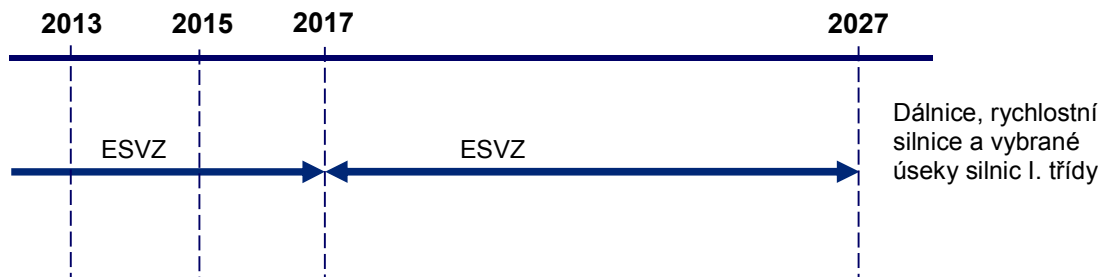
- Varianta C-H: Vychází z Varianty B-H. Od Varianty B-H se Varianta C-H liší dřívějším zpoplatněním silnic I. třídy, ke kterému dojde již v roce 2015. V ostatních parametrech jsou tyto varianty shodné.
- Varianta C-S: Vychází z Varianty B-S. Od Varianty B-H se Varianta C-H liší dřívějším zpoplatněním silnic I. třídy, ke kterému dojde již v roce 2015. Od roku 2017 budou všechny zpoplatněné komunikace zpoplatněny prostřednictvím satelitní technologie.

4.5 Varianta 0

Nulová varianta předpokládá provoz stávajícího DSRC mýtného systému (ESVZ) na současných zpoplatněných komunikacích i po roce 2016. Pro takovou variantu se předpokládá nové zadávací řízení na poskytovatele služeb od roku 2017 na stávajícím ESVZ, který je v majetku státu, včetně možnosti převodu příslušných subdodavatelských smluv.

Nepředpokládá se mimo již sjednaný rozsah (tj. zpoplatnění nově budovaných úseků dálnic a rychlostních silnic) další rozvoj ESVZ, vyjma EETS. Časové schéma nulové varianty je zachyceno na obrázku níže.

Obrázek 8 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Nulová varianta / Varianta 0



5 Ekonomické hodnocení realizačních variant

5.1 Metodika ekonomického hodnocení

Ekonomický model je založen na metodě přírůstkových cash-flow. Jedná se o standardní metodu využívanou v podnikové praxi pro vyhodnocování návratnosti investičních projektů, zavádění nových produktů, apod. Výhodou této metody je, že je založena pouze na reálných pohybech peněžních prostředků („cash flow“), a to pouze těch, které byly vyvolány daným projektem („přírůstky“). To umožňuje zaměřit se pouze na relevantní peněžní efekty spojené s daným projektem.

Přírůstkové cash-flow je modelováno v následujících 3 základních kategoriích:

- Výnosy (resp. příjmy)
- Investiční výdaje (resp. investiční náklady)
- Provozní výdaje (resp. provozní náklady)

V rámci každé z výše uvedených 3 kategorií je model rozpracován do úrovně detailnějších vstupních položek, které reprezentují strukturu infrastruktury a obchodního modelu SEM.

Hodnoty jednotlivých položek jsou modelovány v časové řadě reprezentující jednotlivé roky zvoleného investičního horizontu.

Jako primární měřítko pro vyhodnocení je použita čistá současná hodnota (ČSH), neboť pouze ČSH vypovídá o absolutním objemu vyprodukovaných „čistých“ peněžních prostředků.

5.1.1 Souhrnné hodnocení variant

Pro výpočty ekonomického vyhodnocení byl zvolen přístup intervalových výdajů – byly odhadnuty minimální a maximální hranice výše výdajů. Příjmy se v závislosti na typu zvolené technologie neliší.

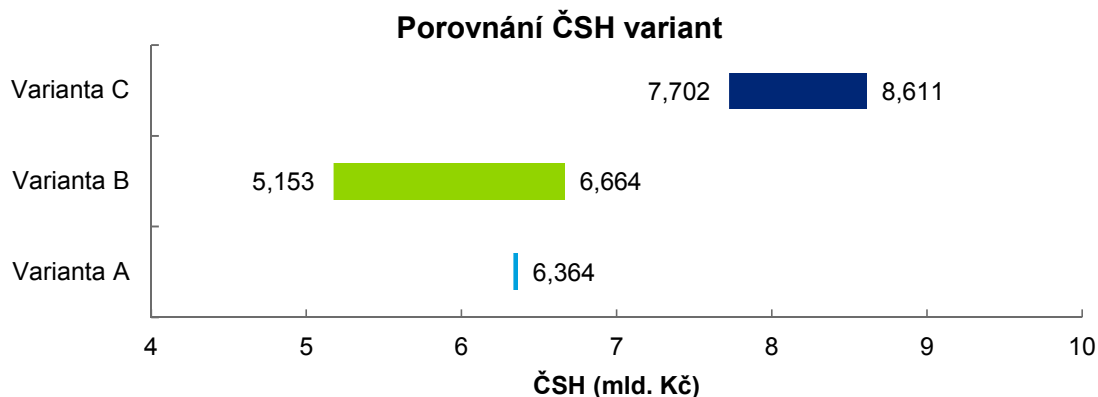
V následující tabulce je zobrazeno vypočtené rozpětí ČSH pro varianty A, B, C a to v závislosti na výši výdajů, které se liší dle zvolené technologie.

Přírůstky byly oceňovány dle příjmů/výdajů vůči nulové variantě. Z tohoto pohledu má tedy nulová varianta také nulovou přírůstkovou ČSH.

Tabulka 3 Porovnání variant zpoplatnění dle ČSH

Varianta zpoplatnění	ČSH (mld. Kč)
C	7,702 119 – 8,611 392
B	5,153 476 – 6,664 333
A	6,363 664

Obrázek 9 Porovnání ČSH navrhovaných variant



5.1.2 Jednotlivé varianty

5.1.2.1 Varianta A

Tabulka 4 Charakteristiky pro Variantu A

Ukazatel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Příjmy (tis. Kč)	0	853 982	858 252	862 543	919 914	924 514	929 136	990 937	995 892	1 000 871	1 067 443	1 072 780	1 078 144
Výdaje (tis. Kč)	-252 314	-56 851	-58 278	-59 741	-61 240	-62 778	-64 353	-65 969	-67 624	-69 322	-71 062	-72 845	-74 674
ČSH (mld.Kč)							6,363 664						

5.1.2.2 Varianta B

Tabulka 5 Charakteristiky pro Variantu B

Ukazatel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Příjmy (tis. Kč)	0	0	0	3 284 169	3 363 251	3 376 704	3 458 015	3 471 847	3 555 450	3 569 671	3 655 629	3 670 252	3 758 631
Výdaje BH(tis. Kč)	0	0	-3 116 914	-2 166 940	-1 915 488	-2 047 569	-1 949 223	-1 853 031	-1 875 574	-1 785 593	-1 786 650	-1 908 384	-1 822 700
Výdaje BS(tis. Kč)	0	0	-3 830 772	-2 321 600	-1 795 670	-1 916 749	-1 773 165	-3 087 268	-2 313 223	-1 976 125	-1 938 856	-2 042 197	-1 592 318
ČSH (mld.Kč)							5,153 476	-6,664 333					

5.1.2.3 Varianta C

Tabulka 6 Charakteristiky pro Variantu C

Ukazatel	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Příjmy (tis.Kč)	0	1 591 533	3 271 084	3 284 169	3 363 251	3 376 704	3 458 015	3 471 847	3 555 450	3 569 671	3 655 629	3 670 252	3 758 631
Výdaje CH (tis.Kč)	-3 115 941	-1 031 262	-1 277 279	-1 697 221	-1 657 671	-2 083 741	-1 960 907	-1 880 651	-1 919 789	-1 930 634	-2 034 315	-2 003 828	-1 855 347
Výdaje CS (tis.Kč)	-1 023 706	-1 023 706	-2 110 497	-2 102 423	-1 765 154	-2 831 053	-2 217 830	-2 591 648	-2 217 173	-2 088 562	-2 642 840	-2 335 160	-1 749 309
ČSH (mld.Kč)							7,702 119	-8,611 392					

6 SWOT analýza a analýza rizik

Kapitola obsahuje posouzení realizovatelnosti variant rozšíření zpoplatnění na základě SWOT analýzy a na základě analýzy rizik.

6.1 Způsob posouzení variant

Prostřednictvím SWOT analýzy jsou identifikovány silné a slabé stránky a dále příležitosti a hrozby spojené s realizací jednotlivých variant rozšíření zpoplatnění pozemních komunikací.

V rámci analýzy rizik jsou vymezena rizika jednotlivých variant a na obecné úrovni navržena preventivní opatření na eliminaci rizik a jejich dopadů.

Při posouzení byla zohledněna existence stávajícího mýtného systému (ESVZ) a možná omezení vyplývající z existujících smluvních vztahů.

6.2 SWOT analýza

Kapitola obsahuje závěry SWOT analýzy realizačních variant rozšíření zpoplatnění PK v ČR. Silné a slabé stránky, hrozby a příležitosti jednotlivých variant jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 7 SWOT analýza realizačních variant

Varianty	Silné stránky	Slabé stránky
0	<ul style="list-style-type: none"> Ověřená technologie a fungující procesy. Spolehlivý provoz. Dostatek času na přípravu zadávacího řízení na nového poskytovatele služeb od roku 2017. 	<ul style="list-style-type: none"> Nutnost využití stávajících technologií, zejména podél PK. Rozsah zpoplatněné sítě zůstane zachován.
A	<ul style="list-style-type: none"> Začne generovat dodatečné příjmy před rokem 2017. Zkušenosti z prodeje dálničních kupónů. Existující a fungující distribuční síť. 	<ul style="list-style-type: none"> Nutnost označení zpoplatněných úseků: vysoké náklady, velký rozsah, nákladné změny. Krátká doba na přípravu. Nesystematický přístup ke zpoplatnění silniční sítě na území ČR. Komplikovanost pro uživatele komunikací daná souběhem dvou režimů zpoplatnění – časového a výkonového.
B	<ul style="list-style-type: none"> Dostatek času na změnu právních předpisů. Dostatek času na přípravu zadávacího řízení (zejm. na nový mýtný systém a související služby a na realizaci přeznačení PK). Dostatek času na přípravu transformace ESVZ na nový mýtný systém. Jasně smluvní rozdělení ESVZ a SEM pro zadávací řízení. Systém poplatků zohledňující skutečně ujetou vzdálenost po zpoplatněných PK je vnímán jako spravedlivější než časové zpoplatnění a je preferován právními předpisy EU. 	<ul style="list-style-type: none"> Nutnost označení zpoplatněných úseků: vysoké náklady, velký rozsah, nákladné změny. Nutné vyřešit přechod z ESVZ na nový systém – migraci dat, převod distribuční sítě CP DP a vybavení vozidel jiným druhem OBE před dokončením smluvního vztahu se současným poskytovatelem služeb. Pro ŘSD nutnost dořešit majetkový útlum ESVZ. Nutno dořešit povinnost po dobu 4 let od ukončení provozu ESVZ vrácení ESVZ OBE Nutno vypořádat nespoteřovaný přednabížený kredit na prepay účtech (převod/vrácení zůstatku).

- C
- Začne generovat dodatečné příjmy před rokem 2017.
 - Systém poplatků zohledňující skutečně ujetou vzdálenost po zpoplatněných PK je vnímám jako spravedlivější než časové zpoplatněné a je preferován právními předpisy EU.
- Nutnost označení zpoplatněných úseků: vysoké náklady, velký rozsah, nákladné změny.
 - Krátká doba na přípravu.
 - Možné riziko souběhu dvou systémů u některých řešení. Nutnost předávání dat mezi těmito systémy pro účely kontroly.
 - Nutné vyřešit přechod z ESVZ na nový systém – migraci dat, převod distribuční sítě CP DP a vybavení vozidel jiným druhem OBE před dokončením smluvního vztahu se současným poskytovatelem služeb.
 - Pro ŘSD nutnost dořešit majetkový útlum ESVZ.
 - Nutno dořešit povinnost po dobu 4 let od ukončení provozu ESVZ vracení ESVZ OBE.
 - Nutno vypořádat nespoteřovaný přednabýtvý kredit na prepay účtech v ESVZ (převod/vrácení zůstatku).
 - V případě hybridního řešení by mohl být stávající dodavatel ESVZ označen jako konkurenčně zvládnutý.

Varianta	Příležitosti	Hrozby
0	<ul style="list-style-type: none"> • Dosažení výhodnějších podmínek poskytování služeb po roce 2016. 	<ul style="list-style-type: none"> • Obtížné převzetí SW aplikací od stávajícího poskytovatele služeb, které nelze detailně specifikovat v zadávací dokumentaci. • Riziko prodlužování realizace z důvodů stížností neúspěšných uchazečů (na poskytování služeb od roku 2017).
A	<ul style="list-style-type: none"> • Získání dodatečných finančních prostředků na silniční infrastrukturu. • Dřívější příjmy z rozšíření zpoplatnění. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepřijetí potřebných legislativních změn před zahájením přípravných prací a zadávacích řízení. • Odpor dopravců.
B	<ul style="list-style-type: none"> • Získání dodatečných finančních prostředků na silniční infrastrukturu. • Zvýšení flexibility po roce 2017 pro rozšiřování rozsahu zpoplatnění, např. při řešení objížděk na silnicích nižších tříd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Riziko prodlužování realizace z důvodů stížností neúspěšných uchazečů. • Odpor dopravců.
C	<ul style="list-style-type: none"> • Získání dodatečných finančních prostředků na silniční infrastrukturu. • Dřívější příjmy z rozšíření zpoplatnění • Zvýšení flexibility po roce 2015 pro rozšiřování rozsahu zpoplatnění, např. při řešení objížděk na silnicích nižších tříd. 	<ul style="list-style-type: none"> • Nepřijetí potřebných legislativních změn před zahájením přípravných prací a zadávacích řízení. • Riziko prodlužování realizace z důvodů stížností neúspěšných uchazečů, zejm. na diskriminaci podmínek v zadávacím řízení v souvislosti s postavením stávajícího poskytovatele služeb provozu ESVZ. • Datová nprovázanost dvou souběžných mýtných systémů. • Odpor dopravců.

Všechny varianty znamenající rozšíření zpoplatněné sítě (tj. varianty A, B a C), za předpokladu platnosti současné právní úpravy, znamenají nutnost nově zpoplatněné komunikace označit adekvátním dopravním značením.

Všechny varianty znamenající rozšíření zpoplatněné sítě (tj. varianty A, B a C) představují přitom příležitost získat další finanční prostředky ze zpoplatnění PK. Varianty A a C budou generovat příjmy již od roku 2015. Nutno však počítat s tím, že u obou zmíněných variant s sebou dřívější start zpoplatnění přináší problematiku v podobě kratší doby na přípravu a zavedení. Krátký čas tak bude zejm. na realizaci případných legislativních změn i na přeznačení nově zpoplatněných PK. Zvláště pak u varianty C lze předpokládat, že průběh veřejné soutěže na dodavatele/poskytovatele nového mýtného systému může být ovlivněn stížnostmi různých subjektů, zejm. neúspěšných uchazečů, což může v důsledku vést k pozdějšímu spuštění nového systému.

Pro získání dalších příjmů ze zpoplatnění co nejdříve se tedy jako nevhodnější jeví varianty A a C. Preferováno je přitom výkonové zpoplatnění (tedy varianta C), neboť na rozdíl od časového zpoplatnění je zohledněna skutečně ujetá vzdálenost a lze tak takový systém pokládat za spravedlivější. Je ovšem nutno počítat s krátkou dobou na přípravu a realizaci variant A a C. Časově náročné jsou zejména změny právních předpisů, uskutečnění veřejných soutěží a realizace přeznačení nově zpoplatněných pozemních komunikací.

Slabou stránkou variant C a A je dále fakt, že obě znamenají souběh dvou systémů, resp. dvou režimů zpoplatnění, což je činí uživatelsky méně přívětivými. U varianty C jde o souběh dvou mýtných systémů v letech 2015 a 2016, který může znamenat i nutnost dvou palubních jednotek ve vozidle. U varianty A jde o souběh časového a výkonového zpoplatnění, což znamená, že vozidla musí být vybavena jak palubní jednotkou, tak časovým kuponem.

Zejména při zohlednění časové náročnosti provedení legislativních změn, realizace veřejných soutěží (včetně vypořádání případných stížností ze strany různých subjektů, zejm. neúspěšných uchazečů) a přeznačení pozemních komunikací se jako nejvhodnější z pohledu realizovatelnosti jeví varianta B nabízející dostatečně dlouhou dobu na přípravu a realizaci.

Lze předpokládat, že jakákoliv varianta znamenající rozšíření zpoplatněné sítě (tj. varianty A, B a C) vyvolá odpor dopravců. Jako spravedlivější lze z pohledu uživatelů vnímat zpoplatnění na základě ujeté vzdálenosti, což je také způsob preferovaný ze strany EU. V případě časového zpoplatnění bude nutné rozhodnout o výši ceny nově zavedených silničních kuponů.

Z výše uvedené SWOT analýzy vyplývá, že všechny varianty jsou z pohledu realizovatelnosti možné.

Jako nejvhodnější se jeví varianta B nabízející dostatečně dlouhou dobu na přípravu a realizaci. Zejména poskytuje více času na uskutečnění legislativních změn, realizaci veřejných soutěží a na přeznačení pozemních komunikací.

Výběr nejvhodnějšího řešení je nutné učinit v kontextu cílů rozvoje zpoplatnění pozemních komunikací v ČR.

V případě snahy získat další příjmy ze zpoplatnění co nejdříve se jako nejvhodnější jeví varianty C a A. U obou variant je však krátká doba na přípravu a realizaci a obě varianty znamenají komplikace a nižší komfort pro uživatele v důsledku souběhu dvou systémů, resp. režimů zpoplatnění.

Varianta 0 je možná, nicméně znamená, že nedojde k rozšíření zpoplatněné sítě PK.

6.3 Analýza rizik

Pro analyzované varianty možností rozšíření výkonového zpoplatnění byla vybrána a vyhodnocena níže uvedená základní rizika.

Tabulka 8 Hodnocení rizik

Riziko	0	A	B	C
Nepřijetí změn právních předpisů před zahájením rozšíření zpoplatnění		V	S	V
Nedodržení termínu realizace změn dopravního značení		V	S	V
Nedodržení plánovaného termínu zahájení zpoplatnění/poskytování služeb (z důvodů jiných než nedodržení termínu realizace změn dopravního značení)	S	N	S	V
Odpor dopravců, nesouhlas s výší sazeb mýtného, resp. S cenou silničních kuponů pro nové zpoplatněné PK		V	V	V
Objíždění, vyhýbání se mýtné povinnosti	V	S	S	S
Riziko spojené s provozními vlastnosti, výkonností a spolehlivostí nového systému			S	V
Riziko spojené s migrací dat a služeb a organizací přechodu na nový systém v roce 2017			V	V
Riziko spojené s případným souběhem dvou mýtných systémů (v letech 2015 – 2016) a datová neprovázanost těchto systémů, nutnost doplnit ESVZ o další rozhraní				V
Nespokojenost uživatelů při existenci dvou souběžných systémů, resp. dvou režimů zpoplatnění		V		V
Obtížné převzetí SW aplikací od stávajícího poskytovatele služeb.	V	V		
Celkem počet rizik – N	0	1	0	0
Celkem počet rizik – S	1	1	5	1
Celkem počet rizik – V	2	5	2	8
Součet bodů	12	28	20	42

N – nízká míra rizika, váha 1

S – střední riziko, váha 2

V – velké riziko, váha 5

prázdná buňka – bez rizika

Jako nejméně riziková byla vyhodnocena varianta 0 – tedy varianta, kdy nedojde k rozšíření zpoplatněné sítě a bude pokračovat provoz stávajícího ESVZ (je předpokládáno nové zadávací řízení na poskytovatele služeb provozu ESVZ od roku 2017).

Jako středně rizikové byly vyhodnoceny varianty A a B. Vyšší rizikovost vykazuje varianta A, a to především z důvodu krátkého času na realizaci a přípravu (zejm. ve vztahu ke značení pozemních komunikací) a z důvodu obtížnosti převzetí SW aplikací v případě, že po roce 2016 bude ESVZ provozovat jiný poskytovatel.

Jako nejvíce riziková byla vyhodnocena varianta C, a to zejména z důvodu krátkého času na přípravu a realizaci a z důvodu souběhu dvou mýtných systémů.

6.3.1 Preventivní opatření pro eliminaci rizik

Základním předpokladem preventivní eliminace rizik jsou následující opatření:

- Přijetí potřebných legislativních změn před zpracováním zadávací dokumentace pro jednotlivá zadávací řízení.
- Otevřená a nediskriminační zadávací řízení v dostatečném předstihu před požadovaným termínem realizace (zadávací řízení dle potřeb jednotlivých variant – zadávací řízení na poskytovatele služeb provozu ESVZ od roku 2017, na výrobu a distribuci SK, na přeznačení zpoplatněných PK, na dodavatele / poskytovatele služeb nového mýtného systému, na projektového manažera, na právního poradce, na technického poradce a další).
- Koordinace všech činností zpracování zadávací dokumentace a vlastních zadávacích řízení předem vybraným projektovým manažerem se zkušenostmi z obdobných projektů.
- Nastavení objektivních měřítek kvality a jejich provázání s odměnou poskytovateli služeb.
- Detailní plán rizik a preventivních opatření pro eliminaci rizik pro celý projekt.
- Smluvní podmínky zahrnující mimo realizační a provozní fáze projektu, také případnou útlumovou fázi a migraci dat a služeb na dalšího poskytovatele.
- Projektový a smluvní management během celého životního cyklu projektu.
- Úzká spolupráce projektového managementu se všemi zainteresovanými stranami.
- Otevřená komunikace s veřejností o projektu.

7 Návrh administrativního rámce a posouzení proveditelnosti variant

Návrh administrativního rámce obsahuje:

- časový harmonogram realizace s vyznačením rozhodujících závislostí jednotlivých etap realizace a klíčových milníků;
- specifikaci kritické cesty implementace rozšíření zpoplatnění (kritické kroky, jejichž změna doby realizace nebo nepřijetí příslušného rozhodnutí bude mít vliv na termín zahájení rozšířeného zpoplatnění;
- klíčové oblasti pro právní analýzy.

7.1 Návrh postupu pro zavedení rozšířeného zpoplatnění – harmonogram

Postup zavedení rozšířeného zpoplatnění vychází z níže uvedených postupných kroků a předpokládané doby jejich trvání.

Pro každou z variant je uveden přehled hlavních milníků projektu.

Pro manažerské účely je uvedena kritická cesta pro varianty B a C. Kritická cesta pro varianty 0 a A je obdobná, zejména ve fázi přípravy zadávací dokumentace.

7.1.1 Přehled implementačních kroků pro varianty B a C

Uvedené doby trvání neobsahují časové rezervy vyvolané například námitkami uchazečů nebo jiných subjektů.

Kroky s neuvedenou dobou trvání představují významné milníky realizace rozšíření zpoplatnění. Jejich vazby na předcházející kroky jsou uvedeny v příslušných kapitolách týkajících se milníků pro jednotlivé varianty.

Tabulka 9 Implementační kroky pro varianty B a C

ID	Popis kroku	Komentář	Odpovídá	Trvání
2	Příprava na rozšíření zpoplatnění - společná část			
3	Rozhodnutí o rozsahu a formě rozšíření zpoplatnění	Posun termínu rozhodnutí má vliv na celý harmonogram zavedení rozšíření zpoplatnění.	MD	
4	Rozhodnutí o rozsahu zpoplatnění	Vydání definitivního rozhodnutí MD o rozsahu zpoplatnění, tj. určení kategorií zpoplatněných PK nebo jejich úseků.	MD	
5	Rozhodnutí o dodavatelském a organizačním modelu rozšíření zpoplatnění	Vydání definitivního rozhodnutí MD jakým způsobem bude rozšíření zpoplatnění poptáno, zda to bude formou dodávky a následných služeb nebo formou služby.	MD	
6	Rozhodnutí o způsobu výběru dodavatele	Vydání definitivního rozhodnutí o formě zadávacího řízení a variantě řešení.	MD	
7	Realizace legislativních změn			
8	Příprava legislativních změn	Zpracování návrhů legislativních změn pro stanovený rozsah zpoplatnění a variantu řešení. Je nutné předem specifikovat návrhy na leg. změny, které by měly dopad na zadávací řízení.	MD; ŘSD	2 měs.
9	Projednání legislativních změn v mezirezortu	Mezirezortní schvalovací proces a zpracování návrhů a změn.	MD	2 měs.

ID	Popis kroku	Komentář	Odpovídá	Trvání
10	Legislativní proces	Projednáni a přijetí legislativních změn.	MD; Parlament; Vláda	8 měs.
11	Platnost legislativních změn (vydání ve Sbírce zákonů)	Legislativní změny jsou platné.		
12	Aktualizace zadávacích dokumentací na systém a dopravní značení			
13	Aktualizace zadávací dokumentace systému	Aktualizace zadávací dokumentace na systém podle finálního rozhodnutí o dané variantě rozšíření zpoplatnění a rozsah zpoplatnění.	ŘSD	2 měs.
14	Zpracování zadávací dokumentace na dopravní značení	Příprava zadávací dokumentace na dopravní označení budoucích zpoplatněných PK. Rizikem je nejistota, zda navrhované legislativní opatření pro dopravní značení bude přijato.	ŘSD	2 měs.
15	Předložení zadávací dokumentace ke schválení	Předložení zadávacích dokumentací MD ke schválení.	ŘSD	
16	Interní připomínkové řízení k Zadávací dokumentaci	Interní mezirezortní připomínkové řízení k zadávacím dokumentacím.	MD	2 měs.
17	Dopracování materiálu dle výsledků připomínkového řízení	Zpracování připomínek do zadávací dokumentace a její finalizace.	ŘSD	1 měs.
18	Zpracování oponentního odborného vyjádření	Oponentní odborné vyjádření je podmínkou pro předložení odůvodnění veřejné zakázky.	MD	1 měs.
19	Zpracování odůvodnění veřejné zakázky	Zpracování odůvodnění veřejné zakázky ve smyslu §136 ZVZ.	ŘSD	1 měs.
20	Vyjádření ÚOHS k podmínkám zadávací dokumentace	Posouzení formy zadávacího řízení, nediskriminace a transparentnosti zadávací dokumentace.	MD; ŘSD	1 měs.
21	Předložení materiálu do porady ministra	Předložení zadávací dokumentace a odůvodnění do porady ministra.	MD	
22	Získání stanoviska Ministerstva financí	Příprava žádosti k Ministerstvu financí o vydání stanoviska podle § 156 ZVZ, (Ministerstvo financí má k vyjádření lhůtu 60 dnů) .	MD;ŘSD	2 měs.
23	Mezirezortní připomínkové řízení + vypořádání připomínkového řízení	Mezirezortní řízení organizované MD.	MD	2 měs.
24	Schválení zahájení zadávacích řízení na rozšíření zpoplatnění (systém a dopravní značení PK)	Rozhodnutí Vlády.	Vláda	1 měs.
25	Pověření ŘSD zahájením a realizací zadávacích řízení	Vydání rozhodnutí a pověření k zahájení zadávacích řízení pro ŘSD.	MD	
26	Notifikace mýtných sazeb u EK – jen pro varianty B a C			
27	Zpracování podkladů pro notifikace mýtných sazeb	Zpracování odhadů maximálního váženého mýtného pro účely notifikace nebo alternativně pro informování EK.	MD	3 měs.
28	Stanovisko EK	Lhůta na vypracování stanoviska EK.	MD	4 měs.
29	Mýtné sazby jsou notifikovány	Lze připravit strukturu mýtných sazeb pro rozšíření zpoplatnění.	MD	
30	Příprava zadávacích řízení			
31	Zahájení zadávacího řízení na dopravní značení zpoplatněných PK	Společný milník pro zahájení zadávacích řízení na systém a dopravní značení.	ŘSD	
32	Příprava podkladů pro jmenování hodnotící komise	Oslovení dotčených ministerstev a dalších subjektů se žádostí o určení členů a náhradníků hodnotící komise + následná příprava materiálu do vlády ke jmenování hodnotící komise .	MD	1 měs.
33	Jmenování hodnotící komise	Jmenování členů hodnotící komise Vládou.	Vláda	1 měs.

ID	Popis kroku	Komentář	Odpovídá	Trvání
34	Postup realizace dopravního značení zpoplatněných PK			
35	Zadávací řízení na dopravní značení			
36	Předběžné oznámení		ŘSD	1 měs.
37	Lhůta pro podání nabídek uchazečů (min.)	Minimální lhůta pro významnou veřejnou zakázku dle §39, čl. 4.	ŘSD	78 dnů
38	Konec lhůty pro podání nabídek		ŘSD	
39	Otevírání obálek s nabídkami		ŘSD	
40	Posouzení kvalifikace, obsahové posouzení nabídek, hodnocení nabídek		ŘSD	1 měs.
41	Rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky		ŘSD	
42	Lhůta pro podání námitek uchazečů		ŘSD	15 dnů
43	Smluvní jednání s vybraným uchazečem		ŘSD	15 dnů
44	Uzavření smlouvy s dodavatelem dopravního značení		ŘSD	
45	Zahájení realizace veřejné zakázky na dopravní značení		ŘSD	
46	Realizace dopravního značení zpoplatněných PK			
47	Inženýring a jednání s orgány státní správy	Zpracování jednotlivých projektů na přeznačení každé křižovatky na budoucí zpoplatněné PK a projednání s orgány státní správy.		10 měs.
48	Realizace dopravního značení			12 měs.
49	Zpoplatněné PK jsou označeny	PK jsou přeznačeny a je dodržena podmínka ZPK.	ŘSD	
50	Postup realizace rozšíření mytného systému			
51	Zahájení zadávacího řízení na dodavatele systému		ŘSD	
52	Realizace zadávacího řízení na systém			
53	Příprava a odeslání oznámení o zahájení zadávacího řízení do ISVZ a Úředního věstníku EU		ŘSD	1 měs.
54	Předběžné oznámení		ŘSD	1 měs.
55	Lhůta pro podání nabídek uchazečů (min.)	Minimální lhůta pro významnou veřejnou zakázku dle §39, čl. 4.	ŘSD	78 dnů
56	Konec lhůty pro podání nabídek		ŘSD	
57	Otevírání obálek s nabídkami		ŘSD	
58	Posouzení kvalifikace, obsahové posouzení nabídek, hodnocení nabídek		ŘSD	2 měs.
59	Rozhodnutí zadavatele o výběru nejvhodnější nabídky		ŘSD	
60	Lhůta pro podání námitek uchazečů		ŘSD	15 dnů

ID	Popis kroku	Komentář	Odpovídá	Trvání
61	Uzavření smlouvy s dodavatelem systému	Termín může být ovlivněn podanými námitkami neúspěšných uchazečů a dočasnými opatřeními soudu.	ŘSD	
62	Zahájení realizace veřejné zakázky na systém		ŘSD	
63	Realizace rozšíření systému zpoplatnění			
64	Doba realizace rozšíření zpoplatnění (podle nabídky vítězného uchazeče)			12 měs.
65	Zahájení provozování rozšířeného zpoplatnění		ŘSD	
66	Příprava nařízení vlády - mýtné sazby na nově zpoplatněných PK		MD	3 měs.
67	Zveřejnění nařízení vlády ve Sbírce		MD	

7.2 Hlavní milníky pro rozšíření zpoplatnění

Kapitola obsahuje přehled hlavních milníků postupu pro realizaci rozšíření zpoplatnění.

Přehled hlavních milníků postupu rozšíření zpoplatnění znázorňuje klíčové body projektu.

Pro postup projektu bude nejdůležitější dodržení termínů ve fázi přípravné, před vlastním zahájením zadávacích řízení na dopravní značení a mýtný systém.

Postupy v rámci zadávacích řízení jsou nastaveny podle zákona o veřejných zakázkách (ZVZ).

7.2.1 Varianta 0 – přehled milníků

Nulová varianta předpokládá provoz současného DSRC mýtného systému (ESVZ) na současných zpoplatněných komunikacích.

Varianta 0 vyžaduje realizaci nového zadávacího řízení na poskytovatele služeb po roce 2016 na stávajícím mýtném systému, který je v majetku státu včetně možností převodu příslušných subdodavatelských smluv.

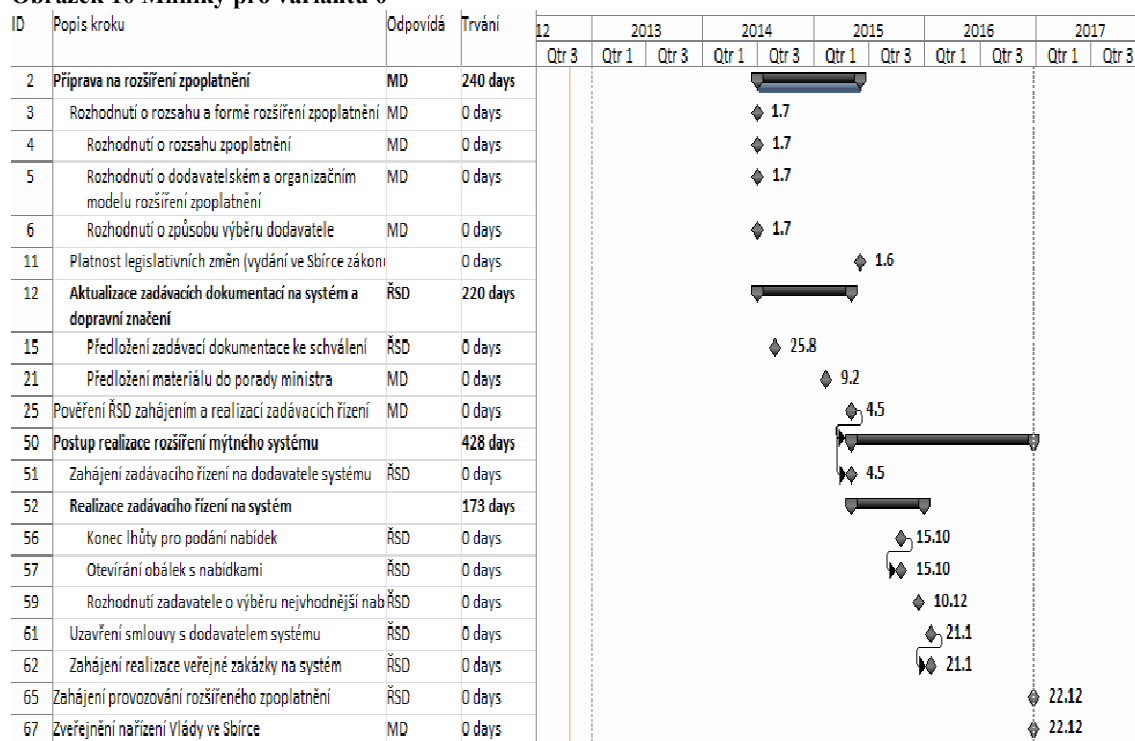
Nepředpokládá se mimo již sjednaný rozsah (tj. zpoplatnění nově budovaných úseků dálnic a rychlostních komunikací) další rozvoj ESVZ, vyjma EETS.

Rozhodnutí o výběru varianty 0 by mělo padnout nejpozději do 1. 7. 2014, aby bylo možné pokračování ve výběru mýtného od 1. 1. 2017.

Důvodem je nutnost přípravy zadávací dokumentace na poskytovatele služeb ESVZ od roku 2017 a délka vlastního zadávacího řízení. Dále je nutné z důvodu jistoty ponechat určitou časovou rezervu na případné námítky neúspěšných uchazečů.

Legislativní změny by měly zahrnovat především úpravy zvyšujících účinnost enforcementu.

Obrázek 10 Milníky pro variantu 0



7.2.2 Varianta A – přehled milníků

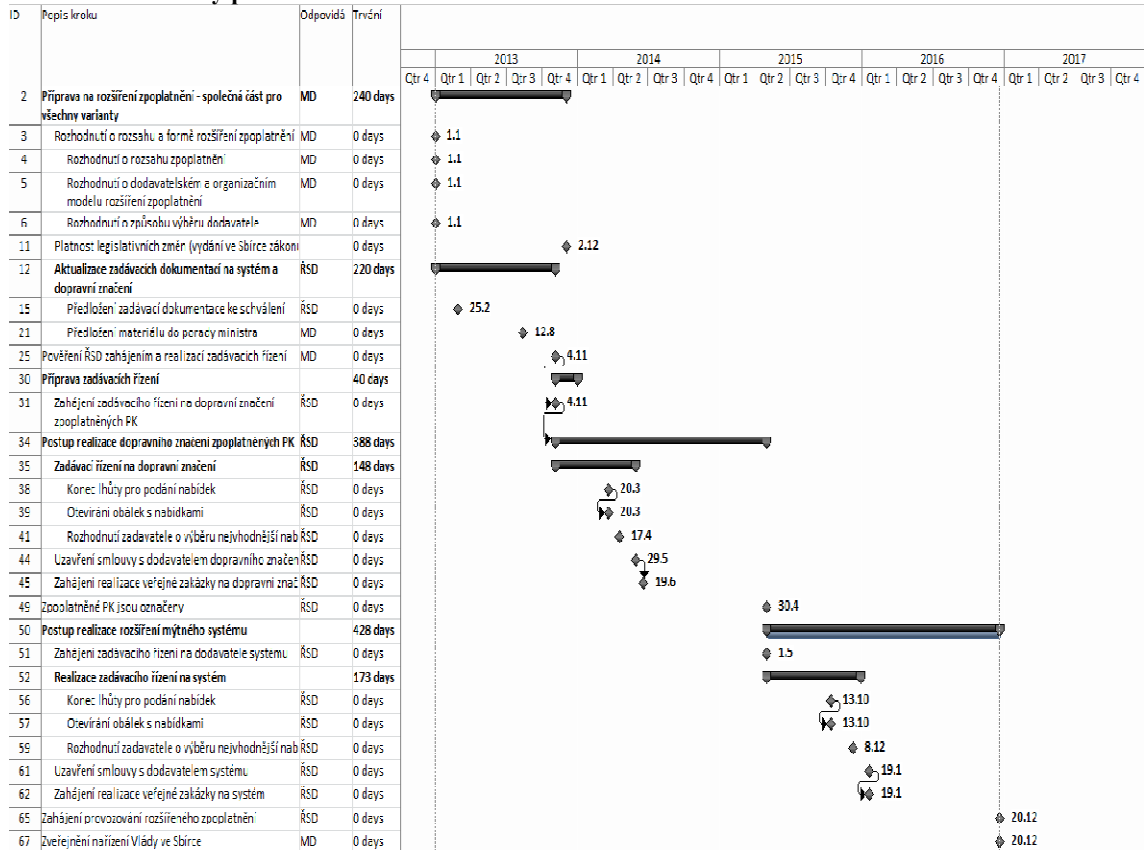
Varianta A rozšiřuje stávající systém ESVZ o časové zpoplatnění na komunikacích I. třídy.

Vozidla budou vybavena silničními kupony.

Rozhodnutí o výběru varianty A by mělo padnout nejpozději do 1. 1. 2013, aby bylo možné zahájit časové zpoplatnění silnic I. třídy od 1. 7. 2015.

Časové zpoplatnění na silnicích I. třídy bude možné zahájit nejdříve od poloviny roku 2015.

Obrázek 11 Milníky pro variantu A



7.2.3 Varianta B – přehled milníků

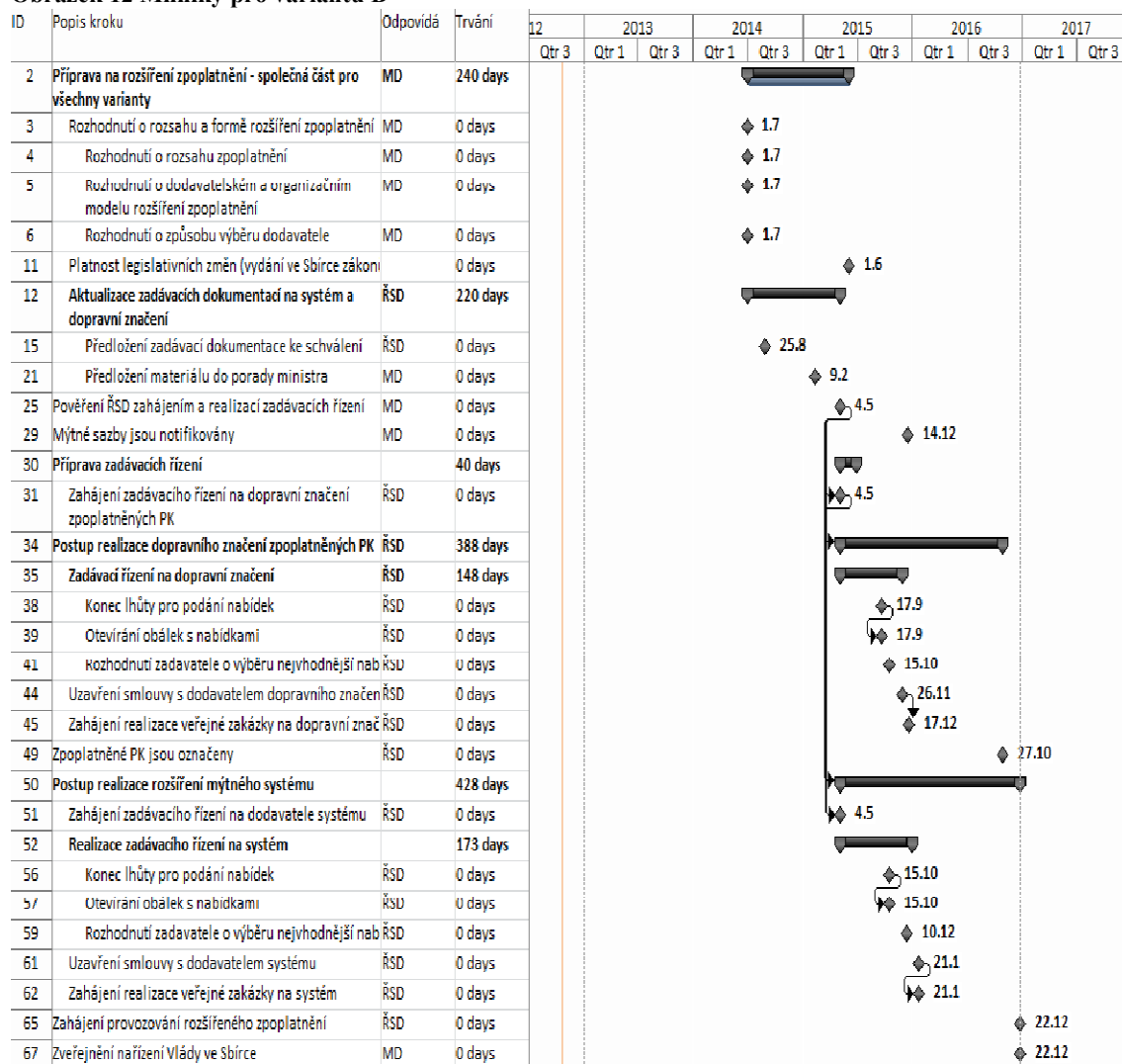
Varianta B předpokládá od roku 2017 činnost nového mýtného systému (SEM), který již bude umožňovat flexibilnější a efektivnější rozšiřování výkonového zpoplatnění na silnice nižších tříd, včetně interoperability na evropskou službu EETS.

Rozhodnutí na rozšíření zpoplatnění od roku 2017 je nutné učinit nejpozději do 1. 7. 2014, aby bylo možné rozšířit zpoplatnění od 1. 1. 2017.

Důvodem je doba na přípravu zadávacích dokumentací na výběrová řízení na projektového manažera, dopravní přeznačení zpoplatňovaných PK a dodavatele SEM, trvání vlastních zadávacích řízení a následné realizace.

Pro zvýšení jistoty dodržení koncového termínu projektu je doporučeno příslušné rozhodnutí učinit dříve a příslušně uspišit zahájení zadávacích řízení.

Obrázek 12 Milníky pro variantu B



7.2.4 Varianta C – přehled milníků

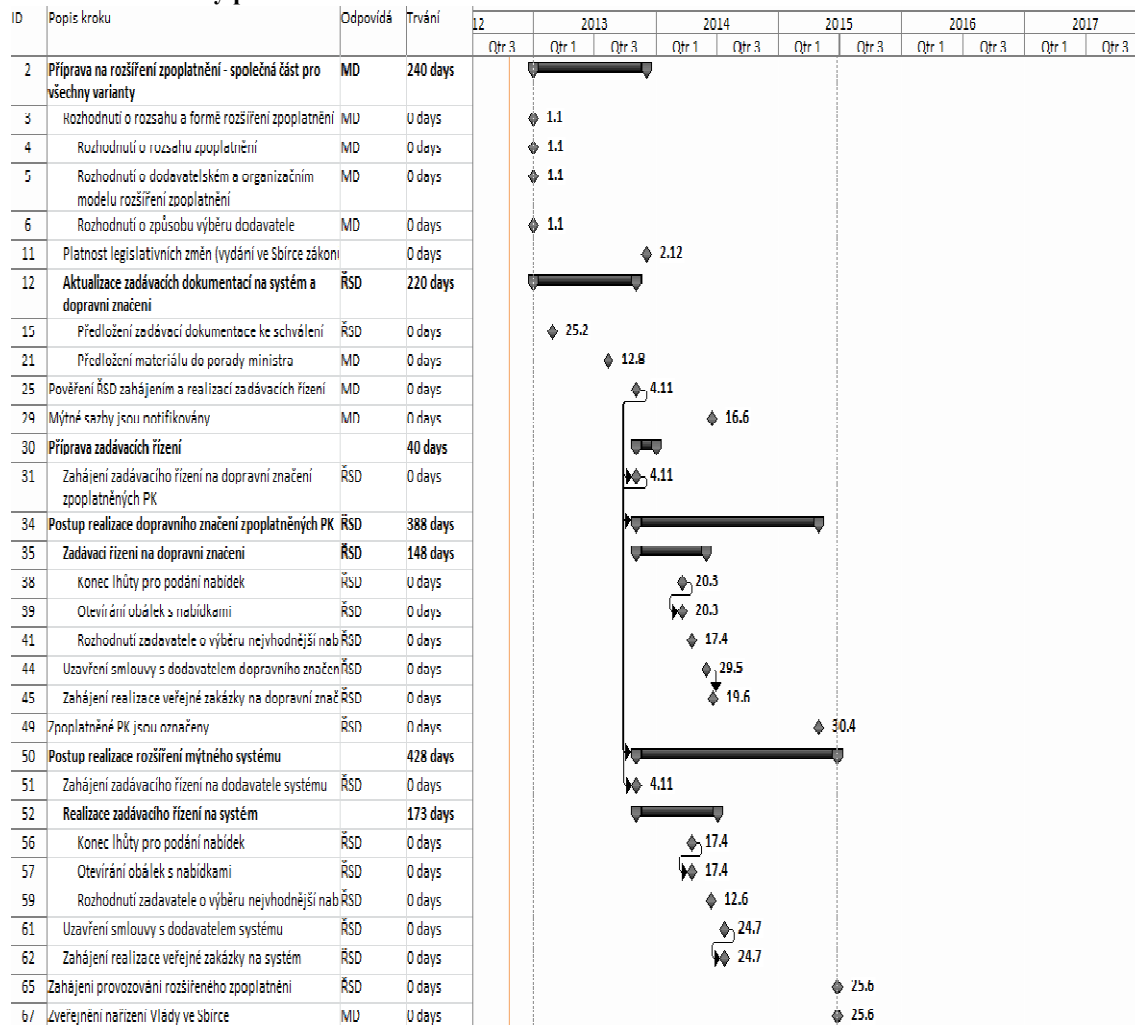
Varianta C předpokládá, že mýtný systém bude co nejdříve rozšířen úpravou stávajícího systému ESVZ nebo vybudováním paralelního systému na silnice nižších tříd.

Rozhodnutí na rozšíření zpoplatnění od roku 2017 je nutné učinit nejpozději do 1. 1. 2013, aby bylo možné zahájit rozšíření zpoplatnění od 1. 7. 2015.

Důvodem je doba na přípravu zadávacích dokumentací na výběrová řízení na projektového manažera, dopravní přežnačení zpoplatňovaných PK a dodavatele SEM, trvání vlastních zadávacích řízení a následné realizace.

Možnost zahájení výkonového zpoplatnění silnic I. třídy je možné nejdříve od poloviny roku 2015.

Obrázek 13 Milníky pro variantu C



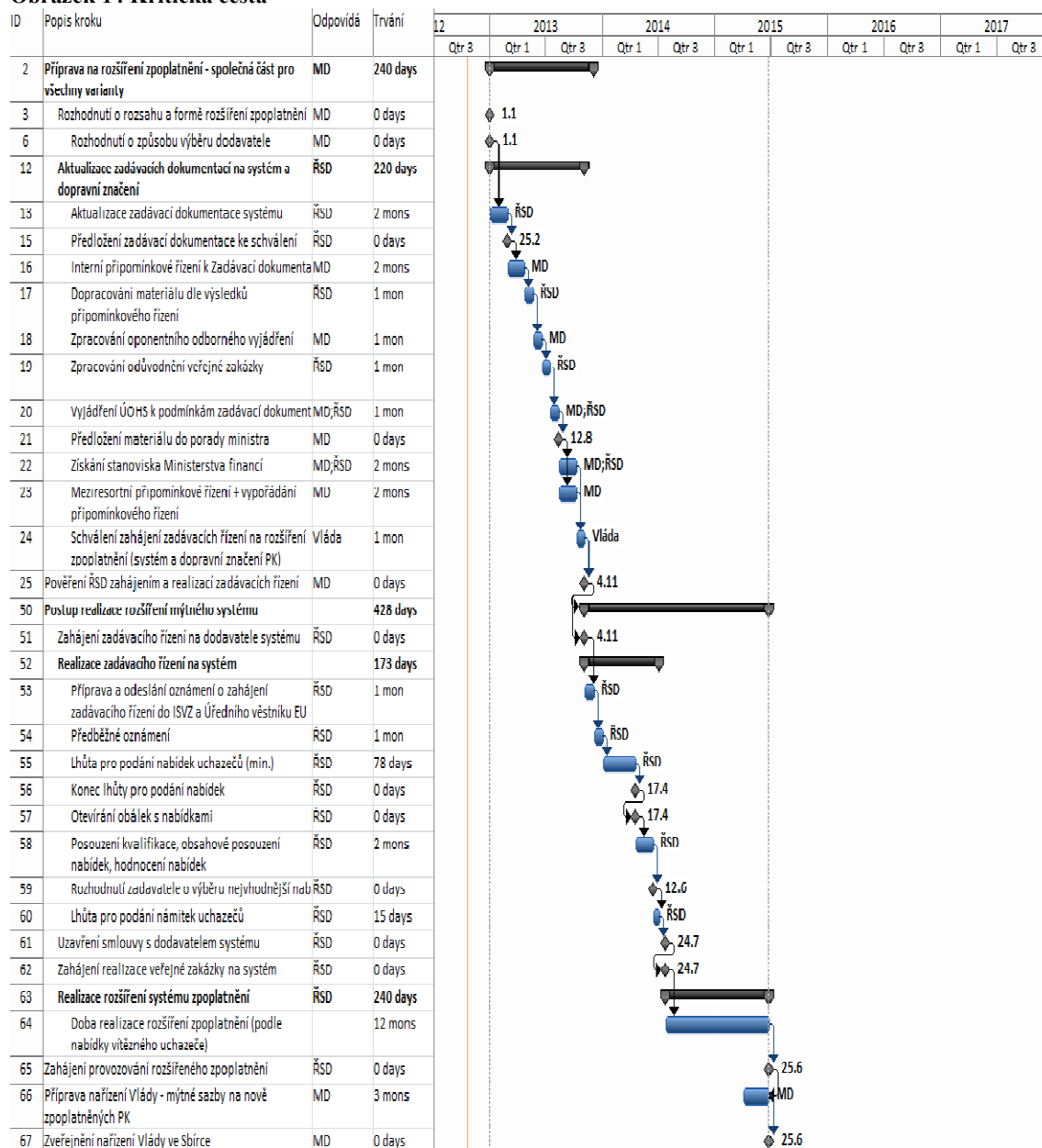
7.3 Kritická cesta

Z rozboru kritické cesty plyne, že pro všechny varianty nejkritičtější částí projektu je období do zahájení zadávacích řízení. Na kvalitě zadávací dokumentace a koordinaci všech schvalovacích a rozhodovacích procedur závisí hladký průběh zadávacích řízení.

Z výše uvedeného důvodu by po přijetí počátečního rozhodnutí již neměly být přijímány významné změny v zadání projektu.

Kritická cesta je pro všechny varianty rozšíření výkonového zpoplatnění v zásadě shodná, liší se jen termínem zahájení, a to buď 1. 1. 2013 pro variantu C, nebo 1. 7. 2014 pro variantu B.

Obrázek 14 Kritická cesta



8 Problémové oblasti k řešení

V průběhu přípravy jednotlivých analýz byly identifikovány další oblasti (právního, řídicího, rozhodovacího charakteru), které nejsou součástí těchto materiálů, ale je nutné pro realizaci jednotlivých variant se jimi zabývat.

8.1 Oblasti pro rozhodnutí Objednatele

Doporučuje se, aby Objednatel ve vztahu k **variantě A** rozhodl v níže uvedených otázkách:

- Cena silničního kupónu (i z pohledu její akceptovatelnosti dopravci).
- Rozšíření časového zpoplatnění ve vztahu k autobusům veřejné linkové dopravy.
- Možnost zavedení časového zpoplatnění na celé síti pozemních komunikací.
- Ve vztahu k případným budoucím PPP projektům je třeba vyřešit otázku časového zpoplatnění silnic, jejichž vlastníkem či správcem bude soukromý subjekt, a ustavit způsob a podmínky realizace časového zpoplatnění na takových pozemních komunikacích.

Doporučuje se, aby Objednatel ve vztahu k **variantám B a C** rozhodl v níže uvedených otázkách:

- Výše mýtných sazeb, a to zejm. případné zvýšení mýtných sazeb pro kategorie vozidel v emisní třídě EURO V a vyšší.
- Rozšíření výkonového zpoplatnění ve vztahu k autobusům veřejné linkové dopravy.
- Zpoplatnit, či nezpoplatnit průjezdní úseky silnic a/nebo obchvaty.
- Je třeba koncepčně řešit otázku případného zatížení mýtného DPH.
- Ve vztahu k případným budoucím PPP projektům je třeba vyřešit otázku výkonového zpoplatnění úseků dálnic nebo silnic, jejichž vlastníkem či správcem bude soukromý subjekt, a ustavit způsob a podmínky provozování mýtného systému na takových pozemních komunikacích.
- Kontrola užití zpoplatněné komunikace: V současné době je výkonem kontroly pověřena celní správa. Pro efektivní kontrolu užití zpoplatněné komunikace bude potřeba prověřit, případně aktualizovat odpovídající právní normy tak, aby bylo zřejmé, kdo bude vykonávat kontrolu dodržování mýtné povinnosti, zda jen celní správa a/nebo PČR. Dále stanovit způsob koordinace a součinnost kontrolních orgánů, včetně rozsahu kontrolní činnosti (pokuty, přestupky, dluhy na mýtu, výběr dlužného mýtného, případně dodatečného sankčního mýtného). Problematika vymáhání mýtného na zahraničních dopravcích.
- Přístup k údajům z registru vozidel: Pro účely registrace do mýtného systému, vymáhání dluhů na mýtné povinnosti (dlužné, sankční mýtné) a kontroly dodržování všech mýtných povinností je vhodné pro mýtný systém a jeho provozování zajistit on-line přístup do registru vozidel. V současnosti je přístup možný jen na vyžádání. Samostatně je třeba řešit i přístup k informacím o provozovateli vozidel registrovaných v ostatních státech Společenství a třetích zemích.
- Vybavení, či nevybavení vozidel armády ČR, NATO, PČR a jiných bezpečnostních složek elektronickým palubním zařízením (OBE); zde vnímáme nutnost předchozího projednání podstaty a charakteru mýtného systému s těmito bezpečnostními složkami, a to v souvislosti s případným zjišťováním polohy těchto vozidel prostřednictvím satelitní technologie.

Zpoplatnění silnic II. a III. třídy se v tuto chvíli nejeví jako ekonomicky výhodné. Pakliže by bylo v budoucnu, zejm. z jiných než ekonomických důvodů, rozhodnuto zpoplatnit i silnice II. a III. třídy, bylo by nutné zabývat se i dalšími aspekty. A to zejm. následujícími otázkami:

- Kdo a na základě jakého předpisu bude provozovatelem mýtného systému: Je třeba vyřešit otázku způsobu provozování mýtného systému na silnicích, kde jejich vlastníkem či správcem je či bude nejen stát či soukromý subjekt (pro případ budoucích PPP projektů), ale dále také kraj nebo obec.
- Jak budou řešeny otázky příjmů z mýtného systému a náklady na jeho provozování: V případě alokace nákladů za provoz a přerozdělování příjmů z vybraného mýtného bude nutné stanovit, na základě jakého právního aktu a principů k dané alokaci a přerozdělení dojde.

- Kdo a jakým způsobem bude stanovovat výše sazeb na silnicích II. a III. třídy: Pokud dojde ke zpoplatnění silnic II. a III. třídy, bude nutné určit, kdo sazby stanoví, a rovněž vyřešit otázku kdo a jakým způsobem bude o sazbách notifikovat příslušné orgány EU.

8.2 Požadavky na součinnost právního poradce

Ve vztahu k návrhu a posouzení variant A, B a C:

- Zpracování návrhů potřebných legislativních změn pro varianty A, B a C.
A to včetně:
 - Rozšíření okruhu zpoplatněných komunikací.
 - Legislativních změn potřebných pro označení zpoplatněných pozemních komunikací na silnicích nižších tříd.
 - Možnosti vyloučit ze zákona nutnost značit zpoplatněné pozemní komunikace dopravním značením.
 - Zjištění výše mýtného: Vzhledem k topologii sítě silnic I. třídy a k podmínkám provozu na nich bude nutné analyzovat stávající zákonnou definici a kodifikovat ji tak, aby bylo možné stanovit soubor pravidel, kdy a jak se ujetá vzdálenost bude počítat v různých situacích - např. otáčení vozidel, odbočení mimo silnici, přerušení jízdy, ujetí pouze části mýtného úseku apod.
(Poznámka: Podle současné platné právní úpravy se zpoplatnění stanoví podle typu vozidla a ujeté vzdálenosti. Výše mýtného se stanoví součinem sazby a ujeté vzdálenosti.)
 - Zohlednění případných budoucích PPP projektů: Je třeba posoudit otázku výkonového, resp. časového zpoplatnění úseků dálnic nebo silnic, jejichž vlastníkem či správcem bude soukromý subjekt, z pohledu právních předpisů a navrhnout jejich případné změny. Je třeba kodifikovat způsob a podmínky provozování mýtného systému, resp. způsob a podmínky realizace časového zpoplatnění na takových pozemních komunikacích.
- Zpracování reálného časového harmonogramu legislativních změn pro varianty A, B a C.
- Zpracování návrhu realizace příslušných veřejných soutěží pro varianty A, B a C s ohledem na právní předpisy v oblasti veřejných zakázek, včetně harmonogramu příslušných veřejných soutěží.
- Identifikace případných dalších právních aspektů významných pro varianty A, B a C, včetně různých omezení či rizik jednotlivých variant.

Ve vztahu k případné realizaci rozšíření výkonového zpoplatnění (tj. ve vztahu k variantám B a C) je vhodně zabývat se dále i následujícími okruhy otázek, které bude před realizací rozšíření zpoplatnění nezbytné či vhodné řešit formou novelizace právních předpisů. (Některé níže uvedené okruhy se dotýkají i stávajícího ESVZ.)

- Vlastnictví OBE a kauce: Pro vyřešení otázky vlastnictví OBE je třeba zpracování analýzy a zajištění toho, že OBE může být ve vlastnictví státu a/nebo i poskytovaná jako služba. Rovněž navrhnout zákon, prováděcí předpis či smluvní podmínky mezi provozovatelem systému a uživatelem zpoplatněné komunikace:
 - Kde a v jaké formě bude uplatňováno oprávnění výběru kauce.
 - Stanovení výše kauce, případně i manipulačních poplatků za nakládání s OBE v síti distribučních a kontaktních míst.
 - Kodifikace podmínek při vrácení OBE a vrácení kaucí, co je funkční či platná OBE (viz dále problematika expirací OBE), aby bylo možné vrátit kauci.
- Expirace OBE: Pro situace, kdy dojde k „zneplatnění“ OBE, je potřeba zajistit v příslušných právních normách (zákon, prováděcí předpis či smluvní podmínky) způsob nakládání s předplaceným mýtným v režimu pre-pay. Současně je zapotřebí stanovení podmínek, kdy se OBE stane neplatnou, prošlou (např. do roka od poslední mýtné transakce nebo od posledního nabití). Zpřesnění úpravy nakládání s předplaceným, avšak nespotebovaným mýtným.
(Poznámka: V současné úpravě je řešena otázka propadnutí kaucí, a to následovně: Kauce propadne, neproběhla-li u zaevidovaného elektronického zařízení ode dne jeho převzetí nebo ode dne proběhnutí poslední mýtné transakce po dobu delší než 1 rok žádná mýtná transakce a elektronické zařízení nebylo do této doby vráceno provozovateli systému elektronického mýtného, nebo bylo-li zaevidované elektronické zařízení vráceno provozovateli systému

elektronického mýtného nefunkční nebo poškozené. Propadlé kauce jsou v současné době příjmem SFDI.)

- Veškeré záležitosti vztahující se k vlastnictví OBE, kaucím, expiracím OBE a dalším obdobným otázkám je třeba navrhnout a realizovat s ohledem na připravované změny v právním postavení ŘSD, kdy lze předpokládat vysokou míru samofinancování budoucího subjektu.
- Rozlišení sazeb podle třídy komunikace, podle vlastníka, správce či koncesionáře: Aby bylo možné mýtné sazby rozlišovat i podle třídy komunikace, podle vlastníka, správce či koncesionáře, bude nutné analyzovat stávající právní úpravy a zajistit příslušné změny. Rovněž pro potřeby regulace by bylo vhodné u mýtných sazeb umožnit mechanismy přepínání na sazby zvýšené nebo snížené či nulové (např. řešení smogových situací, řízení kongescí vjezdu - výjezdu do - z aglomerací atp.). *(Poznámka: Podle stávající právní úpravy se mýtné sazby rozlišují podle emisní třídy, počtu náprav vozidla, období dne, dne nebo období roku.)*
- Emisní třída vozidla: Je potřeba provést odpovídající legislativní změny, které zajistí, že bude vytvořen právní předpis, který stanoví jak, a na základě jakých parametrů se budou stanovovat kategorie emisních tříd EURO. Dále potom zajistí zavedení povinnosti uživatelům komunikace předkládat doklad o emisní třídě vozidla při kontrole plnění mýtné povinnosti. *(Poznámka: Za stávající situace jsou tyto doklady předkládány pouze při registraci, což není dostačující. Nejsou k dispozici žádné závazné předpisy jak stanovovat odpovídající emisní třídu vozidla podléhajícího zpoplatnění.)*
- Povinnost vybavit vozidla armády ČR, NATO, PČR a jiných bezpečnostních složek elektronickým palubním zařízením (OBE) z pohledu platných právních předpisů.
- Povinnost vybavit vozidla podléhající povinnosti hradit mýtné elektronickým palubním zařízením (OBE). Revize povinnosti z pohledu možnosti zavést alternativní formy úhrady mýtného pro příležitostně uživatele zpoplatněných komunikací (alternativní formy nevyžadující povinnou instalaci OBE do vozidla).
- Sankce, přestupky a správní delikty: V případě rozšíření a posílení role kontrolních orgánů bude současně nutná aktualizace odpovídajících právních norem jako je:
 - Zavedení opatření, nástrojů, pokut a sankcí pro zvýšení účinnosti sankčního systému (úpravy výše pokut a podmínek jejich řešení);
 - Zavedení sankčního mýtného;
 - Umožnění vymáhání dlužného mýtného a sankčního mýtného kontrolními orgány na komunikaci.
- Dlužné a sankční mýtné: Pro zavedení sankčního mýtného podle druhu a rozsahu porušení mýtné povinnosti (např. v případě, kdy skutečné mýtné nelze zjistit, vozidlo není vybaveno povinným elektronickým zařízením – OBE), bude rovněž nutné zajistit právní (zákonné, prováděcí normy a smluvní) podmínky. Dále stanovit podmínky pro určení momentu, kdy vzniká porušení mýtné povinnosti, a podmínky úhrady dlužného mýtného bez postihu. Mělo by být stanoveno, že příjemcem plateb dlužného a sankčního mýtného je SFDI (nebo ŘSD), nikoliv státní rozpočet.
- Informační systém veřejné správy: Vzhledem k tomu, že se zavedením interoperability dojde k distribuci evidovaných údajů o mýtném mezi různé subjekty (může se jednat i o komerční subjekty), a to jak na národní, tak i na úrovni EU, bude nutné zajistit odpovídající právní úpravy informačního systému veřejné správy (zákon, prováděcí předpis). Současně analyzovat podmínky interoperability zejména z pohledu zákona č. 365/2000 Sb. v platném znění.
- Doplnění povinnosti silničního správního úřadu ohlašovat objíždky provozovateli systému elektronického mýtného.
- Explicitní umožnění výběru poplatků provozovatelem systému za služby poskytované na distribučních místech, a možnost jejich stanovení ve smluvních podmínkách, příp. podrobnější úprava v příslušné vyhlášce.
- Řešení výše kauce při různých pořizovacích cenách OBE – nová úprava výše kauce v právních předpisech, neboť jsou předpokládány změny pořizovací ceny OBE v čase a možnost poskytnutí různých OBE několika různými poskytovateli,
- Změna a upřesnění podmínek pro vracení a zablokování OBE v určitých případech.
- Ke zvážení je zavedení pojmu „poskytovatel služeb spojených s provozem systému elektronického mýtného“ a vymezení jeho postavení při provozu systémů.

- Problematika vlastníků pozemků pod zpoplatněnými pozemními komunikacemi nižších tříd a jejich případných nároků v souvislosti s výběrem mýtného.
- Problematika výběru mýtného na pozemních komunikacích, na jejichž výstavbě či rekonstrukci se dotací podílela Evropská unie.

Ve vztahu k případné realizaci varianty C je vhodně zabývat se i následující otázkou:

- Explicitní připuštění několika navzájem nezávislých mýtných systémů, aby nemohly vznikat jakékoliv pochybnosti o zákonnosti nového mýtného systému (přestože platné znění zákona takové řešení nevyklučuje).

Zpoplatnění silnic II. a III. třídy se v tuto chvíli nejeví jako ekonomicky výhodné. Pakliže by bylo v budoucnu, zejm. z jiných než ekonomických důvodů, rozhodnuto zpoplatnit i silnice II. a III. třídy, bylo by nutné zabývat se právními aspekty i následujících okruhů otázek:

- Kdo a na základě jakého předpisu bude provozovatelem mýtného systému: Je třeba vyřešit otázku způsobu provozování mýtného systému na silnicích, kde jejich vlastníkem či správcem je či bude nejen stát či soukromý subjekt (pro případ budoucích PPP projektů), ale dále také kraj či obec.
- Jak budou řešeny otázky příjmů z mýtného systému a náklady na jeho provozování: Řešení vztahu provozovatele elektronického mýtného a jednotlivých krajů, zejména jde o podíl krajů na příjmech z mýtného (§ 20 odst. 4 ZPK) a na nákladech na provoz mýtného systému.
- V případě alokace nákladů za provoz a přerozdělování příjmů z vybraného mýtného bude nutné stanovit, na základě jakého právního aktu a principů k dané alokaci a přerozdělení dojde.
- Kdo a jakým způsobem bude stanovovat výše sazeb na silnicích II. a III. třídy: Pokud dojde ke zpoplatnění silnic II. a III. třídy, bude nutné určit, kdo sazby stanoví, a rovněž vyřešit otázku kdo a jakým způsobem bude o sazbách notifikovat příslušné orgány EU.

9 Seznamy

9.1 Seznam pojmů

Pokud z kontextu nevyplývá něco jiného, mají následující slova, výrazy a pojmy použité v tomto dokumentu nebo jeho přílohách níže definovaný význam.

Pojem	Význam
Objednatel	Česká republika – Ministerstvo dopravy, smluvní strana Smlouvy o poskytování konzultačních a poradenských služeb „Technické poradenství pro projekt rozšíření systému elektronického mýta v ČR“, uzavřená dne 6. 3. 2012.
Poskytovatel	Deloitte Advisory s.r.o., smluvní strana Smlouvy o poskytování konzultačních a poradenských služeb „Technické poradenství pro projekt rozšíření systému elektronického mýta v ČR“, uzavřená dne 6. 3. 2012.
Právní předpisy	Relevantní (vzhledem ke kontextu, ve kterém je tento termín užit) platné a účinné právní předpisy České republiky a Evropské unie.
Směrnice 1999/62/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
Směrnice 2006/38/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
Směrnice 2010/40/EU	Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy
Směrnice 2011/76/EU	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/EU ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
Směrnice 2009/750/ES	Rozhodnutí Komise evropských společenství o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků z 6. října 2009
Zákon o pozemních komunikacích	Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích	Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
Zákon o provozu na pozemních komunikacích	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

9.2 Seznam zkratk

Pokud z kontextu nevyplývá něco jiného, mají následující zkratky použité v tomto dokumentu nebo jeho přílohách níže definovaný význam.

Zkratka	Význam
BCR	Rentabilita investice = NPV / diskontovanými investičními náklady
CRV	Celostátní registr vozidel
CSD	Celostátní sčítání dopravy 2010
ČSH	Čistá současná hodnota
D	Dálnice
DK	Dálniční kupón platný na dálnicích a rychlostních silnicích

Zkratka	Význam
DV	Dopravní výkon (vozkm)
EK	Evropská komise
EP	Evropský parlament
ESVZ	Elektronický systém výkonového zpoplatnění; současný DSRC mýtný systém elektronického v ČR, jehož prostřednictvím je vybíráno mýtné na dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných úsecích I. třídy.
IRR	Interní výnosové procento
JŘBU	Jednací řízení bez uveřejnění
MD	Ministerstvo dopravy ČR
MZ	Měsíční zpráva Poskytovatele
NPV	Net Present Value = ČSH – čistá současná hodnota
OBU / OBE	Elektronické palubní zařízení (On Board Unit / On Board Equipment)
PK	Pozemní komunikace (silniční infrastruktura)
R	Rychlostní silnice
Rada	Rada EU
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SK	Silniční kupón platný na silnicích I. až III. třídy podle analyzované varianty
TP	Technické podmínky
ÚPEM	Úsek provozovatele elektronického mýtného systému (v ŘSD)
ZD	Zadávací dokumentace
ZZ	Závěrečná zpráva Poskytovatele

9.3 Seznam tabulek

Tabulka 1 Varianty možností rozšíření zpoplatnění z pohledu rozsahu zpoplatnění	8
Tabulka 2 Struktura věcného členění dodávek a služeb a hlavní faktory vlivu	10
Tabulka 3 Porovnání variant zpoplatnění dle ČSH.....	18
Tabulka 4 Charakteristiky pro Variantu A	19
Tabulka 5 Charakteristiky pro Variantu B	19
Tabulka 6 Charakteristiky pro Variantu C	19
Tabulka 7 SWOT analýza realizačních variant.....	20
Tabulka 8 Hodnocení rizik	23
Tabulka 9 Implementační kroky pro varianty B a C.....	25
Tabulka 10 Model odhadu příjmů podle komunikací	43
Tabulka 11 Data ABC analýzy.....	70
Tabulka 12 Dopravní výkony pro jednotlivé kategorie silnic pro variantu B a C.....	76
Tabulka 13 Sazba výkonového zpoplatnění pro jednotlivé kategorie silnic.....	76
Tabulka 14 Časové poplatky pro uvažované kategorie vozidel a období pro rok 2015	76
Tabulka 15 Počet unikátních vozidel pro rok 2015.....	77

9.4 Seznam obrázků

Obrázek 1 Porovnání variant z pohledu ČSH.....	7
Obrázek 2 Závislost příjmů a výdajů na zpoplatněné délce	12
Obrázek 3 Závislost Indexu výdajů na zpoplatněné délce	12
Obrázek 4 Odhad celkového ročního výběru mýtného	13

Obrázek 5 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta A	16
Obrázek 6 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta B	16
Obrázek 7 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Varianta C	17
Obrázek 8 Realizační varianty rozšíření zpoplatnění – Nulová varianta / Varianta 0.....	17
Obrázek 9 Porovnání ČSH navrhovaných variant.....	18
Obrázek 10 Milníky pro variantu 0	29
Obrázek 11 Milníky pro variantu A	30
Obrázek 12 Milníky pro variantu B	31
Obrázek 13 Milníky pro variantu C	32
Obrázek 14 Kritická cesta.....	33

9.5 Seznam zdrojů

- (Z1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- (Z2) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES ze dne 17. května 2006, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- (Z3) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/76/ES ze dne 27. září 2011, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.
- (Z4) Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.
- (Z5) Rozhodnutí Komise evropských společenství o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků z 6. října 2009
- (Z6) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- (Z7) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- (Z8) Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb.
- (Z9) Nařízení Vlády ČR č. 484/2006 Sb., o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání pozemních komunikací, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Nařízení 484/2006 Sb.“).
- (Z10) Vyhláška Ministerstva dopravy č. 527/2006 Sb. ze dne 24. listopadu 2006 o užívání zpoplatněných pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Vyhláška 527/2006 Sb.“).
- (Z11) Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
- (Z12) Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (zejm. Zákona č. 55/2012, kterým se mění zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů).
- (Z13) Prováděcí pokyny Ministerstva dopravy ČR pro hodnocení efektivnosti silničních a dálničních staveb v investičních záměrech (dostupné online: <http://www.rsd.cz/doc/Technicke-predpisy/HDM-4/provadecci-pokyny-pro-hodnoceni-efektivnosti-silnicnich-a-dalnicnich-staveb-v-investicnich-zamerech>).
- (Z14) Výsledky celostátního sčítání dopravy 2010 (dostupné online: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>).

- (Z15) Jednotlivé výstupy, prezentace a další materiály projektu Dopravních strategií Ministerstva dopravy ČR (dostupné online: <http://www.dopravnistrategie.cz/nabidka-projekt/nabidka-ke-stazeni>).
- (Z16) SFDI ceny DK, výroční zprávy za rok 2009 až 2011
- (Z17) Studie osazení dopravních značek na silnice I. třídy (Interoperabilní mýtný systém), Father a Son spol. s r.o., 2011 pro ŘSD
- (Z18) Metodika výpočtu maximálního váženého průměrného mýtného, studie ČVUT a Deloitte, rok 2011
- (Z19) TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, rok 2010
- (Z20) Česká národní banka (<http://www.cnb.cz/>)
- (Z21) Ředitelství silnic a dálnic (<http://www.rsd.cz/>)
- (Z22) Analýza možností rozšíření výkonového zpoplatnění, Deloitte
- (Z23) DWH mýtného systému
- (Z24) Statistika SFDI poskytnutá od MD
- (Z25) Centrální registr vozidel
- (Z26) Celní správa České republiky, (<http://www.celnisprava.cz/>)
- (Z27) Dopis od Generálního ředitelství cel (17633/2011-900000-332)

10 Přílohy

10.1 Model odhadu příjmů pro ekonomické hodnocení podle rozsahu zpoplatněné sítě komunikací

Tabulka 10 Model odhadu příjmů podle komunikací

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
D1	3 114,8	347	54	5 273
D11	566,5	86	12	3 496
D2	498,1	61	7	4 097
D3	56,2	17	4	1 896
D5	1 361,5	151	23	5 110
D8	516,0	78	14	4 132
R1	468,8	41	16	6 266
R10	272,2	68	18	2 383
R35	442,6	81	19	2 925
R4	74,0	38	7	1 267
R46	250,9	38	13	3 721
R48	107,4	23	6	2 469
R52	90,8	20	4	2 789
R55	10,9	3	2	1 859
R56	46,6	13	5	2 168
R6	164,7	58	16	1 783
R63	12,6	7	2	1 011
R7	71,9	21	6	2 312
I/10	11,1	32	7	416
I/11	184,6	230	59	1 087
I/12	45,4	42	8	1 377
I/13	118,8	165	49	970

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
I/14	27,8	88	24	428
I/15	37,1	65	15	790
I/16	117,4	157	37	953
I/17	27,0	48	15	680
I/18	13,1	56	12	360
I/19	65,4	141	32	569
I/2	28,7	74	22	602
I/20	145,0	177	48	1 103
I/21	46,8	60	17	952
I/22	49,1	95	19	666
I/23	36,1	118	32	443
I/24	26,2	47	8	569
I/26	56,4	54	16	1 195
I/27	82,1	133	36	787
I/28	7,3	11	7	862
I/29	21,4	31	8	829
I/3	131,3	110	32	1 490
I/30	34,3	18	4	1 741
I/32	12,5	39	9	434
I/33	41,0	23	5	2 030
I/34	119,7	175	38	901
I/35	307,5	213	53	1 762
I/36	15,3	27	8	776
I/37	60,9	123	33	739
I/38	211,0	210	53	1 271
I/39	9,1	34	7	435

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
I/4	58,5	102	23	746
I/40	8,1	21	5	580
I/43	69,7	73	21	1 389
I/44	21,5	71	16	549
I/45	18,6	42	7	528
I/46	23,8	57	16	610
I/47	45,4	68	18	816
I/48	83,6	33	8	2 883
I/49	17,2	36	11	830
I/50	117,5	94	24	1 545
I/52	31,7	25	9	1 526
I/53	30,3	36	12	1 076
I/54	14,7	48	9	471
I/55	115,0	104	38	1 462
I/56	23,3	54	11	597
I/57	49,8	120	32	575
I/58	12,4	26	10	682
I/59	2,5	4	3	873
I/6	76,9	89	20	1 055
I/60	3,4	16	4	340
I/61	3,6	8	4	574
I/62	6,5	17	3	566
I/64	8,9	16	4	610
I/65	1,9	7	2	382
I/66	0,6	5	2	258
I/67	12,7	19	8	704

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
I/68	4,5	7	2	769
I/69	6,1	16	3	544
I/7	64,5	67	21	1 188
I/70	0,2	1	1	335
I/8	31,4	24	7	1 458
I/9	51,6	81	20	803
II/0	0,4	5	2	100
II/101	29,1	111	23	476
II/102	4,0	80	14	72
II/103	0,9	10	3	143
II/104	0,4	9	1	82
II/105	11,5	121	25	182
II/106	2,8	29	7	179
II/107	2,2	22	5	198
II/108	2,3	20	4	159
II/109	0,5	14	4	65
II/110	1,5	23	5	104
II/111	3,8	35	6	163
II/112	10,2	104	21	138
II/113	3,0	54	12	88
II/114	6,8	62	13	183
II/115	2,4	36	8	132
II/116	3,9	64	13	88
II/117	4,3	70	19	94
II/118	11,8	111	25	213
II/119	1,1	24	3	72

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/120	0,9	41	8	38
II/121	6,5	60	13	106
II/122	4,6	76	16	86
II/123	0,3	19	3	25
II/124	0,8	33	5	39
II/125	14,9	80	18	320
II/126	4,3	39	9	164
II/127	0,6	17	3	48
II/128	5,0	73	15	93
II/129	2,5	36	7	92
II/130	1,6	45	7	78
II/131	0,4	17	6	48
II/132	1,4	23	4	103
II/133	0,2	15	2	18
II/134	0,5	32	8	31
II/135	3,3	52	12	92
II/136	0,3	15	3	30
II/137	3,8	52	9	105
II/138	1,5	37	9	71
II/139	0,8	32	8	61
II/140	1,0	20	4	87
II/141	7,8	55	11	184
II/142	0,4	28	6	23
II/143	2,3	39	6	92
II/144	1,5	16	3	153
II/145	7,8	73	15	189

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/146	0,9	15	3	104
II/147	3,5	34	7	106
II/148	0,9	24	3	53
II/149	0,2	8	1	44
II/150	24,1	190	39	193
II/151	4,1	58	11	121
II/152	16,4	120	24	225
II/153	1,1	20	3	92
II/154	3,5	52	9	88
II/155	3,5	39	10	146
II/156	3,2	27	3	166
II/157	3,5	47	8	123
II/158	0,3	15	2	31
II/159	3,3	42	10	122
II/160	1,4	26	5	80
II/161	1,3	7	1	225
II/162	0,4	18	2	30
II/163	4,5	41	6	160
II/164	3,0	18	5	218
II/165	0,4	17	2	34
II/166	0,9	17	3	79
II/167	0,2	19	2	15
II/168	0,3	15	1	31
II/169	4,4	39	7	142
II/170	0,6	21	4	49
II/171	1,6	66	8	37

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/172	0,4	21	3	42
II/173	0,8	18	3	69
II/174	4,1	45	8	123
II/175	0,8	16	2	71
II/176	0,4	16	3	29
II/177	1,1	22	5	77
II/178	0,1	11	2	24
II/180	13,8	61	17	314
II/181	3,9	5	2	989
II/182	1,3	35	10	44
II/183	3,1	64	14	113
II/184	1,9	35	5	94
II/185	1,1	25	4	58
II/186	3,9	30	3	191
II/187	2,6	37	5	97
II/188	6,3	17	4	478
II/189	1,2	15	3	120
II/190	2,6	64	7	63
II/191	4,9	70	14	110
II/192	0,3	10	2	54
II/193	1,8	87	16	47
II/194	0,1	16	5	13
II/195	1,8	42	6	70
II/196	0,5	7	1	90
II/197	1,3	30	4	47
II/198	9,1	73	14	173

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/199	3,0	28	3	176
II/200	3,9	28	4	187
II/201	7,3	150	23	74
II/202	0,7	12	1	87
II/203	4,4	28	7	209
II/204	2,8	20	2	189
II/205	3,4	42	8	89
II/206	0,2	18	3	20
II/207	0,3	13	1	29
II/208	1,1	27	5	67
II/209	4,1	25	7	228
II/210	10,8	78	18	196
II/212	1,3	49	9	46
II/213	1,0	22	4	55
II/214	0,9	4	2	383
II/215	0,5	2	1	359
II/217	1,0	12	3	163
II/218	0,1	13	2	16
II/219	0,4	24	4	33
II/220	1,7	11	3	301
II/221	1,5	53	10	56
II/222	4,3	20	3	410
II/223	0,5	29	3	40
II/224	2,4	46	9	122
II/225	2,6	31	7	147
II/226	3,4	29	6	132

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/227	4,1	44	9	150
II/228	1,4	18	2	112
II/229	5,6	56	9	178
II/230	11,6	111	23	155
II/231	0,5	24	4	77
II/232	2,9	27	6	147
II/233	1,5	51	9	49
II/234	0,5	14	2	49
II/235	0,4	18	2	66
II/236	5,7	47	12	150
II/237	6,9	65	13	172
II/238	0,3	2	1	194
II/239	0,7	29	6	36
II/240	13,6	77	22	298
II/241	0,2	2	1	191
II/242	0,1	1	1	74
II/243	0,4	2	1	292
II/244	4,4	19	4	361
II/245	1,4	16	5	149
II/246	7,6	49	11	229
II/247	6,2	13	3	1 366
II/248	0,2	14	4	24
II/249	1,1	14	3	130
II/250	1,5	18	4	95
II/251	1,0	23	4	54
II/252	0,5	12	1	58

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/253	0,8	15	5	70
II/254	1,2	10	5	161
II/255	5,9	28	6	289
II/256	0,6	11	4	69
II/257	2,6	11	4	338
II/258	2,1	28	7	129
II/259	1,6	41	10	62
II/260	0,8	33	8	33
II/261	13,1	60	11	273
II/262	11,7	31	7	455
II/263	3,5	42	9	123
II/264	2,5	8	2	411
II/265	1,1	22	4	91
II/266	2,6	22	5	166
II/267	0,0	9	2	7
II/268	15,6	50	10	404
II/269	0,2	15	3	19
II/270	5,6	40	6	223
II/271	0,1	13	3	5
II/272	7,5	40	9	298
II/273	2,5	31	6	115
II/274	0,3	11	1	46
II/275	2,4	40	8	98
II/276	1,5	16	4	184
II/277	0,5	18	3	39
II/278	1,7	32	5	82

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/279	1,2	45	10	62
II/280	1,4	52	11	48
II/281	0,3	14	3	31
II/282	0,8	15	5	93
II/283	3,1	29	7	172
II/284	2,9	39	10	106
II/285	2,0	41	12	62
II/286	3,6	42	6	132
II/287	1,4	8	2	244
II/288	0,1	9	2	18
II/289	0,8	13	3	152
II/290	1,1	51	8	52
II/291	0,3	14	3	33
II/292	2,1	19	3	220
II/293	2,5	9	2	363
II/294	0,7	15	2	99
II/295	1,6	19	4	148
II/296	1,3	14	3	173
II/297	0,3	12	2	53
II/298	4,8	42	8	175
II/299	3,0	28	6	191
II/300	2,0	34	8	102
II/301	0,6	29	3	44
II/302	0,3	14	3	36
II/303	3,3	25	5	227
II/304	2,9	47	9	92

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/305	2,1	37	9	88
II/306	0,4	5	1	125
II/307	0,5	12	2	76
II/308	4,9	25	5	318
II/309	0,6	19	4	54
II/310	0,9	47	9	42
II/311	1,8	68	10	48
II/312	4,6	53	8	144
II/313	0,5	11	2	109
II/314	0,8	10	1	98
II/315	5,2	72	16	96
II/316	0,9	12	3	103
II/317	3,5	27	5	200
II/318	0,4	17	4	35
II/319	0,4	26	3	37
II/320	0,7	14	2	59
II/321	0,4	25	4	28
II/322	15,9	41	7	490
II/323	2,2	32	8	120
II/324	6,1	60	12	147
II/325	2,0	44	11	84
II/326	1,3	16	3	125
II/327	5,2	45	10	172
II/328	2,3	39	10	106
II/329	4,0	28	8	254
II/330	4,8	29	7	269

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/331	15,5	41	9	570
II/332	1,0	14	2	136
II/333	6,8	23	4	408
II/334	1,8	32	6	66
II/335	2,2	46	10	78
II/336	0,7	31	4	44
II/337	5,0	76	14	110
II/338	1,5	33	7	62
II/339	2,1	34	7	83
II/340	2,0	42	8	73
II/341	1,4	10	1	152
II/342	0,5	10	4	73
II/343	2,2	34	7	100
II/344	0,5	33	6	26
II/345	5,8	29	5	264
II/346	0,7	17	3	58
II/347	1,6	40	5	54
II/348	2,2	46	12	116
II/349	0,5	18	5	39
II/350	2,6	48	10	76
II/351	5,9	74	13	113
II/352	0,7	28	4	46
II/353	6,0	65	16	144
II/354	3,6	60	11	86
II/355	2,7	35	8	160
II/356	0,3	12	3	35

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/357	1,4	62	15	49
II/358	4,4	50	12	115
II/359	2,5	22	4	160
II/360	9,7	119	24	137
II/361	1,0	30	8	86
II/362	2,1	27	8	99
II/363	0,7	22	3	51
II/364	0,1	16	2	16
II/365	0,3	17	4	32
II/366	9,7	69	11	234
II/367	6,1	28	9	314
II/368	2,5	65	11	68
II/369	3,7	44	11	130
II/370	1,6	41	10	70
II/371	2,1	20	5	145
II/372	0,7	11	4	105
II/373	3,6	67	19	94
II/374	4,3	42	10	157
II/375	0,2	11	2	30
II/376	0,4	11	2	58
II/377	2,8	61	13	89
II/378	0,6	14	3	57
II/379	7,6	63	17	189
II/380	12,2	48	16	421
II/381	5,6	42	10	189
II/382	0,2	11	2	30

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/383	0,6	19	4	56
II/385	5,5	42	10	259
II/386	2,7	19	5	258
II/387	1,0	28	4	61
II/388	1,5	48	9	64
II/389	0,5	23	6	42
II/390	1,3	38	12	58
II/391	0,2	14	3	35
II/392	1,2	44	8	43
II/393	0,5	15	3	62
II/394	2,4	10	3	315
II/395	3,6	44	12	158
II/396	4,8	38	10	188
II/397	2,1	27	5	112
II/398	2,0	59	12	72
II/399	3,9	57	14	131
II/400	2,1	44	10	73
II/401	0,5	18	3	47
II/402	0,9	23	6	63
II/403	0,7	31	5	30
II/404	0,3	11	2	65
II/405	3,0	28	6	139
II/406	7,2	42	7	239
II/407	0,6	21	4	50
II/408	13,6	94	16	235
II/409	3,2	108	21	52

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/410	0,7	47	13	29
II/411	0,2	26	3	11
II/413	4,1	41	9	158
II/414	3,9	31	7	181
II/415	5,5	27	5	229
II/416	6,7	40	12	253
II/417	0,4	10	3	79
II/418	1,8	23	5	137
II/419	1,1	12	3	138
II/420	1,0	17	4	80
II/421	2,2	31	7	109
II/422	6,6	66	16	161
II/423	0,5	13	2	69
II/424	0,5	11	3	100
II/425	15,5	54	12	385
II/426	3,4	18	4	172
II/427	8,4	14	5	882
II/428	1,3	46	10	59
II/429	1,3	31	9	62
II/430	11,1	25	7	674
II/431	4,1	34	7	198
II/432	6,9	51	12	176
II/433	2,1	40	10	110
II/434	9,2	30	8	429
II/435	3,9	27	7	278
II/436	4,2	30	8	193

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/437	7,2	60	10	209
II/438	7,1	39	9	337
II/439	0,6	13	3	63
II/440	1,4	40	11	77
II/441	4,6	29	4	214
II/442	9,5	38	7	309
II/443	0,8	33	5	59
II/444	4,1	34	8	212
II/445	2,3	67	13	83
II/446	5,9	79	15	158
II/447	2,6	14	3	227
II/448	1,2	24	5	86
II/449	5,3	52	11	169
II/450	1,1	34	7	70
II/451	1,8	25	5	117
II/452	3,2	43	7	90
II/453	1,8	39	5	61
II/454	0,0	3	1	20
II/455	0,5	8	1	109
II/456	0,5	13	2	63
II/457	2,6	74	14	68
II/459	0,7	23	4	56
II/460	0,4	20	4	34
II/461	0,6	6	4	185
II/462	2,1	9	2	324
II/463	1,1	12	2	158

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/464	3,3	31	7	143
II/465	0,2	9	3	34
II/466	0,1	13	3	19
II/467	0,6	15	4	103
II/468	2,5	4	2	896
II/469	0,6	12	3	99
II/470	0,3	2	1	274
II/471	0,1	3	2	109
II/473	1,3	6	2	328
II/474	4,2	29	13	256
II/475	6,9	11	5	812
II/476	0,5	4	3	508
II/477	1,1	3	3	367
II/479	0,0	0	1	79
II/480	0,8	6	2	298
II/481	0,9	15	3	95
II/482	1,0	7	3	193
II/483	3,4	27	7	186
II/484	0,2	6	1	47
II/486	1,0	19	6	82
II/487	6,3	34	7	270
II/488	0,5	20	5	100
II/489	1,5	16	4	146
II/490	7,3	53	15	264
II/491	1,5	15	4	255
II/492	4,2	19	4	341

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/493	1,2	9	1	222
II/494	0,5	10	3	112
II/495	5,9	55	13	173
II/496	0,4	20	3	28
II/497	5,5	23	4	356
II/498	1,8	13	3	217
II/50	0,5	7	2	265
II/501	1,5	29	7	84
II/508	0,6	9	2	124
II/522	0,8	9	3	139
II/523	1,0	21	4	105
II/528	0,4	13	4	62
II/55	0,3	1	1	514
II/567	0,2	3	2	123
II/568	6,9	22	5	431
II/57	0,1	2	2	80
II/570	1,4	11	4	196
II/592	0,4	23	4	28
II/602	25,0	96	24	383
II/603	9,7	42	20	495
II/605	35,5	117	31	434
II/606	4,0	25	9	274
II/607	0,3	6	3	134
II/608	21,9	49	17	647
II/610	9,8	56	18	223
II/611	12,9	35	10	557

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
II/616	0,4	2	1	245
II/634	1,4	6	2	472
II/635	5,3	27	14	300
II/639	2,1	33	5	101
II/644	0,3	21	2	26
II/647	1,3	6	4	321
II/648	3,2	19	6	271
III/100	0,0	3	1	10
III/1011	0,2	2	1	143
III/10114	0,2	2	1	183
III/10122	0,9	3	1	351
III/10144	0,1	3	1	51
III/1015	0,0	2	1	24
III/10158	0,1	2	1	66
III/10172	0,0	3	1	18
III/10176	0,1	6	2	32
III/10238	0,1	8	1	29
III/1027	0,1	5	1	20
III/1042	0,2	2	1	125
III/10525	0,1	5	1	23
III/10534	0,0	4	1	17
III/10549	0,1	4	1	29
III/10579	0,2	2	1	162
III/1059	0,0	4	1	16
III/1069	0,0	3	1	8
III/1081	0,1	6	1	25

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/10813	0,0	3	1	26
III/1085	0,1	7	2	25
III/1091	0,0	1	1	76
III/1094	0,0	5	1	11
III/1115	0,0	6	1	6
III/11255	0,1	2	1	60
III/11271	0,0	5	1	9
III/11321	0,0	4	1	12
III/1137	0,0	3	1	34
III/11412	0,0	2	1	23
III/11413	0,1	3	1	65
III/11417	0,1	6	1	34
III/11437	0,1	1	1	109
III/11438	0,1	2	1	81
III/1149	0,0	2	1	7
III/11513	0,0	2	1	33
III/11517	0,1	4	1	53
III/11524	0,8	5	1	225
III/11528	0,1	3	1	50
III/11530	0,1	2	1	77
III/11531	0,0	5	1	12
III/11533	0,5	4	1	161
III/11539	0,1	2	2	81
III/11544	0,0	0	1	119
III/11545	0,1	2	1	69
III/11553	0,0	6	1	11

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/1157	0,3	2	1	172
III/11610	0,2	2	1	154
III/11611	0,3	3	1	150
III/11612	0,3	2	2	223
III/11613	0,4	3	1	173
III/11614	0,4	4	1	108
III/11617	0,1	3	1	54
III/11624	0,0	3	1	8
III/1164	0,1	5	1	27
III/11710	0,2	4	1	94
III/11713	0,1	2	1	44
III/11742	0,0	4	1	13
III/11757	0,0	4	1	4
III/11760	0,0	8	1	2
III/1179	0,0	4	2	10
III/11811	0,7	5	1	203
III/11818	0,0	5	1	9
III/1182	0,1	4	1	41
III/12118	0,2	8	1	31
III/12121	0,1	8	2	11
III/12137	0,0	5	1	11
III/1214	0,0	2	1	31
III/1219	0,4	10	3	97
III/12211	0,0	3	1	4
III/12227	0,9	5	1	227
III/12231	0,0	4	1	17

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/12233	0,0	1	1	50
III/12253	0,1	4	1	25
III/1235	0,0	2	1	5
III/12519	0,0	2	1	41
III/12523	0,0	5	1	6
III/12538	0,0	4	1	4
III/12547	0,0	2	1	27
III/1272	0,0	3	1	25
III/12826	0,0	6	1	10
III/12832	0,2	9	2	28
III/12838	0,1	2	1	47
III/12841	0,1	10	1	15
III/13016	0,0	4	1	15
III/13026	0,0	1	1	28
III/1310	0,0	2	1	44
III/1311	0,1	9	2	22
III/1326	0,4	2	1	293
III/133	0,2	5	2	79
III/1343	0,2	11	1	23
III/13510	0,1	3	1	56
III/13521	0,2	3	1	79
III/13527	0,3	4	1	114
III/13531	0,2	9	1	35
III/1354	0,3	6	2	79
III/1359	0,3	4	1	126
III/1364	0,0	1	1	34

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/1365	0,2	7	2	44
III/1372	0,8	5	1	225
III/1377	0,0	4	1	16
III/1385	0,1	4	1	33
III/13911	0,1	7	1	27
III/1399	0,2	12	2	31
III/1412	0,1	3	1	35
III/14126	0,1	1	1	93
III/1415	0,1	2	1	36
III/1427	0,1	4	1	34
III/1435	0,1	9	2	27
III/1439	1,1	10	1	135
III/14415	0,2	3	1	111
III/14418	0,0	2	1	20
III/14611	0,1	6	1	30
III/14613	1,2	8	1	201
III/14618	0,1	5	1	19
III/1468	0,1	11	2	23
III/1469	0,0	2	1	23
III/14713	0,8	5	1	212
III/14811	0,0	4	1	18
III/1487	0,1	8	1	29
III/1501	0,1	9	1	20
III/15010	0,0	2	1	12
III/15014	0,0	5	2	13
III/1502	0,0	3	1	28

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/1504	0,3	6	1	67
III/1505	0,1	5	1	35
III/1506	0,1	6	1	24
III/1508	0,0	4	1	14
III/1509	0,0	3	1	20
III/1513	0,0	3	1	16
III/1521	0,0	5	1	1
III/1527	0,0	2	1	4
III/15270	0,1	4	1	74
III/15273	0,1	2	1	130
III/15275	0,3	3	2	158
III/15276	0,1	1	1	230
III/15278	0,2	2	2	192
III/15286	0,5	5	1	201
III/1531	0,0	2	2	7
III/1534	0,2	11	2	28
III/1535	0,0	3	1	18
III/15410	0,0	7	1	0
III/15416	0,1	11	2	7
III/15421	0,1	2	1	38
III/15423	0,0	6	1	5
III/15425	0,0	3	1	13
III/15428	0,1	4	1	58
III/1545	0,2	12	2	29
III/15526	0,0	3	1	18
III/15529	0,1	8	1	29

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/15616	0,0	2	1	2
III/15618	0,1	14	4	16
III/15811	0,3	11	1	32
III/1583	0,1	10	1	20
III/1585	0,0	10	1	0
III/1602	0,6	17	2	58
III/1622	0,1	6	1	19
III/16317	0,3	5	1	90
III/16318	0,0	2	1	2
III/1634	0,1	7	1	21
III/1637	0,2	5	1	48
III/1664	0,1	6	1	23
III/16910	0,4	10	2	48
III/1695	0,1	3	1	55
III/17124	0,0	4	1	6
III/17214	3,0	4	1	1 070
III/17711	0,0	5	1	7
III/17715	0,0	2	1	1
III/1794	0,1	10	1	10
III/18014	0,0	2	1	24
III/18021	0,4	3	1	239
III/18024	0,0	2	1	12
III/18026	0,1	3	1	48
III/18027	0,1	2	1	43
III/18034	0,0	4	1	16
III/18035	0,7	3	1	241

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/18043	0,1	3	1	58
III/18048	0,0	4	1	10
III/18054	0,0	5	1	7
III/1806	0,2	11	2	45
III/181	0,0	2	1	14
III/1812	4,6	11	2	647
III/18310	0,4	8	2	70
III/18323	0,4	5	1	119
III/18326	0,1	3	1	37
III/1835	0,0	3	1	15
III/1846	0,1	2	1	48
III/1849	0,0	3	1	6
III/1882	0,0	6	1	7
III/1907	0,0	3	1	7
III/1912	0,0	1	2	71
III/19321	0,1	12	1	19
III/19342	0,0	5	1	1
III/19366	0,0	1	1	2
III/1947	0,3	5	1	64
III/1952	0,1	4	1	30
III/1959	0,1	2	1	28
III/19814	0,2	2	1	116
III/19824	0,0	7	1	5
III/19826	0,0	3	1	13
III/19829	0,1	14	2	17
III/19831	0,0	3	1	2

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/19834	0,1	5	1	28
III/19837	0,0	3	1	4
III/19843	0,1	6	1	34
III/1985	0,0	5	1	7
III/19853	0,2	8	1	27
III/1987	0,1	5	1	33
III/19919	0,0	2	1	20
III/1992	0,1	5	1	18
III/1994	0,1	7	1	20
III/2011	0,1	2	1	39
III/20113	0,1	6	1	25
III/20122	0,0	3	1	4
III/2015	0,0	3	1	11
III/20170	0,0	4	1	9
III/20171	0,1	2	1	91
III/2018	0,3	3	1	129
III/20312	0,1	2	1	66
III/2032	0,0	2	1	12
III/2033	0,0	4	1	9
III/2038	0,2	4	1	62
III/2042	0,0	5	1	10
III/2051	0,0	2	1	17
III/2062	0,0	7	1	12
III/20812	0,2	6	1	43
III/20910	0,0	8	1	7
III/20912	0,2	5	1	59

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/21012	0,2	20	3	19
III/21022	0,4	2	1	245
III/21026	3,9	4	1	1 426
III/21030	0,8	16	3	98
III/21035	0,0	7	1	9
III/21036	0,1	4	1	35
III/21041	0,1	7	2	42
III/21042	0,1	11	2	20
III/21043	0,0	6	1	18
III/21046	0,2	5	1	55
III/21047	0,3	17	3	30
III/2117	0,0	8	1	5
III/2118	0,1	4	1	20
III/2119	0,3	10	1	32
III/21217	2,2	13	4	219
III/21226	0,5	2	1	392
III/21233	0,7	7	3	146
III/2124	1,4	7	1	264
III/21313	0,4	3	1	202
III/21320	0,0	2	1	17
III/21410	0,1	6	1	24
III/2148	0,1	4	1	68
III/2161	0,0	2	1	14
III/2172	0,0	2	1	1
III/2175	0,1	6	1	28
III/218	1,0	3	1	441

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/21810	0,0	6	1	7
III/2186	0,0	4	1	1
III/2187	0,0	1	1	0
III/21911	0,1	9	2	17
III/2194	0,1	11	1	15
III/2196	0,0	7	2	4
III/2204	0,3	4	1	110
III/2206	0,0	3	1	28
III/221	0,1	4	1	40
III/22127	0,1	9	2	15
III/22128	0,0	5	1	3
III/22129	0,5	4	2	269
III/22137	0,1	11	1	9
III/2215	0,0	5	1	20
III/22212	0,0	2	1	1
III/22220	0,2	1	1	236
III/22425	0,0	1	1	22
III/22524	0,0	3	1	26
III/22525	0,0	4	1	5
III/22547	0,1	5	1	51
III/22911	0,0	4	1	2
III/22912	0,5	4	1	166
III/22922	0,0	3	1	9
III/2293	0,0	2	1	37
III/2295	0,0	2	1	20
III/2296	0,0	3	1	6

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/2312	0,1	7	2	29
III/2315	0,1	4	1	24
III/2318	0,1	10	1	9
III/2333	0,1	2	1	77
III/23613	0,1	3	1	52
III/23617	0,1	3	1	52
III/23618	0,0	4	1	1
III/23627	0,1	3	1	56
III/23635	0,1	3	1	75
III/23643	0,5	5	1	167
III/2367	0,1	2	1	40
III/23717	0,0	4	1	4
III/2372	0,0	3	1	26
III/23735	0,0	2	1	6
III/23741	0,4	12	3	44
III/23750	0,0	4	1	6
III/23757	0,0	3	1	9
III/2388	0,3	4	1	106
III/2397	0,0	2	1	18
III/24037	0,0	2	1	11
III/2404	1,0	2	1	679
III/24049	1,1	3	1	398
III/24050	1,0	14	2	90
III/24081	0,0	2	1	9
III/24087	0,0	1	1	0
III/24095	0,0	7	1	9

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/2421	0,2	3	1	142
III/24211	0,1	3	1	35
III/24217	0,0	3	1	5
III/24219	0,1	9	2	24
III/2425	0,1	5	1	22
III/2429	0,0	2	1	8
III/2442	0,4	2	1	281
III/2444	0,2	7	2	52
III/24612	0,2	6	1	51
III/24616	0,0	3	1	32
III/24618	0,1	2	1	79
III/2462	0,3	8	1	58
III/24621	0,1	3	1	55
III/2463	0,1	2	1	88
III/24637	1,4	4	1	465
III/2467	0,0	3	1	16
III/24712	0,1	4	2	39
III/2472	0,7	6	1	175
III/2474	0,3	2	1	199
III/2501	0,1	10	1	8
III/25015	0,1	3	1	52
III/2507	0,2	6	2	43
III/2508	0,1	3	1	57
III/25114	0,2	11	2	26
III/25118	0,0	3	1	7
III/2513	0,0	2	1	4

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/2521	0,0	5	1	10
III/25211	0,1	9	1	11
III/25220	0,2	21	3	16
III/25325	0,3	6	2	93
III/25327	0,1	2	1	115
III/2534	0,0	5	1	8
III/25340	0,3	2	1	196
III/25343	0,0	4	1	10
III/25344	0,1	2	1	47
III/25348	0,2	3	1	112
III/25350	0,4	7	2	140
III/25355	0,0	2	1	8
III/25361	0,1	16	2	14
III/25362	0,0	2	1	4
III/2538	0,3	9	2	51
III/2541	0,3	13	2	47
III/2543	0,0	10	1	6
III/2546	0,0	4	1	6
III/25612	0,0	1	1	74
III/2564	0,1	2	1	75
III/2571	0,0	2	1	23
III/25817	0,0	2	1	45
III/25819	0,1	3	1	24
III/25832	0,3	2	1	174
III/25841	0,1	6	2	19
III/25847	0,2	7	2	44

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/25854	0,0	7	1	8
III/25855	0,0	3	1	14
III/25860	0,1	5	1	21
III/2591	0,1	3	1	50
III/25911	0,0	1	1	25
III/25923	0,0	3	1	22
III/25931	0,0	6	1	16
III/25932	0,0	6	1	11
III/2601	0,0	6	1	4
III/26032	0,0	3	1	1
III/26034	0,0	2	1	8
III/26221	0,0	7	1	7
III/26223	0,1	3	1	49
III/26226	0,1	3	1	30
III/2624	0,0	2	1	33
III/2627	0,1	4	1	40
III/26313	0,0	5	1	0
III/26328	0,0	2	1	20
III/2639	0,0	5	1	12
III/2652	0,0	5	1	6
III/2666	0,0	3	1	8
III/2675	0,0	4	1	19
III/26817	0,1	3	1	53
III/26820	0,0	2	1	7
III/26832	1,1	7	1	199
III/26833	0,5	4	1	175

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/26839	0,0	9	1	11
III/26845	0,0	2	1	33
III/26846	0,1	4	1	33
III/2687	0,1	8	1	33
III/2708	0,0	5	1	9
III/27215	0,0	4	1	11
III/27221	0,1	5	1	18
III/27237	0,0	8	1	2
III/27246	0,0	5	1	15
III/27317	0,0	4	1	13
III/2733	0,0	3	1	20
III/2736	0,0	5	1	16
III/2746	1,1	4	1	261
III/27513	0,0	6	1	10
III/27515	0,2	6	1	46
III/2752	0,1	2	1	55
III/2761	0,1	4	1	34
III/27611	0,0	4	1	10
III/2764	0,1	4	1	30
III/2766	0,0	5	1	8
III/2769	0,1	4	1	36
III/27920	0,1	3	1	48
III/27926	0,0	1	1	53
III/27938	0,1	4	1	27
III/27944	0,1	3	1	59
III/2799	0,1	4	1	39

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/28010	0,1	9	1	25
III/28012	0,0	4	1	2
III/2802	0,0	2	1	19
III/28025	0,0	3	1	13
III/2829	0,0	4	1	12
III/28411	0,0	0	1	38
III/28435	0,0	5	1	12
III/28443	0,1	2	1	60
III/28526	0,0	1	1	58
III/2861	0,1	3	1	30
III/28624	0,0	3	1	21
III/2864	0,0	0	1	94
III/2867	0,0	4	1	6
III/28716	0,1	2	1	60
III/28719	1,1	14	2	129
III/28741	0,2	3	1	120
III/28745	0,2	2	1	107
III/2879	0,1	1	1	106
III/29011	0,0	2	1	10
III/29015	0,0	6	1	11
III/29018	0,1	4	1	47
III/29022	0,0	2	1	26
III/29024	1,7	4	2	554
III/29029	0,2	4	2	65
III/29039	0,0	3	1	23
III/2904	0,8	10	1	117

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/29053	0,2	4	1	75
III/2918	0,0	7	1	0
III/2953	0,2	2	1	173
III/29810	0,6	6	1	147
III/2985	0,6	6	2	130
III/29851	0,0	8	1	4
III/29915	0,1	2	1	70
III/29928	0,0	3	1	23
III/29932	0,0	6	1	10
III/2997	0,4	8	2	77
III/30012	0,3	6	1	97
III/30018	0,0	7	1	10
III/30110	0,3	9	1	41
III/3012	0,3	9	1	72
III/3013	0,1	4	1	22
III/3025	0,0	3	1	17
III/30310	0,1	4	1	48
III/30313	0,1	7	1	27
III/30316	0,1	4	1	27
III/30322	0,2	5	1	75
III/30324	0,1	3	1	53
III/30326	0,1	4	1	28
III/30422	0,0	4	1	11
III/30523	0,1	4	1	41
III/3053	0,0	1	1	42
III/3059	0,1	3	1	26

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/30815	0,3	1	1	293
III/3089	1,1	8	2	177
III/31	0,1	1	1	120
III/31118	0,1	4	1	49
III/3116	0,0	4	1	17
III/31218	0,2	6	1	47
III/3141	0,1	3	1	60
III/315	0,5	13	4	65
III/31534	0,0	8	1	4
III/31541	0,7	5	1	165
III/31548	0,3	9	1	50
III/317	0,1	1	1	155
III/31810	0,1	5	1	40
III/31910	0,1	4	1	28
III/31911	0,1	5	1	49
III/3201	0,0	2	1	9
III/3211	0,1	4	1	57
III/32211	0,1	6	1	34
III/32226	0,2	4	1	91
III/32228	0,5	3	1	221
III/32246	0,1	4	2	40
III/32256	0,4	4	1	147
III/32263	0,1	5	1	34
III/3227	0,1	4	1	54
III/32271	0,0	3	1	20
III/32329	0,2	9	2	32

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/3239	0,2	5	1	56
III/32419	0,3	6	1	80
III/3245	0,6	7	1	109
III/325	1,5	2	1	836
III/32510	0,1	5	1	36
III/32551	0,5	8	1	104
III/32552	0,5	9	1	75
III/32553	0,0	2	1	28
III/3263	0,1	3	1	32
III/32722	0,3	4	1	104
III/32728	0,8	10	2	95
III/32736	0,1	1	1	98
III/32812	0,1	2	1	55
III/32834	0,1	5	1	24
III/32840	0,1	2	1	39
III/32842	0,1	6	1	16
III/32913	0,1	2	1	110
III/32918	0,0	2	1	27
III/32921	0,0	2	1	4
III/32924	0,0	5	1	13
III/3297	0,1	4	1	45
III/3308	0,0	3	1	21
III/33110	0,0	2	1	3
III/3318	0,0	4	1	18
III/3321	1,4	5	2	338
III/3322	0,0	1	1	54

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/33310	0,1	2	1	87
III/33313	0,3	1	1	595
III/33333	0,0	6	1	15
III/33339	0,0	2	1	13
III/33351	0,0	4	1	5
III/33418	0,1	6	1	18
III/33420	0,1	5	1	26
III/33515	0,0	4	1	6
III/3368	0,0	5	1	9
III/3369	0,1	9	1	21
III/33748	0,0	1	1	29
III/3377	0,1	4	1	53
III/3381	0,0	4	1	10
III/33810	0,4	12	4	45
III/33815	0,1	2	1	69
III/33818	0,1	2	1	69
III/33838	0,0	2	1	28
III/3386	0,2	6	1	41
III/34017	0,2	2	1	120
III/34019	0,0	1	1	56
III/34026	0,2	6	2	57
III/34210	0,1	4	1	27
III/3426	0,0	2	1	32
III/34413	0,0	3	1	14
III/34417	0,0	8	1	1
III/34422	0,1	3	1	76

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/34610	0,1	10	1	14
III/347	0,1	2	1	85
III/34740	0,0	8	2	10
III/34766	0,0	2	1	14
III/3483	0,1	4	1	27
III/3484	0,0	1	1	9
III/3494	0,2	8	1	43
III/35013	0,0	2	1	7
III/35014	0,2	10	1	33
III/3507	0,3	10	3	58
III/3511	0,0	2	1	25
III/35114	0,2	5	1	52
III/35116	0,0	12	1	6
III/3513	0,1	4	1	32
III/3515	0,1	7	1	19
III/3516	0,2	7	1	37
III/3518	0,1	5	1	43
III/35314	0,1	6	1	33
III/354	0,2	5	1	64
III/35429	0,1	7	1	13
III/3559	0,2	4	1	57
III/3561	0,5	4	1	140
III/35726	0,1	10	1	15
III/35817	0,1	3	1	30
III/35847	0,1	3	1	74
III/36021	0,0	2	1	30

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/36034	0,0	10	1	4
III/36044	0,1	10	1	15
III/36049	0,5	11	1	87
III/36066	0,0	5	1	17
III/36067	0,0	1	1	19
III/36068	0,1	6	1	18
III/36071	0,1	5	1	19
III/36080	0,0	4	1	14
III/363	0,0	1	1	27
III/3652	0,1	7	2	33
III/3657	0,1	7	1	31
III/3662	0,1	3	1	41
III/36620	0,4	12	2	56
III/36635	0,1	3	1	46
III/36731	0,4	15	2	51
III/36734	0,1	2	1	110
III/3674	0,3	3	1	169
III/36740	0,4	10	3	66
III/36745	0,0	1	1	79
III/36810	0,2	5	1	59
III/36916	0,2	6	1	68
III/3696	0,0	9	1	6
III/3697	0,1	12	1	7
III/3701	0,0	4	1	3
III/37020	0,3	4	1	85
III/37021	0,0	2	1	31

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/3703	0,5	8	1	110
III/373	0,3	1	1	403
III/37313	0,1	9	1	19
III/37320	0,0	4	1	20
III/37322	0,1	10	4	8
III/37335	0,0	5	1	14
III/37338	0,0	1	1	8
III/37340	0,1	8	1	20
III/37349	0,3	18	2	47
III/37354	0,2	14	1	18
III/37359	0,2	9	1	39
III/37360	0,1	5	1	19
III/37362	0,0	2	1	10
III/37365	0,4	16	2	39
III/37418	0,2	10	3	41
III/3742	0,2	5	1	60
III/37424	0,0	2	1	14
III/37428	0,1	4	1	29
III/37435	0,1	4	2	58
III/37436	0,0	3	1	22
III/3744	0,2	12	2	28
III/37440	0,1	9	1	17
III/37444	0,3	5	1	83
III/37445	0,3	7	4	62
III/3769	0,5	14	2	57
III/37712	0,1	5	1	17

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/37728	1,2	12	3	321
III/3773	0,4	16	3	82
III/37766	0,2	4	1	103
III/3791	0,1	4	1	49
III/37915	0,1	4	1	33
III/37921	0,0	3	1	27
III/37926	0,2	3	1	106
III/37937	0,2	4	1	90
III/3795	0,2	10	2	43
III/3811	0,1	4	2	36
III/3824	0,1	1	1	254
III/3839	0,2	4	1	74
III/3844	0,1	1	1	253
III/3846	0,9	6	1	215
III/3853	0,3	7	2	73
III/3865	0,9	11	1	126
III/38710	0,2	12	3	27
III/38810	0,1	10	2	11
III/3906	0,2	13	1	26
III/39214	0,1	6	1	24
III/39217	0,6	15	3	60
III/3935	0,2	10	1	26
III/39410	0,2	2	1	174
III/39411	0,2	10	1	39
III/3945	0,4	9	1	92
III/39510	0,1	2	1	92

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/39513	0,1	2	1	79
III/39528	1,1	4	2	414
III/3956	0,1	7	2	23
III/39615	0,3	6	2	73
III/3962	0,0	2	1	25
III/3974	0,8	7	2	165
III/3978	1,0	15	1	105
III/39810	0,1	15	1	17
III/39911	0,0	6	1	12
III/39918	0,1	9	1	12
III/40014	0,2	3	1	80
III/4026	0,2	6	1	39
III/40510	0,6	8	1	112
III/40611	0,1	7	1	29
III/4062	0,3	10	1	41
III/4066	0,2	8	1	31
III/4076	0,0	0	1	38
III/40810	0,0	2	1	18
III/40819	0,5	17	1	46
III/40928	0,0	1	1	8
III/4093	0,1	6	1	24
III/41015	0,0	6	1	13
III/4102	0,3	7	1	59
III/41023	0,0	6	1	5
III/4104	0,0	5	1	15
III/4133	0,5	12	1	69

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4135	0,4	5	2	121
III/4136	0,1	1	1	91
III/41413	0,0	0	1	0
III/41417	0,6	7	1	146
III/4142	0,3	3	1	109
III/4144	0,0	6	1	3
III/41614	0,9	3	1	425
III/41619	1,3	4	1	387
III/41621	0,4	5	2	149
III/4171	0,1	5	2	54
III/4183	0,2	3	1	101
III/4191	0,0	0	1	128
III/4205	0,3	6	1	68
III/42113	0,5	8	1	109
III/42114	0,1	7	1	37
III/42115	0,4	6	1	89
III/42117	0,4	16	3	32
III/42119	0,0	4	1	14
III/42124	0,5	10	2	74
III/42213	0,2	9	1	37
III/4222	0,0	4	1	17
III/42222	0,4	13	1	52
III/423	0,2	3	1	72
III/4245	0,4	4	1	132
III/42510	10,0	12	2	1 165
III/4254	0,2	9	2	47

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4257	0,8	8	1	140
III/4258	0,3	5	1	86
III/4259	0,1	5	1	39
III/4276	0,0	1	1	15
III/42820	0,1	6	1	36
III/42821	0,2	5	1	56
III/42822	0,1	4	1	60
III/4301	0,0	4	1	24
III/4314	1,1	10	2	223
III/43215	0,1	2	1	60
III/43220	0,2	14	2	23
III/43231	0,0	2	1	27
III/4327	1,9	6	1	413
III/4328	0,6	4	1	207
III/43310	0,4	5	1	98
III/43325	0,0	1	1	26
III/43339	0,2	15	2	22
III/4335	0,1	4	1	32
III/43415	1,9	3	1	701
III/43420	0,0	2	1	22
III/4348	0,2	3	1	84
III/4353	1,9	16	3	160
III/4359	0,1	1	1	110
III/43610	0,5	4	1	143
III/43619	0,2	7	1	42
III/4368	0,3	5	1	84

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4371	0,0	6	1	10
III/43714	0,2	4	1	52
III/43724	0,0	7	1	15
III/4373	0,1	5	1	47
III/43730	0,0	2	1	21
III/43829	1,2	8	2	198
III/43913	0,2	8	2	50
III/4392	0,0	5	1	7
III/44016	0,9	8	2	146
III/44021	0,3	1	1	406
III/44023	0,6	2	1	296
III/4405	0,3	7	2	73
III/4424	0,0	4	1	8
III/44311	0,2	11	1	29
III/44317	1,4	14	5	261
III/4432	0,5	11	2	77
III/44331	0,1	7	1	19
III/44334	0,8	10	1	108
III/44337	0,1	7	2	20
III/444	0,4	4	1	129
III/4441	0,3	6	1	67
III/44412	0,2	4	1	70
III/44417	0,1	6	1	27
III/44421	0,0	2	1	34
III/44423	0,1	4	1	32
III/44430	0,0	3	1	7

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/44436	1,4	12	1	148
III/4451	0,7	9	1	126
III/4456	0,1	11	2	16
III/44610	0,0	2	1	16
III/44613	0,6	8	1	130
III/44629	0,0	5	1	5
III/44631	0,1	17	1	11
III/44636	0,3	5	1	98
III/4472	0,1	4	1	25
III/4473	0,0	4	1	5
III/4474	0,0	5	1	7
III/4496	0,4	7	1	72
III/45319	0,1	2	1	100
III/4539	0,2	10	1	35
III/45714	0,0	6	1	5
III/45717	0,0	3	1	36
III/45718	0,0	0	1	5
III/45720	0,0	3	1	11
III/45722	0,0	5	1	6
III/4585	0,2	9	2	45
III/46	0,3	8	2	39
III/46022	0,0	3	1	26
III/4609	0,3	13	3	40
III/4611	0,1	2	1	50
III/4621	0,1	5	1	17
III/46211	0,4	4	1	120

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4623	0,6	14	3	62
III/4624	0,1	4	1	26
III/4629	0,1	4	1	24
III/4631	0,3	3	1	102
III/46427	0,5	4	2	189
III/46428	1,2	9	1	194
III/46433	0,1	3	1	35
III/4648	0,6	4	1	183
III/4663	0,1	3	1	55
III/4669	0,0	2	1	36
III/4673	0,5	14	3	57
III/4676	0,3	4	1	147
III/46810	0,1	6	1	40
III/46811	0,0	1	1	6
III/46812	0,2	6	2	41
III/46815	0,7	3	1	264
III/46819	0,5	9	1	102
III/4682	0,1	3	1	102
III/4685	0,1	1	1	95
III/4689	0,3	6	2	62
III/4696	0,1	4	1	32
III/4697	0,2	4	1	86
III/4705	0,4	1	1	458
III/4712	0,3	4	1	100
III/47212	0,6	3	1	299
III/47214	0,3	4	1	86

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/47216	0,0	2	1	17
III/4724	0,0	4	1	11
III/4733	0,8	9	3	596
III/4734	2,3	13	4	246
III/4735	0,2	7	2	31
III/4737	0,0	5	1	15
III/4742	0,0	2	1	39
III/4746	0,1	1	1	235
III/4747	0,1	2	1	107
III/4749	1,3	11	4	163
III/4753	0,0	2	1	21
III/476	0,1	5	1	49
III/4773	0,1	11	1	10
III/4774	1,9	8	2	277
III/47811	0,1	1	1	216
III/4794	0,2	3	1	125
III/4806	0,2	8	2	37
III/4826	0,0	1	1	6
III/4832	0,3	7	1	84
III/4835	0,0	2	2	26
III/4837	0,1	10	1	22
III/4841	0,4	3	1	198
III/48411	0,7	5	1	260
III/48414	0,2	11	1	49
III/48416	0,1	2	1	99
III/48425	0,9	5	2	349

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4848	1,3	18	6	129
III/4867	0,2	4	1	97
III/4868	0,1	4	1	47
III/487	0,4	4	1	151
III/4886	0,3	4	1	112
III/49010	0,1	5	1	32
III/49011	0,1	4	1	42
III/49015	0,1	3	1	82
III/49016	0,3	10	2	57
III/4911	0,3	3	1	163
III/4912	0,1	4	1	37
III/4915	0,9	9	1	163
III/4916	0,4	3	2	272
III/4921	0,4	6	1	108
III/4942	0,6	14	2	74
III/4943	0,0	3	1	20
III/49516	0,2	8	1	33
III/49518	0,0	4	1	21
III/49520	0,2	3	1	118
III/49710	0,1	3	1	67
III/49714	0,6	8	2	112
III/49718	0,1	1	1	89
III/4972	1,9	18	4	158
III/49720	0,2	4	1	79
III/49724	1,0	4	2	214
III/4976	0,1	8	1	25

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/4981	0,4	9	2	88
III/4982	0,1	7	1	29
III/4983	0,3	9	1	47
III/4984	0,0	9	1	5
III/4992	0,6	12	2	77
III/501	0,0	1	1	168
III/5018	0,2	6	2	71
III/5019	0,1	6	1	31
III/50736	0,1	9	2	36
III/511	0,1	5	1	36
III/513	1,0	3	1	399
III/525	0,0	0	1	49
III/552	0,3	3	1	115
III/553	0,0	3	1	29
III/5531	0,8	14	4	91
III/555	1,0	1	1	978
III/57011	0,1	1	1	144
III/5715	0,2	6	1	72
III/5726	1,1	17	3	102
III/6031	0,2	13	4	28
III/6124	0,0	4	1	3
III/613	0,0	4	1	10
III/616	0,0	4	1	0
III/63	0,7	4	2	212
III/724	2,3	2	1	1 114
III/728	0,2	2	1	192

Silnice číslo	Odhad příjmů [mil.Kč]	Délka [km]	Počet úseků	Stř. intenzita dopravy [nákladní vozidla/24h]
III/77	0,4	3	1	229
III/811	1,8	4	1	656
III/815	1,3	4	2	415
III/817	6,9	2	1	4 263

Zdroj: Celostátní sčítání dopravy 2010 (<http://scitani2010.rsd.cz/>), agregováno

10.2 Podklady pro ABC analýzu

Tabulka 11 Data ABC analýzy

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
0		0	0	0	0,0%
300	3 114,8	54	5 273	449,8	14,4%
500	4 476,3	77	5 224	510,9	11,4%
600	5 042,8	89	4 991	537,6	10,7%
700	6 056,9	110	4 825	578,2	9,5%
800	6 968,4	145	4 735	626,8	9,0%
1100	7 548,1	216	3 809	709,5	9,4%
1200	7 799,0	229	3 804	730,7	9,4%
1400	8 010,0	282	3 328	785,1	9,8%
1600	8 194,6	341	2 941	840,7	10,3%
1700	8 359,3	357	2 889	863,9	10,3%
1800	8 504,4	405	2 677	903,3	10,6%
1900	8 635,7	437	2 590	933,3	10,8%
2100	8 755,3	475	2 455	977,3	11,2%
2300	8 874,1	524	2 316	1 027,6	11,6%
2400	8 991,7	548	2 282	1 052,7	11,7%
2500	9 109,1	585	2 198	1 085,2	11,9%
2600	9 224,1	623	2 153	1 120,2	12,1%
2700	9 505,9	641	2 169	1 146,8	12,1%
2900	9 665,0	697	2 066	1 202,0	12,4%
3000	9 810,8	710	2 060	1 221,2	12,4%
3100	9 880,5	731	2 041	1 243,6	12,6%
3200	9 945,9	763	1 979	1 274,2	12,8%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
3300	10 010,5	784	1 958	1 296,5	13,0%
3400	10 071,3	817	1 909	1 325,7	13,2%
3500	10 129,8	840	1 877	1 350,9	13,3%
3600	10 242,4	860	1 864	1 373,5	13,4%
3700	10 294,0	880	1 840	1 395,0	13,6%
3800	10 343,8	912	1 796	1 425,3	13,8%
3900	10 486,3	953	1 760	1 460,6	13,9%
4000	10 531,7	971	1 743	1 480,8	14,1%
4100	10 655,2	999	1 727	1 510,2	14,2%
4300	10 691,3	1031	1 687	1 547,2	14,5%
4400	10 824,2	1082	1 648	1 590,1	14,7%
4500	10 854,5	1094	1 642	1 606,5	14,8%
4600	10 883,6	1117	1 618	1 629,3	15,0%
4700	10 912,4	1139	1 599	1 653,4	15,2%
4800	10 993,4	1186	1 556	1 691,0	15,4%
4900	11 018,4	1210	1 533	1 714,3	15,6%
5100	11 042,4	1249	1 491	1 736,9	15,7%
5200	11 089,5	1276	1 472	1 746,7	15,8%
5300	11 111,5	1293	1 462	1 759,4	15,8%
5400	11 172,9	1324	1 442	1 769,4	15,8%
5500	11 190,1	1335	1 437	1 778,4	15,9%
5600	11 222,4	1366	1 411	1 789,7	15,9%
5700	11 253,5	1388	1 394	1 799,0	16,0%
5800	11 284,3	1405	1 386	1 808,3	16,0%
5900	11 313,9	1432	1 367	1 819,5	16,1%
6000	11 327,7	1449	1 354	1 828,5	16,1%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
6100	11 341,4	1471	1 338	1 837,5	16,2%
6200	11 368,1	1498	1 319	1 848,6	16,3%
6300	11 419,5	1530	1 303	1 858,5	16,3%
6400	11 444,4	1549	1 294	1 867,7	16,3%
6500	11 456,6	1565	1 285	1 878,4	16,4%
6600	11 480,1	1597	1 264	1 887,7	16,4%
6700	11 491,7	1620	1 249	1 896,7	16,5%
6800	11 503,2	1645	1 232	1 907,5	16,6%
6900	11 536,4	1661	1 227	1 916,9	16,6%
7000	11 547,2	1679	1 216	1 925,8	16,7%
7100	11 577,2	1720	1 193	1 937,1	16,7%
7200	11 586,9	1740	1 185	1 946,0	16,8%
7300	11 596,6	1764	1 170	1 955,0	16,9%
7400	11 625,0	1790	1 158	1 966,1	16,9%
7500	11 643,3	1811	1 148	1 975,3	17,0%
7600	11 668,8	1825	1 144	1 984,4	17,0%
7700	11 684,4	1851	1 131	1 995,3	17,1%
7800	11 699,7	1879	1 117	2 004,4	17,1%
7900	11 721,8	1910	1 105	2 013,7	17,2%
8100	11 729,1	1933	1 093	2 032,9	17,3%
8200	11 764,4	1965	1 083	2 042,5	17,4%
8300	11 778,1	1982	1 076	2 053,2	17,4%
8400	11 791,8	1999	1 069	2 062,2	17,5%
8500	11 805,4	2024	1 058	2 071,3	17,5%
8600	11 818,5	2053	1 045	2 082,1	17,6%
8700	11 849,9	2079	1 038	2 091,5	17,7%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
8800	11 862,2	2094	1 032	2 100,5	17,7%
8900	11 868,2	2110	1 025	2 111,0	17,8%
9000	11 880,0	2131	1 017	2 120,0	17,8%
9100	11 891,7	2157	1 007	2 129,1	17,9%
9200	11 908,9	2180	998	2 139,9	18,0%
9300	11 920,0	2199	991	2 148,9	18,0%
9400	11 936,5	2218	985	2 157,9	18,1%
9500	11 947,1	2243	977	2 168,7	18,2%
9600	11 957,5	2269	967	2 177,7	18,2%
9700	11 962,5	2284	961	2 186,5	18,3%
9800	11 972,4	2312	951	2 197,3	18,4%
9900	11 986,9	2335	944	2 206,4	18,4%
10000	12 000,9	2352	939	2 215,3	18,5%
10100	12 010,0	2372	932	2 226,0	18,5%
10200	12 023,4	2384	929	2 234,9	18,6%
10300	12 036,5	2410	920	2 244,0	18,6%
10400	12 045,2	2423	916	2 254,6	18,7%
10500	12 058,0	2459	905	2 263,8	18,8%
10600	12 070,5	2487	897	2 272,8	18,8%
10700	12 078,8	2503	892	2 283,5	18,9%
10800	12 091,1	2526	886	2 292,5	19,0%
10900	12 103,3	2552	879	2 296,3	19,0%
11000	12 115,1	2572	874	2 301,8	19,0%
11100	12 122,9	2599	866	2 305,6	19,0%
11200	12 138,5	2617	862	2 309,3	19,0%
11300	12 146,2	2632	858	2 312,9	19,0%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
11400	12 153,5	2662	849	2 316,7	19,1%
11500	12 164,3	2684	844	2 320,4	19,1%
11600	12 171,3	2702	839	2 324,0	19,1%
11700	12 178,4	2721	834	2 327,6	19,1%
11800	12 192,3	2747	828	2 331,4	19,1%
11900	12 202,5	2768	823	2 335,1	19,1%
12000	12 212,5	2789	818	2 338,8	19,2%
12100	12 222,2	2812	812	2 342,5	19,2%
12200	12 228,5	2822	810	2 346,0	19,2%
12300	12 234,8	2850	803	2 349,7	19,2%
12400	12 244,0	2875	797	2 353,5	19,2%
12500	12 253,0	2891	794	2 357,1	19,2%
12600	12 261,8	2912	789	2 360,8	19,3%
12700	12 267,5	2935	783	2 364,4	19,3%
12800	12 278,4	2957	779	2 368,1	19,3%
12900	12 283,7	2978	774	2 371,7	19,3%
13000	12 291,4	2994	771	2 375,3	19,3%
13100	12 299,1	3012	767	2 378,9	19,3%
13200	12 309,1	3026	764	2 382,6	19,4%
13300	12 319,1	3049	760	2 386,3	19,4%
13400	12 328,7	3077	755	2 390,0	19,4%
13500	12 335,7	3097	751	2 393,7	19,4%
13600	12 344,8	3120	746	2 397,4	19,4%
13700	12 349,2	3140	742	2 401,0	19,4%
13800	12 355,8	3161	738	2 404,6	19,5%
13900	12 364,3	3187	733	2 408,3	19,5%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
14000	12 372,7	3207	729	2 412,0	19,5%
14100	12 379,0	3231	725	2 415,6	19,5%
14200	12 383,1	3251	721	2 419,2	19,5%
14300	12 387,1	3270	717	2 422,8	19,6%
14400	12 398,6	3301	711	2 426,6	19,6%
14500	12 407,9	3319	708	2 430,2	19,6%
14600	12 411,6	3332	706	2 433,7	19,6%
14700	12 415,2	3339	705	2 437,1	19,6%
14800	12 422,2	3370	699	2 440,9	19,6%
14900	12 428,8	3387	696	2 444,5	19,7%
15000	12 430,4	3397	694	2 447,9	19,7%
15100	12 436,6	3423	690	2 451,6	19,7%
15200	12 441,3	3442	686	2 455,1	19,7%
15300	12 450,3	3469	682	2 458,9	19,7%
15400	12 453,2	3486	679	2 462,4	19,8%
15500	12 457,6	3512	675	2 466,0	19,8%
15600	12 467,4	3534	671	2 469,7	19,8%
15700	12 472,9	3557	668	2 473,4	19,8%
15800	12 478,3	3570	666	2 476,9	19,8%
15900	12 488,6	3608	660	2 480,8	19,9%
16000	12 493,7	3627	658	2 484,4	19,9%
16100	12 498,7	3649	654	2 488,0	19,9%
16200	12 504,7	3678	649	2 491,7	19,9%
16300	12 510,5	3696	647	2 495,3	19,9%
16400	12 517,2	3716	644	2 498,9	20,0%
16500	12 524,9	3734	642	2 502,5	20,0%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
16600	12 532,3	3753	639	2 506,1	20,0%
16700	12 537,4	3776	636	2 509,8	20,0%
16800	12 543,4	3792	634	2 513,3	20,0%
16900	12 554,8	3821	630	2 517,1	20,0%
17000	12 559,3	3836	628	2 520,7	20,1%
17100	12 565,4	3859	625	2 524,3	20,1%
17200	12 571,2	3880	622	2 527,9	20,1%
17300	12 577,5	3905	619	2 531,6	20,1%
17400	12 581,4	3922	617	2 535,1	20,1%
17500	12 584,4	3942	614	2 538,7	20,2%
17600	12 590,0	3962	611	2 542,3	20,2%
17700	12 595,4	3980	609	2 545,8	20,2%
17800	12 602,5	4002	606	2 549,5	20,2%
17900	12 606,2	4022	604	2 553,1	20,3%
18000	12 611,0	4044	601	2 556,7	20,3%
18100	12 616,1	4064	598	2 560,3	20,3%
18200	12 620,9	4081	596	2 563,8	20,3%
18300	12 623,6	4096	594	2 567,3	20,3%
18400	12 628,2	4116	592	2 570,9	20,4%
18500	12 632,2	4142	589	2 574,5	20,4%
18600	12 636,5	4159	587	2 578,1	20,4%
18700	12 643,4	4185	584	2 581,7	20,4%
18800	12 647,6	4206	582	2 585,3	20,4%
18900	12 651,8	4229	579	2 588,9	20,5%
19000	12 653,8	4244	577	2 592,4	20,5%
19100	12 658,0	4268	574	2 596,0	20,5%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
19200	12 662,0	4289	572	2 599,6	20,5%
19300	12 665,2	4307	570	2 603,1	20,6%
19400	12 668,9	4326	567	2 606,7	20,6%
19500	12 674,3	4348	565	2 610,3	20,6%
19600	12 679,0	4371	563	2 613,9	20,6%
19700	12 683,5	4399	560	2 617,6	20,6%
19800	12 687,3	4419	558	2 621,2	20,7%
19900	12 689,5	4435	556	2 624,7	20,7%
20000	12 694,0	4461	553	2 628,3	20,7%
20100	12 696,5	4481	551	2 631,9	20,7%
20200	12 699,0	4499	549	2 635,4	20,8%
20300	12 701,2	4518	547	2 638,9	20,8%
20400	12 703,9	4539	544	2 642,4	20,8%
20500	12 706,0	4554	543	2 645,9	20,8%
20600	12 708,7	4575	540	2 649,5	20,8%
20700	12 711,2	4597	538	2 653,0	20,9%
20800	12 713,6	4619	536	2 656,6	20,9%
20900	12 716,5	4643	533	2 660,2	20,9%
21000	12 718,8	4664	531	2 663,7	20,9%
21100	12 720,7	4684	529	2 667,3	21,0%
21200	12 722,7	4703	527	2 670,8	21,0%
21300	12 724,9	4728	525	2 674,4	21,0%
21400	12 726,6	4749	523	2 677,9	21,0%
21500	12 728,4	4773	520	2 681,5	21,1%
21600	12 730,6	4801	517	2 685,1	21,1%
21700	12 732,6	4830	515	2 688,8	21,1%

Zpoplatněná kumulativní délka [km]	Kumulativní roční příjmy [mil. Kč]	Počet úseků	Průměrná intenzita [počet nákl.voz/24h]	Kumulativní roční výdaje [mil. Kč]	Index výdajů [%]
21800	12 734,4	4857	512	2 692,4	21,1%
21900	12 735,5	4877	510	2 695,9	21,2%
22000	12 736,6	4899	508	2 699,4	21,2%
22100	12 737,6	4923	505	2 703,0	21,2%
22200	12 738,9	4951	503	2 706,6	21,2%
22300	12 740,0	4980	500	2 710,2	21,3%
22400	12 741,0	5006	497	2 713,8	21,3%
22500	12 741,9	5034	495	2 717,4	21,3%
22600	12 742,7	5059	493	2 721,0	21,4%
22700	12 743,3	5085	490	2 724,5	21,4%
22800	12 744,0	5117	487	2 728,2	21,4%
22900	12 744,4	5141	485	2 731,7	21,4%
23000	12 744,8	5171	482	2 735,4	21,5%
23100	12 745,0	5206	479	2 739,0	21,5%
23200	12 745,1	5236	476	2 742,7	21,5%

10.3 Ekonomický model

10.3.1 Obecné parametry výpočtu ekonomického hodnocení

10.3.1.1 Inflace

Míra inflace je stanovena na úrovni dlouhodobého inflačního cíle ČNB, který činí aktuálně 2 % s tolerančním pásmem ± 1 %.

Zdroj: ČNB, <http://www.cnb.cz/>

10.3.1.2 Diskontní součinitel

Dle prováděcích pokynů Ministerstva dopravy pro ŘSD činí hodnota diskontního součinitele 6 %.

Zdroj: ŘSD, <http://www.rsd.cz/>

10.3.1.3 Kategorie účinnosti

Na rozdíl od D a R je rozsah silnic I. třídy cca čtyřnásobný a nelze jej pokrýt enforcementem (velký počet křižovatek, kontrolní brány a počet MEV) v takové míře jako u D a R z důvodů výdajů.

Z tohoto důvodu je nutné počítat s nižší účinností, a to jak u výkonového, tak i u časového zpoplatnění.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.3.1.4 Index růstu dopravních výkonů

Průměrný meziroční index růstu dopravních výkonů byl odvozen z publikace Prognózy intenzit automobilové dopravy TP 225, rok 2010. Do roku 2015 byly dopravní výkony ponechány na úrovni roku 2012, blíže viz Analýza možností rozšíření výkonového zpoplatnění.

Meziroční průměrné indexy růstu dopravních výkonů:

- Pro D a R je 1,006
- Pro silnice I. třídy je 1,004
- Pro silnice II, a III. třídy je 1,002

Zdroj: TP 225
Analýza možností rozšíření výkonového zpoplatnění

10.3.1.5 Index růstu délky zpoplatněných pozemních komunikací

V současné době se nepředpokládá prodloužení zpoplatněných komunikací silnic I. třídy, které jsou pro rozšíření zpoplatnění uvažovány. Meziroční růst délky zpoplatněných D a R byl odhadnut na 16 km.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.3.2 Časový rozsah hodnocení

Z popisu výše uvedených variant vyplývá, že je předpokládáno rozšíření zpoplatnění nejdříve v roce 2015, případně v roce 2017. Pro ekonomické vyhodnocení variant je počítáno s horizontem 12-ti resp. 10-ti let u varianty rozšíření v roce 2017, tzn. všechny varianty jsou spočteny do roku 2026.

10.4 Položky příjmové části ekonomického modelu

10.4.1 Příjmy výkonového zpoplatnění

Pro analýzu příjmů z výkonového zpoplatnění byly posuzovány parametry přímo ovlivňující jejich výši, a to rozsah zpoplatněných komunikací, dopravní výkony a sazby.

10.4.1.1 Rozsah výkonového zpoplatnění

Pro výkonové zpoplatnění bylo počítáno s přírůstkem oproti nulové variantě, tedy ve všech variantách je uvažován jen přírůstek ve zpoplatnění silnic I. třídy bez vybraných úseků, které jsou již v ESVZ zahrnuty. Celková délka přírůstku rozsahu zpoplatnění v síti silnic I. třídy činí 3 973 km.

Zdroj: *Celostátní sčítání dopravy 2010* (<http://scitani2010.rsd.cz/>)

10.4.1.2 Dopravní výkony

Příjmy výkonového zpoplatnění jsou vázány na dopravní výkony a sazbu výkonového zpoplatnění, platí tedy pro varianty B a C.

Tabulka 12 Dopravní výkony pro jednotlivé kategorie silnic pro variantu B a C

Kategorie silnice	Dopravní výkon (mil.Vozokm/rok v roce 2012)
Dálnice, rychlostní silnice	1 752
VU I. třídy	155
Silnice I. třídy (bez VU)	1 320

Zdroj: *Celostátní sčítání dopravy 2010* (<http://scitani2010.rsd.cz/>)
DWH mýtného systému

10.4.1.3 Mýtná sazba

Mýtná sazba neboli sazba výkonového zpoplatnění není uvažována pro variantu A, u které se počítá s časovým zpoplatněním. Výchozí hodnoty jsou uvedeny v tabulce níže.

Mýtné sazby, tedy i výkonový poplatek, jsou každé dva roky upraveny o inflaci předchozího roku.

Tabulka 13 Sazba výkonového zpoplatnění pro jednotlivé kategorie silnic

Kategorie silnice	Mýtná sazba (rok 2015)
Dálnice, rychlostní silnice	4,77
Silnice I. třídy	2,52

Zdroj: *Analýza možností rozšíření výkonového zpoplatnění*

10.4.2 Příjmy časového zpoplatnění

Časové zpoplatnění, platné pro variantu A, má své příjmy vázány jen na příjmy z prodeje silničních kuponů, které jsou závislé jednak na odhadu prodeje různých druhů časových známek. Při jejich propočtech byl výchozím bodem odhad počtu vozidel, která sjedou v rámci ČR na zpoplatněné komunikace I. třídy.

Při predikci příjmů byly využity závěry Analýzy možností časového zpoplatnění v případě odklonu od výkonového zpoplatnění v ČR.

10.4.2.1 Časový poplatek

Tabulka 14 Časové poplatky pro uvažované kategorie vozidel a období pro rok 2015

Kategorie vozidla	Období	Časový poplatek (tis. Kč)
Vozidla M2 + N2	Rok	1,63
	Měsíc	0,16
	10 dní	0,11
	Den	0,03
Vozidla M3 + N3	Rok	7,43
	Měsíc	0,74
	10 dní	0,52
	Den	0,15

Zdroj: *Odborný odhad*

Statistika SFDI poskytnutá od MD

10.4.2.2 Počet unikátních vozidel

Následující tabulka udává unikátní počet vozidel jednotlivých kategorií rozdělených dle typu SK a dle toho, zda se jedná o vozidla domácí nebo zahraniční. Údaje uvedené v tabulce jsou hodnoty předpokládané pro rok 2015.

Tabulka 15 Počet unikátních vozidel pro rok 2015

Kategorie vozidla	Období	Počet (ks)
Vozidla M2 + N2 domácí	Rok	55 248
Vozidla M2 + N2 zahraniční	Rok	23 574
Vozidla M3 + N3 domácí	Rok	89 818
Vozidla M3 + N3 zahraniční	Rok	147 845

Zdroj: *Centrální registr vozidel
DWH mýtného systému*

10.4.3 Ostatní příjmové položky

Mezi ostatní příjmové položky byly zohledněny pokuty a pohledávky za nedodržování mýtné povinnosti.

Pohledávky – pro odhad výše pohledávek byl zvolen poměr stanovených pohledávek k výběru mýta (0,2 %).

Pokuty (jsou příjmem Ministerstva financí) - pro odhad výše pokut byl zvolen poměr vybraných pokut za nedodržování povinnosti v ESVZ (0,5 %).

U časového zpoplatnění nejsou tyto položky zvažovány.

Zdroje: *Celní správa České republiky, (<http://www.celnisprava.cz/>)
DWH ESVZ
ÚPEM ŘSD*

10.5 Položky výdajového modelu

Mýtný systém, resp. jeho rozšiřující nebo nová součást SEM je pro účely vypracování ekonomického hodnocení rozčleněna na jednotlivé složky. Výdaje investiční i provozní se liší dle typu zvažované technologie (DSRC, satelit, hybrid).

10.5.1 Palubní zařízení (OBE)**10.5.1.1 Dodávky OBE**

Jde o výdaje na pořízení určitého počtu palubních zařízení.

Jednotková pořizovací cena se předpokládá proměnlivá v jednotlivých letech provozování systému.

Jednotková pořizovací cena závisí na zvolené technologii.

Dodávky budou realizovány průběžně, v jednotlivých letech, přitom dodávané množství bude meziročně klesat s postupným nasycením trhu.

Dodávky v jednotlivých letech mohou být kráceny vlivem vstupu Poskytovatelů EETS na české území.

Plán dodávek musí počítat s hromadnou náhradou použitých OBE po uplynutí doby jejich životnosti (uvažuje se 5 let).

Plán dodávek musí počítat s předzásobením trhu ještě před spuštěním provozu (plnění v roce R-1).

Předpokládá se, že alternativní varianty založené na hybridním řešení budou pracovat s dvěma druhy OBE, přitom mikrovlnné jednotky budou zpětně kompatibilní se systémem ESVZ.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.1.2 Logistika OBE

Jde o náklady na distribuci a nakládání s palubními zařízeními OBE.

Logistika zahrnuje zejména: transport OBE z výrobního závodu do centrálního skladu, skladování, opatření OBE spotřebitelským balením a drobným příslušenstvím (návody, spotřební materiál), rozvoz OBE na jednotlivá distribuční/obchodní místa (POS), rozesílání hromadných dodávek OBE velkým odběratelům, sběr použitých OBE a jejich kontrola, vyčištění a nové zabalení, drobné opravy (výměna baterie, držáku, kabelu), sledování a řízení stavu zásob OBE ve skladech a na jednotlivých POS, vyřizování a sledování reklamací OBE.

Náklady na logistiku OBE jsou svázány s předpokládaným množstvím OBE v používání a dodávek OBE v jednotlivých letech.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.2 Sběr a zpracování dat z OBE o užívání zpoplatněné sítě

10.5.2.1 Vybudování a provoz infrastruktury mýtných bran

Jde o výdaje spojené s vybudováním a provozováním mýtných bran.

Investiční výdaje zahrnují zejména stavby (ocelové konstrukce) a provozní soubory technologie, včetně přípojek energií a telekomunikací, dokumentaci, inženýring, uvedení do provozu a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují energie, telekomunikační služby, provozní (preventivní a následnou) údržbu.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.2.2 Sběr a zpracování dat z OBE

Výdaje na vybudování a provoz centrálního systému na sběr a zpracování dat z palubních zařízení OBE.

Tento systém zahrnuje obousměrný přenos dat z/do palubních zařízení, zpracování a vstupní kontrolu přijatých dat, mediaci, mapové přiřazení a kontrolu (bude-li třeba), tarifkaci, ocenění a sestavení výsledné mýtné transakce. Systém musí podporovat aktualizaci firmwaru/software v OBE, aktualizaci geografických dat (bude-li třeba).

Investiční výdaje zahrnují zejména dodávku systému zpracování dat, včetně softwaru, umístění, instalaci a oživení systému, počáteční nastavení, zaškolení obsluhy a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují nájmy prostoru, energie, telekomunikační služby, licenční poplatky, provozní údržbu a správu systému.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.2.3 Zpracování kontextových dat mýtného

Výdaje na přípravu a údržbu kontextových dat mýtného zahrnují dvě věcné oblasti:

- tarify a tarifní tabulky;
- definici a popis topologie zpoplatněné sítě pozemních komunikací.

Investiční výdaje zahrnují vytvoření, počáteční naplnění a vyzkoušení datové struktury tarifů, pravidel jejich použití a mýtných sazeb; v případě, že bude použita satelitní technologie, pak zahrnují navíc vytvoření digitálního mapového díla, které detailně popisuje topologii zpoplatněných komunikací, včetně zaměření a vyzkoušení v terénu.

Provozní výdaje zahrnují zejména:

- průběžné aktualizace tarifů, tarifních tabulek a pravidel jejich použití v návaznosti na změny právních předpisů, včetně ověření správnosti provedených změn;
- průběžné aktualizace popisu topologie zpoplatněné sítě, které mohou být dočasné (objížďky, uzavírky) nebo trvalé (např. nové úseky PK), a to včetně ověření správnosti provedených změn v terénu (týká se především satelitní technologie).

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.2.4 Alternativní úhrada mýtného

Alternativní úhrada mýtného znamená možnost uhradit mýtné před jízdou podle požadované trasy a času jízdy prostřednictvím

- elektronických samoobslužných kanálů (internet, mobil);
- vybraných obchodních míst (POS), především na hraničních přechodech.

Alternativní úhrada mýtného nevyžaduje povinnou instalaci palubního zařízení OBE, o zaplacení mýtného se vede evidence a řidič vozidla obdrží doklad v elektronické nebo listinné formě.

Alternativní úhrada mýtného je určena pro příležitostné uživatele zpoplatněných komunikací.

Investiční výdaje zahrnují aplikaci pro předprodej mýtného a evidenci úhrad, a jeho integraci se systémem kontroly (enforcementem). Výdaje na front-end prodejní terminály POS jsou zahrnuty ve výdajích na vybavení POS na jiném místě.

Provozní výdaje zahrnují výdaje na správu a údržbu aplikací pro alternativní úhradu mýtného, správu obsahu a zpracování dat obchodního portálu. Výdaje na obsluhu POS, provozní výdaje POS, výdaje platebního styku a výdaje na řešení reklamací jsou zahrnuty na jiných místech.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.3 Zúčtování mýtných transakcí a platební styk

10.5.3.1 Centrální zpracování dat – vedení zákaznických účtů, fakturace a saldokonto

Výdaje na vybudování a provoz centrálního systému pro vedení zákaznických účtů, fakturaci a saldokonto.

Investiční výdaje zahrnují zejména dodávku systému centrálního zpracování dat, včetně softwaru, umístění, instalaci a oživení systému, počáteční nastavení, zaškolení obsluhy a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují nájmy prostoru, energie, telekomunikační služby, licenční poplatky, provozní údržbu a správu systému.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.3.2 Bezhotovostní platební styk

Výdaje na zajištění bezhotovostních plateb prostřednictvím tankovacích karet a platebních karet vydaných bankovními a jinými institucemi.

Investiční výdaje zahrnují zejména integraci centrálního systému s jedním nebo více clearingovými centry pro zúčtování platebních operací uskutečněných platebními a tankovacími kartami, ověření a vyzkoušení platebního subsystému a jeho provoz v období předzásobením trhu OBE před spuštěním produktivního provozu.

Provozní výdaje zahrnují zejména odměnu zúčtovacímu centru, resp. vydavateli karty za provedené transakce.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.3.3 Vymáhání pohledávek

Výdaje na vymáhání pohledávek se týkají vymáhání pohledávek, jejichž splatnost uplynula, a které nebyly uhrazeny ani po standardním upomínacím procesu, zajišťovaným systémem fakturace a saldokonta.

Investiční výdaje zahrnují implementaci systému správy dokumentů a evidence stavu a postupu vymáhání.

Provozní výdaje zahrnují zejména odměnu za právní a exekuční služby, spojené s vymáháním nedobytných pohledávek.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.4 Zákaznické služby

10.5.4.1 Vybudování a provoz sítě obchodních míst (POS)

Jde o výdaje spojené s vybudováním a provozováním obchodních míst POS a centrálního zákaznického systému.

POS poskytují uživatelům pozemních komunikací zákaznické služby, zejména vydávají OBE, přijímají úhrady mýtného a kauce, poskytují informace a přijímají reklamace, stížnosti a podněty. Vybraná POS mohou poskytovat i další služby, např. alternativní úhradu mýtného.

Centrální zákaznický systém eviduje smlouvy s jednotlivými zákazníky, eviduje vozidla a jejich OBE, je propojený se systémem fakturace a saldokonta, podporuje evidenci reklamací a jejich vyřizování. Prostřednictvím propojení na zákaznický portál umožňuje zákaznickou samoobsluhu.

Investiční výdaje zahrnují zejména implementaci centrálního zákaznického systému a vybavení pracovišť POS pro styk se zákazníky, které zahrnuje zejména: terminál zákaznického systému s pokladnou a příslušenstvím, zřízení příručního skladu pro OBE na každém POS, vnější a vnitřní označení POS, ostatní zařizovací předměty pro obchodní místo, uvedení do provozu, vyzkoušení a zaškolení obsluhy. Součástí investičních výdajů jsou výdaje na provedení úvodní distribuční kampaně pro distribuci dostatečného počtu OBE před spuštěním produktivního provozu.

Provozní výdaje zahrnují nájmy, energie, telekomunikační služby, provozní obsluhu a údržbu POS a provoz centrálního zákaznického systému.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.4.2 Poskytování služeb telefonické podpory

Výdaje zahrnují poskytování služeb telefonické podpory uživatelům pozemních komunikací. Prostřednictvím telefonické podpory je zpravidla možné získat obecné a provozní informace o systému výkonového zpoplatnění, nahlásit vadné palubní zařízení nebo jiný problém, získat radu k řešení problémů týkajících se systému výběru mýtného, podat reklamaci, získat informace o fakturaci a uskutečněných úhradách mýtného.

Předpokládá se, že pro tyto účely bude využito některé existující centrum sdílených služeb telefonické podpory.

Investiční výdaje zahrnují jednorázové výdaje na propojení obslužné aplikace centra tel. podpory se zákaznickým systémem, proškolení operátorů a provoz po dobu úvodní informační kampaně pro podporu distribuce dostatečného množství OBE před zahájením produktivního provozu systému.

Provozní výdaje budou v jednotlivých letech odstupňovány podle náběhové křivky provozu systému a jeho postupného ustálení. Provozní výdaje zahrnují poskytování služeb centra tel. podpory na bázi pevné měsíční ceny s aplikací výkonové složky.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.4.3 Informační portál a zákaznická samoobsluha

Výdaje na vybudování a provoz informačního portálu a zákaznické samoobsluhy.

Informační portál poskytuje prostředky dálkového přístupu všeobecné informace o způsobu a podmínkách výkonového zpoplatnění, umožňuje uhradit např. předplacené mýtné v režimu alternativní úhrady. Registrovaným uživatelům poskytuje zabezpečený přístup ke správě jejich uživatelského účtu, přehled a detaily vyúčtování a nabízí možnost dodatečné úhrady mýtného. Portál umožňuje stažení dokumentů a podávání reklamací.

Investiční výdaje zahrnují zejména dodávku technologie, včetně softwaru, umístění, instalaci a oživení systému a jeho integraci se zákaznickým systémem a systémem pro fakturaci a saldokonto, počáteční naplnění obsahu, zaškolení obsluhy a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují nájmy prostoru, energie, telekomunikační služby, licenční poplatky, provozní údržbu a správu systému a správu obsahu.

Zdroj: Odborný odhad

10.5.5 Kontrolní systém (enforcement)

10.5.5.1 Vybudování a provoz infrastruktury kontrolních bran

Jde o výdaje spojené s vybudováním a provozováním kontrolních bran.

Investiční výdaje zahrnují zejména stavby (ocelové konstrukce) a provozní soubory technologie, včetně přípojek energií a telekomunikací, dokumentací, inženýring, uvedení do provozu a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují energie, telekomunikační služby, provozní (preventivní a následnou) údržbu.

Předpokládá se, že stávající kontrolní stanoviště pořízená v rámci ESVZ budou začleněna do systému.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.5.2 Vozidla mobilní kontroly

Jde o výdaje na pořízení určitého počtu vozidel mobilní kontroly (MEV) a jejich provozování.

Investiční výdaje zahrnují zejména pořízení vozidel, jejich přestavbu a vybavení technologickým zařízením, které umožňuje kontrolu vozidel podléhajících povinnosti platit mýtné za jízdy a v klidu. Samotná vozidla musí být po ujetí předepsaného počtu kilometrů, tedy zpravidla každé tři roky obměněna.

Provozní výdaje zahrnují výdaje na periodickou a následnou údržbu vozidel, údržbu technologie.

Na základě výše ročních výdajů prací spojených s výkonem kontrolní činnosti v agendě výkonového zpoplatnění za rok 2007 – 2010 byly vypočítány průměrné roční výdaje na jedno vozidlo a jednu směnu, které činí 1.0 mil Kč. Pro SEM byl zvažován jen třísměnný provoz.

Zdroj: *Odborný odhad*

Dopis od Generálního ředitelství cel (17633/2011-900000-332)

10.5.5.3 Centrální zpracování a vyhodnocení kontrolních dat

Výdaje na vybudování a provoz centrálního systému pro zpracování a vyhodnocení kontrolních dat.

Investiční výdaje zahrnují zejména dodávku systému centrálního zpracování kontrolních dat, včetně softwaru, umístění, instalaci a oživení systému, počáteční nastavení, zaškolení obsluhy a vyzkoušení.

Provozní výdaje zahrnují činnost operátorů zpracování, nájmy prostoru, energie, telekomunikační služby, licenční poplatky, provozní údržbu a správu systému.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.6 Výdaje na dopravní značení

Zpoplatněné komunikace je nutné před zavedením zpoplatnění řádně označit dopravními značkami, a to jak jednotlivé křižovatky, tak i hraniční přechody.

Zdroj: *Úsek provozní, ŘSD*

10.5.7 Výdaje na likvidaci systému

Pro varianty satelitního zpoplatnění lze předpokládat, že bude nutné ve variantách satelitního zpoplatnění zlikvidovat stávající brány.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.8 Ostatní výdaje

10.5.8.1 PR a marketing

Pro časové zpoplatnění jsou výdaje na PR a marketing nižší, tento typ zpoplatnění nevyžaduje tak masivní a opakované kampaně v porovnání se zavedením rozšířeného výkonového zpoplatnění.

Zdroj: *Odborný odhad*

10.5.8.2 Ostatní (rezervy, audit, právní poradenství)

Mezi ostatní výdaje zařazujeme jak provozní tak investiční výdaje týkající se projektového managementu, právního poradenství, nezávislého auditu a rezerv (projektové výdaje, studie, ostatní rezervy). Hodnoty těchto výdajů jsou stanoveny expertním odhadem.

Zdroj: Odborný odhad

Deloitte označuje jednu či více společností Deloitte Touche Tohmatsu Limited, britské privátní společnosti s ručením omezeným zárukou, a jejích členských firem. Každá z těchto firem představuje samostatný a nezávislý právní subjekt. Podrobný popis právní struktury společnosti Deloitte Touche Tohmatsu Limited a jejích členských firem je uveden na adrese www.deloitte.com/cz/onas.

Společnost Deloitte poskytuje služby v oblasti auditu, daní, poradenství a finančního poradenství klientům v celé řadě odvětví veřejného a soukromého sektoru. Díky globálně propojené síti členských firem ve více než 150 zemích má Deloitte světové možnosti i hlubokou znalost místního prostředí, a může tak pomáhat svým klientům k úspěchu na všech místech jejich působnosti. Přibližně 182 000 odborníků usiluje o to, aby se společnost Deloitte stala etalonem nejvyšší kvality.

© 2012 Deloitte Česká republika