**III.**

**Koncept přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016**

**Česká republika – Ministerstvo dopravy**

**nábřeží Ludvíka Svobody 12**

**110 15 Praha 1**

#

Obsah

[A. Seznamy 3](#_Toc416706615)

[A.1 Seznam obrázků 3](#_Toc416706616)

[A.2 Seznam grafů 3](#_Toc416706617)

[A.3 Seznam tabulek 3](#_Toc416706618)

[B. Manažerské shrnutí 4](#_Toc416706619)

[C. OBECNÁ ČÁST 5](#_Toc416706620)

[C.1. Důležité milníky ve zpoplatnění pozemních komunikací v České republice 5](#_Toc416706621)

[C.2 Základní informace o Systému elektronického mýta v České republice 6](#_Toc416706622)

[C.3 Tranzit nákladních vozidel s hmotností 12 t a výše přes Českou republiku 9](#_Toc416706623)

[C.4 Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací 10](#_Toc416706624)

[D. Cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací 11](#_Toc416706625)

[D.1 Fiskální cíl 11](#_Toc416706626)

[D.2 Mýtné jako regulační nástroj 11](#_Toc416706627)

[D.3 Další cíle 12](#_Toc416706628)

[E. Koncept přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016 13](#_Toc416706629)

[E.1 Výchozí stav 13](#_Toc416706630)

[E.2 Nulová varianta 13](#_Toc416706631)

[E.3 další postup 13](#_Toc416706632)

[E.4 navrhovaný postup v čase 14](#_Toc416706633)

[F. Základní východiska zpoplatnění 17](#_Toc416706634)

[F.1 Technologické možnosti zpoplatnění po roce 2016 17](#_Toc416706635)

[G. Evropská služba elektronického mýta v České republice 18](#_Toc416706636)

[H. Harmonogram 19](#_Toc416706637)

# Seznamy

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1 – Mapa výkonové zpoplatněných pozemních komunikací v České republice

## Seznam grafů

Graf č. 1 – Vývoj průměrného mýtného pro nákladní vozidla nad 3,5 t

Graf č. 2 – Meziroční změny předpisu mýta podle emisních tříd

Graf č. 3 – Tranzit vozidel přes území České republiky

Graf č. 4 – Odhadované roční příjmy a náklady v závislosti na délce zpoplatněných pozemních komunikací

## Seznam tabulek

Tabulka č. 1 – Důležité milníky ve zpoplatnění pozemních komunikací

Tabulka č. 2 – Souhrn informací o Systému elektronického mýta v České republice

Tabulka č. 3 – Vývoj výběru mýtného v letech 2007 – 2014

Tabulka č. 4 – Vývoj výběru mýtného, investic, provozních nákladů a nákladové efektivity v letech 2007 – 2014

# Manažerské shrnutí

Ministerstvo dopravy v rámci přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016 stanovilo následující premisy, které se bude snažit ve všech variantách vývoje zachovat a jejichž naplnění je základem dosažení bezvadně fungujícího Systému elektronického mýta po roce 2016:

* **technologicky neutrální zadávací řízení na dodavatele Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících v délce trvání 10 let, eventuálně zadávací řízení na poskytovatele mýtných dat a služeb s tím souvisejících, přičemž Evropská služba elektronického mýta (dále také „EETS“) bude nedílnou součástí podmínek zadávacího řízení (bude finálně rozhodnuto v návaznosti na jednání Řídícího výboru pro přípravu dokumentace zadávacího řízení na dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto systému po roce 2016, který byl ustanoven na základě usnesení vlády České republiky č. 126 ze dne 26. února 2014 (dále také „Řídící výbor“));**
* **možnost využití stávající mýtné infrastruktury, resp. maximalizace potenciálu jejího využití případnými uchazeči v rámci technologicky neutrálního zadávacího řízení;**
* **eliminace rozsáhlých legislativních změn, které by značně zkomplikovaly a prodloužily přípravu technologicky neutrálního zadávacího řízení, resp. by oddálily jeho samotné zahájení;**
* **mýtné jako fiskální cíl;**
* **snaha udržet nákladovou efektivitu v rozmezí 10 – 20 %.**

# OBECNÁ ČÁST

## Důležité milníky ve zpoplatnění pozemních komunikací v České republice

|  |  |
| --- | --- |
| Datum | Událost  |
| 29. března 2006 | Uzavřena smlouva s konsorciem Kapsch TrafficCom AG, KAPSCH TELECOM spol. s r.o., Kapsch BusinessCom AG, Kapsch CarrierCom AG, Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Kapsch Telematic Services spol. s r.o., PVT, a.s. (dále také „Konsorcium společností Kapsch“) o dodávce a o službách - celková cena 18,556 mld. Kč bez DPH, tj. 22,094 mld. Kč včetně DPH (podpis smlouvy byl opožděn z důvodu odvolání jednotlivých účastníků řízení, šetření ÚOHS, parlamentní komise atd.).Dle zadávací dokumentace mělo být zpoplatněno 1019 km dálnic a rychlostních silnic a 1562 km silnic I. třídy.Provozováním Systému elektronického mýta bylo pověřeno Ředitelství silnic a dálnic ČR.Použitá technologie: DSRC 5,8 GHz. |
| 1. ledna 2007 | Zahájeno výkonové zpoplatnění vozidel nad 12 tun na síti dálnic a rychlostních silnic. |
| 1. ledna 2008 | Zahájeno výkonové zpoplatnění vozidel nad 12 tun na síti silnic I. třídy. |
| 1. ledna 2010 | Zahájeno výkonové zpoplatnění vozidel nad 3,5 tuny do 12 tun. |
| 1. února 2010 | Zavedeny zvýšené páteční mýtné sazby (15:00 – 21:00) z důvodu regulace pátečního provozu těžkých nákladních vozidel. |
| 1. ledna 2011 | Zavedení 3 emisních kategorií (Euro 0-II, Euro III a IV, Euro V a vyšší), zvýšení mýtných sazeb o 25 % pro emisní kategorie Euro 0-II a Euro III a IV. |
| 1. září 2011 | Zavedeny snížené mýtné sazby pro autobusy – vozidla kategorie M2 a M3. |
| 1. ledna 2012 | Zvýšení mýtných sazeb v emisních kategoriích Euro 0-II a Euro III a IV o 25 %. |
| 1. února 2014 | Snížen rozsah zvýšených sazeb v pátek 1 hod. (15:00 – 20:00, místo původních 15:00 – 21:00). |
| 1. ledna 2015 | Zvýšení mýtných sazeb v emisních kategoriích Euro III-IV o 8,2 % a Euro V a vyšší o 9,8 % a zavedení samostatné sazby pro vozy s emisní třídou Euro VI a EEV v nezměněné výši jako předchozí sazby pro Euro V a vyšší. |

Tabulka č. 1 – Důležité milníky ve zpoplatnění pozemních komunikací

## Základní informace o Systému elektronického mýta v České republice

Systém elektronického mýta byl zprovozněn 1. ledna 2007, a to na 612,4 km dálnic a 319,8 km rychlostních silnic. K 1. lednu 2015 evidujeme v České republice 1244,3 km zpoplatněných dálnic a rychlostních silnic a 201,9 km silnic I. třídy.



Obrázek č. 1 – Mapa výkonové zpoplatněných pozemních komunikací v České republice

|  |
| --- |
| Souhrn informací o Systému elektronického mýta v České republice |
| 785,6 km dálnic |
| 458,7 km rychlostních silnic |
| 201,9 km silnic I. třídy |
| 525 mýtných úseků |
| 265 mýtných bran |
| Z toho 47 kontrolních mýtných bran |
| 18 mobilních kontrolních bran (navíce 3 mobilní kontrolní brány jsou Konsorcia Kapsch) |
| 35 vozidel enforcementu (Celní správa ČR) (navíc 9 náhradních vozidel je Konsorcia Kapsch) |
| 15 kontaktních míst |
| 254 distribučních míst |
| 800 tis. ks palubních jednotek |

Tabulka č. 2 – Souhrn informací o Systému elektronického mýta v České republice

Systém elektronického mýta byl spuštěn s předpokládaným váženým průměrem mýtných sazeb pro dálnice a rychlostní silnice ve výši 4,05 Kč/km a pro silnice I. třídy 1,80 Kč/km. Na následující tabulce je znázorněn vývoj dosaženého váženého průměru mýtných sazeb pro zpoplatněné pozemní komunikace v dělení na dálnice a rychlostní silnice a silnice I. třídy, a to pro nákladní vozidla.



Graf č. 1 – Vývoj průměrného mýtného pro nákladní vozidla nad 3,5 t

V průběhu fungování výkonového zpoplatnění byly identifikovány změny dopravních výkonů podle emisních tříd. Tyto změny lze charakterizovat obnovou vozového parku, kdy ročně narůstal dopravní výkon ekologičtějších vozidel, tj. vozidel s lepší emisní třídou, přičemž tato vozidla byla nižší sazbou mýtného zvýhodněna. Jedná se tedy o jediný možný a doložitelný regulační účinek Systému elektronického mýta, byť je nutné připustit, že i tento účinek je zčásti generován potřebou přirozené obnovy vozového parku (především v dálkové dopravě). Změny mýtných sazeb se nejvíce promítly do předepsaného mýta v letech 2011 a 2012, kdy došlo k vytvoření nové emisní kategorie Euro V a vyšší. V této kategorii nebyly mýtné sazby zvyšovány, a to až do roku 2015, kdy proběhlo zvýšení mýtných sazeb v emisních kategoriích Euro III-IV o 8,2 % a Euro V a vyšší o 9,8 %. Současně s těmito změnami byly zavedeny samostatné sazby pro vozy s emisní třídou Euro VI a EEV, a to ve výši předchozích sazeb emisní kategorie Euro V a vyšší. Na grafu níže je znázorněn vývoj předepsaného mýta podle emisních tříd motorů. Z grafu je patrné, jak i přes nízké mýtné sazby pro emisní kategorii Euro V a vyšší, narůstal podíl na předepsaném mýtu. V roce 2014 podíl na výkonech, nikoliv na předepsaném mýtu, tj. podíl na celkově ujetých vozkm, činil pro emisní kategorii Euro V a vyšší více jak 75 % (podíl na předepsaném mýtu činil 26 %).



Graf č. 2 – Meziroční změny předpisu mýta podle emisních tříd

Navýšení výběru mýtného v letech 2011 a 2012 bylo způsobeno především zvýšením sazeb mýtného a prodloužením délky zpoplatněných komunikací. Avšak nižší výběr mýtného v roce 2012 proti očekávání je způsoben nižšími dopravními výkony a nezvýšením mýtných sazeb u vozidel v emisní kategorii Euro V a vyšší (do které se navíc zařadil významný podíl dopravních výkonů) při změně sazeb mýtného v roce 2012. Podíl autobusů na celkovém mýtném byl v roce 2012 1,2 %, z tohoto důvodu jsou také autobusy, tedy vozidla kategorie M2 a M3, vyňaty, neboť mají od roku 2011 snížené mýtné sazby. Veškeré úpravy mýtných sazeb v uplynulých letech byly realizovány v souladu s dohodou, která byla uzavřena koncem roku 2010 mezi Českou republikou – Ministerstvem dopravy a Sdružením ČESMAD Bohemia.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Vývoj výběru mýta [mil. Kč]** | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** |
|
| **Rychlostní silnice** | 1 041 | 1 153 | 1 036 | 1 375 | 1 918 | 2 034 | 2 050 | 2 101 |
| **Dálnice** | 4 503 | 4 663 | 4 242 | 4 890 | 5 831 | 6 153 | 6 153 | 6 251 |
| **Silnice I. třídy** | 0 | 319 | 258 | 299 | 332 | 377 | 341 | 351 |
| **Celkem** | 5 544 | 6 135 | 5 536 | 6 564 | 8 081 | 8 564 | 8 545 | 8 703 |
| **Dálnice a rychlostní silnice** | 5 544 | 5 816 | 5 277 | 6 265 | 7 749 | 8 187 | 8 203 | 8 352 |
| **Meziroční změna u silnic I. třídy** |   | -19 % | 16 % | 11 % | 14 % | -9 % | 3 % |
| **Meziroční změna u dálnic a rychlostních silnic** | 5 % | -9 % | 19 % | 24 % | 6 % | 0 % | 2 % |
| **Meziroční změna celkem** | 11 % | -10 % | 19 % | 23 % | 6 % | 0 % | 2 % |

Tabulka č. 3 – Vývoj výběru mýtného v letech 2007 – 2014

|  |
| --- |
|  Nákladová efektivita Systému elektronického mýta v letech 2007 - 2014 |
| Položka / rok | **2007** | **2008** | **2009** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **celkem** |
| Náklady celkové (investiční a provozní) [mil. Kč] | 1 791,7 | 3 241,7 | 3 120,4 | 2 299,3 | 2 433,5 | 2 914,6 | 2 691,1 | 2 294,2 | **20 786 561** |
| Výnosy [mil. Kč] | 5 565,3 | 6 144,2 | 5 543,3 | 6 574,4 | 8 126,0 | 8 680,1 | 8 555,0 | 8 715,0 | **57 903 177** |
| Nákladová efektivita [%] | 32,19 | 52,76 | 56,29 | 34,97 | 29,95 | 33,58 | 31,46 | 26,32 | **35,90** |

Tabulka č. 4 – Vývoj výběru mýtného, investic, provozních nákladů a nákladové efektivity v letech 2007 – 2014

## Tranzit nákladních vozidel s hmotností 12 t a výše přes Českou republiku

Ve stávajícím mýtném systému dochází k mírnému nárůstu výběru mýtného od zahraničních vozidel. Dopravní výkon těchto vozidel je složen z výkonů vozidel, jejichž cílová stanice je na území ČR nebo se jedná o vozidla tranzitující. ČR je díky své poloze ve středu Evropy významnou tranzitní zemí. Rozsah tranzitu nákladních vozidel s hmotností nad 3,5 t je veden především po trase dálnic D2-D1-D5 a D8 v obou směrech. V níže uvedeném grafu jsou uvedeny pro vybrané hraniční přechody podíly vozidel, které do 24 hodin po vjezdu do ČR vyjedou na jiném hraničním přechodu mimo území ČR (z analýzy dat za rok 2011). Z pohledu tranzitu je nejvíce vytížený hraniční přechod na dálnici D2 se Slovenskou republikou, následovaný hraničním přechodem na dálnici D8 a D5 se Spolkovou republikou Německo. Na hraničních přechodech přímo navazujících na zpoplatněné pozemní komunikace tranzituje průměrně cca 29 % vozidel z celkového počtu vjíždějících vozidel.

V následujícím grafu je zobrazen počet nákladních vozidel nad 12 tun na hraničních přechodech přímo navazujících na zpoplatněné pozemní komunikace.



Graf č. 3 – Tranzit vozidel přes území České republiky

Tranzit tvoří 29 % výkonů na zpoplatněných komunikacích, proto je důležité se zabývat přístupem k příležitostným uživatelům zpoplatněných pozemních komunikací v ČR.

## Rozsah zpoplatněných pozemních komunikací

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



Graf č. 4 – Odhadované roční příjmy a náklady v závislosti na délce zpoplatněných pozemních komunikací

# Cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací

* 1. Fiskální cíl

Ministerstvo dopravy považuje za klíčový fiskální cíl zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 t – zajištění příjmů ze zpoplatnění pro Státní fond dopravní infrastruktury, tzn. dosažení větší stability financování dopravní infrastruktury zdrojem, který není přímo závislý na fiskální politice státu – tento cíl lze považovat s ohledem na současný stav poznání v dané problematice za zásadní.

* 1. Mýtné jako regulační nástroj
1. Ministerstvo dopravy si je plně vědomo faktu, že jakýkoliv systém elektronického mýta, který by byl navržen v souladu s právními předpisy Evropské unie, disponuje velmi omezenými regulačními možnostmi (pouze v podobě výše mýtných sazeb v jednotlivých kategoriích vozidel) k regulaci dopravy, a to ve smyslu regulace dopravního proudu, nikoliv jeho skladby. Právní předpisy Evropské unie a České republiky dávají možnosti regulovat skladbu dopravního proudu, a to co do vlivu provozu těžkých nákladních vozidel na životní prostředí, resp. zastoupení jednotlivých emisních tříd motorů těchto vozidel v dopravním proudu. V tomto ohledu bylo dosaženo znatelného účinku regulace pomocí zvýhodnění vozidel, jejichž motory disponují lepšími emisními třídami. Především se jednalo o znatelný růst podílu na výkonu vozidel s emisní třídou Euro V a vyšší v letech 2010 – 2014, který dosáhl více jak 75 %.
2. S ohledem na právní předpisy EU není možné stanovit na silnicích II. a III. třídy takové mýtné sazby, které by způsobily přesun těžkých nákladních vozidel na dálnice a rychlostní silnice či na silnice I. třídy. To prakticky znamená, že za kvalitu dopravy na silnicích II. a III. třídy není možné předepisovat obdobné nebo vyšší mýtné než na pozemních komunikacích s vyšší kvalitou dopravy.
3. Regulace těžkých nákladních vozidel ve smyslu trasování je úkon téměř nemožný, neboť systém tvorby mýtných sazeb neumožňuje použít libovolné výše těchto sazeb, které by mohly ovlivnit chování řidičů či provozovatele těchto vozidel. Tak jako samotný Systém elektronického mýta prochází notifikací ze strany Komise, tak i samotný výpočet mýtných sazeb prochází touto notifikací, proto je nerealizovatelné stanovit libovolné mýtné sazby.
4. Ministerstvo dopravy však v roce 2010 přistoupilo k záměru regulovat těžká nákladní vozidla, a to v pátek odpoledne. Z těchto důvodů byly zavedeny zvýšené mýtné sazby v období pátku od 15:00 do 21:00 (od 1. 2. 2014 doba zvýšených mýtných sazeb byla zkrácena na 15:00 – 20:00). V rámci prvotního vyhodnocení ještě v průběhu roku 2010 bylo zjištěno, že páteční zvýšené mýtné sazby způsobily cca 11% pokles provozu vozidel podléhajících mýtné povinnosti, což bylo vyhodnoceno pouze jako dílčí úspěch, byť zde existují jiné nástroje pro regulaci, jako např. plošné zákazy jízdy vozidel nad 12 t.
	1. Další cíle
5. Mezi další cíle zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací lze zařadit:
* zajištění **dat** o chování dopravního proudu pro řízení provozu na pozemních komunikacích
* zajištění **dat** pro další informační systémy veřejné správy a
* zajištění **dat** pro efektivní hospodaření s vozovkou z hlediska údržby a oprav dle dopravní zátěže a skladby dopravního proudu.
1. Mýtné je prostředkem pro zajištění **návratnosti** investic do silniční infrastruktury. Mýtné by tak mělo zajistit **roční** návratnost prostředků na údržbu zpoplatněné sítě pozemních komunikací a **roční podíl** z investičních nákladů tak, aby došlo k jejich úhradě za dobu životnosti této infrastruktury. Neopominutelným přínosem zpoplatnění je to, že se na úhradě nákladů na silniční infrastrukturu podílejí také **zahraniční** vozidla, resp. všichni uživatelé této infrastruktury.
2. Indikátorem naplnění cílů zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací vozidly s celkovou hmotností nad 3,5 t by měla být **míra nákladové efektivity**, kterou vládou schválená Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 stanovuje na úrovni nejvýše 30 %(viz kapitola 4.3.1 Zajištění zdrojů prostřednictvím klasického financování). **Cílem Ministerstva dopravy je významně snížit nákladovost pod tuto úroveň, ideálně dosáhnout nákladové efektivity v rozmezí 10 – 20 %.**

S ohledem na výše uvedené cíle je nutné se zabývat možnostmi případného rozšíření výkonového zpoplatnění, které bude s přibývajícím počtem km zpoplatněných pozemních komunikací zhoršovat nákladovou efektivitu, a úpravou mýtných sazeb.

1. Ministerstvo dopravy o zabezpečení výběru mýta vlastními silami počínaje 1. lednem 2017 neuvažuje. Důvodem pro tento postup je materiální a personální nevybavenost Ředitelství silnic a dálnic ČR potřebná pro nabytí způsobilosti mýtný systém provozovat a rozvíjet vlastními silami. Ministerstvo dopravy v zadávacím řízení na technologicky neutrální řešení výběru mýta zakotví ve smlouvě povinnost nově vybraného provozovatele mýtného systému poskytnout součinnost buď organizaci Ministerstvem dopravy zřízené, nebo právnické osobě Ministerstvem dopravy určené (zejména, nikoliv však výlučně, některému subjektu spadajícímu do rezortu dopravy) tak, aby stát nabyl způsobilost mýtný systém převzít do své správy, nabude-li stavu potřebné připravenosti. V této souvislosti je nutné zdůraznit, že ani současný provozovatel neprovádí celý rozsah činností sám a značný objem činností je plněn subdodavateli, čemuž by se nevyhnulo ani Ředitelství silnic a dálnic ČR v případě provozování vlastními silami.

Současně uvádíme, že variantu zabezpečení výběru mýta vlastními silami vyhodnotil Projektový tým pro přípravu Systému elektronického mýta po roce 2016 (poradní orgán Ministerstva dopravy ve věci přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016) jako vysoce rizikovou a finančně nákladnou.

Základní parametry a požadavky na Systém elektronického mýta po roce 2016 jsou tvořeny základními premisami a cíli zpoplatnění obecného užívání pozemních komunikací v České republice.

# Koncept přípravy Systému elektronického mýta po roce 2016

* 1. Výchozí stav

Duben 2015:

* smlouva se stávajícím dodavatelem končí s rokem 2016; do konce účinnosti smlouvy zbývá 20 měsíců;
* ve Smlouvě o službách se stávajícím provozovatelem nejsou především zakotveny a popsány jakékoliv povinnosti stávajícího provozovatele k (i) součinnosti s nově vybraným provozovatelem tak, aby byl zabezpečen plynulý výběr mýta, dále (ii) stát nedisponuje až do okamžiku skončení smlouvy právem zpřístupňovat software a další autorská díla vytvořená v souvislosti se smlouvou o službách třetím osobám (rozuměj dalšímu – novému – provozovateli, stejně tak jako dalším uchazečům v zadávacím řízení).
	1. Nulová varianta

Nulová varianta spočívá v tom, že nebude zahajováno zadávací řízení na výběr nového provozovatele/dodavatele mýtného systému. V takovém případě počínaje rokem 2017 nebude vybíráno mýtné a bude muset být adekvátně změněna právní úprava. Stát dnes nedisponuje materiální a personální vybaveností pro možnost provozovat mýtný systém vlastními silami.

**Ministerstvo dopravy coby gestor problematiky nulovou variantu primárně neuvažuje**, počítá pouze s tím, že případný neúspěch v jednáních s konsorciem Kapsch může přivodit diskontinuitu ve výběru mýta od ledna 2017. Ministerstvo dopravy však od jednání s konsorciem Kapsch očekává pro stát přijatelný výsledek.

* 1. další postup
1. **Příprava technologicky neutrálního zadávacího řízení**

Ministerstvo dopravy pokračuje v přípravě technologicky neutrálního zadávacího řízení pro nalezení nového dodavatele Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s tím souvisejících, eventuálně zadávací řízení na poskytovatele mýtných dat. Byl posílen Projektový tým pro přípravu Systému elektronického mýta po roce 2016, který bude úzce spolupracovat s Řídícím výborem.

I nadále zůstává cílem příprava technologicky neutrálního zadávacího řízení tak, aby bylo umožněno využít stávající mýtné infrastruktury ve vlastnictví státu.

1. **Jednání se stávajícím provozovatelem**

V rámci jednání se stávajícím provozovatelem musí stát získat právní možnost zpřístupnit mýtný systém (včetně technické dokumentace) uchazečům v technologicky neutrálním zadávacím řízení tak, aby byli schopni se seznámit s celým předmětem zadávacího řízení. Výsledky těchto jednání předurčují další kroky státu při přípravě technologicky neutrálního zadávacího řízení (viz dále v části E.4).

1. **Legislativa – změna zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích**

S ohledem na délku legislativního procesu (vládní návrh novely zákona) **Ministerstvo dopravy nezamýšlí uskutečňovat jakékoliv významnější změny právní úpravy.** Důvodem pro toto rozhodnutí jsou důsledky s těmito změnami spojené: Při rozsáhlejší změně uvedeného zákona by bylo možné zahájit technologicky neutrální zadávací řízení až po skončení legislativního procesu v podobě uveřejnění novelizovaného zákona ve Sbírce, tj. zhruba za jeden až jeden a půl roku, což by výrazně oddálilo zahájení plnění nově vybraným uchazečem.

Ministerstvo dopravy se plně poučilo z chyb z přípravy posledního zadávacího řízení na stávající mýtný systém. Zadávací řízení bylo zahájeno ještě dříve, než byla ve Sbírce zákonů uveřejněna novela zavádějící výkonové zpoplatnění. Výsledkem byl naprosto nekoordinovaný, neřiditelný proces.

* 1. navrhovaný postup v čase
1. **Příprava technologicky neutrálního zadávacího řízení**

Ministerstvo dopravy bude realizovat technologicky neutrální zadávací řízení, v němž bude uchazečům umožněno podat variantní nabídku, a to (i) na službu provozu výkonového zpoplatnění s využitím celého stávajícího mýtného systému nebo jeho částí, nebo (ii) dodávku nového mýtného systému a služby jeho provozu, kdy bude rovněž možné využít některé části stávajícího mýtného systému. Ministerstvo dopravy bude realizovat takové zadávací řízení, které bude plně reflektovat veškeré legislativní a technické podmínky aktuálně platné na úrovni ČR i EU, a to včetně modelu Evropské služby elektronického mýtného.

Příprava technologicky neutrálního zadávacího řízení již probíhá, paralelně musejí být splněny některé podmínky pro jeho úspěšnou realizaci (viz níže).

1. **Vytvoření podmínek pro technologicky neutrální zadávací řízení**
2. **Licence**. Stát podle aktuálního stavu znění obchodních podmínek Smlouvy o službách, čl. 1.11. Licence, má sjednáno, že se dodavatel zavazuje zajistit objednateli *ke dni ukončení Smlouvy o službách nevypověditelnou, převoditelnou, výhradní, bezplatnou a neomezenou licenci k vytváření kopií, užívání a zpřístupnění dalším osobám jakéhokoli softwaru, dokumentů, listin, náčrtů, návrhů, databázových struktur a datových sad vytvořených v souvislosti se Smlouvou o službách Dodavatelem nebo Subdodavateli, jež podle právních předpisů představují autorská díla nebo know-how, včetně práva upravovat a měnit takováto autorská díla nebo know-how, a to za účelem realizace provozování, užívání, údržby, změn, úprav, oprav a odstranění systému výkonového zpoplatnění nebo jeho jednotlivých částí*. Výslovně je dále uvedeno, že tato licence zahrnuje právo zpřístupňovat autorská díla dalším osobám.
3. **Změna okamžiku nabytí licencí – dřívější nabytí licencí alespoň v minimálním rozsahu.** Z výše uvedeného vyplývá, že stát není oprávněn do doby ukončení Smlouvy o službách, tj. do 31. 12. 2016, zpřístupňovat mýtný systém jakýmkoliv dalším osobám. Současně stát není oprávněn detailně popisovat celý stávající systém tak, aby jednotliví uchazeči, zvažující svou účast v technologicky neutrálním zadávacím řízení, měli možnost seznámit se řádně s celým předmětem zadávacího řízení. **Zveřejněním popisu mýtného systému pro účely technologicky neutrálního zadávacího řízení před 1. 1. 2017 představuje neoprávněný zásah do autorských práv stávajícího provozovatele se všemi důsledky z toho vyplývajícími.** Pro realizaci technologicky neutrálního zadávacího řízení, v němž bude umožněno využít stávajícího mýtného systému nebo jeho částí, je zapotřebí nabýt licencí v potřebném rozsahu dříve, tj. nejpozději ke dni zahájení technologicky neutrálního zadávacího řízení.
4. **Získání ucelené, aktuální technické dokumentace mýtného systému.** V souvislosti se získáním licencí (výše b)) potřebuje stát získat aktuální technickou dokumentaci mýtného systému, neboť podle Smlouvy o službách, čl. 8.3. Převod v případě ukončení, je dodavatel povinen provést archivaci veškerých dat, předat veškerou technickou dokumentaci, programy a data související s poskytováním služeb do 14 dnů od ukončení poskytování služeb, tj. do poloviny ledna 2017. Výlučně s aktuální technickou dokumentací, k jejímuž zpřístupnění pro třetí osoby bude mít stát licenci, je možné získat předpoklad pro realizaci technologicky neutrálního zadávacího řízení (viz výše b)).
5. **Realizace technologicky neutrálního zadávacího řízení v návaznosti na úspěšnost/neúspěšnost jednání o skutečnostech uvedených výše pod písm. b) a c) s konsorciem Kapsch**
6. Podaří-li se v jednáních nabýt od stávajícího provozovatele licence a aktuální technickou dokumentaci stávajícího mýtného systému, bude připraveno technologicky neutrální zadávací řízení podle harmonogramu uvedeného níže. **Ministerstvo dopravy preferuje tento postup, neboť poskytuje, nikoliv však závazně ukládá, možnost využít i v budoucím období stávající mýtný systém a tedy i zohledňuje prostředky do něj nainvestované** (cca 5 mld. Kč systém a 1 mld. Kč palubní jednotky).
7. Neuspěje-li stát v jednáních s konsorciem Kapsch, bude z technologicky neutrálního zadávacího řízení vyjmuta možnost využít stávající mýtný systém, neboť bez potřebné licence, aktuální technické dokumentace a výše popsané součinnosti stávajícího provozovatele je bez narušení autorských práv stávajícího provozovatele nemožné stávající mýtný systém představit do 1. 1. 2017 v zadávacím řízení a umožnit uchazečům se seznámit s celým předmětem zadávacího řízení.

**Ministerstvo dopravy v případě neúspěchu jednání s konsorciem Kapsch připraví technologicky neutrální zadávací řízení, přičemž v něm stávající mýtný systém ve vlastnictví státu, který je udržován v bezvadném stavu, nijak nezohlední, tj. neumožní jeho využití. Dojde tak k znehodnocení investice v pořizovací hodnotě ve výši cca 6 mld. Kč, z čehož pouze palubní jednotky znamenají investici v pořizovací hodnotě ve výši cca 1 mld. Kč.** V případě neúspěchu jednání se stávajícím dodavatelem vyvstane riziko ohrožení výběru mýta od roku 2017, popř. výrazně sníženého výběru ze znovu zavedených časových kupónů časového zpoplatnění pro vozidla nad 3,5 t.

**Ministerstvo dopravy výše uvedený postup nepreferuje, neboť by nebyla využita dosavadní investice státu do mýtného systému. Nebudou-li jednání se stávajícím provozovatelem mýtného systému úspěšná, je ministerstvo připraveno postupovat jak uvedeno, a to pro odvrácení následků pro veřejné rozpočty, resp. minimalizaci výpadku prostředků z výběru mýtného.**

# Základní východiska zpoplatnění

Na základě dosud provedených analýz a výsledků studií a dalších podkladů, jež byly také podkladem materiálu s názvem: „Rozvoj Systému elektronického mýta v České republice - Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací v České republice“, který byl vládou ČR projednán dne 4. prosince 2013, je nutné se zaměřit především na následující východiska:

* **výkonová varianta zpoplatnění** – z důvodu zajištění základního fiskálního cíle mýtného systému, kterou časové zpoplatnění nedokáže v plné míře naplnit;
* **technologicky neutrální zadávací řízení** na dodavatele mýtného systému a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto mýtného systému;
* **nabídnutí komponent stávajícího Systému elektronického mýta** uchazečům v technologicky neutrálním zadávacím řízení na nový Systém elektronického mýtného – z důvodu využití již realizovaných investic do technologických částí stávajícího systému (např. kontrolní brány, palubní jednotky atd.);
* **nový Systém elektronického mýta** navrhnout a provozovat v souladu s unijním právem včetně zavedení Evropské služby elektronického mýta – z důvodu naplnění evropské legislativy, a to rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků.
	1. Technologické možnosti zpoplatnění po roce 2016

Technologické možnosti zpoplatnění po roce 2016 jsou dány především požadavky kladenými na systémy elektronického mýta směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/52/ES ze dne 29. dubna 2004 o interoperabilitě elektronických systémů pro výběr mýtného ve Společenství, tzn., že od 1. 1. 2007 musí systémy elektronického mýta využívat jednu (případně kombinaci) následujících technologií:

* mikrovlnná technologie (DSRC na 5,8 GHz);
* satelitní technologie a
* mobilní telefonie (GSM).

# Evropská služba elektronického mýta v České republice

1. V rámci zavádění EETS v České republice a v souvislosti s přípravou Systému elektronického mýta po roce 2016 Ministerstvo dopravy dospělo k závěru, že je v současné době ekonomicky neefektivní zavádět tuto funkcionalitu do stávajícího systému, neboť v případě technologicky neutrálního zadávacího řízení na dodavatele Systému elektronického mýta a poskytovatele služeb s provozem tohoto systému souvisejících, může dojít k dodávce zcela nového systému. A právě při dodávce zcela nového systému lze identifikovat značné riziko znehodnocení finančních prostředků investovaných do implementace EETS ve stávajícím systému. Tato funkcionalita bude ovšem bezpodmínečně požadována po novém systému, resp. Systém elektronického mýta po roce 2016 bude nutně plně interoperabilní a současně bude umožňovat poskytování EETS v České republice.
2. V této souvislosti je nutné uvést, že Ministerstvo dopravy je názoru, že odložení implementace EETS do stávajícího systému by mohlo být shledáno, že dochází k porušení unijních předpisů, konkrétně k porušení povinností stanovených v čl. 5 odst. 1 a 2 rozhodnutí Komise 2009/750/ES ze dne 6. října 2009 o definici evropské služby elektronického mýtného a jejích technických prvků, tj. že Systém elektronického mýta není interoperabilní a současně Česká republika nedisponuje platným Přehledem o oblasti EETS.
3. Ministerstvo dopravy o možnosti zavedení EETS jednalo se zástupci DG Move a bylo dohodnuto, že budou probíhat další jednání vedoucí k zastavení řízení pro porušení povinnosti, která vyplývá ze Smlouvy o fungování EU s odkazem na skutečnost, že EETS bude součástí nového technologicky neutrálního zadávacího řízení.
4. V návaznosti na výše uvedené bude Ministerstvo dopravy pokračovat v jednání se zástupci DG Move a vláda České republiky bude průběžně informována o výsledcích těchto jednání.

# Harmonogram

1. **Harmonogram realizace technologicky neutrálního zadávacího řízení:**
* **březen až červenec 2015** – pokračování činností pro přípravu technologicky neutrálního zadávacího řízení (realizace zadávacího řízení; vybudování systému; zkušební provoz; zahájení ostrého provozu, atd.);
* **duben 2015 až prosinec 2017** – zajištění funkce technicko-organizačního poradce;
* **duben až červenec 2015** – jednání se stávajícím dodavatelem, zasmluvnění nové úpravy vztahů – dřívější nabytí licencí aj.;
* **července 2015 –** předložení základních parametrů zadávací dokumentace vládě České republiky;
* **srpen 2015 – srpen 2016** – příprava a realizace technologicky neutrálního zadávacího řízení na dodávku a provoz mýtného systému;
* **září 2016** – předpokládaný termín podpisu smlouvy s dodavatelem vzešlým ze zadávacího řízení;
* **září 2016** – zahájení implementace a zkušební provoz, délka se může významně lišit podle výsledku zadávacího řízení (zachování stávajícího či pořízení nového systému).
1. **Rizika:**
* v harmonogramu uvedeném výše není uvažován vstup ÚOHS do zadávacích řízení neboť délku případného řízení u ÚOHS lze obtížně předjímat, stejně tak jeho závěry;
* je nutno přihlížet k tomu, že nejméně termíny pro zahájení technologicky neutrálního zadávacího řízení jsou odvislé i od skutečností nezávislých na vůli Ministerstva dopravy; jsou spojeny zejména s ochotou a schopností stávajícího provozovatele poskytnout součinnost v nezbytném rozsahu uvedeném výše;
* s ohledem na výše uvedené body není vyloučeno, že postup oproti uvedenému harmonogramu dozná zpoždění. Ať už bude vývoj jakýkoliv, již nyní je zapotřebí upozornit, že není vyloučen vznik nezbytnosti podmíněně prodloužit Smlouvu o službách se stávajícím provozovatelem mýtného systému, a to až do doby řádného dokončení technologicky neutrálního zadávacího řízení. Prodloužení smlouvy by bylo odůvodněno technickými důvody spočívajícími zejména v tom, že pro stát je primární zabezpečit spojitý výběr mýta i při případné změně provozovatele mýtného systému.