

## Mýtný systém – jak to ve skutečnosti je.

### 1. Situace:

1. MD vypsal v červnu 2017 VŘ na nový mýtný systém, kde navíc rozšiřuje zpoplatnění na 900 km silnic 1. třídy. Přihlášku podaly čtyři firmy (SkyToll, T-Systems, Kapsch a National Toll Payment Services), čeká se stále (4/10/2017) na to, zda MD potvrdí, že kandidáti splnili podmínky VŘ a teprve poté budou ti, co podmínky splnili vyzváni k podání konkrétní nabídky (odhadovaný termín pro podání technicko-cenových nabídek je nejdříve na přelomu roku). Spekuluje se, že MD jedná s některými zájemci se snahou odstranit nedostatky v přihlášce tak, aby tito zájemci splnili zadávací podmínky a mohli pokračovat ve VŘ.
2. Pro srovnání: v Polsku se přihlásilo 13 zájemců (zůstalo jen 8, ostatní, včetně T-Systems, byli vyřazeni), v Belgii 8 zájemců, v Bulharsku 7 zájemců (zůstali jen dva ostatní, včetně Skytoll, byli vyřazeni). V ČR se přihlásilo překvapivě málo zájemců, navíc většina z nich má pouze jedinou referenci, z “velkých” hráčů se s výjimkou Kapsch nepřihlásil nikdo.
3. Stát přitom vlastní kompletní technologii k výběru mýta, po prodloužení smlouvy (srpen 2016) se stávajícím dodavatelem a provozovatelem firmou Kapsch vlastní též “klíče” k celému systému (fakticky stát vlastnil technologii již od 1. ledna 2017).
4. Systém se průběžně modernizuje a dle smlouvy se stávajícím dodavatelem a provozovatelem tomu tak bude až do konce roku 2019, jeho plná funkcionalita se odhaduje minimálně na dalších 10 let.
5. Stávající dodavatel a provozovatel navíc ještě před vypsáním VŘ nabídl Ministerstvu dopravy (MD) odkup know how potřebného k provozování systému, dále nabídl převod potřebných licencí a přechod odborného personálu (tj. vlastně odkup části firmy provozující mýto v ČR).
6. Mýtný systém je také aktuálně upraven pro jednotné evropské mýto.
7. Provozní náklady jsou (po vyjednání lepších podmínek v srpnu 2016) na úrovni 15% z celkových příjmů.
8. Český mýtný systém patří v EU k nejspolehlivějším (za takřka 11 let provozu ani jeden den výpadku) i nejefektivnějším (dlouhodobě je to 99,5%).

### 2. Diskutabilní znění a podmínky VŘ:

1. Znění tendru jde proti deklarovanému rozvoji regionů, **neuvážené zpoplatnění více než 900 km silnic 1. třídy** zcela nepochybně bude znamenat **vyšší intenzitu nákladní dopravy ve městech, obcích a na silnicích 2. a 3. tříd**. Zároveň toto zpoplatnění může mít dopad i na cenu lokálních produktů (místní dopravci budou muset platit mýto).
2. Zbytečné náklady ve výši **mnoha miliard vynaložené na nákup nové technologie**, i když stát plně funkční a prakticky novou technologii vlastní.
3. V době překotného vývoje technologií si tendrem na nový mýtný systém **stát na dlouhých 10 let uzavře cestu k jakýmkoliv inovacím nebo novým technologiím**. Stejně tak si na těchto minimálně 10 let stát výrazně zkomplikuje změny rozsahu a funkcionality zpoplatnění.
4. Další náklady spojené s implementací nové technologie:
  - Duplicitní provoz (odhadem cca 8 měsíců)
  - Likvidace stávající infrastruktury a technologií
5. Vážná rizika s napadáním podmínek zadání připravovaného tendru:
  - **Rozšíření zpoplatnění silnic 1. tříd na více než 900 km:**
    - Zpoplatnění více než 900 km silnic 1. třídy je (po prvotním návrhu ze strany ČSSD a KDU na zpoplatnění dokonce až 3.000 km!!!) kompromisem, kdy však zpoplatnění vybraných silnic často nenaplnuje regulační ani ekonomický účel. Výše vybraného mýta na silnicích 1. tříd bude dle informace MD maximálně 10% příjmů mýta vybraného na dálnicích a leckdy jen pokryje náklady na tento výběr.
    - Toto zpoplatnění bude nepochybně znamenat přesun části nákladní dopravy na silnice nižších tříd, které nejsou pro takový provoz připraveny

ani konstrukčně ani stran **bezpečnosti provozu**. Zároveň to bude znamenat **navýšení nákladů na údržbu silnic z rozpočtů krajů a obcí!**

- Formulace v textu tendru o nejednoznačnosti rozsahu zpoplatnění – **podmínky VŘ připouštějí změnit rozsah zpoplatnění dálnic a silnic 1. třídy i v průběhu tendru!**

### 3. Proč je VŘ vypsáno takto a ne jinak?

- **I zadavatel (MD) nejprve argumentoval, že je pro stát výhodné si ponechat stávající systém:**
  - Není racionální ani ekonomický důvod k nákupu nové mýtné technologie, když stát vlastní vše potřebné a “je to jako nové”. Vzhledem k nevýhodné (pro stát) smlouvě z roku 2006 nebylo ale ještě v roce 2016 možné mýtný systém převzít (chyběly totiž “klíče” k systému), tuto situaci změnilo až prodloužení smlouvy s firmou Kapsch na období 2017 - 2019.
  - MD se podařilo v rámci prodloužení smlouvy s firmou Kapsch zároveň:
    - Výrazně zlevnit provoz
    - Implementovat jednotné evropské mýto
    - Získat “klíče”, tedy “odemknout” systém tak, aby jej stát vlastnil “se vším všudy” a mohl se tak rozhodnout o budoucnosti mýta svobodně.
- **MD na konci roku 2016 souhlasilo s přípravou soutěže na technologicky nezávislé nové mýto až po tlaku jak koaličních partnerů, tak části opozice.** Tím také MD “vyřešilo” hrozící útoky na netransparentnost dalšího PROVOZU mýta bez výběrového řízení. Součástí tohoto **politického tlaku byl také požadavek na rozsah zpoplatnění 900 km silnic 1. třídy** (tlak vyvíjela především koaliční ČSSD včetně akcentace rizika odvolání ministra dopravy za ANO).
- **Riziko nevhodného nakládání s prostředky státu ze strany MD** (kdy stát vyhodí plně funkční a efektivní stávající systém a nakoupí nový) **může však být MNOHEM VYŠŠÍ než sám fakt, kdyby se takové výběrové řízení neuskutečnilo.** Stát – jako vlastník mýtného systému – může mýto (minimálně dalších 10 let) buď provozovat sám, nebo vypsát **výběrové řízení jen NA PROVOZ STÁVAJÍCÍHO SYSTÉMU.**
- V současné době (říjen 2017) napříč politickým spektrem roste odpor proti takto vypsání VŘ, před volbami **množství hejtmanů a starostů velice ostře vystupuje proti rozšíření mýta na 900 km silnic 1. třídy.**
- Analýzy od poradce (Deloitte) ukazují, že rozšíření o 900 km silnic 1. třídy je sice v principu možné, ale ekonomicky se nejedná o nejvýhodnější variantu.
- **Podmínky VŘ považují za přinejmenším problematické profesní sdružení i odborníci:**
  - Svaz měst a obcí, Asociace krajů, Svaz místních samospráv
  - Hospodářská komora, Svaz průmyslu a dopravy, Asociace malých a středních podniků, Svaz dopravy, ČESMAD
  - ČVUT, VŠE

### 4. Stát by proto měl:

1. **Upustit od rozšíření mýta na silnice I. třídy, kde to nedává ekonomický ani regulační smysl.**
2. **Převzít celý stávající mýtný systém a provozovat ho buď sám, nebo na jeho provozování vypsát výběrové řízení**