

**Stanovisko zástupce Sdružení pro dopravní telematiku  
pro seminář Podvýboru pro dopravu Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR  
na téma „Zkušenosti se zavedením mýta v ČR a na Slovensku“**

Vážený pane předsedo, dámy a pánové,

dovolte mi, abych jménem Sdružení pro dopravní telematiku reagoval na informace, které zazněly během dnešního semináře, a doplnil tak jeho program o pohled národního oborového sdružení **81 českých a slovenských organizací**, které se více než 10 let zabývají implementací informačních a komunikačních systémů v dopravě.

Mýtné systémy, které jsou předmětem dnešního semináře, realizují jednu z funkcí dopravní telematiky – a to **elektronické poplatky**. Tyto systémy lze optimalizovat buď na finanční výnos, nebo na plnění regulační funkce. Nelze je optimalizovat pro plnění obou funkcí současně neboť tyto funkce jsou vzájemně v protikladu.

Těžiště dnešního programu bylo v představení pohledů dvou provozovatelů mýtných systémů – českého a slovenského. Sešli jsme se ale proto, že Ministerstvo dopravy ČR uvažuje o rozšíření mýtného na silnice nižších tříd, což nyní mj. vzbuzuje u firem **očekávání obchodní příležitosti**. V tom smyslu tedy dnešní vystoupení společnosti Skytoll chápu jako prezentaci jednoho z možných uchazečů o případnou zakázku v ČR, čímž se tento uchazeč vymezuje proti provozovateli existujícího a plně funkčního mýtného systému. Dovolte mi ale obecnější zamyšlení směřující v první řadě k úvaze, zda vůbec má taková obchodní příležitost **existovat?**

Veřejně dostupný poziční dokument SDT „Strategie udržitelného financování silniční dopravy v ČR“ z léta loňského roku podrobně popisuje roli mýtného systému v ČR. Směrem k jeho rozšíření tento dokument uvádí následující doporučení:

**„Zpracovat studii proveditelnosti rozšíření mýtného systému s regulační funkcí na silnice nižších tříd. Teprve na základě výsledků studie případně přistoupit k jeho realizaci a k další případné optimalizaci mýtných sazeb na dálnicích a rychlostních komunikacích.“**

Konstatuji, že odborná i široká veřejnost, zástupci zákonodárné a výkonné moci **nemají v současné době k dispozici žádnou veřejnou studii**, která by jednoznačně analyticky hodnotila možné formy regulace dopravy na silnicích nižších tříd a ze které by vyplývalo, že rozšíření mýtného systému a výkonového zpoplatnění je ekonomicky efektivní a společensky přijatelné v porovnání s jinými řešeními, mezi která patří např. aplikovat zákazové značky, časové papírové nebo elektronické kupóny nebo také nedělat vůbec nic.

Superstrategie MD ČR **předpokládá rozšíření mýtného systému** pro vozidla nad 3,5t ve dvou paralelních variantách a) zpoplatnění cca 800 km silnic 1. tříd b) zpoplatnění všech silnic 1. tříd a vybraných silnic 2. a 3. tříd. Tato strategie navrhuje start obou projektů již příští měsíc. Harmonogram je však velmi ambiciózní, předbíhá proces schvalování samotné superstrategie a neposkytuje prostor pro prokázání celospolečenské potřeby a ekonomické efektivnosti. Navíc **regulačních platby prostřednictvím elektronického mýta** přichází v souběhu s uvažovaným zvýšením DPH u služeb a části zboží, což je samo o sobě netaktické a nemůže být pozitivně přijato ani občany ani podnikateli.

Proto mi dovoluji při jiné příležitosti použít výstižná **slova prezidenta republiky prof. Klause k penzijní reformě**: "Všiml jsem si, že jsou téměř všichni (překvapivě včetně naší odborné veřejnosti) v podstatě zaskočení rychlostí vyhlášení reformních záměrů a stejně tak detaily navrhovaného systému, které byly zformulovány, aniž by proběhla - na jakémkoliv relevantním fóru, tedy i v médiích - seriózní debata o základních myšlenkových východiscích této reformy, což je velká chyba".

Dámy a pánové, pokud ovšem potřeba elektronického mýta na bázi výkonového zpoplatnění vozidel s regulační funkcí pro rozšíření na vybrané silnice nižších tříd bude prokázána a projekt bude přijat odbornou a širokou veřejností, **budeme hledat technologické řešení**. Zde bych se rád odvolal na stanovisko SDT z října loňského roku, kdy jsme se na žádost MD ČR vyjadřovali k záměru oslovit dodavatele mýtných systémů s žádostí o indikativní nabídku.

V té době jsme upozornili, že

- jako zajímavá varianta se jeví pokračovat, **navázat nebo modifikovat mezinárodně uznávaný projekt „hybridního mýta“** připravený ŘSD ve spolupráci s ČVUT v Praze a generálním dodavatelem mýtného systému,
- do přípravy projektu „hybridního mýta“ byly **investovány nemalé veřejné prostředky**, které by byly v případě nepokračování projektu zmařeny. Takový postup ale nemusí být v souladu s povinnostmi zadavatelů zakázek nakládat hospodárně se svěřenými veřejnými prostředky. Analogicky to platí o vybudované **infrastruktuře mýtného systému, která je ve vlastnictví ČR** a jejíž dílčí části budou pravděpodobně použitelné i pro případný nový systém.

Při případném rozšíření mýtného systému projektem hybridního mýta bude docházet při využití existující mýtné infrastruktury k dodávce dat do mýtného systému prostřednictvím hybridních (satelitních mikrovláknových) OBU jednotek. Takovou **dodávku lze transparentně soutěžit** tak, aby existovala obchodní příležitost nejen pro nadnárodní společnosti jako je Autostrade, T-Systems a řada dalších, ale především pro domácí průmysl – mohl bych jmenovat členy SDT, který je připraven se takové soutěže zúčastnit jako rovnocenný uchazeč. Takový postup by byl jistě **v souladu s potřebou ČR rozvíjet konkurenceschopnost** průmyslu, vědy a výzkumu.

Závěrem mně dovoluete několik **doporučení** směrem k tématu dnešního semináře:

- A. Doporučujeme vypracovat **důvěryhodné hodnocení** možností realizace regulačních funkcí na silnicích nižších tříd. Je třeba dosáhnout konsensu ohledně rozšíření mýtného systému pro plnění požadovaných funkcí.
- B. Při hodnocení je třeba vzít v úvahu evropská **pravidla pro výpočet mýtných sazeb**. Pro dosažení regulační funkce by měl být mýtný tarif co nejvyšší, avšak jeho výše je v EU shora omezena. Bude-li tarif na silnicích, kde nejsou dostatečné intenzity provozu, nízký, porostou provozní náklady systému, ty však v EU nemají převýšit 20 – 30% vybraného mýta.

- C. Bude-li výsledek hodnocení hovořit ve prospěch mýtného systému na bázi výkonového zpoplatnění, je třeba přistoupit k jeho realizaci. Tehdy doporučujeme přednostně **zvážit koncept hybridního mýta** a jeho prostřednictvím otevřít existující mýtný systém pro dodávku dat z hybridních OBU jednotek všem dodavatelům. Parametry výběrového řízení doporučujeme koncipovat tak, aby na dodávkách mohl participovat také **domácí průmysl**.
- D. V období 2011 – 2016 **bude třeba dále optimalizovat stávající funkční a efektivní mýtný systém** a vytvořit **akční plán** postupného rozvoje národního mýtného systému **po roce 2016** a integraci systému do projektů interoperability v rámci EU a také do dosud neexistujícího strategického plánu rozvoje ITS v ČR.
- E. Je také třeba **reflektovat** potřeby ČR a průmyslu, očekávaný rozvoj evropského navigačního systému Galileo a zájmy ČR na bázi členství v ESA a umístění sídla evropské agentury GSA v Praze, naplňovat závazky ČR vyplývající ze směrnic EU, sledovat proces standardizace kooperativních systémů inteligentních vozidel a infrastruktury.

To vše jsou komplexní úlohy s budoucím elektronickým mýtem úzce související, kterým je třeba věnovat náležitou pozornost, pravděpodobně vyšší, než el. mýtu na silnicích nižších tříd optikou roku 2011.

Děkuji za pozornost.

V Praze dne 8.3.2011

Roman Srp,

výkonný ředitel SDT, [www.sdt.cz](http://www.sdt.cz)

# P O Z V Á N K A

*na seminář*

## *PODVÝBORU PRO DOPRAVU*

v úterý, dne 8. března 2011 od 14:00 hodin

v zasedací místnosti č. 205

Sněmovní ul. 1, Praha 1

*na téma „Zkušenosti se zavedením mýta v ČR a na Slovensku“*

---

### *Návrh programu:*

*14:00 – 14:05 úvodní slovo předsedy podvýboru pro dopravu (Ing. Petr Bendl)*

*14:05 – 14:30 Informace o satelitní technologii v porovnání s mikrovlnou  
technologii (Ing. Ivan Fencl, Sdružení inovace v dopravě )*

*14:30- 14:55 Informace o mikrovlnné technologii v porovnání se satelitní  
technologii (Ing. Martin Hájek, Centrum dopravního výzkumu)*

*14:55 – 15:25 Informace o mýtném systému na Slovensku s možností  
aplikace do České republiky  
(p. Matěj Okali, p. Miroslav Bobošík – SKY TOLL)*

*15:25 – 15:55 Informace o mýtném systému v ČR a možnostech dalšího rozvoje,  
porovnání výsledků fungování obou systémů v ČR i na  
Slovensku (p. Karel Feix, Kapsch Telematic Services)*

*15:55 – 16:15 diskuse*

*16:30 – 16:35 zhodnocení a závěr (Ing. Petr Bendl)*

V Praze dne 18.2.2011

**Ing. Petr Bendl, v.r.**  
předseda podvýboru pro dopravu