

Krátká rekapitulace

Premiér Bohuslav Sobotka přeřadil bod zasedání vlády „1713/16 Rozsah pozemních komunikací zpoplatněných mýtným po roce 2019“ z části „pro informaci“ do části „s rozpravou“. S největší pravděpodobností šlo o ofenzívu ministrů ČSSD na ministra dopravy za ANO Dana Ťoka.

Ministr Ťok přítom do vlády nepřinesl materiál, jenž navrhuje rozšíření o 900 kilometrů, což dostal za úkol od vlády 7. listopadu 2016.

V **usnesení vlády číslo 1000/2016** se píše, že „vláda bere na vědomí návrh ministerstva o zpoplatnění těch silnic, kde půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel s tím, že zvýšení rozsahu zpoplatněných silnic má být mezi 850 a 3 000 kilometry.“

Návrh na rozšíření na základě analýzy Projektového manažera na celý tendr mýtného (Deloitte) měl Ťok předložit do 31. prosince 2016.

Zadaný termín ministr nestihl.

Podstatná je skutečnost, že poradenská společnost Deloitte, která vyhrála tendr na Projektového manažera pro organizaci celého tendru na mýtný systém od roku 2019 za celkovou sumu okolo 30 milionů korun, vypracovala další studii, z níž vyplývá, že neoptimálnější varianta je rozšíření o 474,1 km.

Neoptimálnější varianta rozšíření o 474,1 km – podle Deloitte mělo jít o tyto úseky:

Silnice	Průběh úseku	RI > 0,75	RC < 0,5	Posuzovaná zpoplatněná délka [km]	Celková délka silnice [km]	Odhadnuté příjmy (5 let) [tis. Kč]
I/35	Holice (I/36) - Zámorsk (I/17) - Vysoké Mýto - Litomyšl - Svitavy-Lačnov (I/43) - Koclířov (I/34) - Moravská Třebová - Mohelnice (I/44)	1,06	0,24	76,1	252,8	715 058,3
I/4	Praha (D 0, II/101, II/102) - Jíloviště (D 4)	0,98	0,24	9,0	115,1	62 911,1
I/3	Mirošovice (D 1 km 21) - Benešov - Olbramovice (I/18) - Mezno (D 3)	0,91	0,36	43,6	109,9	312 724,8
I/38	Poděbrady (D 11 exit 39) - Kolín (I/12) - Kutná Hora (I/2) - Čáslav (I/17) - Havlíčkův Brod (I/34) - Jihlava (D 1 km 112)	0,86	0,34	81,4	255,0	552 803,7
I/16	Mladá Boleslav (D 10, I/38) - Jičín (I/32, I/35) - Úlibice (I/35)	0,85	0,35	46,1	190,7	291 229,7
I/43	Brno-Královo Pole (I/42) - Sebranice (I/19) - Svitavy (I/34) - Svitavy-Lačnov (I/35)	0,84	0,42	56,8	115,1	335 922,5
I/37	Hradec Králové (I/31) – Ohrazenice (I/36) - Pardubice (I/36)	0,83	0,44	14,2	145,3	86 631,0
I/50	Holubice (D 1 km 210) - Slavkov u Brna (I/54) - Uherské Hradiště (I/55) - Starý Hrozenkov - Slovensko	0,81	0,36	81,6	101,9	519 262,7
I/35	Hradec Králové (I/11, I/31, I/33) - Holice (I/36)	0,81	0,38	16,5		110 380,3
I/20	Nová Hospoda (D 4) - Písek (I/29) - Vodňany (I/22) - Č. Budějovice (I/3)	0,79	0,43	48,7	212,4	318 244,8
CELKEM				474,1	1 498,2	3 305 168,9

Tak nízký počet rozšířených kilometrů však nesplňoval požadavek vlády, „že zvýšení rozsahu zpoplatněných silnic má být mezi 850 a 3 000 kilometry“. Kde se však tento požadavek vzal, když ještě v létě loňského roku se uvažovalo (na základě předchozí analýzy) pouze o variantě okolo sedmi set kilometrů?

Šlo o výsledek jednání „expertní dopravní skupiny“ v níž zasedli zástupci napříč koaličními politickými stranami: Jan Birke a Pavel Švagr za ČSSD, Jak Kasal a David Čermák za KDU-ČSL a Dan Ťok za ANO.

Po několika jednáních byl stanoven relativně velký rozptyl mezi 850 a 3 000 kilometry bez ohledu na to, co doporučí a výpočty podpoří auditoři ze společnosti Deloitte.

Jan Birke (ČSSD) se ve svém vyjádření k jednání netajil tím, že chce umožnit ucházet se o tendr i novým společností.

„Kterákoli varianta zpoplatnění nad tisíc kilometrů je podle nás záruka, že výběrové řízení nepůjde na ruku společnosti Kapsch. A také záruka, že bude vypsaná technologicky neutrální soutěž,“ řekl Birke.

Jan Kasal (KDU-ČSL) jej v rozhovoru pro LN doplnil:

„Pořád platí, že se bude vypisovat technologicky neutrální soutěž, zároveň je ale jasné, že když se mýto rozšíří na spodní hranici, tedy okolo 800 kilometrů, mikrovlnná technologie to ještě bude schopná obsáhnout. Pokud se to bude blížit 1 500 nebo 2 000 dalším kilometrů, bude třeba využít hybridní systém kombinace mýtných bran a satelitu,“ uvedl tehdy Kasal.

Šlo pouze o politické, rozhodnutí, nikoli odborné rozhodnutí, které, by zohlednilo např. i ekonomickou výhodnost nebo dopady na okolí ve smyslu případného objížďení nově zpoplatněných silnic.

Aby ministr Ťok splnil vládní zadání (na němž se de facto sám podílel), rozhodl se podpořit jinou variantu, než kterou doporučoval jím najatý poradce pro přípravu mýta, a to tu s rozšířením o 900,3 km, kterou má Deloitte také ve své analýze.

Podle ní byly úseky, na kterých by mělo být od 1. ledna 2020 zavedeno mýto, určeny podle následujících kritérií:

- jde o úseky, které nebudou k 31. 12. 2019 zpoplatněné, a nenacházejí se v intravilánu obcí,
- vybrané úseky splňují podmínku intenzity $RI > 1,0$ a komplexity topologie úseku $RC < 0,5$. Tyto podmínky splňují úseky silnic I. třídy v délce 76,1 km. Na tomto doplněném rozsahu rozšíření výkonového zpoplatnění silnic I. třídy byl odhadnut indikativní ukazatel měrných výnosů na 1 km zpoplatněné komunikace, a to ve výši 1,658 mil. Kč/km a rok, přitom ukazatel měrných výnosů na 1 km u stávajícího rozsahu zpoplatněných silnic I. třídy je 1,584 mil. Kč za rok,
- vybrané úseky splňují podmínku intenzity $RI > 0,75$ a komplexity topologie úseku $RC < 0,5$. Tyto podmínky splňují úseky silnic I. třídy v délce 474,1 km s odhadnutým indikativním ukazatelem měrných výnosů ve výši 1,456 mil. Kč/km a rok.
- Vybrané úseky splňují podmínku intenzity $RI > 0,5$ a komplexity topologie úseku $RC < 0,5$. Tyto podmínky splňují úseky silnic I. třídy v délce 900,3 km s odhadnutými měrnými výnosy ve výši 1,298 mil. Kč/km a rok.

Nově zpoplatněné úseky, které nesl ministr dopravy Dan Ťok na vládu, vypadali takto:

Silnice	Průběh úseku	RI > 0,5	RC < 0,5	Posuzovaná zpoplatněná délka [km]	Celková délka silnice [km]	Odhadnuté příjmy (5 let) [tis. Kč]
I/35	Holice (I/36) - Zámrsrk (I/17) - Vysoké Mýto - Litomyšl - Svitavy-Lačnov (I/43) - Koclířov (I/34) - Moravská Třebová - Mohelnice (I/44)	1,06	0,24	76,1	252,8	715 058,3
I/4	Praha (D 0, II/101, II/102) - Jiloviště (D 4)	0,98	0,24	9,0	115,1	62 911,1
I/3	Mirošovice (D 1 km 21) - Benešov - Olbramovice (I/18) - Mezno (D 3)	0,91	0,36	43,6	109,9	312 724,8
I/38	Poděbrady (D 11 exit 39) - Kolín (I/12 - Kutná Hora (I/2) - Čáslav (I/17) - Havlíčkův Brod (I/34) - Jihlava (D 1 km 112)	0,86	0,34	81,4	255,0	552 803,7
I/16	Mladá Boleslav (D 10, I/38) - Jičín (I/32, I/35) - Úlibice (I/35)	0,85	0,35	46,1	190,7	291 229,7
I/43	Brno-Královo Pole (I/42) - Sebranice (I/19) - Svitavy (I/34) - Svitavy-Lačnov (I/35)	0,84	0,42	56,8	115,1	335 922,5
I/37	Hradec Králové (I/31) – Ohrazenice (I/36) - Pardubice (I/36)	0,83	0,44	14,2	145,3	86 631,0
I/50	Holubice (D 1 km 210) - Slavkov u Brna (I/54) - Uherské Hradiště (I/55) - Starý Hrozenkov - Slovensko	0,81	0,36	81,6	101,9	519 262,7
I/35	Hradec Králové (I/11, I/31, I/33) - Holice (I/36)	0,81	0,38	16,5		110 380,3
I/20	Nová Hospoda (D 4) - Písek (I/29) - Vodňany (I/22) - Č. Budějovice (I/3)	0,79	0,43	48,7	212,4	318 244,8
I/35	Turnov (D 10) - Jičín (I/16) - Úlibice (I/16) - Hořice - Hradec Králové (I/11, I/31, I/33)	0,74	0,39	55,0		336 152,4
I/12	Hranice Hl. m. Prahy - Kolín (I/38)	0,72	0,33	31,5	34,6	183 760,9
I/20	Pízeň (I/26, I/27) - Nezabavětice (I/19) - Blatná - Nová Hospoda (D 4)	0,66	0,47	67,1		358 015,4
I/26	Pízeň (hr.města) - Sulkov (D 5 km 89) - Horšovský Týn - Dražnov (I/22) - Folmava – Německo	0,64	0,46	57,5	77,1	308 845,7
I/19	Oltyně (I/29) - Tábor (D 3) - Pelhřimov (I/34)	0,61	0,45	53,5	224,6	269 728,6
I/34	České Budějovice (I/3) - Třeboň (I/24) - Jindřichův Hradec (I/23) - Jarošov nad Nežárkou (I/23) - Pelhřimov (I/19) - Humpolec (D 1 km 90) - Havlíčkův Brod (I/38)	0,58	0,50	105,1	203,3	467 820,9
I/6	Bošov (D 6) - Karlovy Vary (I/13)	0,57	0,42	30,2	93,6	160 408,3
I/38	Jestřebí (I/9) - Mladá Boleslav (I/10)	0,56	0,49	26,3		125 763,1
CELKEM				900,3	2 131,4	5 515 664,1

Rozsah zpoplatnění mýtným systémem by měl vycházet z důkladné analýzy. Přitom je již předem jasné, že „mýto“ v našich podmínkách nemůže sloužit jako regulační nástroj, protože neexistuje dopravní alternativy“.

Krok, který učinil premiér Bohuslav Sobotka, když přeřadil bod zasedání vlády z části „pro informaci“ do části „s rozpravou“ zasvěcení pozorovatelé označili za začátek předvolební kampaně, jelikož bylo potřeba „ukázat“ svaly v jednom z ostře sledovaných témat, které je navíc spojeno s nemalým rozpočtem. Ročně se na mýtném vybere cca 10 miliard korun, obsluha stojí cca 20 %.

Další rozšíření logicky přinese do státní kasy další miliardy a taková argumentace se jistě hodila v předvolebních kampaních.

Přehled výběru mýta v ČR:

Rok	Mýtné (Kč)	Meziročně
2007	5 565 277 630	-
2008	6 144 1521 02	+ 10,40 %
2009	5 543 272 476	- 9,78 %
2010	6 574 441 233	+ 18,60 %
2011	8 126 016 899	+ 23,60 %
2012	8 680 051 033	+ 6,82 %
2013	8 554 998 250	- 1,44 %
2014	8 714 961 818	+ 1,87 %
2015	9 732 139 723	+ 11,67 %
Celkem	67 635 311 173 (9 let)	

Zdroj: MYTO CZ