

Přílohy zápisu z 3. jednání Pracovní skupiny ke zpoplatnění silnic I. třídy

1. Popis kritérií výběru výkonově zpoplatněných silnic I. třídy

Ministerstvo dopravy naplnilo usnesením vlády České republiky č. 1000 ze dne 7. listopadu 2016 ke Koncepci zpoplatnění pozemních komunikací v České republice (dále jen „usnesení vlády“) zadaný požadavek na posouzení rozšíření zpoplatnění silnic po roce 2019 o úseky silnic, kde to bude z hlediska regulatorní a nákladové funkce efektivní a současně půjde o významné silnice pro dopravu těžkých nákladních vozidel v předpokládaném rozmezí 850–3 000 km.

V rámci provedené multikriteriální analýzy byla nejprve identifikována vstupní kritéria pro určení silnic I. třídy, které se jeví jako vhodné s přihlédnutím k odhadovaným dopravním výkonům po roce 2019 a k nákladovosti tohoto rozšíření, které reprezentuje kritérium komplexity topologie úseku, zpoplatnit.

Kritérium komplexity topologie úseku reprezentuje podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na zpoplatněné délce silnice nebo její části a podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na počtu sčítacích úseků, které tvoří silnici nebo její část. Lze tedy konstatovat, že toto kritérium reprezentuje nákladovost rozšíření zpoplatnění.

Na základě volby kritéria reprezentujícího intenzitu dopravy, tzn. dopravní výkony těžkých nákladních vozidel, a kritéria reprezentujícího komplexitu topologie úseku, byly stanoveny následující 3 varianty:

- **varianta 1** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy se shodnou úrovní intenzit dopravy jako mají stávající zpoplatněné silnice I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5;
- **varianta 2** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy s úrovní intenzit dopravy 75 % a více oproti stávajícím zpoplatněným silnicím I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5;
- **varianta 3** reprezentující přístup založený na zpoplatnění silnic I. třídy s úrovní intenzit dopravy 50 % a více oproti stávajícím zpoplatněným silnicím I. třídy a současně s kritériem komplexity topologie úseku ve výši 0,5.

Současně pro srovnání byla zvolena tzv. nulová varianta, reprezentující zachování stávajícího stavu zpoplatnění silnic I. třídy. Tato varianta a její porovnání s ostatními variantami především poskytuje obraz dopadu rozšíření silnic I. třídy na průměrné měrné příjmy vyjádřené v mil. Kč na 1 km délky a 1 rok.

S ohledem na usnesení vlády byl identifikován maximální doporučený rozsah nově zpoplatněných silnic I. třídy v celkové délce 900,3 km, a to v rámci varianty 3 reprezentující poloviční intenzity dopravy a kritérium komplexity topologie úseku 0,5. Tento rozsah, splňující zadání vyplývající z usnesení vlády, byl maximální možný rozsah. Jakékoliv další rozšíření

zpoplatnění silnic I. třídy s sebou přináší nadměrnou nákladovost reprezentovanou kritériem komplexity topologie úseku.

Rating komplexity topologie úseku silnice R_C

Prostá hodnota ratingu komplexity topologie úseku silnice $R_C(m)$ se stanoví na úrovni posuzovaných silnic I. třídy nebo jejich úseků (pokud došlo k rozdělení na několik samostatně posuzovaných součástí), a to na základě informací o vlastnostech jednotlivých sčítacích úseků uvedených v datové základně CSD2010.

$$r_C(m) = \alpha \sum_{u=1}^{U_m} l(u) + \beta \cdot U_m$$

kde:

u znamená sčítací úsek

m posuzovaná silnice nebo její část (pokud byla rozdělena na samostatně posuzované části)

$l(u)$ délku sčítacího úseku u [km]

$r_C(m)$ prostý rating komplexity pro silnici nebo její část m

U_m počet sčítacích úseků, které tvoří silnici nebo její část m

α váhový koeficient $\alpha = 0,23$ reprezentuje podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na zpoplatněné délce silnice nebo její části m

β váhový koeficient $\beta = 0,77$ reprezentuje podíl složky nákladů (investičních a provozních) na výběr mýtného závislých na počtu sčítacích úseků, které tvoří silnici nebo její část m

Váhové koeficienty α , β byly stanoveny rozbořem struktury nákladů na zavedení a výběr mýtného na novém mýtném úseku s použitím průměru ze známých jednotkových cen pro různé technologie (mikrovlna, hybrid, satelit) a za podmínek srovnatelných s mýtným systémem v ČR – hustota obchodních míst, pokrytí enforcementem, atd.

Prostá hodnota ratingu $r_C(m)$ komplexity pro silnici nebo její část m se normalizuje v poměru k odhadovaným celkovým ročním příjmům z výběru mýtného na posuzované silnici I. třídy nebo jejím úseku m (v úrovni roku 2010):

$$R_C(m) = \frac{r_C(m)}{A_0(m)}$$

kde:

m znamená posuzovanou silnici nebo její část (pokud byla rozdělena na samostatně posuzované části)

$r_C(m)$ prostý rating komplexity pro silnici nebo její část m

$R_C(m)$ normalizovaný rating komplexity pro silnici nebo její část m

$A0(m)$ odhadované celkové roční příjmy z výběru mýtného na posuzované silnici I. třídy nebo jejím úseku m , úroveň roku 2010

2. Popis výpočtu sazeb mýtného ve vztahu k silnicím II. a III. třídy

a) Právní rámec

Podle § 20 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), podléhá užívání pozemní komunikace, kterou určí prováděcí právní předpis a která je označena dopravní značkou označujících zpoplatnění (dále jen „zpoplatněná pozemní komunikace“), stanoveným druhem motorového vozidla zpoplatnění.

Podle § 22 odst. 1 zákona o pozemních komunikacích podléhá úhradě mýtného užití zpoplatněné pozemní komunikace silničním motorovým vozidlem nejméně se čtyřmi koly, jehož největší povolená hmotnost činí více než 3,5 t.

Podle § 22 odst. 2 zákona o pozemních komunikacích se stanovuje mýtné součinem sazby mýtného a ujeté vzdálenosti. Sazby mýtného mohou být rozlišeny podle emisní třídy vozidla, druhu vozidla, počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy, období dne, dne nebo podle období roku.

Podle § 22 odst. 5 zákona o pozemních komunikacích stanoví výši sazeb mýtného a rozlišení sazeb mýtného prováděcí právní předpis. Tímto prováděcím právním předpisem je nařízení vlády č. 240/2014 Sb., o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném, ve znění pozdějších předpisů.

Podle § 22 odst. 6 zákona o pozemních komunikacích nesmí při stanovení sazeb mýtného celkový výnos z uloženého mýtného za období kalendářního roku překročit poměrnou část nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace. Náklady vynaloženými na zpoplatnění pozemní komunikace jsou:

- náklady na výstavbu zpoplatněných pozemních komunikací,
- náklady na údržbu a opravy zpoplatněných pozemních komunikací,
- náklady na správu související s provozem zpoplatněných pozemních komunikací a
- náklady na výstavbu a provoz Systému elektronického mýtného.

Podle § 22 odst. 8 zákona o pozemních komunikacích stanoví strukturu, popis, způsob výpočtu nákladů a způsob stanovení sazeb mýtného prováděcí právní předpis, kterým je vyhláška č. 470/2012 Sb., o pozemních komunikacích zpoplatněných mýtným, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška“).

Nadto je nutné uvést, že metoda výpočtu mýtných sazeb, resp. rozsah započítatelných nákladů, vyplývá ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

b) Vážené průměrné mýtné

V souladu se zákonem o pozemních komunikacích a vyhláškou Ministerstvo dopravy prověřuje to, zda nepřekračuje celkový výnos z uloženého mýtného za období kalendářního roku poměrnou část nákladů vynaložených na zpoplatněné pozemní komunikace, a to prostřednictvím tzv. váženého průměrného mýtného a maximálního váženého průměrného mýtného, které reprezentuje poměr všech započitatelných nákladů k dopravním výkonům. Pro tyto účely slouží dokument s názvem „Metodika a kalkulace maximálního váženého průměrného mýtného pro notifikace mýtného systému v ČR u Evropské komise“.

Ministerstvo dopravy takto nečiní pravidelně (každoročně), ale vždy za určité časové období s tím, že vždy posuzuje výhledový stav (plánované náklady na výstavbu, opravy, údržbu, vývoj dopravních výkonů apod.).

c) Závěr

Z výše uvedeného vyplývá, že na silnicích II. a III. třídy nelze stanovit libovolné sazby mýtného, které by neodrážely prostředky do těchto pozemních komunikací vložené. Bez ohledu na dopravní výkony, které jsou pro určení sazeb mýtného podstatné, je zcela zjevné, že s významem dané pozemní komunikace rapidně klesají prostředky vložené do výstavby, údržby a oprav. Tato skutečnost pak má za následek nepoměr jednotlivých vážených průměrů mýtného, vážený průměr mýtného pro dálnice je dvojnásobný oproti váženému průměru mýtného pro silnice I. třídy.

3. Omezení vjezdu některých vozidel (návěst)

Omezení vjezdu některých vozidel umožňuje **zakázat nebo omezit tranzitní nákladní dopravu** prováděnou nákladním vozidlem nebo jízdou soupravou, jejichž největší povolená hmotnost činí 12 t a více, na silnici II. a III. třídy stanovením **místní úpravy provozu na pozemních komunikacích** v souladu s § 77 dost. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, jen je-li možné využít jinou vhodnou trasu včetně trasy vedoucí po pozemní komunikaci podléhající zpoplatnění.

Za tranzitní nákladní dopravu se **nepovažuje** užití pozemní komunikace:

- a) nezbytné pro dosažení místa nakládky, vykládky, údržby nebo opravy vozidla, sídla, provozovny nebo bydliště dopravce nebo bydliště řidiče,
- b) složkami integrovaného záchranného systému,
- c) nezbytné pro plnění úkolů ozbrojených sil České republiky a ozbrojených sil jiného státu.

Omezení vjezdu některých vozidel stanovením místní úpravy provozu na silnicích II. a III. třídy se realizuje pomocí dopravní značky č. **B 4 Zakaz vjezdu nákladních automobilů** s dodatkovou tabulkou č. **E 14 Tranzit** (viz níže).



Tato sestava dopravních značek se umísťuje na začátku úseku silnice II. nebo III. třídy v oblasti, kde je průjezd tranzitní nákladní dopravy zakázán nebo omezen. Pro upozornění na zákaz nacházející se za křižovatkou je možné tuto sestavu použít spolu s dodatkovou tabulkou č. **E7a Směrová šipka pro směr přímo** nebo č. **E 7b Směrová šipka pro odbočení**. Výše uvedenou sestavu je možné také vložit do odpovídajících informativních značek, které vyjadřují způsob řazení do jízdnicích pruhů před křižovatkou.

Případně je možné použít sestavu dopravních značek č. **B 24a Zákaz odbočování vpravo** a č. **B 24b Zákaz odbočování vlevo** s dodatkovou tabulkou č. **E 14 Tranzit**.

Je-li účelné o nově zřízeném zakazu informovat také řidiče na dálnicích a silnicích v přílehlé oblasti, je možné na časově omezenou dobu (doporučuje se nejvýše 1 rok) použít pro zvýšení informovanosti dopravní značku č. **IP 22 Změna organizace dopravy** s vyobrazením výše uvedené sestavy značek a s upřesněním silnice či lokality, na níž se takový zákaz či omezení vztahuje, viz následující vzor:



Doporučuje se, aby projekt dopravního značení byl zpracován pro všechny dotčené pozemní komunikace, tzn., aby obsahoval i dopravní značky upozorňující na omezení vjezdu některých vozidel na silnicích II. a III. třídy ještě před křižovatkou s odbočkou do tohoto omezení. Jednotlivé správní orgány příslušné pro dané pozemní komunikace pak stanoví místní či přechodnou úpravu provozu na těchto pozemních komunikacích pouze v rozsahu příslušné části takovéto projektové dokumentace.