

Útvar hodnoty za peniaze

Ministerstvo financií SR / www.finance.gov.sk/uhp

Hodnota za peniaze
projektu

Elektronický výber mýta



september 2020



Operačný program
**Efektívna
verejná správa**



Európska únia
Európsky sociálny fond

Tento projekt je podporený z Európskeho sociálneho fondu

Upozornenie

Jedným zo zadaní projektu Hodnota za peniaze je ekonomicky posudzovať plánované verejné investície. Tento materiál je hodnotením Ministerstva financií SR k pripravovanej investícii na základe § 19a zákona 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Hodnotenie pripravili Martin Krok, Štefan Kišš, Juraj Mach, Martin Kmeťko a Rastislav Farkaš na základe štúdie uskutočniteľnosti projektu a doplňujúcich materiálov poskytnutých NDS, a.s.

Za hodnotné návrhy, pripomienky a spoluprácu počas prípravy hodnotenia ďakujeme Andrei Holíkovej (MF SR), Jánovi Hargašovi, Jánovi Kovalčíkovi, Tomášovi Mišovičovi a Štefanovi Mišíkovi (NDS) a Jaroslavovi Ivančovi (NDS).

Zhrnutie

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (NDS) pripravuje projekt Elektronického výberu mýta na roky 2023 až 2032. Celkové náklady projektu počas jeho životnosti (vybudovanie, 10 rokov prevádzky a ukončenie) odhaduje NDS na 312 mil. eur (investícia 18,8 mil. eur, priemerná ročná prevádzka 29 mil. eur).

NDS plánuje obstať vývoj a prevádzku nového mýtného systému na 5 rokov (do 2027), s opciou do roku 2032. Súčasná zmluva na výber mýta končí 31. 12. 2022. Zmluva je z pohľadu štátu nákladná a preto ju NDS nechce predlžovať.

V porovnaní s predchádzajúcou štúdiou má projekt zabezpečiť len elektronický výber mýta (ETC). Kontrolný systém, ktorý tvorí doplnok k výberu mýta, bude spracovaný v samostatnom projekte.

Hodnotenie

Nový mýtny systém prinesie výrazné zníženie nákladov pri výbere mýta. Podiel ročných nákladov na výnosoch má klesnúť zo súčasných 45,9 %, resp. 82,3 mil. eur ročne (vrátane kontrolného systému) na približne 11,4 %, resp. 29 mil. eur ročne (bez kontrolného systému).

NDS znížila náklady na vybudovanie a desaťročnú prevádzku výberu mýta v porovnaní s projektom z marca 2020 o 91 mil. eur. Zásadný rozdiel oproti súčasnému stavu je zmena biznis modelu výkonu agendy správcu mýta. NDS plánuje prebrať externe objednávané služby do internej správy. Zabezpečenie výberu mýta vlastnými kapacitami je podľa novej analýzy NDS o 16,7 mil. eur lacnejšie ako dodávka služby, v porovnaní so štúdiou z marca 2020 je úspora až 134 mil. eur.

Hodnotenie MF SR identifikuje konkrétne opatrenia s potenciálom úspory prevádzkových nákladov 7 mil. eur ročne (69,7 mil. eur za 10 rokov, Tabuľka 1). Najväčší úsporný potenciál má zníženie odmeny za transakcie palivovými kartami na skutočnú dosiahnutú úroveň v ČR (možná úspora približne 1,5 mil. eur ročne). Pre dosiahnutie výraznej úspory pri palubných jednotkách by bolo nutné zásadne zmeniť biznis model z bezplatného poskytovania jednotiek dopravcom na ich predaj alebo prenájom (možná úspora približne 5,4 mil. eur ročne). Zákon v súčasnosti nedefinuje, akým spôsobom má byť palubná jednotka poskytovaná.

Tabuľka 1: Vybrané prevádzkové náklady (ročný priemer v mil. eur, 10 rokov)

Položka	Rozpočet	Potenciál	Úspora	Poznámka
Odmena Palivové karty	4,5	3,0	-1,5	Dosiahnutím vysúťaženia odmeny za transakcie palivovými kartami a disážio na český benchmark (zníženie z 3% na 2 % sumy transakcie).
Palubné jednotky, zmena biznis modelu	5,4	0	-5,4	Zmena biznis modelu na predaj alebo prenájom palubných jednotiek tak, aby výnosy pokryli náklady.
Prevádzka, údržba a rozvoj IS pre ETC	0,	0,3	-0,07	Na základe predloženého rozpočtu nie je možné jasne identifikovať prevádzkové náklady IS rozdelené na bežnú prevádzku, rozvoj a zmenové požiadavky.
Spolu	10,3	3,3	-7,0	

Zdroj: Štúdia uskutočniteľnosti (ŠU) projektu

Česká republika uzatvorila v roku 2018 zmluvu na výber a kontrolu mýta na desať rokov za 412 mil. eur. NDS obstaráva len výber mýta (bez kontroly), s desaťročnými nákladmi 312 mil. eur. Pre dosiahnutie porovnateľných nákladov s českým systémom nesmú dodatočné náklady na kontrolný systém presiahnuť 103 mil. eur. (štúdia marec 2020, odhaduje 129 mil. eur). NDS pracuje na aktualizácii štúdie uskutočniteľnosti kontrolného systému.

Výnosy z mýta je možné zvyšovať už v súčasnom systéme. Prehodnotením rozsahu spoplatnených ciest je možné dosiahnuť zvýšenie ročných výnosov do 38 mil. eur (intravilány obcí a obchvat Bratislavy). Úsporu nákladov je možné dosiahnuť znížením počtu mýtnych transakcií (úspora do 6 mil. eur). Spoplatnením intravilánov obcí a obchvatu Bratislavy je možné zvýšiť výnosy o 38 mil. eur. Dodatočne je možné zvýšiť výnosy spoplatnením ciest II. a III. triedy o 20 mil. eur ročne. Druhou možnosťou je znižovať náklady súčasného systému, ktoré sú priamo naviazané na počet mýtnych transakcií. Zrušením monitorovania ciest III. triedy (monitorovanie bez spoplatnenia) NDS dosiahne od roku 2021 úsporu 0,76 mil. eur ročne. NDS plánuje do

konca roka 2020 zanalyzovať ďalšie možnosti zníženia súčasných nákladov (monitorovanie ciest II. triedy a predĺžovanie mýtnych úsekov) s potenciálom úspory viac ako 5 mil. eur ročne.

Národná diaľničná spoločnosť (NDS) nepočíta s uplatnením pre štát nevýhodného predĺženia zmluvy súčasného výberu mýta o päť rokov. Je preto nevyhnutné, v čo najkratšom čase začať obstarávanie nového mýtného systému. Právna analýza NDS napriek tomu odporúča – ako opatrenie na zníženie rizík – rokovať o znížení odkupnej ceny a možnom predĺžení na dobu nevyhnutnú na spustenie nového systému, pri nastavení výhodnejších podmienok pre štát. V prípade nevyjednanja výhodných podmienok analýza neodporúča aplikovať zmluvnú opciu na predĺženie služby. Ministerstvo financií sa stotožňuje s odporúčaniami právnej analýzy.

Tabuľka 2: Nákladové porovnanie verzií štúdie uskutočniteľnosti v alternatíve výkonu agendy výberu mýta vlastnými silami NDS (celkové náklady 10 rokov, eur)

	Štúdia uskutočniteľnosti – 03/2020	Štúdia uskutočniteľnosti – 09/2020
Spolu	402 632 207	311 892 472
Zákaznícke služby spolu	154 900 398	198 039 075
<i>Zákaznícke miesta</i>	7 300 500	9 279 600
<i>Palivové karty, disážio</i>	34 803 560	34 803 560
<i>Zákaznícke služby</i>	53 012 551	83 887 111
<i>Európska služba elektronického mýta (EETS)</i>	59 783 787	70 068 804
Palubné jednotky a logistika	56 197 755	56 197 755
Agenda Správcu výberu mýta	191 534 054	57 655 642

Zdroj: NDS

Odporúčania

- V čo najkratšom čase začať proces verejného obstarávania tak, aby mohol byť nový systém elektronického výberu mýta spustený od 1.1.2023. Projekt obstarávať bez kalkulovanej projektovej rezervy. Pred vyhlásením verejného obstarávania predložiť súťažné podklady na posúdenie ÚHP.
- Nerealizovať existujúcu zmluvnú opciu na predĺženie prevádzky súčasného systému elektronického výberu mýta za súčasných podmienok. Spolupracovať s Ministerstvom financií SR pri vysporiadaní existujúcej zmluvy.
- Pripraviť pre rizikový scenár, že nový systém nebude spustený načas, alternatívy spoplatnenia cestnej siete a výberu mýta pre pokrytie prechodnej doby.
- Znížiť náklady na odmeny za transakcie palivovými kartami a spracovanie platieb na 2% sumy transakcií. Vyhodnotiť možnosť predaja alebo prenájmu mýtnych jednotiek namiesto bezplatného poskytovania.
- Už v rámci platnej zmluvy využiť možnosti zefektívnenia systému a zvýšenia čistých výnosov z mýta od roku 2021 (najmä spoplatnenie tranzitu cez intravilány a zníženie počtu transakcií).
- V spolupráci s Ministerstvom financií SR vytvoriť model optimálneho spoplatnenia cestnej infraštruktúry, pravidelne prehodnocovať rozsah spoplatnenia.
- Pred podpisom zmluvy predložiť detailný rozpočet na nákup HW a SW pre časti dodávky technológií na posúdenie ÚHP.
- Zmluvne umožniť pravidelné prehodnocovanie ceny palubných jednotiek (náklady za prenájom), najviac v 2 ročných intervaloch.
- V pravidelných intervaloch prehodnocovať definované štandardy a rozsah zákazníckych služieb, obchodných miest a kontrolných bodov s cieľom nájsť možnosti zníženia nákladov. Sledovať dosahovanie nastavených hodnotiacich kritérií (KPI) pre zákaznícke služby a v prípade vyššej efektívnosti prejsť na komerčné poskytovanie služby

Box 1: Plnenie odporúčaní hodnotenia z apríla 2020

Tabuľka 3: Vyhodnotenie odporúčaní ÚHP na zníženie nákladov (ročný priemer v mil. eur)

Položka	Rozpočet	Potenciál	Úspora	Poznámka	Vyhodnotenie
Prevádzka, údržba a rozvoj IS pre ETC	13,8	1,6	-12,3 (-89%)	Nad rámec bežnej údržby a obnovy systému, ktorá je v súlade s inými projektmi rozpočtovaná na úrovni 10 % z hodnoty diela (1,8 mil. eur ročne, 12 %), sú v rozpočte zahrnuté ročné prevádzkové výdavky vo výške 11,9 mil. eur.	Zpracované
Prevádzka eDZ	3,6	0,7	-2,9 (-81%)	Priemerné ročné náklady na úrovni približne 3,6 mil. eur. V porovnaní s prevádzkovými nákladmi v roku 2019 (2,3 mil. eur) sa jedná o 57 % nárast, bez bližšieho detailu. Alternatívou je vývoj systému a jeho prevádzka za obvyklé prevádzkové náklady (10 %), čím by sa dosiahla ročná úspora približne 2,9 mil. eur (nutné investovať v prvom roku 7 mil. eur – obstarávací náklady IS podľa Variantu 1). Možná úspora na úrovni cca. 0,9 mil. eur ročne.	Nesúvisí so súčasnou štúdiou iba na časť výberu mýta
OBU, alt. 1	9,1	7,1	-2,0 (-22%)	Palubné jednotky (OBU) a zákaznické služby majú byť dodané ako služba s cenou 3,5 % z ročného výberu mýta. Nákup a prevádzka vlastnými silami je po znížení jednotkovej ceny po vzore ČR (58 eur za kus) nákladovo efektívnejšia. Cena OBU jednotiek by sa mala ďalej v čase znižovať.	Doplnené zdôvodnenie a zdrojov výpočtu zo strany NDS
OBU, alt. 2	9,1	0	-9,1 (-100%)	Zmena biznis modelu na predaj a prenájom OBU jednotiek tak, aby výnosy pokryli náklady.	Nezpracované, ostáva súčasťou hodnotenia
Výdavky úseku spoplatnenia NDS P1-P3	2,4	0,4	-1,9 (-82%)	Na úseku spoplatnenia sú rozpočtované výdavky na 10 pracovníkov s priemernými mesačnými výdavkami na pracovníka 19 859 eur. Priemerné mesačné výdavky na pracovníka sú v iných častiach rozpočtu uvádzané vo výške 3 626 – 4 663 eur. Vysoké výdavky na pracovníka úseku spoplatnenia nie sú v štúdiu vysvetlené. Na základe rozpočtu pre iné pozície odporúčame zníženie priemerných výdavkov na pracovníka na 3 626 eur.	Zpracované, interní zamestnanci
Odmena Palivové karty, disážio	2,9	1,4	-1,5 (-53%)	Zníženie odmeny pri platbe palivovými kartami z 3,2 % na benchmark ČR zmluvy, max 1,5 %	Čiastočne, zníženie na 3 % a zároveň úprava benchmarku ÚHP z 1,5 % na 2 %, upravené ostáva súčasťou hodnotenia
Prevádzka, údržba a obnova enforcement zariadení	2,0	1,1	-0,9 (-46%)	Ročné výdavky na prevádzku a údržbu enforcement zariadení sú rozpočtované ako 12-18 % z ich obstarávacej hodnoty. Pri prevádzke vlastnými silami sú ročné výdavky na údržbu technológií nad rámec personálnych výdavkov rozpočtované ako 8,3 % z obstarávacej hodnoty.	Nesúvisí so súčasnou štúdiou iba na časť výberu mýta
Prevádzka systému enforcementu	0,8	0,3	-0,5 (-66%)	Náklady na vytvorenie IS Enforcementu sú rozpočtované vo výške 1 800 000 Eur. Nad rámec ročných výdavkov na údržbu a obnovu (270 tis. Eur, 15 % z hodnoty diela) sú rozpočtované výdavky na prevádzku vo výške 534 000 Eur (29 % z hodnoty diela).	Nesúvisí so súčasnou štúdiou iba na časť výberu mýta
Prevádzka kontrolného systému vlastnými silami	12,4	10,8	-1,6	Využitie vlastných kapacít pre prevádzku kontrolného systému (alternatíva A) namiesto dodávateľskej metódy prevádzky (alternatíva C).	Nesúvisí so súčasnou štúdiou iba na časť výberu mýta

Zdroj: ŠU projektu 03/2020

Tabuľka 4: Vyhodnotenie kvalitatívnych odporúčaní ÚHP

Odporúčanie	Vyhodnotenie
Nerealizovať existujúcu zmluvnú opciiu na predĺženie prevádzky súčasného systému elektronického výberu mýta a v čo najkratšom možnom čase začať proces verejného obstarávania tak, aby mohol byť nový systém elektronického výberu mýta spustený od 1.1.2023.	Zostáva súčasťou hodnotenia.
Doplniť detailný investičný a prevádzkový rozpočet na úrovni jednotlivých tovarov a služieb, ich jednotkových cien a množstva, opísať spôsob odhadu cien jednotlivých koncových služieb.	Zpracované
Znížiť náklady projektu v súlade s identifikovanými opatreniami.	Čiastočne zapracované (viď Tab. 3)
Obstarávať a realizovať ako tri individuálne projekty, v súlade so štúdiou uskutočniteľnosti.	Zpracované
V súlade s odporúčaniami UPVII obstaráť samostatne vývoj IT systémov s prevzatím do majetku štátu a samostatne prevádzku. Alternatívne zdôvodniť obstarávanie vývoja spolu s prevádzkou na 10 rokov, ktoré je uvedené v štúdiu uskutočniteľnosti.	Čiastočne zapracované (VO na 5 rokov + opcia)
V štúdiu uskutočniteľnosti pomenovať konkrétne kroky, ktoré riešia identifikované problémy súčasného stavu, kvantifikovať očakávané dopady a nastaviť ich ako kľúčové ukazovatele výkonnosti projektu.	Zpracované
Do porovnania alternatív doplniť kľúčové oblasti s výrazným dopadom na rozsah a cenu projektu (rozsah infraštruktúry, technologické riešenia, tvorba ceny) a všetky relevantné alternatívy posúdiť analýzou nákladov a prínosov.	Zpracované
Vyhodnotiť a realizovať optimálny model a pomer outsourcingu a prevádzky internými kapacitami pre jednotlivé čiastkové služby všetkých troch častí projektu (ETC, eDZ a Kontrolný systém).	Zpracované
V spolupráci s MDV SR a ÚHP v čo najkratšom čase aktualizovať prognózu objemu spoplatnenej dopravy a na základe jej výsledkov optimalizovať rozsah projektu pred VO.	Čiastočne zapracované. Prognóza objemu dopravy bola aktualizovaná, optimalizácia zostáva súčasťou hodnotenia.
Doplniť a zverejniť právnu analýzu a odporúčania pre ukončenie existujúcej zmluvy a vysporiadanie majetku a personálnych kapacít.	Zpracované
Pred vyhlásením verejného obstarávania predložiť aktualizované štúdie uskutočniteľnosti a CBA dielčích projektov ÚHP a aktualizovať ekonomické hodnotenie projektov.	Zpracované (pre časť výberu mýta)
Už v rámci platnej zmluvy využiť možnosti zefektívnenia systému a zvýšenia čistých výnosov z mýta najneskôr od roku 2021 (najmä spoplatnenie tranzitu cez intravilány, zníženie počtu transakcií).	Čiastočne zapracované. MDV od 1.9.2020 zrušilo monitoring ciest III. triedy s úsporou 0,7 mil. eur ročne.

Zdroj: ŠU projektu 03/2020

Popis, ciele a rozsah projektu

Národná diaľničná spoločnosť, a.s. plánuje projektom Elektronický výber mýta zabezpečiť pokračovanie spoplatnenia užívania cestnej siete na roky 2023 až 2027, s voliteľnou opciiou na predĺženie až do roku 2032. Projekt nadväzuje na súčasné spoplatnenie cestnej siete, ktorej rozsah spoplatnenia čiastočne rozširuje a mení biznis model prevádzky. NDS plánuje zabezpečovať výber mýta vlastnými kapacitami, čo je zásadný rozdiel oproti súčasnému modelu, kedy si výber mýta kupuje ako službu od dodávateľa. Potreba vychádza najmä zo skončenia súčasnej zmluvy o poskytovaní služby výberu (12/2022) a nevýhodnosti súčasného systému pre štát.

NDS nepočíta s uplatnením pre štát nevýhodného predĺženia zmluvy súčasného výberu mýta o päť rokov. Kvôli avizovanému možnému oneskoreniu nového systému je však potrebné spracovať analýzu možností spoplatnenia a výberu mýta pre pokrytie prechodnej doby. Štúdia obsahuje právnu analýzu spôsobov ukončenia súčasnej zmluvy (určenie odkupnej ceny a prevod služby). Právna analýza odporúča začať rokovania o znížení odkupnej ceny, realizovať predĺženie len na dobu nevyhnutnú na vybudovanie nového systému (avšak iba pri nastavení výhodnejších podmienok pre štát). V prípade nevyjednávania výhodnejších podmienok, analýza neodporúča predĺžiť súčasnú zmluvu. Ministerstvo financií sa stotožňuje s odporúčaniami právnej analýzy. Odporúčame v čo najkratšej možnej dobe vysúťažiť a spustiť nový systém výberu mýta, tak aby nebolo potrebné predlžovať súčasnú nevýhodnú zmluvu. Taktiež odporúčame nepredlžovať zmluvu na prevádzku súčasného systému za súčasných nevýhodných podmienok. Zároveň odporúčame vypracovať analýzu možností výberu mýta

pre pokrytie prechodnej doby, v prípade že nový systém nebude spustený načas. Odporúčame spolupracovať s Ministerstvom financií SR pri vysporiadaní existujúcej zmluvy.

Hlavné ciele projektu sú:

- pokračovanie v spoplatnení cestnej infraštruktúry,
- odstránenie nízkej efektivity súčasného systému (napr. skokové navýšenie rozsahu monitorovanej cestnej siete, opakujúce sa zmeny systému, model tvorby ceny)
- zabezpečenie vysokej efektivity nového systému (maximálne možné príjmy a minimálne náklady),
- naplnenie požiadaviek zákona č. 474/2013 Z. z. o výbere mýta za užívanie vymedzených úsekov pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov
- usmernenie dopravy (najmä tranzitnej) na vysokokapacitné cesty,
- zber dát o využívaní cestnej siete a
- zvýšenie flexibility systému s ohľadom na budúce zmeny.

Štúdia uskutočniteľnosti porovnáva súčasný a budúci navrhovaný systém s riešeniami v iných krajinách, najmä z pohľadu nákladovej výnosnosti, dĺžky spoplatnenej siete, nákladov na vybudovanie a použitej technológie. Podľa štúdie by sa mala nákladová výnosnosť približovať Nemecku (15 %, potrebné zohľadniť vyššie intenzity dopravy a výnosy v Nemecku), ktoré využíva rovnakú technológiu ako na Slovensku. Dodatočné porovnanie napr. aj formy poskytovania zákaznických služieb, hustoty obchodných miest a hustoty kontrolných bodov (pripravovaná štúdia kontrolného systému) by poskytlo informácie pre identifikáciu dodatočných problémov v porovnaní s najlepšou praxou v zahraničí. Odporúčame interne pracovať na nastavení správneho rozsahu a definovaní štandardov na rozsah zákaznických služieb, obchodných miest a kontrolných bodov s cieľom nájsť možnosti zníženia nákladov a zvýšenia efektívnosti projektu.

Odporúčania na základe dobrej praxe zo zahraničia čiastočne nahrádza prípravná trhová konzultácia (PTK), ktorá bola NDS realizovaná koncom roka 2019. Zo 17 oslovených európskych poskytovateľov mýtnych služieb boli zozbierané odpovede od poskytovateľov zo Slovenska, Česka, Rakúska, Nemecka a Belgicka (5). Rámcové odporúčania pre typ dodávateľského modelu, použité technológie sú v súlade s projektom.

Analýza alternatív

Finančnou analýzou sú oproti nulovému variantu (bez projektu) porovnané dva varianty rozdielneho rozsahu spoplatnenia cestnej siete. **Variant 2 (rozšírený rozsah spoplatnenia) má mierne lepšiu finančnú návratnosť ako variant 1 (súčasný rozsah spoplatnenia). Variant 1 je však menej rizikový (nerozširuje skokovo rozsah spoplatnenia) a preto štúdiou odporúčaný na realizáciu. Oba varianty počítajú so spoplatnením obchvatu Bratislavy.**

Štúdia nákladovo porovnáva viaceré čiastkové alternatívy technického a prevádzkového riešenia z pohľadu: technologického riešenia, biznis modelu zákaznických služieb, biznis modelu palubných jednotiek a výkonu agendy správcu výberu mýta (Tabuľka 4). V druhom kroku boli z vybraných čiastkových riešení vytvorené dva hlavné varianty, ktoré boli porovnané finančnou analýzou.

- **Variant (0) bez projektu** - elektronické diaľničné známky pre vozidlá nad 3,5 t
- **Variant (1) základného rozsahu spoplatnenia ciest** - Zákaznícke služby a Palubné jednotky zabezpečené dodávateľom, infraštruktúra a výkon agendy Správcu výberu mýta zabezpečovaný silami NDS, satelitná technológia
- **Variant (2) rozšíreného rozsahu spoplatnenia ciest** - Zákaznícke služby a Palubné jednotky zabezpečené dodávateľom, infraštruktúra a výkon agendy Správcu výberu mýta zabezpečovaný silami NDS, satelitná technológia

Tabuľka 4: Čiastkové alternatívy

	Alternatívy	Vyhodnotenie	Zdroj
Rozsah spoplatnenia	Súčasný rozsah (organické rozširovanie)	Z pohľadu efektívnosti výberu na 1 km najvhodnejšia alternatíva. Neobsahuje riziko skokového navýšenia spoplatnenia a neprijatia zo strany dopravcov a verejnosti.	Údaje o dĺžke cestnej siete a jednotkových nákladoch spoplatnenia - NDS
	+Všetky cesty I. triedy (okrem intravilánov obcí)	Z pohľadu efektívnosti výberu na 1 km druhá najvhodnejšia alternatíva. Neobsahuje riziko neprijatia zo strany dopravcov a verejnosti.	
	+Všetky cesty I. triedy (vrátane intravilánov obcí)	Z pohľadu maximalizácie výnosov druhá najvhodnejšia alternatíva, ale pri zníženej jednotkovej efektívnosti a zároveň s významným rizikom neprijatia zo strany dopravcov a verejnosti.	
	+Všetky cesty I. triedy a vybrané úseky II. a III. triedy (vrátane intravilánov obcí)	Z pohľadu maximalizácie výnosov najvhodnejšia alternatíva, ale pri zníženej jednotkovej efektívnosti a zároveň s významným rizikom neprijatia zo strany dopravcov a verejnosti.	
Technológia	Mikrovlínná	Vyžaduje výstavbu a prevádzku vysokého počtu prístavných mýtnych staníc. Približne dvojnásobne nákladnejšia ako satelitná technológia.	Náklady v okolitých krajinách, odhad predkladateľa, osobné náklady a počet mýtnych úsekov - NDS, výsledky prípravnej trhovej konzultácie (PTK)
	Satelitná	Poskytuje flexibilitu pre zmenu mýtnych úsekov, vyššia obstarávacia cena palubných jednotiek, kompatibilita s budúcim EETS	
Zákaznícke služby	Komplexné služby dodávateľa	Nákladovo druhá najvhodnejšia alternatíva. Odhad nákladov na základe zmluvy z ČR a PTK. Vyššia kontrola štandardov a dostupnosti predajných bodov. Nie je potrebné obstarávať špecializované kiosky do vlastníctva NDS. Platby poskytovateľovi podľa výkonov.	Zmluvy ČR, PTK, neverejný benchmarking nákladov mýtnych systémov spoločnosti PTOLEMUS Consulting Group
	Kombinované služby	Najnákladnejšia alternatíva. Vyššia kontrola štandardov a dostupnosti predajných bodov. Vyššie náklady kvôli príprave a zaškoleniu personálu NDS. Pri zvyšovaní podielu EETS ostanú fixné náklady na NDS.	Zmluvy ČR, Náklady v okolitých krajinách, PTK, osobné náklady NDS, odhad predkladateľa
	Komerčné služby	Žiadna kontrola štandardov a dostupnosti predajných bodov. Nerieši potreby príležitostných používateľov.	Zmluvy ČR, Náklady v okolitých krajinách, PTK, osobné náklady NDS, odhad predkladateľa
Palubné jednotky	Komplexné služby dodávateľa	Platby poskytovateľovi iba podľa počtu aktívnych jednotiek. Očakávané znižovanie nákladov s nástupom EETS.	Údaje o súčasnom počte palubných jednotiek, zmluvy ČR, neverejný prieskum trhu ohľadom telekomunikačných služieb
	Zabezpečené NDS	Vyššie náklady oproti komplexnej alternatíve, kvôli potrebe nákupu palubných jednotiek a zabezpečenia personálu. Očakávaný pokles využitia palubných jednotiek (s nástupom EETS) – ostanú „na sklade“ NDS.	Údaje o súčasnom počte palubných jednotiek, zmluvy ČR, neverejný prieskum trhu nákladov v okolitých krajinách
	Komerčný poskytovateľ mýtnych služieb	NDS nevie garantovať dostupnosť palubných jednotiek a pripravenosť komerčných poskytovateľov. Nerieši potreby príležitostných používateľov.	Osobné náklady - NDS
Agenda správcu mýta	Dodávka infraštruktúry a služby poskytované dodávateľom	Podobné ako súčasný nevýhodný model. Nákladnejší ako alternatíva zabezpečenia kapacitami NDS.	Vyhodnotenie PTK, súčasné náklady na výber mýta
	Výkon agendy zabezpečovaný NDS	Nižšie náklady na interných zamestnancov v porovnaní s externou službou. Väčšia flexibilita pri zmene rozsahu. NDS má príležitosť na interný rozvoj kompetencií.	Osobné náklady NDS, detailný odhad investičných nákladov – NDS,

Zdroj: ŠU projektu

Satelitné určovanie polohy je podľa nákladového porovnania o polovicu lacnejšie, oproti mikrovlnnej technológii, ktorá vyžaduje vysoké množstvo mýtnych brán. Porovnanie vychádza z nákladov v okolitých krajinách a prípravnej trhovej konzultácie. Mikrovlnná alternatíva je nevhodná pre rozsiahle a zložité cestné siete ciest I. triedy, nižších tried a intravilánov obcí. Satelitná technológia dáva príležitosť na využitie v rámci európskej interoperability (EETS) i v iných krajinách.

Štúdia odporúča zabezpečiť komplexné zákaznicke služby externým dodávateľom. Takéto riešenie je podľa odhadov NDS približne o 6 % lacnejšie ako služby zabezpečované vlastnými silami NDS. Zvýšené náklady v alternatíve zabezpečenia vlastnými silami NDS sú vyvolané prípravou a zaškolením personálu. Alternatíva externého dodávateľa umožňuje NDS kontrolovať minimálnu predajnú sieť, otváracie hodiny, ako aj ďalšie parametre poskytovaných služieb, čo by nebolo možné v prípade najmenej nákladnej alternatívy poskytovania zákaznických služieb len na komerčnej báze. Výhradne komerčné zákaznicke služby, teda len také, kde sú zákaznicke služby poskytované len súkromnými firmami (napr. čerpacie stanice), bez kontroly NDS, preto štúdia v súčasnosti neodporúča realizovať. Odmena za zákaznicke služby pre dodávateľa bude nastavená na základe ich využívania. NDS očakáva jej postupné znižovanie v čase a prechod časti zákazníkov na využívanie komerčných služieb. Odporúčame v pravidelných intervaloch prehodnocovať dosahovanie nastavených hodnotiacich kritérií (KPI) pre zákaznicke služby a prehodnocovať efektívnosť a potrebu komplexných zákaznických služieb oproti komerčným.

Zabezpečenie palubných jednotiek formou komplexnej služby dodávateľa je podľa nákladového porovnania štúdie o 54 % výhodnejšie ako nákup do vlastníctva NDS a následná distribúcia. Rozdiel spočíva v prvotnej potrebe nákupu palubných jednotiek a v očakávanom poklese využitia palubných jednotiek v budúcnosti s nástupom komerčných poskytovateľov mýtnych služieb. Palubné jednotky vo vlastníctve NDS prestanú byť v širšej miere využívané, čo môže vytvárať zbytočnú ekonomickú záťaž. Pri vhodne nastavenej dĺžke zmluvy bude NDS flexibilná pri prípadnej zmene technológie palubných jednotiek v budúcnosti.

NDS plánuje zabezpečovať výkon agendy správcu mýta vlastnými kapacitami, čo je zásadný rozdiel oproti súčasnému modelu, kedy si celý výber mýta kupuje ako službu od dodávateľa (prevádzka a rozvoj IT systémov bude naďalej zabezpečovaná dodávateľom). Budovanie vlastných kapacít je podľa nákladového porovnania za obdobie desať rokov približne o 16,7 mil. eur lacnejšie ako dodávka služby. Úspora je dosiahnutá najmä rozdielnymi nákladmi na mzdy interných zamestnancov oproti nákladom externe zabezpečovanej služby.

Dodávateľ v tomto prípade vybuduje technologické riešenie, ktoré odovzdá na začiatku do majetku NDS, ale naďalej bude zabezpečovať prevádzku a rozvoj IT systémov za dohodnutú odmenu. NDS následne zabezpečí výber mýta s použitím vlastných materiálnych, priestorových a personálnych zdrojov. V súčasnosti si NDS objednáva služby spoplatnenia - technologické riešenie nie je bez dodatočného odkúpenia jej majetkom. Interná prevádzka poskytuje príležitosť pre rozvoj kompetencií NDS, avšak môže byť aj rizikom z pohľadu zabezpečenia personálu na plnohodnotnú prevádzku.

Na Slovensku boli pre účely mýta monitorované aj všetky cesty II. a III. triedy (bez spoplatnenia). V súčasnom systéme takýto rozsah produkuje najmä dodatočné náklady (už uhradené jednorazové aj ďalších 5,7 mil. eur ročne) bez jasných prínosov. Jedným z cieľov skokového navýšenia rozsahu monitorovaných ciest (2014, najmä cesty II. a III. triedy) bolo získať dáta o doprave, určiť miesta s vysokým počtom prejazdov a podľa toho nastaviť ich spoplatnenie. Štúdia neadresuje, či boli tieto ciele naplnené, a či sú získané dáta dostatočnou hodnotou v porovnaní s vynaloženými nákladmi. NDS plánuje v budúcom systéme zrušiť transakcie s nulovou sadzbou (monitorovanie prejazdov na cestách II. a III. triedy). NDS už v súčasnom systéme v roku 2020 zrušila monitorovanie prejazdov na cestách III. triedy, čo bude mať dopad na zníženie prevádzkových nákladov (približne 675 tis. eur ročne). Odporúčame už v rámci platnej zmluvy využiť možnosti zefektívnenia systému a zvýšenia čistých výnosov z mýta najneskôr od roku 2021 (najmä spoplatnenie tranzitu cez intravilány a zníženie počtu transakcií – cesty II. triedy).

Štúdia sa venuje optimalizácii modelu spoplatnenia len čiastočne. Nový systém by mal v budúcnosti umožniť prehodnotiť spoplatnenie bez vysokých vyvolaných nákladov. NDS disponuje potrebnými dátami

pre diaľnice, rýchlostné cesty, cesty I., II. aj III triedy. Tieto údaje by mali slúžiť ako podklad pre otvorenie diskusie a ďalšie rozhodnutie o rozsahu spoplatnených úsekov v budúcnosti. Vďaka tomu, že NDS bude vykonávať agendu správy výberu mýta vlastnými kapacitami by malo byť v budúcnosti, bez dodatočných významných nákladov, možné flexibilne meniť rozsah spoplatnených ciest a cenovú reguláciu. Odporúčame v spolupráci s ministerstvom dopravy, ktoré tvorí legislatívu spoplatnenia, a ministerstvom financií vytvoriť model optimálneho spoplatnenia cestnej infraštruktúry a prehodnocovať rozsah spoplatnenia v pravidelných intervaloch, nezávisle na prvotnom návrhu štúdie.

NDS plánuje systém výberu mýta obstarat' do vlastníctva štátu a prevádzku súťažiť v úvode len na 5 rokov, s možnosťou dodatočného predĺženia, čo je v súlade s dobrou praxou a tiež znižuje potenciál uzamknutia zákazníka a závislosti NDS na dodávateľovi. Dobrou praxou je obstarávať systém do vlastníctva štátu a prevádzku súťažiť v úvode len na niekoľko málo rokov, resp. samostatne. Príkladom delenia zákaziek na menšie časti a priebežného zvyšovania nákladovej efektívnosti je UK30¹ - oddelenie úloh dodávateľa a prevádzkovateľa, prechod od dlhodobých kontraktov s jedným dodávateľom na viacero kratších kontraktov s viacerými dodávateľmi alebo komunikácia s trhom pre dosiahnutie čo najlepšieho rozdelenia služieb. Odporúčame pred vyhlásením verejného obstarávania predložiť súťažné podklady na posúdenie ÚHP.

Ekonomické hodnotenie

Očakávané celkové náklady projektu (variant 1, bez kontrolného systému) za 1 + 10 rokov a ukončenie sú 311,9 mil. eur (investícia 18,8 mil. eur, priemerná ročná prevádzka 29 mil. eur). Poskytnutý detail investičných a prevádzkových nákladov je dostatočný pre všetky časti rozpočtu. Odhad nákladov pre najväčšiu položku, zákaznicke služby, je podľa štúdie na hornej úrovni (7 % sumy vybraného mýta) projektov realizovaných v zahraničí. Výška bola stanovená expertným odhadom na základe neverejných informácií a nie je možné ju overiť. Dva ekonomicky posudzované varianty budúceho stavu sú nákladovo takmer totožné. Rozdiel je najmä v rozsahu spoplatnenej siete. Prognóza výnosov v štúdiu je realistická (zohľadnené historické trendy aj súčasný prepád ekonomiky kvôli pandémie).

Efektívnosť mýta je možné zvýšiť už teraz. NDS začala s procesom zvyšovania efektívnosti súčasného mýta – zrušenie nulových transakcií na cestách III. triedy. Zrušením nulových transakcií na všetkých úsekoch je možné ušetriť až 6 mil. eur ročne (alternatívne možné výnosy zo spoplatnenia ciest II. a III. triedy sú 20 mil. eur ročne). Spoplatnením intravilánov obcí a obchvatu Bratislavy je možné zvýšiť výnosy o 38 mil. eur.

¹ <https://www.gov.uk/guidance/define-your-purchasing-strategy>

Tabuľka 5: Náklady a výnosy posudzovaných variant (vybudovanie, prevádzka 10 rokov a ukončenie)

Náklady		Variant 0	Variant 1	Variant 2
Investícia a pilotná fáza (mil. eur)	Zákaznícke služby		2,6	2,7
	Palubné jednotky		2,2	2,2
	Agenda správcu mýta		14,0	15,1
	Spolu investícia		18,8	20,0
	Rezerva		9,1	9,1
Prevádzka (mil. eur)	Zákaznícke služby		194,2	199,7
	Palubné jednotky		54,0	54,0
	Agenda správcu mýta		41,6	41,6
	Spolu prevádzka	30,5	289,7	295,3
	Rezerva		7,7	7,7
Ukončenie projektu (mil. eur)	Spolu		3,3	3,3
Náklady spolu (mil. eur)	Zákaznícke služby		198,0	203,7
	Palubné jednotky		56,2	56,2
	Agenda správcu mýta		57,7	58,8
	Spolu	30,5	311,9	318,6
	Rezerva		16,8	16,8
Výnosy (mil. eur)		1 077,4	2 542,5	2 614,9
FNPV (4%, mil. eur)		839,8	1 712,9	1 763,8
Rozsah VÚC 2023 (km)			2681,3	3271,5
FNPV / km (tis. eur)			6 38,8	539,1

Zdroj: ŠU projektu

Investičné náklady

Poskytnutý detail investičných nákladov (18,8 mil. eur) je dostatočný. Náklady na vytvorenie digitálnej mapy (4,4 mil. eur) sú dostatočne rozpísané jednotkové ceny sú adekvátne, potrebný rozsah však nie je možné overiť. Náklady na IT systémy (3,3 mil. eur) sú odhadnuté a popísané v dostatočnej miere, overiteľné a jednotkové náklady sú nižšie ako benchmark z už vysúťažených zmlúv vo verejnom sektore v SR a približujú sa nákladom v ČR. Dodávky technológii (3,3 mil. eur; HW a SW) sú uvedené v dostatočnej miere detailu. Odporúčame preveriť ich cenu podľa konkrétnych technických špecifikácií pred podpisom zmluvy.

Náklady na vytvorenie digitálnej mapy mýtnych úsekov (4,4 mil. eur) sú dostatočne rozpísané podľa jednotlivých procesov. Jednotkové ceny sú stanovené adekvátne ako osobné náklady interných zamestnancov na úrovni približne 14,5 eur/hod. Rozsah a dĺžku potrebných činností nie je možné relevantne overiť, avšak návrh sa zdá byť na hornej hranici. NDS plánuje digitálne mapy odkúpiť od súčasného poskytovateľa resp. vystať nanovo na už existujúcich údajoch NDS a Slovenskej správy ciest. Podľa nákladovej kalkulácie by NDS v roku 2022 potrebovala približne 105 zamestnancov na vytvorenie digitálnych máp a zároveň meracie vozidlá by museli prejsť približne 1,1 mil. km. Z predložených materiálov nie je jasné, aký počet vozidiel a zamestnancov plánuje NDS na prvotné vytvorenie digitálnej mapy alokovať. NDS očakáva pri vytváraní modelu synergie, ktoré majú potenciál znížiť náklady, čo však nezohľadňuje v nákladovej kalkulácii.

Náklady na IT systémy (3,3 mil. eur) sú odhadnuté a popísané v dostatočnej miere a overiteľné. Jednotkové náklady sú nižšie ako benchmark z už vysúťažených zmlúv vo verejnom sektore v SR a približujú sa nákladom v ČR. Odhad rozsahu IT prác vychádza z uvedenia konkrétnych prípadov použitia nového systému používateľmi a odhadu náročnosti ich spracovania (tzv. metóda use case points). Pre výsledný odhad ceny bola časová náročnosť prepočítaná jednotnou cenou za človekoden 600 Eur s DPH, ktorá je výrazne nižšia ako benchmark z už vysúťažených zmlúv vo verejnom sektore v SR a približuje sa úrovni vo verejnom sektore v Českej republike. Dodatočnú marginálnu úsporu je možné dosiahnuť doplnením rozdelenia nákladov podľa špecifických

pozícií a upravením metódy odhadu, znížením časovej náročnosti vďaka prepoužitiu niektorých častí IT systému vo viacerých procesoch.

Prevádzkové náklady

Tabuľka 1: Vybrané prevádzkové náklady (ročný priemer v mil. eur, 10 rokov)

Položka	Rozpočet	Potenciál	Úspora	Poznámka
Odmena Palivové karty	4,5	3,0	-1,5	Dosiahnutím vysúťaženia odmeny za transakcie palivovými kartami na český benchmark (2 %).
Palubné jednotky, zmena biznis modelu	5,4	0	-5,4	Zmena biznis modelu na predaj a prenájom palubných jednotiek tak, aby výnosy pokryli náklady.
Prevádzka, údržba a rozvoj IS pre ETC	0,	0,3	-0,07	Na základe predloženého rozpočtu nie je možné jasne identifikovať prevádzkové náklady IS rozdelené na bežnú prevádzku, rozvoj a zmenové požiadavky.
Spolu	10,3	3,3	-7,0	

Zdroj: ŠU projektu

Najväčšou položkou prevádzkového rozpočtu je zabezpečenie zákazníckych služieb (198 mil. eur, 1 + 10 rokov a ukončenie, priemerne 19,4 mil. eur ročne). Odmena za služby bude stanovená ako vopred dohodnuté percento z vybraného mýta (6,8 % + odmeny a ďalšie položky, spolu 7,6 %). Odmena za zákaznícke služby bola stanovená ako expertný odhad na základe prieskumu trhu a nie je možné ju overiť. Východiská sú vyjadrenie Európskej komisie² a dlhodobý neverejný benchmarking nákladov mýtnych systémov spoločnosti PTOLEMUS Consulting Group³, podľa ktorej by odmeny za služby spojené s výberom mýta mali dosahovať 4 % z vybraného mýta pre satelitné systémy. Aktuálne sa podľa tejto štúdie sadzby v jednotlivých štátoch pohybujú od 1 % (mikrovlákné technológie) až 3 % (satelitné technológie). Tieto predpoklad nie je možné relevantne overiť. Ďalšou zložkou zákazníckych služieb je odmena za palivové karty na približnej úrovni 3 % z výberu mýta.

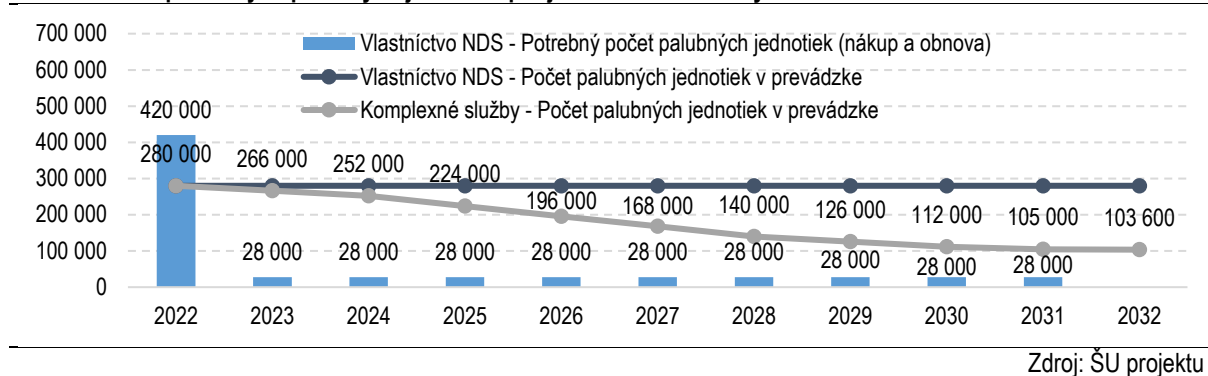
Znížením odmeny za transakcie palivovými kartami na český benchmark (2 %) by bolo možné ušetriť približne 1,5 mil. eur ročne (15 mil. eur za 10 rokov). Východiskom je mýtny tender v ČR, v ktorom boli odmeny za palivové karty odhadnuté rovnakým percentom. Maximálna výška odmeny za platbu palivovými kartami je podľa českej zmluvy stanovená ako 3 % z výšky transakcie (1,5 % maximálna odmena vydavateľom karty a 1,5 % disážio). Počas verejného obstarávania v Českej republike sa však podľa informácií od NDS podarilo znížiť odmenu za palivové karty na približnú úroveň 2 % z výberu mýta (1,5 % maximálna odmena pre vydavateľov kariet a 0,5 % disážio).

Druhou najvyššou položkou prevádzkového rozpočtu je poplatok za služby poskytovania palubných jednotiek (spolu 56,2 mil. eur, priemerne 5,4 mil. eur ročne), ktorý sa časom znižuje kvôli očakávanému nástupu poskytovateľov EETS (interoperabilita európskych mýtnych systémov). Cena prenájmu je stanovená ako 31 eur/rok za aktívnu palubnú jednotku. Náklady za službu (prenájom) vychádzajú z očakávanej ceny za jednu palubnú jednotku na úrovni 85 eur (výška obstarávacej ceny palubnej jednotky v ČR, približne 82 eur bez DPH) a očakávanej marže poskytovateľa (12 %). Jednotková mesačná cena prenájmu je určená ako cena palubných jednotiek rozpočítaná na dobu životnosti 5 rokov (približne 19,2 eur/rok) a dodatočné náklady za dátový prenos a spracovanie dát, na základe nezverejneného prieskumu trhu - 12 eur/rok.

² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/INF_19_4251

³ <https://www.ptolemus.com/insight/eets-provider-remuneration-rates-and-the-battle-with-germany/>

Graf 1: Počet potrebných palubných jednotiek pre jednotlivé alternatívy



NDS počíta v alternatíve nákupu a prevádzky vlastnými silami (119,1 mil. eur) s vyšším počtom nakupovaných aj prevádzkovaných palubných jednotiek, ako v alternatíve prenájmu (56,2 mil. eur). Alternatíva prenájmu je lacnejšia aj po teoretickom znížení potrebných počtov prevádzkovaných jednotiek v alternatíve nákupu do vlastníctva (75,4 mil. eur). NDS vychádza zo súčasných počtov zakúpených jednotiek a jednotiek v prevádzke. Pri prenájme (platba za službu) NDS platí iba za aktívne využívané palubné jednotky. NDS očakáva znižovanie počtu aktívnych jednotiek vydaných NDS, kvôli zvyšovaniu využívania EETS (roamingové jednotky z iných krajín). Budúci počet palubných jednotiek v prevádzke nie je možné overiť. Po vzore Českej republiky by mali byť ceny palubných jednotiek (náklady za prenájom) prehodnocované v pravidelných jeden alebo dvojtýždňových intervaloch, kvôli očakávaným v čase sa znižujúcim cenám HW technológií.

Dodatočnú úsporu by bolo možné dosiahnuť zmenou biznis modelu poskytovania palubných jednotiek na komerčný predaj alebo prenájom palubných jednotiek prepravcom, potenciálne doplnený o vývoj SW riešenia, ktoré by bolo možné spúšťať na mobilných zariadeniach. Takýto model by vytváral potenciál na úplnú elimináciu prevádzkových nákladov za palubné jednotky a odstránenie potenciálnych negatívnych externalít (poskytovanie palubných jednotiek bezodplatne môže zvyšovať dopyt po ich množstve). Zákon v súčasnosti nedefinuje, akým spôsobom má byť palubná jednotka poskytovaná. Vhodne zvolená dĺžka zmluvy môže aj pri súčasnom modeli poskytnúť do budúcnosti možnosť znižovať náklady na palubné jednotky vďaka zníženiu cien technológie resp. prechodu na inú formu palubných jednotiek.

Náklady na prevádzku a rozvoj IS sú rozpočtované vyššie ako je štandard. Úpravou je možné znížiť celkové náklady o 0,7 mil. eur. Prevádzkové náklady a náklady na rozvoj systémov pre časť agenda výberu mýta sú odhadované na úrovni 12 % ročne. Na základe praxe je očakávaná hodnota prevádzky a rozvoja IT systémov 10 % ročne (5 % prevádzka + 5 % rozvoj systému). Predkladateľ neuviedol dôvody prečo očakáva zvýšené náklady na prevádzku a rozvoj. Znížením na 10 % ročne je možné dosiahnuť úsporu 0,7 mil. eur. za 10 rokov.

Box 2: Medzinárodné porovnanie nákladov mýtnych systémov

V ČR v roku 2018 obstarali systém výberu a kontroly mýta spolu s desať ročnou prevádzkou za 412 mil. eur (10,75 mld. CZK). Ročné náklady českého mýtného systému sú na úrovni približne 20 mil. eur (530 mil. CZK). Odhadované náklady NDS na vytvorenie, desať rokov prevádzky a ukončenie sú 312 mil. eur. Český projekt je založený na podobnom technologickom riešení, ale inom dodávateľskom vzťahu. Štúdia NDS zatiaľ nezahŕňa kontrolný systém.

Prevádzkové náklady systému výberu mýta v Českej republike tvoria podľa ministerstva dopravy ČR približne 5 % výnosov⁴. Podľa správy Najvyššieho kontrolného úradu Českej republiky⁵ bola nákladová efektívnosť výberu mýta v rokoch 2004 a 2007 v Rakúsku 12,3 % (mikrovlnná technológia) a v Nemecku 22,6 % (satelitná technológia).

⁴ <https://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/RSD-prevzalo-novy-mytny-system,-jiz-pristi-rok-dik>

⁵ <https://www.nku.cz/assets/kon-zavery/K11013.pdf>

NDS očakáva zvýšenie ekonomickej efektívnosti výberu mýta v porovnaní s jestvujúcimi podmienkami, očakávané ročné výdavky na spoplatnenie by sa podľa NDS mali znížiť zo súčasných 85,2 mil. Eur (2019) na 29 mil. eur za rok (bez kontrolného systému). Pri deklarovaných príjmoch a nákladoch by priemerná ročná nákladová efektívnosť (pomer nákladov ku výnosom zo spoplatnenia ciest) projektu (bez kontrolného systému a bez investičných nákladov) mala byť na úrovni približne 11,4 %, čím by sa zlepšila oproti súčasnej úrovni 54,7 % (ETC, 2010 – 2018).

Tabuľka 6: Porovnanie príjmov a nákladov mýtnych systémov viacerých krajín

Štát	Rok	Jednotka	Technológia	Priemerné ročné náklady	Priemerný ročný hrubý príjem	Nákladovosť v %
Rakúsko	2004, 2007	mil. eur	Mikrovlnná	107,5	872	12,3 %
Nemecko	2004, 2007	mil. eur	Satelitná	645	2 850	22,6 %
ČR	2007 - 2010	mil. eur	Satelitná	54,7	209	26,2 %
SR	2010 - 2019	mil. eur	Satelitná	82,3	179,2	45,9 %
SR	2016 - 2019	mil. eur	Satelitná	66,8	207,2	32,2 %
ČR	2019	mil. eur	Satelitná	22,2	404,3	5,5 %
SR (mýto bez kontrol.)	2023 - 2032	mil. eur	Satelitná	29	254	11,4 %*

Poznámka - Pri AT,ČR,DE ročne OPEX, preto samostatne SK za posledné 3 roky (predpoklad len OPEX)

Zdroj: ÚHP na základe verejne dostupných materiálov

*bez investičných nákladov a rezervy

Výnosy

Celkové príjmy z výberu mýta odhadnuté štúdiou na približne 2,54 mld. eur za 10 rokov (priemerne 254 mil. eur ročne) sa javia ako reálne. Podľa štúdie narastie do roku 2027 objem dopravy o približne 8,6 % (o 12,3 % do 2032) oproti roku 2019, čo zahŕňa zvýšenie objemu dopravy na existujúcich úsekoch aj dostavbu nových úsekov. Prognóza dopravy vychádza z historických údajov a je upravené o očakávané dopady pandémie COVID-19, na ekonomiku v celoštátnom a v medzinárodnom rozsahu. Štúdia uvažuje s významným rozšírením diaľničnej siete, dopad nových úsekov na celkový výnos je však minimálny vďaka presunu dopravy z existujúcich ciest I. triedy.

Box 3: Prečo je súčasný systém výberu mýta málo efektívny.

Na efektívnosť súčasného systému výberu mýta mali, podľa štúdie vplyv najmä zmeny legislatívy rozsahu monitorovanej cestnej siete v roku 2014 a nimi vyvolané ale aj ďalšie dodatočné zmeny systému a viaceré zľavy pre autodopravcov. Adresovaním týchto problémov by bolo možné významne znížiť náklady výberu mýta a zvýšiť jeho výnosy.

Výnosy mýta je možné zvýšiť o 58 mil. eur ročne:

- spoplatnenie intravilánov obcí ciest I. triedy (29,4 mil. eur ročne) a diaľničného prieťahu v Bratislave (približne 8,5 mil. eur ročne)
- spoplatnenie ciest II. a III. triedy (20 mil. eur ročne)

Náklady súčasného systému je možné znížiť o najmenej 6 mil. eur ročne:

- Transakcie s nulovou sadzbou na cestách I. triedy (okrem súbežných s rýchlostnými a intravilánoch obcí), cestách II. a III. triedy (5,7 mil. eur ročne)
- Minimalizáciou zmenových požiadaviek (doteraz 54 mil. eur)
 - Legislatívne zmeny: rozšírenie o cesty II. a III. triedy, zľavy pre dopravcov, zmeny sadzby mýta a DPH;
 - Prevádzkové zmeny: zmeny v sieti obchodných miest a rozmiestnenia pevných kontrolných staníc;
 - Funkčné zmeny: palivové karty, SEPA platby, rozhranie pre poskytovanie dát (NSDI a JISCD), dynamické váženie

Analýza rizík

Rizikom projektu je najmä nedostatok času na spustenie projektu, tak aby nebolo nutné aplikovať opciu na súčasný systém, zabezpečenie dostatočných personálnych kapacít pre agendu systému výberu mýta, legislatívne zmeny nastavenia spoplatnenia ciest a ďalšie zmeny funkcionalít počas trvania projektu bez prehodnotenia ich dopadov na efektívnosť výberu poplatkov.

Štúdia správne identifikuje viaceré problémy súčasného systému a definuje kroky, ktoré je potrebné urobiť pre odstránenie problému resp. zníženie rizika. Zavedenie zmien bez kalkulácie ich dopadu a nepružná zmluva boli jedným z hlavných dôvodov nízkej efektívnosti súčasného systému výberu mýta.

Ďalšie riziká projektu resp. výberu mýta sú meškanie projektu a následné uplatnenie opcie na prevádzku súčasného systému za súčasných nevýhodných podmienok a vysporiadanie sa s ukončením existujúcej zmluvy a prechod majetkových práv.

NDS počíta s rezervou nad rámec rozpočtu na úrovni 16,8 mil. eur (investícia + prevádzka 10 rokov) na pokrytie projektových rizík. Štúdia správne identifikuje riziká a na základe ich pravdepodobnosti a ekonomického dopadu určuje rozpočtovú rezervu či už v investičnej fáze alebo prevádzkovej. Rezerva je odhadnutá a vypočítaná na základe dobre stanovených možných rizík a ich kvantifikácie. Odporúčame obstarávať projekt bez nákladov na projektovú rezervu.