

# Výsledky doterajších štúdií spoplatnenia

Peter Schlosser  
Slovenská správa ciest



Bratislava, september 2006

# AKTUÁLNE MATERIÁLY

Vychádzame zo spracovaných materiálov v podmienkach SR, v ktorých sú uvedené ekonomickej analýzy, rozsah spoplatnenej časti cestnej, časový harmonogram samotnej realizácie elektronického výberu mýta ako aj vývoj intenzít dopravy na diaľniciach Slovenska:



Odhad príjmov z výberu mýtnych poplatkov na diaľniciach a vybraných cestách na Slovensku, 2005



Návrh - Konceptia zavedenia systému elektronického výberu mýta v Slovenskej republike, 2005



Ingénierie  
du Trafic  
et des  
Systèmes  
d'exploitation

EFC Feasibility in Slovakia – Extension on traffic revenue forecasts, 2005



Automatické sčítanie dopravy na diaľniciach Slovensku - rok 2005, 2006



# ELEKTRONICKÝ VÝBER MÝTA

Základným predpokladom spoplatnenia ciest formou EVP je dokonalá znalosť kritérií úspešnosti projektu.

V podmienkach Slovenska treba od začiatku zohľadňovať skutočnosti, ktoré budú mať veľký vplyv na úspešnosť celého projektu:

- **rozdrobenosť jednotlivých úsekov diaľnic, rýchlostných ciest** – *zaviedli sme pojem nadradená dopravná infraštruktúra, ktorá v podstate neexistuje,*
- **výber pozemných komunikácií, ktoré sa v budú postupne zaraďovať do systému spoplatnených ciest,** *pohľady odborné a politické by sa mali zblížovať,*
- **veľké množstvá križovatiek,** *ktoré môžu spôsobiť problém,*
- **súbehy pozemných komunikácií (pararelizmus trás),** *ktoré sú v smernici 38/2006 EK ošetrené,*
- **podrobné dopravno-inžinierske podklady – analýzy,**
- **informačný systém pozemných komunikácií,** *nie je možné nahradiť systémom EVP,*
- **význam financovania ďalšej výstavby a údržby súčasnej dopravnej infraštruktúry,** *presne stanovené pravidlá.*



# NÁVRHY VÝŠKY POPLATKU ZA PREJDENÝ ÚSEK

Variantné riešenie výnosu pri iných poplatkov za prejdený úsek

nákladný automobil	Alfa 04		ISIS		
	R - reálny	E - ekonomický	S1	S2	S3
3,5t - 12t	<b>2,70 Sk</b>	4,00 Sk	3,00 Sk	<b>2,70 Sk</b>	4,00 Sk
> 12t	<b>5,40 Sk</b>	8,00 Sk	7,00 Sk	<b>5,40 Sk</b>	8,00 Sk

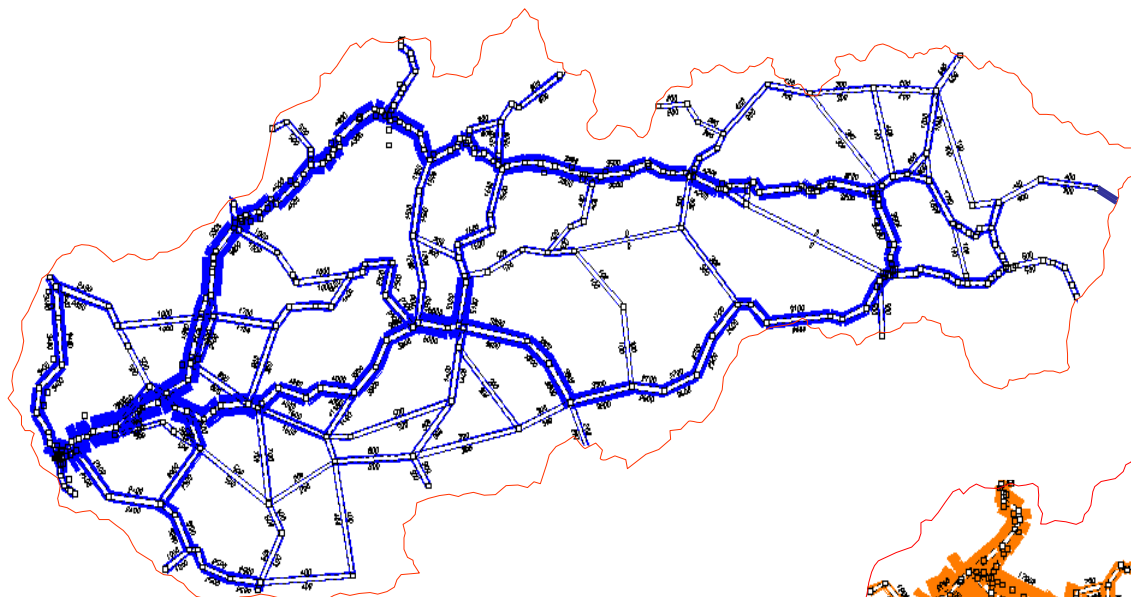
nákladný automobil	Alfa 04		ISIS		
	R - reálny	E - ekonomický	S1	S2	S3
3,5t - 12t	<b>0,07 €</b>	0,11 €	0,08 €	<b>0,07 €</b>	0,11 €
> 12t	<b>0,14 €</b>	0,21 €	0,19 €	<b>0,14 €</b>	0,21 €

Poplatky za prejdený úsek v Nemecku

kategória podľa emisií	max. 3 nápravy	od 4 náprav
A - EURO-5, EEV	0,09 €	0,10 €
B - EURO-3, -4	0,11 €	0,12 €
C - EURO-0, -1, -2	<b>0,13 €</b>	<b>0,14 €</b>

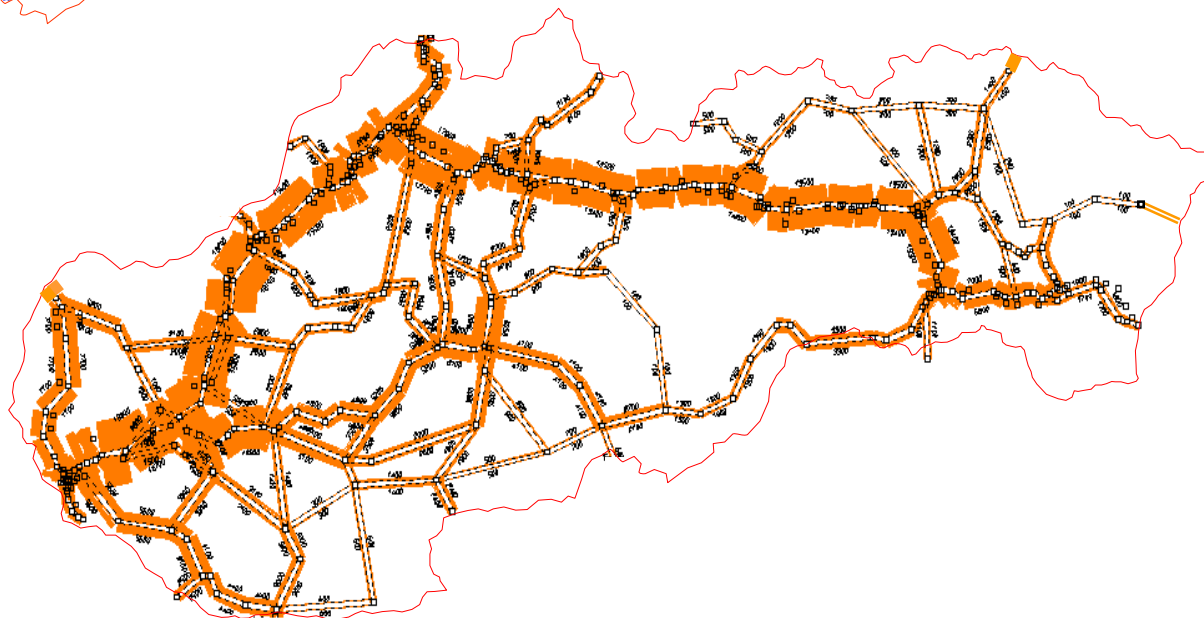


# MODELOVANIE DOPRAVY NA PLOCHE UZEMIA SLOVENSKA



diaľnica D1  
na trase Bratislava – Žilina

diaľnica D1  
kompletne vybudovaná

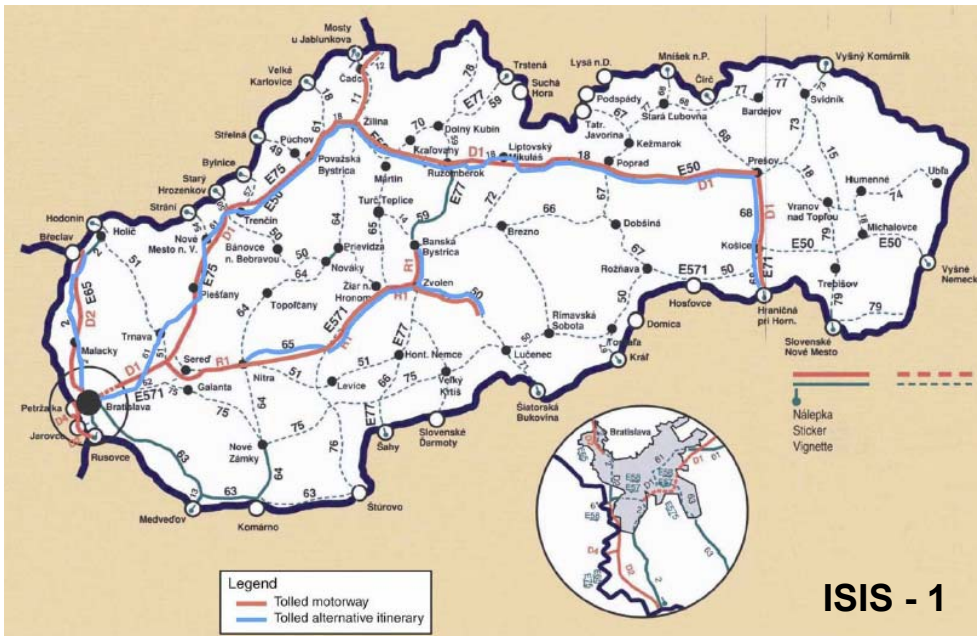


R1  
na trase Trnava – Banská Bystrica

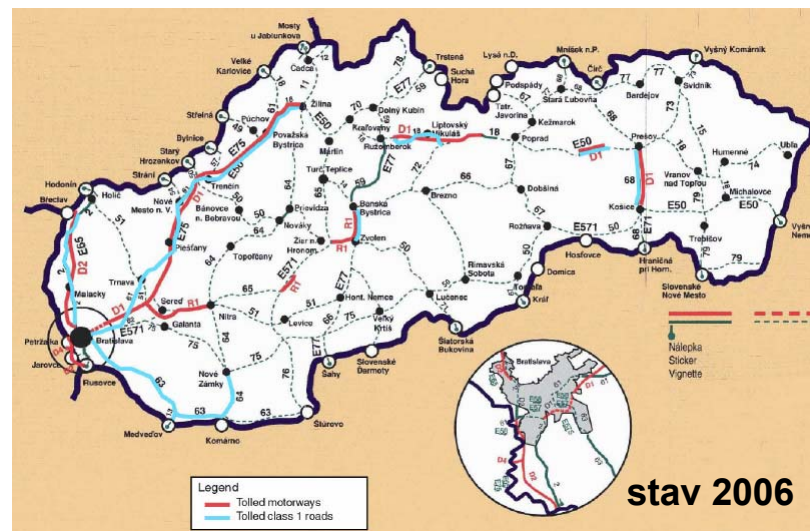
**monitorovanie cestnej infraštruktúry = znalostná ekonomika**  
**manažment koridorov, dynamická navigácia**



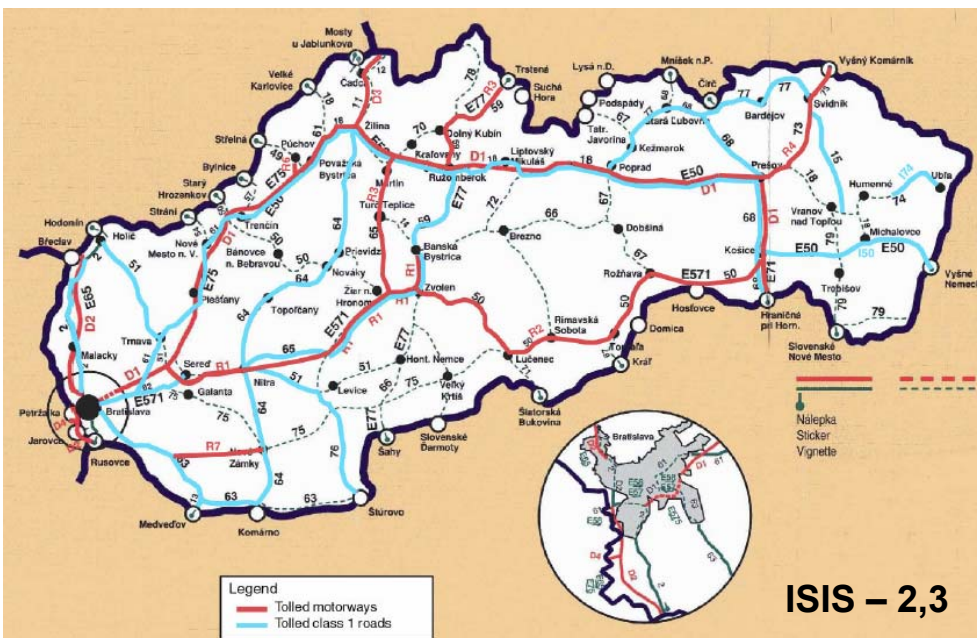
# DĚŽKA SPOPLATNENÝCH POZEMNÝCH KOMUNIKÁCIÍ



ISIS - 1



Rok 2007	D	R	I.tr.
ALFA	337	136	526
ISIS - 1	341	126	220
ISIS - 2, 3	341	126	579



ISIS - 2,3

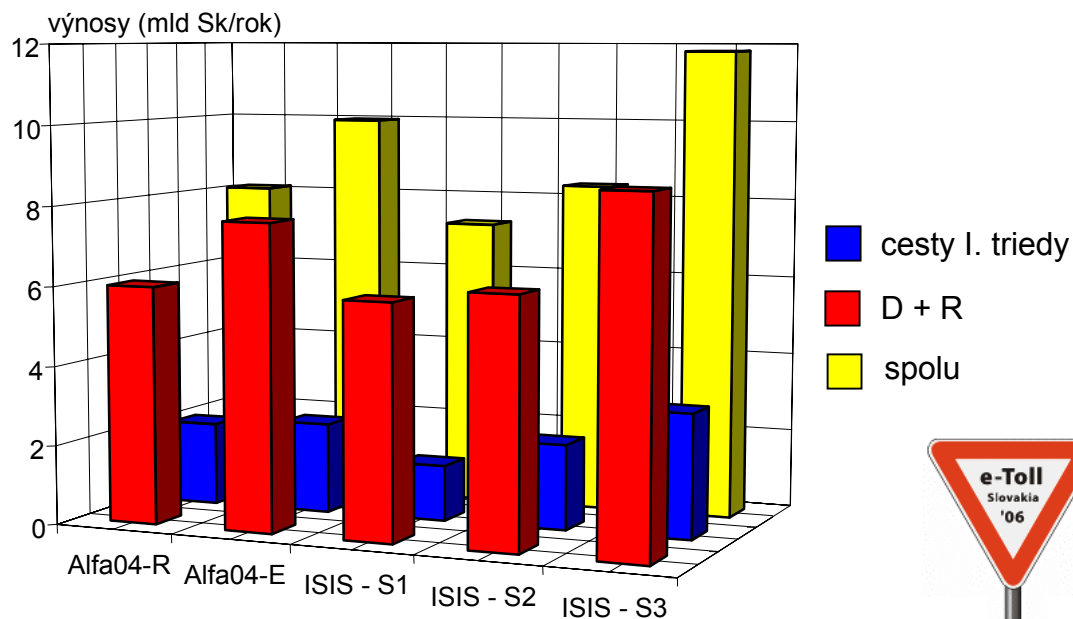
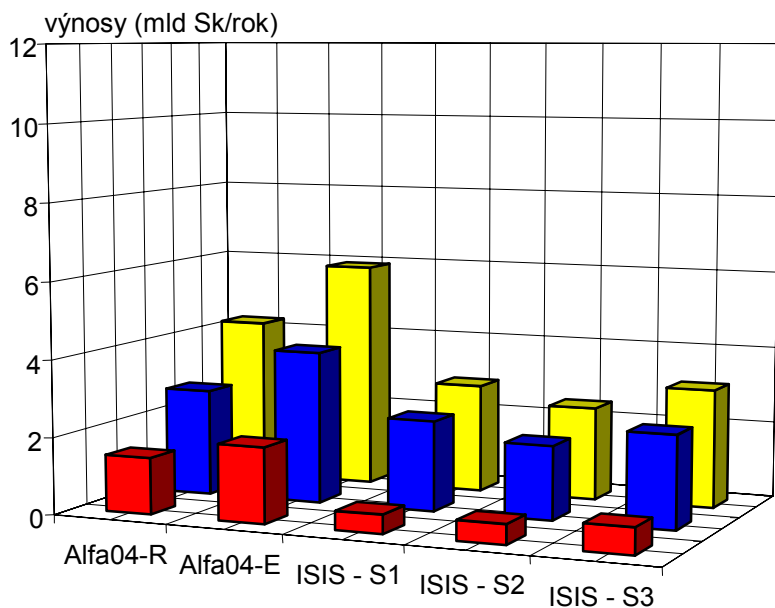
Rok 2015	D	R	I.tr.
ALFA	552	372	739
ISIS - 1	546	763	820
ISIS - 2, 3	546	763	1485

D - diaľnice  
 R - cesty pre motorové vozidlá  
 I. tr. - cesty I. triedy



# ODHAD VÝNOSOV EVP - Alfa 04 a ISIS

Rok	druh pozemnej komunikácie	Alfa04-R	Alfa04-E	ISIS - S1	ISIS - S2	ISIS - S3
2007	D + R	2,770	3,961	2,354	1,919	2,410
2007	cesty I. triedy	1,475	1,960	0,492	0,509	0,683
<b>2007</b>	<b>spolu</b>	<b>4,245</b>	<b>5,921</b>	<b>2,846</b>	<b>2,428</b>	<b>3,093</b>
2015	D + R	5,992	7,682	5,880	6,198	8,693
2015	cesty I. triedy	2,090	2,279	1,406	2,151	3,122
<b>2015</b>	<b>spolu</b>	<b>8,082</b>	<b>9,961</b>	<b>7,286</b>	<b>8,349</b>	<b>11,815</b>



# ODHAD PRÍJMOV Z VÝBERU MÝTA – ALFA 04

## Diaľnice

		reálny poplatok			ekonomický poplatok		
Rok	Dižka (km)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	337	18 795	6,334	2,31	18 553	6,252	3,378
2015	552	22 145	12,224	7,491	19 714	10,882	10,962

## Cesty pre motorové vozidlá

		reálny poplatok			ekonomický poplatok		
Rok	Dižka (km)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	136	11 439	1,556	0,46	9 884	1,344	0,583
2015	372	13 961	5,193	2,872	11 073	4,119	3,8

## Vybrané cesty I. triedy

		reálny poplatok			ekonomický poplatok		
Rok	Dižka (km)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dop. výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	526	8 368	4,402	1,475	7 506	3,948	1,96
2015	739	8 440	6,237	3,68	6 212	4,591	4,45



# VPLYV SPOPLATNENIA NA DIAĽNICI D1 a D2

Diaľnica	Stanovište	Rok 2004			Rok 2003		
		OA (skv/24h)	NA (skv/24h)	Spolu (skv/24h)	OA (skv/24h)	NA (skv/24h)	Spolu (skv/24h)
D2	št.hr. CR/SR - Kúty	4619	<b>3762</b>	8381	4377	<b>1913</b>	6290
D2	Kúty - Malacky	6285	<b>3850</b>	10135	5750	<b>2309</b>	8059
D2	Malacky -Lozorno	8944	<b>3802</b>	12746	9426	<b>2842</b>	12268
D2	Lamac - Záluhy (BA)	23911	<b>6502</b>	30413	21349	<b>4428</b>	25777
D1	Vajnory(BA) - Senec	29933	<b>5475</b>	35408	27723	<b>4670</b>	32393
D1	Trnava - Hlohovec	13417	<b>3691</b>	17108	13130	<b>2861</b>	15991
D1	Piešťany – H. Streda	11843	<b>4233</b>	16076	11526	<b>3193</b>	14719
D1	Prešov - Lemešany	6509	<b>1556</b>	8065	6861	<b>1712</b>	8573
D1	Prešov - Janovík	6690	<b>1569</b>	8259	6685	<b>1614</b>	8299

Vplyv zavedenia spoplatnenia „problematických“ súbehov mal za dôsledok „návrat“ nákladných automobilov späť na diaľnicu z jednoduchého dôvodu - návratnosť vynaložených prostriedkov za použitú trasu.

Pre nákladné automobily to znamenalo:

v roku 2003 - 200 mil. Sk,

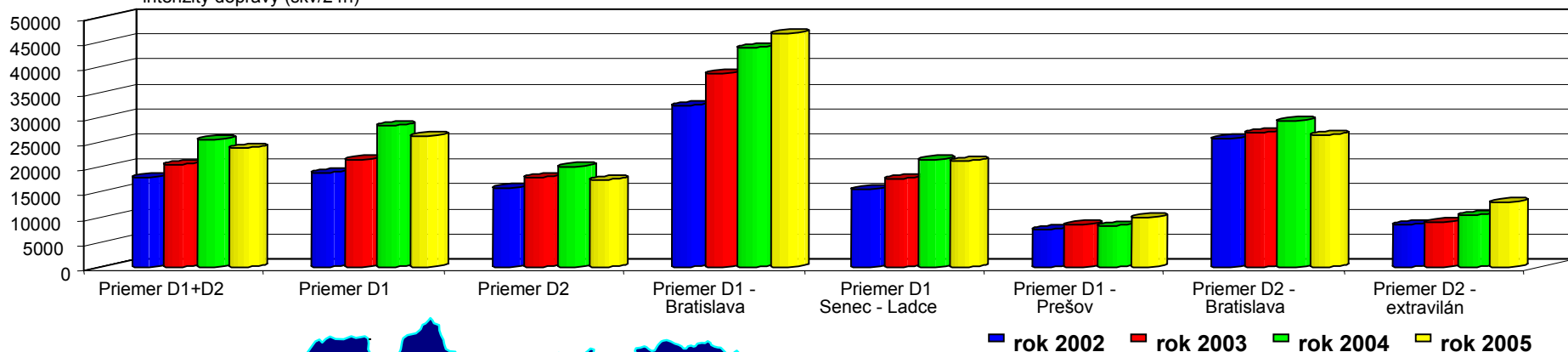
v roku 2004 - 1,2 mld. Sk



# VÝVOJ PRIEMERNEJ DENNEJ INTENZITY DOPRAVY

PDI (skv/24h)	2002			2003			2004			2005		
	OA	NA	Spolu	OA	NA	Spolu	OA	NA	Spolu	OA	NA	Spolu
Priemer D1+ D2	15165	2683	17848	17435	3056	20491	21380	4056	25436	19366	4463	23829
Priemer D1	16177	2575	18752	18523	2946	21469	24830	3554	28384	22126	4122	26248
Priemer D2	12853	2929	15782	14533	3349	17882	15056	4977	20033	12007	5372	17379
Priemer D1 (Bratislava)	29958	2459	32417	35680	3019	38699	40090	3722	43812	42517	4200	46717
Priemer D1 (Senec - Ladce)	12798	2792	15590	14554	3154	17708	17127	4395	21522	16787	4539	21326
Priemer D1 (Prešov)	6137	1469	7606	6773	1663	8436	6600	1563	8163	8038	1886	9924
Priemer D2 (Bratislava)	21626	3972	25598	22548	4343	26891	23495	6149	29644	19922	6410	26332
Priemer D2 (št.hr.SR/ČR - Lozorno)	6274	2148	8422	6518	2355	8873	6616	3805	10421	8050	4853	12903

intenzita dopravy (skv/24h)



# POMER NÁKLADOV NA ZAVEDENIE MÝTA

Európska únia odporúča, aby pomer nákladov na zavedenie mýtného pri a výbere mýtného tvoril maximálne pri satelitnej technológii 15 %.

v podmienkach Slovenska sa objavujú hodnoty“

- pri satelitnej technológii 21 %,
- pri mikrovlnnom systéme 33%.

**Tieto čísla ešte nezahŕňajú prevádzkové náklady mýtného systému.**

## ÚSPEŠNOSŤ PROJEKTU EVP

Treba stanoviť kritéria úspešnosti systému z hľadiska:

- *EVP je ppdsystém v systéme inteligentnej cesty, ktorý nemôže nahradiť IS,*
- *hospodárnosti* (napr. ide o realizáciu a nie o štúdiu),
- *bezpečnosti ochrany údajov* (napr. zabezpečenie výsledkov na 99,7%),
- *akceptovateľnosti používateľmi* (predajnosť a nákladovosť, problémom je jednoznačne koncepcia a nie konštrukcia systému),

Ak bude systém interoperabilitný, potom bude rýchlo akceptovateľný

**cieľom je smerovanie k „inteligentným cestám“**



**Ďakujem za pozornosť**

**Peter Schlosser**  
*Slovenská správa ciest*  
*Miletičova 19*  
*826 19 Bratislava*  
***[peter.schlosser@ssc.sk](mailto:peter.schlosser@ssc.sk)***





## Výsledky doterajších štúdií spoplatnenia

Dr. Ing. Peter Schlosser  
Slovenská správa ciest

Každý štát má záujem vybudovať systém elektronického výberu poplatkov (ďalej EVP) za používanie vybraných úsekov pozemných komunikácií. Slovensko už viackrát deklarovalo zavedenie systému EVP.

Základným predpokladom spoplatnenia ciest formou EVP je dokonalá znalosť kritérií úspešnosti projektu. V podmienkach Slovenska treba od začiatku zohľadňovať skutočnosti, ktoré budú mať veľký vplyv na úspešnosť celého projektu:

- rozdrobenosť jednotlivých úsekov diaľnic, rýchlostných ciest,
- neexistencia ucelenej trasy napr. od štátnej hranice po štátnu hranicu so susedným štátom,
- veľké množstvá križovatiek,
- existencia súbehov pozemných komunikácií,
- podrobné dopravno-inžinierske podklady – analýzy (napr. ťažké nákladné automobily spôsobujú vysoké náklady na udržanie technického stavu a prevádzku pozemných komunikácií. Jeden "40-tonový" kamión zaťažuje cestný povrch cca 60.000 krát viac ako jeden osobný automobil),
- význam financovania ďalšej výstavby a údržby súčasnej dopravnej infraštruktúry.

V príspevku vychádzame z najnovších a najaktuálnejších spracovaných materiálov v podmienkach SR [1. - 3.], v ktorých sú uvedené aj časti ekonomickej analýzy, rozsah spoplatnenej časti cestnej siete ako aj časový harmonogram samotnej realizácie elektronického výberu mýta a majú dopad na Slovenskú správu ciest (ďalej SSC).

V časti odhad predpokladaných investičných nákladov a nákladov na prevádzku systému [2.] sa zohľadňuje len realizácia na diaľnicach a cestách pre motorové vozidlá. O investičných nákladoch a nákladoch na prevádzku systému na cestách I. triedy sa vôbec neuvažuje.

Európska únia odporúča, aby pomer nákladov na zavedenie mýtného pri satelitnej technológii a výbere mýtného tvoril maximálne 15 percent. V našich podmienkach sa objavujú hodnoty pomeru na náklady na zavedenie mýtného pri satelitnej technológii na výbere mýtného 21 percentami, pri mikrovlňnom systéme je tento podiel až tretinový. Tieto čísla ešte nezahŕňajú prevádzkové náklady mýtného systému.

Spracovatelia štúdií EVP (Alfa 04 Bratislava a ISIS Francúzsko) predkladajú vo svojej štúdií variantné riešenie výnosu podľa kategórie pozemných komunikácií pri iných poplatkoch so značnými rozdielmi pri výnosoch.

Výška poplatku za prejdený úsek (Sk/ km)			tab.č.1
	Alfa 04-R (reálny)	Alfa 04E (ekonomický)	ISIS
NA od 3,5t do 12t	2,70	4,00	3,00
NA nad 12t	5,40	8,00	7,00

V tabuľke č. 2 je uvedený odhad výnosov EVP spracovaných spoločnosťou ALFA 04 a ISIS aj s percentuálnym rozdielom medzi variantmi.



Príjem a rozdiel príjmu medzi štúdiou Alfa 04 a ISIS

tab.č.2

Rok	druh pozemnej komunikácie	Alfa04-R (mld. Sk)	Alfa04-E (mld. Sk)	ISIS (mld. Sk)	Rozdiel-R (%)	Rozdiel-E (%)
2007	diaľnice a cesty pre motorové vozidlá	2,77	3,961	2,354	17,8	44,5
2007	cesty I. triedy	1,475	1,96	0,492	68,1	76,9
2007	spolu	4,244	5,921	2,847	37,2	57,8
2015	diaľnice a cesty pre motorové vozidlá	5,992	7,682	5,88	7,9	31,1
2015	cesty I. triedy	2,09	2,279	1,406	34,8	40,6
2015	spolu	8,082	9,96	7,286	17,9	36,8

V štúdiu ALFA 04 sú uvádzané hodnoty priemerných denných intenzít dopravy na diaľniciach (ďalej PDI), ktoré sú odlišné s materiálmi SSC [4.]. Podľa SSC už v roku 2003 dosiahla hodnotu PDI 20 491 skv/24h (údaj je z priemeru 22 stanovišť), v roku 2004 bola dosiahnutá hodnota PDI už 24 486 skv/24h (údaj je z priemeru 17 stanovišť). Reálna hodnota intenzity dopravy z roku 2004 je vyššia ako prognózovaná na rok 2015.

Upozorňujeme na skutočnosť, že je navrhovaný model, pri ktorom jedna organizácia (Národná diaľničná spoločnosť, ďalej NDS) bude vyberať poplatky. Nebude však prispievať pevne stanoveným podielom na základe prijatého zákona druhej organizácii – správcovi (zatiaľ SSC) za využívanie jeho majetku, v tomto prípade ciest I. triedy. Výsledky tab. č. 3 – 5 poukazujú na opodstatnenosť návrhu zákona, ktorým by sa stanovila povinnosť odvádzať určité % z príjmu EVP priamo na účet SSC za využívanie ciest I. triedy. Zákon by upravoval povinnosť tieto prostriedky investovať do spoplatnenej siete ciest I. tried, ktoré sú zahrnuté v systéme EVP.

V návrhu odhadu doby časového harmonogramu prípravy a realizácie systému elektronického výberu mýta jednotlivých činností nie je rozlíšenie podľa vybranej technológie systému, čo je podstatný ukazovateľ z hľadiska náročnosti projektu. Taktiež nie je uvedená súčinnosť pri realizácii projektu na cestách I. triedy, ktoré sú v správe SSC. Návrh neobsahuje predpokladanú dobu konzultácií s príslušnými orgánmi EÚ, potrebných pre schválenie rozsahu spoplatnenej siete a stanovených sadzieb mýta v súlade s postupom stanoveným Rozhodnutím 73/402/EHS (odhad 4 mesiace).

Odhad príjmov z výberu mýta – diaľnice

tab.č.3

Rok	Dĺžka (km)	reálny poplatok			ekonomický poplatok		
		PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	337	18 795	6,334	2,310	18 553	6,252	3,378
2015	552	22 145	12,224	7,491	19 714	10,882	10,962

Odhad príjmov z výberu mýta - cesty pre motorové vozidlá

tab.č.4

Rok	Dĺžka (km)	reálny poplatok			ekonomický poplatok		
		PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	136	11 439	1,556	0,460	9 884	1,344	0,583
2015	372	13 961	5,193	2,872	11 073	4,119	3,800



Odhad príjmov z výberu mýta - vybrané cesty I. triedy

tab.č.5

Rok	Dĺžka (km)	reálny poplatok			ekonomický poplatok		
		PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)	PDI (skv/24h)	Dopravný výkon (mil. vkm)	Príjem (mld. Sk/rok)
2007	526	8 368	4,402	1,475	7 506	3,948	1,960
2015	739	8 440	6,237	3,680	6 212	4,591	4,450

Na SSC bolo vykonané v roku 2005 zhodnotenie vývoja intenzity dopravy na určitých úsekoch diaľnice D1 a D2 pred a po zavedení spoplatnenia vybraných úsekov ciest I. triedy formou „nálepkového systému“ (pozri tab.č.6). Uvedená tabuľka jednoznačne dokumentuje „návrat“ nákladných vozidiel späť na diaľnicu, ktorá je z hľadiska časových nárokov „lacnejšia“ a pohodlnejšia v porovnaní napr. so súbehom pri rovnakom systéme spoplatnenia.

Priemerná denná intenzita dopravy na stanovištiach automatického sčítania dopravy (diaľnica D1 a D2) - vplyv spoplatnenia vybraných úsekov ciest I. triedy

tab. č. 6

Diaľnica	Stanovište	Rok 2004			Rok 2003		
		OA (skv/24h)	NA (skv/24h)	Spolu (skv/24h)	OA (skv/24h)	NA (skv/24h)	Spolu (skv/24h)
D2	št.hr. ČR/SR - Kúty	4619	<b>3762</b>	8381	4377	<b>1913</b>	6290
D2	Kúty - Malacky	6285	<b>3850</b>	10135	5750	<b>2309</b>	8059
D2	Malacky -Lozorno	8944	<b>3802</b>	12746	9426	<b>2842</b>	12268
D2	Lamač - Záluhy (BA)	23911	<b>6502</b>	30413	21349	<b>4428</b>	25777
D1	Vajnory(BA) - Senec	29933	<b>5475</b>	35408	27723	<b>4670</b>	32393
D1	Trnava - Hlohovec	13417	<b>3691</b>	17108	13130	<b>2861</b>	15991
D1	Piešťany – H. Streda	11843	<b>4233</b>	16076	11526	<b>3193</b>	14719
D1	Prešov - Lemešany	6509	<b>1556</b>	8065	6861	<b>1712</b>	8573
D1	Prešov - Janovík	6690	<b>1569</b>	8259	6685	<b>1614</b>	8299

MDPT SR musí riešiť problematiku súbehov ciest I. triedy voči NDS:

1. *delimitáciou majetku na diaľničnú spoločnosť* – ak celý výnos zostáva diaľničnej spoločnosti,
2. *preradením kategórie potrebných úsekov ciest II. triedy na cesty I. triedy, ktoré by boli spoplatnené* – časť výnosu sa bude musieť odovzdávať VÚC a SSC, ,
3. *ponechaním v správe SSC* – zákonom bude musieť byť uvedené preúčtovanie časti výnosu na SSC.

MDPaT SR stojí pred zložitou úlohou v otázke schválenia zákona o elektronickom výbere poplatkov, pretože treba schváliť ku dňu prijatia uvedeného zákona aj všetky súvisiace vykonávacie vyhlášky. Ide tu o riziko pri verejnom obstarávaní, kde si súťažiaci z nedostatočných podkladov môže navýšiť cenu z dôvodu rizika prevádzky systému, ktoré sa odzrkadľuje v podmienkach vyhlášok.

Na základe doterajších poznatkov v oblasti problematiky spoplatnenia užívateľov navrhovaným systémom elektronického výberu mýta možno vysloviť tieto závery:

1. Treba stanoviť kritéria úspešnosti systému z hľadiska:
  - a. *hospodárnosti* (napr. ide o realizáciu a nie o štúdiu),
  - b. *bezpečnosti ochrany údajov* (napr. zabezpečenie výsledkov na 99,7%),
  - c. *akceptovateľnosti používateľmi* (predajnosť a nákladovosť, problémom je jednoznačne koncepcia a nie konštrukcia systému, správna komunikácia na „Call centrum“, prispôbitelnosť softvéru voči susedným krajinám. Ak bude



- system podobný, potom bude rýchlo akceptovateľný, význam centralizácie systému, dôkladná organizácia platobných kariet a ich pripojiteľnosť).
2. Rozdielnosť zavedených systémov sú v odlišnom zisťovaní prejazdenej trasy vozidla po spoplatnenej sieti.
  3. Pri stanovení výšky sadzieb mýta je potrebná vysoká citlivosť ich nastavenia, aby sa zamedzil odklon dopravy na nespoplatnené cesty so všetkými negatívnymi dopadmi.
  4. Prijat' zákon na spravodlivé delenie výnosu medzi správcu diaľnic, ciest pre motorové vozidlá a správcu ciest I. triedy.
  5. V súčasnosti nie je možné odhadnúť jednoznačne ekonomickú návratnosť systému a vzájomnú prepojitelnosť so systémami susedných štátov, pretože zatiaľ nie je dané smerovanie v tejto oblasti.

Medzinárodné skúsenosti poukazujú aj na iné, dôležité aspekty EVP, ktoré v podmienkach Slovenska nie je možné zanedbať. O týchto skutočnostiach sa však v spracovaných materiáloch [1. – 3.] nehovorí:

- treba od začiatku vedieť, že nikto z používateľov cestnej infraštruktúry nechce systém spoplatnenia, všetci sú proti nemu,
- *neexistuje poradca na vybudovanie systému, existuje len realizátor systému*, ktorý usmerňuje predpokladané očakávania politikov, vlády,
- *štát by mal byť zastúpený menežmentom*, ktorý riadi uvedený systém od plánovania, zriadenia až po odovzdanie prevádzkovateľovi,
- *zodpovednosť organizácie a jej menežmentu* spočíva v skutočnosti, že pre prípad neúspechu projektu bude znášať škody, ktoré spôsobil svojou činnosťou, t. z. musí byť „solventný“,
- *štát musí prijať zákon na prerozdelenie výnosu medzi správcu diaľnic a ciest pre motorové vozidlá a správcu ciest I. triedy* podľa skutočných dopravných analýz,
- *jediná možnosť úspešnosti je prepojenie plánovacej, zriaďovacej a prevádzkovej činnosti zodpovedným menežmentom*,
- *zabezpečenie pevného miesta systému z hľadiska všetkých právnych otázok*,
- *stanovenie výšky poplatku* – od začiatku musí byť jasné koľko získa prevádzkovateľ systému a koľko bude spätne investované do cestnej infraštruktúry,
- *aký komfort bude poskytnutý používateľom za uvedený poplatok*,
- *spoluúčasť dopravnej polície*.

Dôležité je od začiatku vedieť, že trh SR nie je v EÚ rozhodujúci a Slovensko bude akceptovať rozhodnutie EÚ. Preto nie je vhodné zbytočne predbehnúť proces jednotnosti systému EVP v EÚ.

Použitá literatúra:

- [1.] Odhad príjmov z výberu mýtnych poplatkov na diaľnicach a vybraných cestách na Slovensku, Analytická štúdia, Alfa 04 Bratislava, máj 2005
- [2.] Návrh - Konceptia zavedenia systému elektronického výberu mýta v Slovenskej republike evidovaného pod číslom MDPT-1447/M-2005
- [3.] EFC Feasibility in Slovakia – Extension on traffic revenue forecasts, 2005
- [4.] Automatické sčítanie dopravy na diaľniciach Slovensku – rok 2005, august 2006